CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE MARCO DARMON

presentate l'8 aprile 1992 *

Signor Presidente,
Signori Giudici,

1. La Petersfield Magistrates' Court vi interroga circa le condizioni nelle quali i veicoli di trasporto adibiti al servizio del gas sono soggetti all'obbligo di essere equipaggiati di tachigrafo.

2. Onde migliorare, in particolare, le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale nel settore del trasporto su strada, il regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada [1], adottate in applicazione dell'art. 75 del Trattato CEE, impone un'età minima per la guida dei veicoli di trasporto merci e viaggiatori (sezione III), una limitazione del tempo di guida (sezione IV), delle interruzioni e dei tempi di riposo (sezione V), e vieta, in linea di principio, le retribuzioni proporzionate alle distanze percorse o al volume delle merci trasportate (sezione VI).

3. Onde assicurare un controllo efficace delle norme relative ai tempi di guida e altri tempi di lavoro sollevati da detto regolamento, l'art. 3 del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3821/85 [2] prevede che un apparecchio di controllo omologato, noto con il nome di « tachigrafo » deve equipaggiare i veicoli immatricolati in uno Stato membro e destinati al trasporto su strada di viaggiatori o di merci.

4. Questo principio generale è soggetto alle medesime eccezioni di quelle previste dal regolamento n. 3820/85, al quale l'art. 3, n. 1 del regolamento n. 3821/85 fa sic et simpliciter rinvio.

5. A norma del combinato disposto degli artt. 3, punto 1, del regolamento n. 3821/85 e 4 del regolamento n. 3820/85, sono pertanto esclusi dalla sfera di applicazione di questi due regolamenti taluni trasporti effettuati mediante determinati veicoli, in particolare « i veicoli adibiti ai servizi delle fognature, di protezione contro le inondazioni, dell'acqua, del gas, dell'elettricità, della rete stradale, della nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, delle spedizioni postali, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti o riceventi di televisioni o radio » [3].

6. Perseguita dalla Licensing Authority South Eastern Traffic Area per aver fatto circolare l'8 giugno 1990 un veicolo sprovvisto di tachigrafo, la società British Gas ha rivendicato il beneficio di dette disposizioni.

* Lingua originale: il francese.

1 — GU L 370, pag. 1.

2 — Regolamento relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 8).

3 — Art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85.

7. La presente causa non sarebbe senz'altro arrivata dinanzi alla Corte se il veicolo considerato fosse stato destinato esclusivamente al servizio del gas ai sensi dell'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85.

8. Orbene, si verifica che detto camion aveva un doppio uso: esso serviva allo stesso tempo per il trasporto di « prodotti tecnici » come i contatori a gas da montare sulla rete, e a quello di « prodotti commerciali », per esempio, delle cucine economiche a gas [4] riflettendo così due settori di attività della British Gas.

9. La società anonima British Gas possiede, mantiene e sviluppa una rete di condotte e di canalizzazioni per il gas e assicura la distribuzione del gas presso privati. *Non ha concorrenza in questo settore di attività* [5].

10. Onde aumentare le sue vendite di gas [6], procede altresì alla vendita e installazione di apparecchi domestici a gas: *a questo riguardo, entra in concorrenza* con i dettaglianti che vendono questo tipo di prodotti.

11. I veicoli di una società incaricata del servizio del gas, che trasportano contemporaneamente « prodotti tecnici » destinati alla manutenzione della rete e « prodotti commerciali », sono soggetti all'obbligo di essere equipaggiati di tachigrafo e si deve distinguere a seconda della natura del carico trasportato? Tale è il senso delle due questioni pregiudiziali del giudice a quo alle quali vi propongo di dare una risposta unica [7].

12. Il regolamento n. 3820/85, come pure il regolamento n. 3821/85 che lo integra persegue tre obiettivi enunciati nel primo " considerando " del regolamento n. 3821/85: *l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza tra i trasportatori nonché il miglioramento delle condizioni di lavoro e di sicurezza stradale.* Questi obiettivi riprendono quelli perseguiti dal regolamento (CEE) n. 543/69 [8] che è stato sostituito dal regolamento n. 3820/85.

13. Per quanto riguarda il regolamento n. 543/69, la Corte ha deciso:

« (...) disposizioni *comuni* che garantiscono, oltre alla protezione sociale del conducente, il miglioramento della sicurezza stradale, non possono non contribuire all'abolizione delle disparità atte a falsare in misura sostanziale le condizioni di concorrenza nei trasporti, e rilevarsi quindi " utili " ai sensi dell'art. 75, n. 1, lett. c), del Trattato per l'attuazione di una politica comune dei trasporti » [9].

14. Nella sentenza 6 dicembre 1979, Nehlsen/Bremen [10], dove la Corte ricorda che il regolamento n. 543/69 aveva « fra l'altro, lo scopo di eliminare le disparità che possano falsare la concorrenza nel settore dei trasporti, mediante la soppressione di usi

4 — V. l'ordinanza del giudice a quo, pag. 7 della traduzione italiana.

5 — Ibidem, pag. 2 della traduzione italiana.

6 — Ibidem, pag. 5 della traduzione italiana.

7 — Come del resto suggerito dal governo del Regno Unito nel punto 8 delle sue osservazioni.

8 — GU L 77, pag. 49.

9 — Sentenza 28 novembre 1978, causa 97/78, Schumalla (Racc. pag. 2311, punto 6 della motivazione), il corsivo è mio.

10 — Causa 47/79, Racc. pag. 3639.

professionali fondati sull'indebito sfruttamento del fattore umano » [11] la Corte ha fissato il principio successivamente riaffermato in modo costante [12] che la sfera di applicazione delle esenzioni doveva essere determinato « *alla luce di tali finalità* » [13].

15. Poiché questi obiettivi possono essere per definizione raggiunti solo se la regolamentazione è generale e *uniforme*, la Corte ha dedotto che un'interpretazione estensiva della sfera di applicazione delle disposizioni sulla protezione dei conducenti era inversamente proporzionale ad un'*interpretazione restrittiva* della sfera delle esenzioni.

16. Così la Corte ha ritenuto che l'obbligo del riposo giornaliero prescritto dall'art. 11, n. 2, primo comma, del regolamento n. 543/69 si imponeva a tutti i membri degli equipaggi dei veicoli su strada, poiché l'obiettivo di migliorare la sicurezza sulle strada non era raggiunto se l'obbligo di riposo implicasse soltanto la responsabilità del datore di lavoro [14]. Parimenti, se questo regolamento si applica al conducente lavoratore dipendente, esso deve altresì imporsi al lavoratore indipendente [15].

17. La Corte ha per contro riservato l'esenzione dal tachimetro a quelli tra i veicoli « specializzati (...) per le operazioni di vendita da porta a porta » [16] « per i quali la struttura, l'attrezzatura o altre caratteristiche permanenti garantiscono che essi sono principalmente usati per una di tali operazioni (...) » [17]. È lecito infatti attendersi che i tempi di guida e di riposo siano rispettati per siffatti veicoli dal momento che il loro equipaggiamento speciale non consente usi diversi da un'attività di vendita che comporta fermate frequenti. Parimenti, la Corte ha ritenuto che, per beneficiare dell'esenzione del tachigrafo in quanto « carroattrezzi » [18], quest'ultimo deve presentare delle attrezzature o altre caratteristiche che lo rendano idoneo ad essere usato principalmente per rimuovere veicoli da poco coinvolti in incidenti *e non per il semplice trasporto di altri veicoli* [19]. La Corte ha pertanto badato a che le possibilità di deroga alla normativa comunitaria in materia di tachigrafi *siano il meno possibile lesive degli obiettivi perseguiti da detta normativa.*

18. Rilevo, a questo proposito, la formula particolarmente eloquente della sentenza 22 marzo 1984, Paterson/Weddel [20]:

« (...) l'art. 14 bis, n. 2, (del regolamento n. 543/69) giacché contiene deroghe alle norme generali del regolamento n. 543/69, non può essere interpretato in modo tale da estendere i suoi effetti al di là di quanto è necessario per la tutela degli interessi che esso mira a garantire » [21].

11 — Ibidem, punto 6 della motivazione.

12 — V., ad esempio, sentenza 11 luglio 1984, causa 133/83, Regina/Scott (Racc. pag. 2863, punto 15 della motivazione).

13 — Sentenza 6 dicembre 1979, Nehlsen/Bremen, punto 7 della motivazione, già citata, il corsivo è mio; v. altresì punto 4 dello stesso regolamento.

14 — Sentenza 18 febbraio 1975, causa 69/74, Cagnon e Taquet (Racc. pag. 171, punto 8 della motivazione).

15 — Sentenza 25 gennaio 1977, causa 65/76, Derycke (Racc. pag. 29).

16 — Esenzione prevista dall'art. 14 bis, n. 3, lett. a), del regolamento n. 543/69, modificato dall'art. 1, n. 8, del regolamento (CEE) del Consiglio 12 dicembre 1977, n. 2827 (GU L 334, pag. 1).

17 — Sentenza 11 luglio 1984, Regina/Scott, già citata.

18 — Esenzione prevista dall'art. 4, punto 9, del regolamento n. 543/69, modificato dall'art. 1, n. 1, del citato regolamento (CEE) del Consiglio n. 2827/77.

19 — Sentenza 21 maggio 1987, causa 79/86, Hamilton/Whitelock (Racc. pag. 2363, punto 10 dellla motivazione).

20 — Sentenza in causa 90/83, Racc. pag. 1567.

21 — Punto 16 della motivazione.

19. Le esenzioni contemplate dall'art. 4 del regolamento n. 3820/85 e le deroghe che gli Stati membri possono consentire in applicazione dell'art. 13 del medesimo regolamento sono enumerate in modo estremamente preciso. Nessuno dubita che il legislatore comunitario ne abbia voluto così fornirne un elenco tassativo.

20. Talune esenzioni sono giustificate dall'assenza di rischi per la sicurezza stradale: tale è il caso dei veicoli di peso inferiore alle 3, 5 t (art. 4, punto 1), dei veicoli atti a trasportare nove persone al massimo (art. 4, punto 2) o di quelli che non superano i 30 km/h (art. 4, punto 4).

21. Altre esenzioni trovano la loro spiegazione con i modesti tempi di guida che rendono impossibile il superamento del periodo di guida autorizzato (art. 4, punto 3, ad esempio).

22. Come constatato, a norma dell'art. 4, punto 6, i veicoli adibiti al servizio del gas sono esonerati dal tachigrafo come quelli adibiti al servizio delle fognature, della protezione contro le inondazioni, dell'acqua, della rete stradale, ecc. Questo punto trova collocazione tra quello che contempla i veicoli delle forze armate o dei vigili del fuoco e due punti riguardanti i veicoli adibiti al pronto soccorso o a servizi medici.

23. È vero che l'art. 4, punto 4 del regolamento n. 543/69 per ultimo modificato con l'art. 1, n. 1 del regolamento n. 2827/77 non esonerava « i veicoli adibiti a servizio (...) del gas » (« *used by the services* » nella versione inglese) e che l'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 usa la formula « veicoli adibiti ai servizi (...) del gas » (« *used in connection with (...) the services* » nella versione inglese).

24. Anche se la nuova formulazione è più ampia, essa deve essere interpretata conformemente agli obiettivi perseguiti dal regolamento, come prescritto dal primo " considerando " del regolamento n. 3820/85, a norma del quale « è necessaria una maggiore flessibilità delle disposizioni attuali (del regolamento n. 543/69 e successive modifiche), *pur senza pregiudicarne gli obiettivi* » [22].

25. Come giustamente rilevato dal rappresentante della Commissione nel corso dell'udienza, se la formulazione della normativa applicabile è mutata, i suoi obiettivi sono rimastri gli stessi.

26. Tutti i veicoli contemplati all'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 hanno un punto in comune: *essi concorrono ad una missione di servizio pubblico di interesse generale* in settori — per lo più — non concorrenziali, ove, di consenguenza, l'assenza di tachigrafi non provoca distorsioni di concorrenza.

27. A proposito dei servizi pubblici, con esattezza l'art. 4, punto 4, successivamente modificato del regolamento n. 543/69, pre-

22 — Il corsivo è mio. La British Gas fa a torto riferimento, al punto 3.23 delle sue osservazioni, al ventiduesimo considerando che contempla le deroghe concesse dagli Stati membri ai sensi dell'art. 13 e non le esenzioni dell'art. 4 che costituiscono materia dell'undicesimo e dodicesimo considerando.

vedeva l'esenzione di veicoli « utilizzati da altre autorità pubbliche per servizi pubblici che non operano in concorrenza con trasportatori professionisti ». La Corte ha ritenuto che questa formulazione — priva invero di ogni ambiguità, — escludeva i veicoli dei soggetti privati utilizzati per servizi pubblici o per conto di autorità pubbliche, poiché l'esenzione considerata riguardava soltanto « i casi in cui non può assolutamente entrare in gioco la concorrenza » [23].

28. Dal momento che un veicolo svolge un trasporto nel contesto di un servizio non rientrante tra i pubblici servizi e in un settore di attività aperto alla concorrenza, come avviene nel caso dei veicoli di una società incaricata del servizio del gas quando trasportano « prodotti commerciali », si esce dal campo delle esenzioni per entrare nel regime generale. I trasporti a fini commerciali in un settore concorrenziale entrano, pertanto, nel campo di applicazione naturale dei citati regolamenti e non in quello delle esenzioni.

29. Riconoscere che una società preposta al servizio del gas può consegnare apparecchi domestici a gas mediante veicoli non equipaggiati di tachigrafo mentre questo apparecchio deve essere installato sui veicoli dei commercianti concorrenti, significa porre in essere una distorsione di concorrenza tra operatori economici *che, in parte, svolgono esattamente la medesima attività* e porsi contro la normativa intesa a istituire la parità di concorrenza tra i trasportatori.

23 — Sentenza 6 dicembre 1979, Nehlsen/Bremen, punto 7 della motivazione, già citata.

30. Parimenti, estendere l'esenzione dell'art. 4, punto 6 agli altri fornitori di apparecchi a gas porta a eludere gli obiettivi del miglioramento della sicurezza sulle strade e delle condizioni di lavoro che i regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85 perseguono.

31. Una società preposta al servizio del gas può pertanto, a mio avviso, avvalersi dell'esenzione dell'art. 4, punto 6 del regolamento n. 3820/85 solo quando i suoi veicoli provvedono *esclusivamente* al trasporto di materiale tecnico in rapporto con la manutenzione della rete, come dei contatori a gas.

32. In una materia siffatta, un'interpretazione restrittiva si impone qualora l'equipaggiamento dei veicoli ne rende possibile l'utilizzo a fini commerciali. È pertanto la natura del loro servizio e dei prodotti che essi trasportano che permette di distinguere i casi di esenzione dal tachigrafo da quello in cui questo è richiesto. L'esenzione dev'essere concessa soltanto quando detti veicoli trasportano esclusivamente i prodotti così detti « tecnici ».

33. Inconvenienti che possono derivarne per la società preposta al servizio del gas, come l'installazione di un tachigrafo su tutti i veicoli non destinati esclusivamente al trasporto « di prodotti tecnici » e l'obbligo di attivarlo tutte le volte che il veicolo trasporta « prodotti commerciali » mi paiono trascurabili se confrontati con l'importanza degli obiettivi perseguiti dalla normativa comunitaria. Del resto, la loro eventuale esistenza non può bastare a lasciare detta normativa inapplicata.

34. Per rispondere ad un argomento della British Gas, è inoltre necessario, precisare che una società preposta al servizio del gas non può trarre motivo dalla severità della propria normativa nazionale per sostenere che — anche ammesso che le disposizioni di tale normativa siano tanto restrittive quanto la normativa comunitaria — l'esenzione dei tachigrafi non le procura alcun vantaggio sui propri concorrenti [24]. È infatti chiaro che il campo di applicazione del regolamento non può dipendere dal tenore delle normative nazionali.

35. Del resto, il fatto che i veicoli adibiti al servizio del gas percorrono solo piccoli tragitti non è sufficiente a giustificare, per il trasporto di prodotti commerciali, un'esenzione dal tachigrafo di cui i concorrenti non beneficiano [25].

36. Rilevo infine, che il regolamento n. 3820/85 fa riferimento alla decisione del Consiglio 13 maggio 1965, relativa all'armonizzazione di talune disposizioni aventi incidenza sulla concorrenza nel settore dei trasporti [26] dove viene trattata la problematica intesa a « *ravvicinare nel progresso* le disposizioni specifiche relative alle condizioni di lavoro applicabili nel settore del trasporto » [27]. Un'interpretazione estensiva dell'esenzione dell'art. 4 del regolamento n. 3820/85 può costituire, rispetto a detto obiettivo, solo un regresso che la Corte si è sempre rifiutata di riconoscere [28].

37. Concludo pertanto che la Corte statuisca e dichiari:

« 1) I regolamenti (CEE) del Consiglio nn. 3820/85 e 3821/85 trovano applicazione a tutti i veicoli utilizzati per un trasporto non legato interamente ed esclusivamente alla produzione e alla distribuzione di gas nonché alla manutenzione degli impianti a tal fine necessari.

2) L'esenzione contemplata dall'art. 4, punto 6, del regolamento (CEE) n. 3820/85 e dall'art. 3, n. 1, del regolamento (CEE) n. 3821/85 fa riferimento ai veicoli utilizzati per un trasporto esclusivamente connesso alla produzione e alla distribuzione di gas nonché alla manutenzione degli impianti a tal fine necessari ».

24 — V. punti 3.25 e 4.3 delle osservazioni della British Gas.

25 — V. punto 3.26 delle osservazioni della British Gas.

26 — GU 1965, n. 88, pag. 1500.

27 — Terzo considerando della citata decisione, il corsivo è mio.

28 — V., su questo punto, le conclusioni dell'avvocato generale Reischl, causa 18 febbraio 1975, Cagnon e Taquet, già citata.