RELAZIONE D'UDIENZA
nel procedimento 79/86 *

I — Gli antefatti e la fase scritta del procedimento

1. Il regolamento del Consiglio 20 luglio 1970, n. 1463, relativo all'istituzione di un apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 164, pag. 1), prescrive l'impianto di un apparecchio meccanico di controllo (tachigrafo) nei veicoli adibiti al trasporto stradale di viaggiatori o merci. Esso determina, in particolare, le caratteristiche tecniche dei tachigrafi e definisce i veicoli nei quali essi debbono essere istallati. L'art. 3, n. 1, del regolamento, come emendato dal regolamento del Consiglio 12 dicembre 1977, n. 2828 (GU L 334, pag. 5) dispone al riguardo:

« L'apparecchio di controllo deve essere montato e utilizzato sui veicoli adibiti al trasporto su strada dei viaggiatori o delle merci e immatricolati in uno Stato membro, ad eccezione dei veicoli di cui all'art. 4 del regolamento (CEE) n. 543/69 nonché dei veicoli adibiti a un servizio regolare di trasporto persone il cui percorso di linea superi i 50 km. ».

L'art. 4 del regolamento del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 77, pag. 49), come emendato dal regolamento 12 dicembre 1977, n. 2827 (GU L 334, pag. 1), menziona in particolare (punto 9) i « carri attrezzi » (« véhicules spécialisés de dépannage »).

2. Il 5 luglio 1983, il sig. Whitelock, che gestiva un'impresa di autoriparazioni, guidava un autocarro « Bedford », immatricolato nel Regno Unito, sulla strada che congiunge la città di Perth all'autostrada per Edimburgo, nel distretto di Dunfermline. Il suddetto autocarro, che non era dotato di un apparecchio di controllo ai sensi delle disposizioni comunitarie citate, era stato trasformato allo scopo d'essere utilizzato come carro attrezzi. Esso era munito di un verricello elettrico e di una carrucola al di sopra del muso dell'automezzo. Un rimorchio, egualmente munito di un verricello, era attaccato all'autocarro.

Risulta dagli atti che il Whitelock, nell'ambito della sua attività di autoriparazioni, poteva essere chiamato 24 ore su 24 dalla polizia locale per provvedere al rimorchio delle automobili coinvolte in incidenti stradali. Il giorno di cui trattasi, egli trasportava delle automobili usate, non in grado di circolare, che egli stesso aveva acquistato sul mercato delle automobili usate, alla sua autorimessa, allo scopo di rimetterle in grado di circolare e di poterle rivendere a privati. Due delle automobili suddette erano state caricate a bordo dell'autocarro per mezzo del verricello di questo, mentre una terza era stata caricata sul rimorchio per mezzo del verricello dello stesso.

Sulla base di questi elementi di fatto, il Whitelock veniva accusato di numerose infrazioni, ivi compresa quella consistente

* Lingua processuale: l'inglese.

nell'aver usato l'autocarro sopra descritto, senza che questo fosse stato dotato dell'apparecchio registratore contemplato dall'art. 97, n. 1, lett. a), del Transport Act 1968, come modificato dal Passanger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations (regolamento sull'apparecchio di controllo su veicoli adibiti a trasporto di passeggeri e merci) del 1979. Secondo dette disposizioni, il fatto di usare un veicolo senza soddisfare le condizioni del già menzionato regolamento del Consiglio 20 luglio 1970, n. 1463, costituisce reato.

Il Whitelock veniva prosciolto in primo grado dallo Sheriff competente in quanto, in particolare, il suo camion era un « carro attrezzi » ai sensi della disciplina comunitaria ed era, pertanto, esente dall'obbligo di essere munito di un apparecchio di controllo. Il Pubblico ministero presentava appello contro detta sentenza. Nell'ambito del procedimento d'appello, la High Court of Justiciary di Edimburgo ha sospeso il procedimento e ha sottoposto alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, la seguente questione pregiudiziale:

« Se un autocarro, modificato in modo da poter essere utilizzato come carro di soccorso, in quanto munito di un verricello elettrico e di una gru smontabile collocata sul frontale tra due rampe nonché di una carrucola sul muso dell'automezzo, sia esonerato dagli obblighi di cui all'art. 3, n. 1, del regolamento del Consiglio n. 1463/70 (in quanto carro attrezzi ai sensi dell'art. 4, punto 9, del regolamento del Consiglio n. 543/69) qualora venga utilizzato dal proprietario, nell'esercizio della sua attività di autoriparatore, per il trasporto di veicoli non in grado di circolare, acquistati dal proprietario stesso, dal luogo di acquisto alla sede della sua impresa per essere successivamente riparati e rivenduti. »

3. L'ordinanza di rinvio è stata registrata nella cancelleria della Corte il 14 marzo 1986.

In conformità all'art. 20 del protocollo sullo statuto (CEE) della Corte di giustizia, hanno presentato osservazioni scritte il governo britannico, rappresentato dal sig. Arthur Hamilton, QC e dalla sig.ra S. J. Hay, in qualità di agenti, la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal suo consigliere giuridico principale, sig. George Close, in qualità di agente.

Con ordinanza 7 luglio 1986, la Corte (terza sezione) ha respinto la domanda del sig. Whitelock tesa ad ottenere il beneficio del gratuito patrocinio a norma degli artt. 76 e 104 del regolamento di procedura.

Con decisione 10 novembre 1986, la Corte, su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, ha deciso di assegnare la causa alla terza sezione, in base all'art. 95 del regolamento di procedura, e di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.

II — Osservazioni scritte

Il governo britannico propone di risolvere negativamente la questione pregiudiziale. La Commissione, invece, sostiene che detta questione dev'essere risolta in senso affermativo.

1. Il *governo britannico* rileva anzitutto che la portata dei regolamenti n. 543/69 e 1463/70 deve determinarsi in funzione del testo delle disposizioni di cui si tratta, della struttura dei regolamenti e dei loro scopi. I tre scopi del regolamento n. 543/69 sono la protezione sociale dei conducenti, il miglioramento della sicurezza stradale e l'eliminazione delle disparità suscettibili di falsare la

concorrenza nel settore dei trasporti. La portata delle deroghe ai suddetti regolamenti non può essere interpretata in modo da pregiudicare questi scopi.

Il governo britannico ritiene che la valutazione della questione pregiudiziale sollevi due problemi. Il primo attiene al senso e alla portata dell'espressione « soccorso » e, in particolare, al se questa nozione comprenda solo i casi di salvataggio e d'urgenza oppure includa tutti i casi in cui un veicolo che non è in grado di circolare sia trasportato da un altro veicolo. Il secondo problema concerne il significato del termine « specializzato » e, in particolare, il se un veicolo materialmente attrezzato per poter essere usato a fini di riparazione e recupero di veicoli in avaria ed effettivamente usato in determinati momenti a tali fini, ma che può essere usato anche ad altri fini di trasporto e che è effettivamente usato in altri momenti e tali fini, sia un carro attrezzi.

Per quanto concerne la nozione di « soccorso », il governo britannico rileva che l'art. 4 del regolamento n. 543/69, nella versione iniziale, si rivolgeva in un solo paragrafo ai « veicoli adibiti al trasporto di malati e di feriti nonché di materiale per un salvataggio e carri attrezzi ». La successiva modifica dell'art. 4 da parte del regolamento n. 2827/77, che ha raggruppato i carri attrezzi in un paragrafo distinto, non era intesa a modificare il senso di questa espressione. Difatti, il significato corrente della parola inglese « breakdown » suggerisce la sopravvenienza di un evento concernente il veicolo, al quale sia necessario far fronte, piuttosto che una semplice descrizione del suo stato, come quella suggerita dalla parola « unroadworthy ». Questa interpretazione è conforme alla nozione di incidente non previsto che sembra emergere dai testi francese e tedesco.

Il salvataggio consiste nel fornire alle automobili immobilizzate a causa di un incidente un'assistenza sul posto e, se necessario, la possibilità di essere rimorchiate o trasportate verso il luogo più vicino dove possano essere riparate o avviate alla demolizione. L'intervento in simili luoghi fortuiti di infortuni deve essere distinto dal prelievo previsto in anticipo, da un luogo come un mercato di automobili usate. Difatti, nel caso del salvataggio, viene di regola trasportato o rimorchiato un solo veicolo, mentre negli altri casi, è più probabile che più veicoli siano trasportati simultaneamente. Inoltre, nel caso del salvataggio, è probabile che il veicolo di soccorso chiamato venga da un luogo il più vicino possibile e, dopo essersi recato sul posto, trasporti il veicolo immobilizzato là dove possa essere riparato o demolito. Invece, negli altri casi, le distanze da percorrere per raggiungere il luogo del prelievo o per ritornarne possono essere notevoli, ed è più probabile un pregiudizio degli obiettivi della sicurezza stradale e della protezione sociale dei conducenti.

Di conseguenza, il governo britannico sostiene che l'espressione « soccorso » si riferisce solo al caso in cui un'avaria meccanica o un incidente abbiano colpito un veicolo sulla pubblica strada e in cui, a causa dell'ur-

genza derivante direttamente da tale evento, il veicolo e, all'occorrenza, i suoi occupanti abbiano bisogno di soccorso. L'espressione non si applica al prelievo di veicoli che non sono in grado di circolare su un mercato dove veicoli siffatti siano venduti.

Per quel che riguarda la nozione di veicolo « specializzato », il governo britannico ricorda la sentenza 11 luglio 1984 (causa 133/83, Scott, Racc. pag. 2863), relativa all'uso di veicoli specializzati per operazioni di vendita porta a porta [art. 14 bis, n. 3, lett. a), del regolamento n. 543/69]. In detta causa, la Corte è giunta alla conclusione che sono la costruzione, l'attrezzatura e altre caratteristiche permanenti del veicolo che debbono garantire che questo sia usato principalmente per un'operazione di trasporto che rientri nelle deroghe previste dal regolamento.

Questo criterio unico per determinare la specializzazione non può tuttavia essere utilizzato altrettanto facilmente quando si tratta di carri attrezzi, nel caso dei quali le caratteristiche permanenti possono non essere sufficienti per garantire che il veicolo non sia utilizzato ad altri fini, cioè per trasporti normali. Di conseguenza, è opportuno valutare nella fattispecie la specializzazione tanto sotto l'aspetto delle caratteristiche materiali quanto sotto l'aspetto dell'utilizzazione alla quale il veicolo è adibito. Per essere esonerato in quanto carro attrezzi, il veicolo di cui si tratta deve essere non solo specificamente costruito o adattato ai fini del soccorso ai veicoli in avaria, ma deve essere inoltre detenuto e utilizzato unicamente a tali fini. Questo ragionamento del resto è stato adottato in una sentenza pronunciata dalla Queen's Bench Division della High Court d'Inghilterra (Universal Salvage Ltd and Another/Boothby, RTR 1984, pag. 289).

2. La *Commissione* afferma che la questione pregiudiziale solleva due problemi principali, cioè se un veicolo del tipo di cui trattasi possa essere considerato come carro attrezzi ai sensi dell'art. 4, punto 9, del regolamento n. 543/69, e se incida sull'esenzione il fatto che il carro attrezzi sia stato usato per il trasporto di veicoli che non erano in grado di circolare, acquistati su un mercato pubblico situato ad una certa distanza dal centro d'attività del proprietario, e non, ad esempio, in seguito ad un incidente stradale di data recente.

Per quanto riguarda il primo problema, alcune indicazioni sono contenute nella sentenza 11 luglio 1984 (Scott, precitata), in cui la Corte ha considerato che la nozione di « veicolo specializzato » in certe operazioni di trasporto si riferisce ai soli veicoli per i quali la costruzione, l'attrezzatura o altre caratteristiche permanenti garantiscano che essi siano principalmente utilizzati per una di queste operazioni. Nella fattispecie, sembra possibile concludere che il carro di soccorso di cui si tratta presenta un grado sufficiente di specializzazione come carro attrezzi — considerato che è dotato di una gru, di rampe e di una puleggia — per garantire che esso sia usato principalmente come tale. Il primo problema deve pertanto essere risolto affermativamente.

Per quanto riguarda il secondo problema, è importante stabilire se l'intenzione del legislatore comunitario fosse di limitare l'esenzione all'uso di carri di soccorso nella loro funzione caratteristica di prelievo di un veicolo da poco caduto in avaria. Bisogna sottolineare a questo riguardo che l'esenzione è contemplata per i carri attrezzi in quanto tali e non per i carri attrezzi usati a fini particolari.

In questo contesto è illuminante raffrontare il testo dell'esenzione prevista per i carri at-

trezzi nel punto 9 dell'art. 4 con le altre diverse esenzioni contemplate dallo stesso articolo o dall'art. 14 bis del regolamento n. 543/69. Queste esenzioni possono essere ripartite in tre categorie, cioè:

— i veicoli esonerati a causa della loro costruzione e della loro attrezzatura (ad esempio art. 4, punti 6 e 9);

— i veicoli esonerati a causa dell'uso che ne viene fatto senza riguardo alla loro costruzione o alla loro attrezzatura [ad esempio art. 4, punti 3, 4, 5 e 8, e art. 14 bis, n. 2, lett. c)];

— i veicoli esonerati a causa della loro costruzione e del loro uso [ad esempio, art. 4, punti 1, 2 e 7, e art. 14 bis, n. 3, lett. a)].

Il fatto che, diversamente dal caso di altri veicoli, non sia prevista una limitazione nell'uso per i carri attrezzi, impone la conclusione che deliberatamente il legislatore comunitario non abbia stabilito siffatta limitazione per i carri attrezzi. Si deve quindi concludere che l'uso reale al quale il veicolo di cui trattasi era adibito nelle circostanze della fattispecie non osta all'applicazione dell'esenzione.

In conclusione, la Commissione propone di risolvere la questione pregiudiziale nel modo seguente:

« Un autocarro attrezzato per essere usato come carro di soccorso in quanto munito di un verricello elettrico e di una gru smontabile collocata sul frontale tra due rampe nonché di una carrucola sul muso dell'automezzo può essere considerato carro attrezzi ai sensi dell'art. 4, punto 9, del regolamento (CEE) del Consiglio n. 543/69. La circostanza che esso sia stato utilizzato nell'ambito dell'attività professionale del proprietario, autoriparatore, per trasportare veicoli acquistati dallo stesso, che non erano in grado di circolare, dal luogo della loro acquisizione al luogo dove egli esercita la sua impresa, per la riparazione e la vendita, non costituisce un elemento atto ad impedire l'applicazione dell'esenzione contemplata dall'art. 4, punto 9. »

U. Everling
giudice relatore