



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a șasea)

13 martie 2014*

„Transporturi rutiere — Regulamentul (CE) nr. 561/2006 — Obligație de utilizare a unui tahograf — Derogare pentru vehicule utilizate de serviciile de întreținere a drumurilor — Vehicul care transportă pietriș de la locul de încărcare la locul unde se desfășoară lucrările de întreținere a drumurilor”

În cauza C-222/12,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tartu ringkonnakohus (Estonia), prin decizia din 4 mai 2012, primită de Curte la 11 mai 2012, în procedura

A. Karuse AS

împotriva

Politsei- ja Piirivalveamet,

CURTEA (Camera a șasea),

compusă din domnul A. Borg Barthet, președinte de cameră, domnul E. Levits și doamna M. Berger (raportor), judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru guvernul eston, de M. Linntam, în calitate de agent;
- pentru guvernul elen, de I. Bakopoulos și de O. Souropani, în calitate de agenți;
- pentru guvernul suedez, de U. Persson, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de J. Hottiaux, în calitate de agent, asistată de C. Ginter, advokaat,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general, pronunță prezenta

* Limba de procedură: estona.

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între A. Karuse AS (denumită în continuare „Karuse”), pe de o parte, și Politsei- ja Piirivalveamet, pe de altă parte, având ca obiect decizia unui agent public de a supune unui control tehnic extraordinar un vehicul care aparține acestei societăți și nu dispune de un tahograf conform cu legea.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 561/2006 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 3821/85”), prevede la articolul 3 alineatele (1) și (2):

„(1) Aparatul de înregistrare se instalează și se folosește la bordul vehiculelor înmatriculate în statele membre care le folosesc pentru transportul rutier de călători sau mărfuri, cu excepția vehiculelor prevăzute la articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 561/2006. [...]

(2) Statele membre pot excepta de la aplicarea prezentului regulament vehiculele menționate la articolul 13 alineatele (1) și (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006.”

- 4 Considerentul (17) al Regulamentului nr. 561/2006 are următorul cuprins:

„Prezentul regulament urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general. [...]

- 5 Articolul 1 din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„Prezentul regulament stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier, și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. De asemenea, prezentul regulament prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.”

- 6 Articolele 5-9 din acest regulament prevăd normele aplicabile echipajului unui vehicul de transport, duratei de conducere, pauzelor, precum și timpului de repaus.

7 Articolul 13 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede:

„Cu condiția ca acest lucru să nu aducă atingere obiectivelor prevăzute la articolul 1, fiecare stat membru poate acorda derogări de la articolele 5-9 și să supună aceste derogări unor condiții speciale pe propriul teritoriu sau, cu acordul statului interesat, pe teritoriul unui alt stat membru, aplicabile transporturilor efectuate cu următoarele vehicule:

[...]

(h) vehicule utilizate de serviciile de canalizare, protecție împotriva inundațiilor, apă, gaze și electricitate, de serviciile de întreținere și control al drumurilor principale, colectare și depozitare a deșeurilor menajere, de serviciile de telegraf și telefon, pentru transmisiuni de radio și televiziune și pentru detectarea emițătorilor sau a receptorilor de radio sau televiziune.

[...]”

Dreptul eston

8 Legea privind circulația rutieră din 14 decembrie 2000 (RT I 2001, 3, 6), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „LS”), prevede la articolul 20³:

„Dispoziții speciale în materie de durată de conducere și de repaus aplicabile conducătorului auto

(1) Durata de conducere și de repaus a conducătorului unui vehicul sau al unui ansamblu de vehicule cu mai mult de 9 locuri (inclusiv cel al conducătorului auto) destinat transportului de persoane sau cu o masă maximă autorizată care depășește 3 500 de kilograme destinat transportului de marfă, lista transporturilor scutite de obligația de a îndeplini cerințele în materie de transport rutier, precum și obligațiile conducătorului auto și ale angajatorului acestuia sunt prevăzute de Regulamentul [nr. 561/2006].

(1¹) Persoanele menționate la articolul 10 alineatul (4) din [Regulamentul nr. 561/2006] trebuie să îndeplinească cerințele prevăzute de dispozițiile legale în materia duratei de conducere și de repaus. Dispozițiile contractuale de drept privat care derogă de la cerințele regulamentului menționat mai sus sunt nule.

[...]

(7) Cerințele prezentului articol trebuie să fie îndeplinite nu numai de conducătorii auto care lucrează în temeiul unui contract de muncă, ci și de conducătorii auto care lucrează în temeiul altor contracte.

[...]

(8) Cerințele prevăzute de regulamentul menționat la alineatul (1) al prezentului articol nu se aplică, în mod excepțional, conducătorilor auto în cadrul unui transport rutier pe teritoriul național, în cazul:

[...]

- 8) vehiculelor utilizate de serviciile de canalizare, protecție împotriva inundațiilor, apă, gaze și electricitate, de serviciile de întreținere și control al drumurilor principale, colectare sau depozitare a deșeurilor menajere, de serviciile de telegraf sau telefon, pentru transmisiuni de radio sau televiziune și pentru detectarea emițătorilor sau a receptorilor de radio sau televiziune;

[...]"

- 9 Articolul 20⁴ din LS prevede:

„Utilizarea unui tahograf

- (1) Calculul duratei de conducere și de repaus a conducătorului unui autovehicul se efectuează potrivit foilor de înregistrare ale aparatului de înregistrare mecanică menționate în anexa I la [Regulamentul nr. 3821/85] sau potrivit datelor înregistrate în memoria aparatului de înregistrare digitală (denumit în continuare «tahograful digital») menționat în anexa I B la același regulament.

[...]

- (1¹) În cazul în care utilizarea tahografului este obligatorie, conducătorul auto trebuie să înregistreze datele privind durata de conducere și de repaus cu ajutorul tahografului, în conformitate cu articolul 15 din Regulamentul [...] nr. 3821/85.

- (2) Tahograful nu este obligatoriu pentru vehiculele:

- 1) care au fost fabricate înainte de 1 ianuarie 1985, dacă nu sunt utilizate pentru efectuarea de servicii de transport de mărfuri sau de persoane contra cost;
- 2) care sunt utilizate pentru transporturi, care, în conformitate cu articolul 3 din [Regulamentul nr. 561/2006] și cu articolul 20³ alineatul (8) din prezenta lege, sunt scutite de obligația de a îndeplini cerințele”.

- 10 Potrivit articolului 71 din LS, intitulat „Vehicule destinate unui serviciu special”:

„(1) Constituie vehicule destinate unui serviciu special:

[...]

- 2) vehiculele care efectuează lucrări la drumuri sau alte operațiuni necesare pe șosele (denumite în continuare «vehicule de întreținere»);

[...]

- (4) conducătorul unui vehicul de întreținere poate să își îndeplinească sarcinile, fără să respecte cerințele stabilite la articolul 3 alineatul (1) din prezenta lege, dacă semnalizatoarele de culoare galbenă sunt aprinse.”

- 11 Articolul 10 din Legea privind drumurile (Teeseadus) din 17 februarie 1999 (RT I 1999, 26, 377, denumită în continuare „TeeS”), intitulat „Starea drumurilor”, prevede:

„(1) Trebuie garantată posibilitatea de a circula în deplină siguranță pe șosele, iar acestea trebuie să îndeplinească cerințele privind starea drumurilor.

- (2) Ministrul economiei și comunicațiilor stabilește cerințele aplicabile în ceea ce privește instalațiile de siguranță rutieră, indicatoarele rutiere, semafoarele, parapetele, bornele și semnalizarea rutieră, precum și în ceea ce privește starea șoselelor naționale, locale și de iarnă.
- (3) Ministrul mediului stabilește cerințele aplicabile în ceea ce privește starea drumurilor forestiere.
- (4) Proprietarul unei drum public sau persoana considerată responsabilă pentru lucrările la drumuri are obligația de a întreține drumurile într-o stare conformă cu cerințele prevăzute de prezenta lege sau de actele juridice adoptate în temeiul acesteia.”

12 Articolul 14 din TeeS, care privește lucrările la drumuri, prevede:

- „(1) Sunt considerate lucrări la drumuri executarea de lucrări rutiere, planificarea, administrarea utilizării șoselelor, întreținerea zonei de siguranță, derularea unor proiecte rutiere și orice altă activitate legată de administrarea drumurilor.
- (2) Prin lucrări rutiere se înțelege construcția, repararea și întreținerea drumurilor în sensul articolului 17 din prezenta lege. Clasificarea lucrărilor de construcție și de reparație și descrierea lor tehnică sunt guvernate de normele aplicabile proiectelor rutiere menționate la articolul 19 alineatul (2) din prezenta lege.”

13 Articolul 17 alineatul (3) din TeeS, referitor la planificarea, la construcția, la repararea și la întreținerea drumurilor, prevede:

- „(3¹) Obiectivul întreținerii drumurilor este de a garanta că starea șoselelor este conformă cu cerințele prevăzute la articolul 10 alineatul (2) din prezenta lege.”

Procedura principală și întrebarea preliminară

- 14 La 19 august 2009, cu ocazia unui control pe drumurile publice, un agent al Lõuna Politseiprefektuur a oprit un camion aparținând Karuse care transporta o încărcătură de pietriș către un șantier destinat efectuării unor lucrări rutiere. Vehiculul a fost oprit la aproximativ 42 de kilometri de sediul social al societății și la aproximativ 10 kilometri de locul unde se desfășurau respectivele lucrări.
- 15 Acest agent, pe de o parte, i-a aplicat conducătorului camionului o amendă de 900 de coroane estoniene (EEK), în special pentru că a condus un vehicul care nu dispunea de tahograf care să permită controlul respectării timpului de conducere și de repaus aplicabil conducătorilor auto conform cerințelor prevăzute de LS. Pe de altă parte, acesta a impus, din același motiv, ca vehiculul menționat să fie supus unui control tehnic extraordinar.
- 16 Din certificatul de înmatriculare al camionului respectiv reiese că este vorba despre o autobasculantă cu trei axe și cu o masă maximă de 25,5 tone. În rubrica din certificat rezervată observațiilor figurează mențiunea „vehicul de întreținere”.
- 17 Karuse a formulat o acțiune la Tartu halduskohus (Tribunalul Administrativ Tartu) având ca obiect anularea deciziei agentului în măsura în care prin aceasta i-a fost impus un control tehnic extraordinar. În această privință, reclamanta a arătat în special că vehiculul în discuție era un vehicul de întreținere, astfel cum atestă certificatul de înmatriculare al acestuia, și că, la momentul controlului, se deplasa spre un șantier cu o încărcătură de pietriș destinat unor lucrări de întreținere a drumurilor. Prin urmare, acest vehicul ar intra sub incidența derogării de la obligația de a utiliza un tahograf prevăzută la articolul 20³ alineatul (8) punctul 8) din LS.

- 18 Această acțiune a fost respinsă prin decizia din 9 decembrie 2009, pentru motivul că simpla mențiune „vehicul de întreținere” în certificatul de înmatriculare nu este suficientă pentru a conferi în mod automat acest statut vehiculului în cauză și nu înlătură, așadar, prin acest simplu fapt, obligația de a utiliza un tahograf. Tartu halduskohus a apreciat de asemenea că lucrările în discuție nu puteau fi considerate lucrări de întreținere a drumurilor în sensul articolului 14 din TeeS, în cadrul cărora vehiculele destinate acestora sunt scutite de utilizarea tahografului.
- 19 La 5 ianuarie 2010, Karuse a declarat apel împotriva acestei decizii la Tartu ringkonnakohus (Curtea de Apel Tartu).
- 20 Karuse arată că întreținerea drumurilor presupune utilizarea anumitor materiale și a echipamentului necesar, care sunt aduse pe șantier de mijloacele de transport utilizate și pentru realizarea lucrărilor de întreținere. În speță, vehiculul în cauză ar fi fost utilizat pentru a împrăști pietrișul pe drumul public care făcea obiectul lucrărilor de întreținere, iar conducătorul acestuia din urmă avea și obligația de a îndeplini această sarcină. În consecință, apelanta apreciază că transportul de materiale destinate unor lucrări rutiere trebuie considerat ca făcând parte din întreținerea drumurilor.
- 21 Lõuna Politseiprefektuur solicită, în schimb, confirmarea deciziei pronunțate de Tartu halduskohus.
- 22 În decizia de trimitere, Tartu ringkonnakohus amintește în special că Republica Estonia a transpus aproape literal derogarea care figurează la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, motiv pentru care, la momentul aprecierii noțiunii „vehicule utilizate de serviciile de întreținere a drumurilor”, care figurează la articolul 20³ alineatul (8) punctul 8) din LS, trebuie să se țină seama de normele de aplicare a dreptului Uniunii.
- 23 În această privință, instanța de trimitere precizează că, pe lângă Hotărârea din 25 iunie 1992, British Gas (C-116/91, Rec., p. I-4071), privind interpretarea noțiunii „vehicule utilizate de serviciile de gaz”, precum și Hotărârea din 21 martie 1996, Mrozek și Jäger (C-335/94, Rec., p. I-1573), legată de noțiunea „vehicule utilizate de serviciile de colectare a deșeurilor menajere”, nu există o jurisprudență a Curții care să permită interpretarea noțiunii „vehicule utilizate de serviciile de întreținere a drumurilor” în sensul articolului 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, în mod neechivoc în împrejurările speței.
- 24 În aceste condiții, Tartu ringkonnakohus a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Termenii «utilizate de serviciile de întreținere a drumurilor», folosiți în definiția derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din [Regulamentul nr. 561/2006], trebuie interpretați în sensul că se referă și la autobasculante cu masa maximă de 25,5 tone care transportă pietriș pe un drumurile publice de la cariera [din care a fost extras] la locul în care se desfășoară lucrările de reparație și de întreținere a drumurilor?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 25 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă noțiunea „vehicule utilizate de serviciile de întreținere a drumurilor”, care figurează la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, vehicule care pot fi scutite de utilizarea unui tahograf, trebuie interpretată în sensul că se aplică unui vehicul care transportă pietriș de la locul de încărcare la locul unde se desfășoară lucrările de întreținere a drumurilor.

- 26 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că dispozițiile articolului 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 le reiau, în esență, pe cele ale articolului 4 punctul 6 din Regulamentul (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 de armonizare a anumitor dispoziții din domeniul social privind transportul rutier (JO L 370, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 2, p. 45).
- 27 Or, întrucât Regulamentul nr. 561/2006 nu a adus modificări substanțiale în ceea ce privește condițiile pe care trebuiau să le îndeplinească derogările prevăzute la articolul 4 punctul 6 din Regulamentul nr. 3820/85, iar obiectivele urmărite de regulamentele menționate sunt identice, sursa de inspirație trebuie să fie interpretarea dată de Curte în Hotărârile *British Gas*, precum și *Mrozek* și *Jäger*, citate anterior, în ceea ce privește derogările prevăzute la această din urmă dispoziție.
- 28 Curtea a statuat în hotărârile menționate că, dat fiind că dispoziția respectivă a Regulamentului nr. 3820/85 enumeră anumite categorii de vehicule care sunt excluse din domeniul de aplicare al acestui regulament și constituie astfel o derogare de la regimul general, aceasta nu poate fi interpretată într-un mod care să îi extindă efectele dincolo de ceea ce este necesar pentru a asigura protecția intereselor pe care urmărește să le garanteze. Mai mult, sfera de aplicare a derogărilor trebuie stabilită ținând seama de finalitățile reglementării în cauză (a se vedea Hotărârile citate anterior *British Gas*, punctul 12, și *Mrozek* și *Jäger*, punctul 9, și Hotărârea din 21 martie 1996, *Goupil*, C-39/95, Rec., p. I-1601, punctul 8). Curtea s-a pronunțat în termeni identici în ceea ce privește derogările prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (d), precum și alineatul (3) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 (Hotărârea din 17 martie 2005, *Raemdonck* și *Raemdonck-Janssens*, C-128/04, Rec., p. I-2445, punctul 19, Hotărârea din 28 iulie 2011, *Seeger*, C-554/09, Rep., p. I-7131, punctul 33, precum și Hotărârea din 3 octombrie 2013, *Lundberg*, C-317/12, punctul 20).
- 29 În această privință, trebuie amintit că Regulamentul nr. 561/2006 are ca obiectiv, astfel cum rezultă în special din considerentul (17) și din articolul 1, armonizarea condițiilor de concurență privind sectorul rutier și îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului din acest sector, precum și a siguranței rutiere, aceste obiective traducându-se în special prin obligația de a dota, în principiu, vehiculele de transport rutier cu un tahograf omologat care permite înregistrarea perioadelor de condus și de repaus ale conducătorilor auto (a se vedea Hotărârea *Lundberg*, citată anterior, punctul 31 și jurisprudența citată).
- 30 Referitor la interesele pe care urmărește să le garanteze articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, trebuie să se observe că derogările prevăzute la această dispoziție se întemeiază pe natura serviciilor cărora le sunt destinate vehiculele. Din enumerarea care figurează la această dispoziție reiese că serviciile vizate de dispoziția menționată constituie servicii generale de interes public (a se vedea în acest sens, în ceea ce privește articolul 4 punctul 6 din Regulamentul nr. 3820/85, Hotărârile citate anterior *British Gas*, punctul 13 și *Mrozek* și *Jäger*, punctul 10, precum și *Goupil*, punctul 9).
- 31 Solicitată să ofere mai specific o interpretare a noțiunii „vehicule utilizate de serviciile de gaze” care figurează la articolul 4 punctul 6 din Regulamentul nr. 3820/85, Curtea a statuat că derogarea prevăzută la această dispoziție privește numai vehiculele utilizate în totalitate și în exclusivitate în legătură cu producția, transportul și cu distribuirea de gaze sau pentru întreținerea instalațiilor necesare în acest scop, astfel încât derogarea menționată se aplică numai vehiculelor utilizate în tot sau în parte pentru transportul de aparate casnice pe bază de gaz (Hotărârea *British Gas*, citată anterior, punctul 21).
- 32 Orice altă interpretare a acestei noțiuni ar aduce atingere, printre altele, obiectivului constând în eliminarea disparităților care pot denatura concurența în domeniul transportului rutier. Astfel, o întreprindere care și-ar desfășura activitatea în domeniul producției, al transportului și al distribuției de gaze, dar care ar furniza și aparate casnice pe bază de gaz, fiind însă scutită de obligația de a utiliza un tahograf pe vehiculele utilizate pentru transportul unor astfel de aparate, ar beneficia în acest mod de un avantaj concurențial în raport cu întreprinderile care furnizează numai asemenea aparate, dat fiind

faptul că ar economisi costurile legate de instalarea și de întreținerea instrumentelor respective pe aceste vehicule, costuri pe care celelalte întreprinderi care furnizează aparate casnice pe bază de gaz trebuie să le suporte (a se vedea Hotărârea British Gas, citată anterior, punctul 19).

- 33 În ceea ce privește noțiunea „colectarea deșeurilor menajere”, prevăzută la articolul 4 punctul 6 din Regulamentul nr. 3820/85, Curtea a statuat că aceasta acoperă numai colectarea deșeurilor menajere de la locul în care au fost depuse. Curtea a constatat că vehiculele utilizate de aceste servicii se deplasează pe o distanță limitată și pentru o scurtă perioadă, transportul fiind accesoriu în raport cu colectarea deșeurilor. Rezultă că transportul de deșeurii menajere care nu îndeplinește aceste criterii nu poate beneficia de exonerarea de obligația de a utiliza un tahograf (a se vedea Hotărârea Mrozek și Jäger, citată anterior, punctul 12).
- 34 Aceasta este jurisprudența în lumina căreia trebuie să se răspundă la întrebarea adresată de instanța de trimitere.
- 35 În primul rând, în ceea ce privește exclusivitatea transportului în discuție în litigiul principal, din dosar reiese că, în cauza principală, pietrișul era destinat numai lucrărilor de întreținere a drumurilor. Rezultă că acest transport era în totalitate și în exclusivitate legat de întreținerea drumurilor în sensul articolului 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 (a se vedea în acest sens Hotărârea British Gas, citată anterior, punctul 21).
- 36 În al doilea rând, în ceea ce privește aspectul dacă transportul în cauză avea numai caracter accesoriu în raport cu lucrările de întreținere a drumurilor, trebuie să se considere că, pentru ca această situație să se regăsească în speță, vehiculul în cauză trebuie să fie utilizat direct pentru a răspândi pietrișul pe secțiunile deteriorate ale șoselei (a se vedea prin analogie Hotărârea Mrozek și Jäger, citată anterior, punctul 12). În schimb, simplul transport de pietriș destinat unor lucrări de întreținere a drumurilor nu poate fi privit ca susceptibil să intre sub incidența derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006.
- 37 Această interpretare este conformă cu obiectivul menționat la articolul 1 din Regulamentul nr. 561/2006, care urmărește eliminarea disparităților care pot denatura concurența în domeniul transportului rutier. Curtea a statuat astfel că derogarea prevăzută la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 se poate aplica atât autorităților publice, cât și întreprinderilor private care asigură, sub controlul celor dintâi, un serviciu general de interes public (Hotărârea Mrozek și Jäger, citată anterior, punctul 15). Prin urmare, transportul materialului necesar în vederea lucrărilor de întreținere poate, precum în cauza principală, să fie efectuat de un prestator privat și să constituie astfel o activitate supusă, ca atare, concurenței.
- 38 În aceste condiții, a scuti vehiculul unui astfel de prestator, care ar efectua numai transportul pietrișului până la șantier, de obligația de a utiliza un tahograf ar conferi acestuia un avantaj concurențial în raport cu prestatorii din același sector, în măsura în care acesta ar economisi costurile legate de instalarea și de întreținerea respectivelor aparate de control pe aceste vehicule (a se vedea în acest sens Hotărârea British Gas, citată anterior, punctul 19).
- 39 În plus, deși Regulamentul nr. 561/2006 nu prevede că vehiculele utilizate în cadrul activităților legate de întreținerea și de supravegherea drumurilor trebuie să fie utilizate numai în apropierea locului unde se desfășoară lucrările de întreținere a drumurilor pentru a beneficia de derogarea prevăzută la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din regulamentul menționat, acesta este însă un element de care trebuie să se țină seama în vederea aprecierii caracterului accesoriu al transportului în raport cu lucrările menționate (a se vedea prin analogie Hotărârea Mrozek și Jäger, citată anterior, punctul 12).
- 40 Astfel, vehiculele ale căror deplasări sunt limitate în timp și în spațiu pot fi scutite de obligația de a fi echipate cu tahograf, fără a se aduce totuși atingere obiectivelor prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006 având ca obiect îmbunătățirea condițiilor de muncă și de siguranță rutieră.

- 41 Dimpotrivă, o extindere a derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din acest regulament la vehicule care se deplasează pe o distanță relativ lungă ar avea drept efect faptul că conducătorii unor astfel de vehicule ar putea fi puși în situația să conducă mai multe ore fără repaus, ceea ce ar fi de natură să aducă atingere respectivelor obiective (a se vedea în acest sens Hotărârea Seeger, citată anterior, punctul 36).
- 42 În acest context, trebuie amintit totuși că, astfel cum rezultă din jurisprudența citată la punctul 28 din prezenta hotărâre, sfera de aplicare a derogării prevăzute la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie stabilită în funcție de obiectivele urmărite de regulamentul menționat, inclusiv cel al siguranței rutiere.
- 43 În acest cadru, trebuie să se țină seama de faptul că activitățile legate de întreținerea drumurilor cuprind o mare varietate de lucrări diverse, printre care repararea deteriorărilor aduse drumurilor, combaterea poleiului sau îndepărtarea zăpezii. Aceste lucrări sunt caracterizate în special de o dificultate de planificare, care variază în funcție de evenimentele aflate la originea deteriorărilor cauzate drumurilor publice, și de necesitatea de a fi efectuate rapid. În plus, frecvența acestor lucrări depinde în mare măsură de condițiile meteorologice și de distanțele care trebuie parcurse de vehiculele utilizate între diferitele locuri unde se desfășoară lucrări, aceste condiții putând varia între diferitele regiuni ale Uniunii. Acest lucru este valabil pentru distanțele mai lungi între aglomerațiile din statele membre caracterizate de o densitate scăzută a populației, cum sunt, printre altele, statele membre situate în nordul Uniunii Europene, prin opoziție cu anumite regiuni din statele membre ale Europei Centrale.
- 44 În speță, din decizia de trimitere reiese că vehiculul în cauză a fost oprit la aproximativ 42 de kilometri de sediul social al Karuse și la aproximativ 10 kilometri de locul unde se desfășurau lucrările. În schimb, nu a fost indicată distanța dintre locul unde se desfășurau lucrările și locul în care fusese încărcat pietrișul în acest vehicul.
- 45 În consecință, revine instanței de trimitere sarcina de a aprecia, ținând seama de toate elementele litigiului aflat pe rolul acesteia și de considerațiile menționate mai sus cu privire la particularitățile geografice și climatice existente în regiunea în cauză, dacă deplasarea vehiculului în discuție în litigiul principal respectă cerința privind distanța limitată și perioada scurtă pentru ca transportul în cauză să nu aducă atingere obiectivelor urmărite de Regulamentul nr. 561/2006.
- 46 În sfârșit, trebuie să se constate că articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 nu prevede că vehiculele utilizate în cadrul activităților enumerate la acest articol ar fi supuse unei limitări în ceea ce privește masa lor maximă sau specificațiile lor tehnice pentru a putea beneficia de derogarea de la această dispoziție. Prin urmare, în cadrul răspunsului la întrebarea adresată, nu trebuie să se țină seama de masa maximă de 25,5 tone a vehiculului utilizat în speță, nici de faptul că este o autobasculantă.
- 47 În plus, trebuie precizat că, în limitele astfel definite, circulația fără încărcătură a vehiculelor utilizate de serviciile de întreținere a drumurilor, precum și deplasarea lor în cadrul pregătirii respectivelor transporturi intră de asemenea sub incidența articolului 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006 (a se vedea în acest sens Hotărârea Mrozek și Jäger, citată anterior, punctul 14).
- 48 Având în vedere ansamblul considerațiilor de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că noțiunea „vehicule utilizate de serviciile de întreținere a drumurilor”, care figurează la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul nr. 561/2006, vehicule care pot fi scutite de utilizarea unui tahograf, trebuie interpretată în sensul că include vehiculele care transportă materiale la locul unde se desfășoară lucrările de întreținere a drumurilor, cu condiția ca transportul să fie în totalitate și în exclusivitate în legătură cu realizarea lucrărilor respective și să constituie o activitate accesorie acestora. Revine instanței naționale sarcina de a verifica, ținând seama de toate elementele pertinente în cauza principală, dacă această situație se regăsește în speță.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 49 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a șasea) declară:

Noțiunea „vehicule utilizate de serviciile de întreținere a drumurilor”, care figurează la articolul 13 alineatul (1) litera (h) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, vehicule care pot fi scutite de utilizarea unui tahograf, trebuie interpretată în sensul că include vehiculele care transportă materiale la locul unde se desfășoară lucrările de întreținere a drumurilor, cu condiția ca transportul să fie în totalitate și în exclusivitate în legătură cu realizarea lucrărilor respective și să constituie o activitate accesorie acestora. Revine instanței naționale sarcina de a verifica, ținând seama de toate elementele pertinente în cauza principală, dacă această situație se regăsește în speță.

Semnături