SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)
30 aprile 1998 *

Nel procedimento C-47/97,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CE, dalla Magistrates Court di Richmond (Regno Unito), nel procedimento penale dinanzi ad essa pendente contro

E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd e **D. J. Ferne,**

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 2 del regolamento (CEE) del Consiglio 16 marzo 1992, n. 684, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74, pag. 1), e 4, punto 3, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 1),

LA CORTE (Prima Sezione),

composta dai signori M. Wathelet, presidente di sezione, P. Jann (relatore) e L. Sevón, giudici,

avvocato generale: signor S. Alber
cancelliere: signora L. Hewlett, amministratore

* Lingua processuale: l'inglese.

viste le osservazioni scritte presentate:

— per la E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd e per il signor Ferne, dal signor Christopher Hough, barrister, su incarico dello studio Wedlake Saint, solicitors;

— per il governo del Regno Unito, dal signor John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, in qualità di agente, assistito dalla signora Sara Masters, barrister;

— per la Commissione delle Comunità europee, dal signor Frank Benyon, consigliere giuridico, e dalla signora Laura Pignataro, membro del servizio giuridico, in qualità di agenti,

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali della E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd e del signor Ferne, del governo del Regno Unito e della Commissione, all'udienza del 4 dicembre 1997,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 29 gennaio 1998,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 3 settembre 1996, pervenuta in cancelleria il 6 febbraio 1997, la Magistrates Court di Richmond ha sottoposto alla Corte, ai sensi dell'art. 177 del Trattato CE, quattro questioni pregiudiziali relative all'interpretazione degli artt. 2

del regolamento (CEE) del Consiglio 16 marzo 1992, n. 684, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74, pag. 1), e 4, punto 3, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 1).

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di un procedimento penale contro la E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd (in prosieguo: la «Clarke») e il signor Ferne per violazione dell'obbligo di utilizzare un apparecchio di controllo quale previsto dall'art. 3, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3821, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 8), il quale dispone:

«L'apparecchio di controllo deve essere montato e utilizzato sui veicoli adibiti al trasporto su strada di viaggiatori o di merci ed immatricolati in uno Stato membro, ad eccezione dei veicoli elencati all'articolo 4 e all'articolo 14, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 3820/85».

3 L'art. 14, n. 2, del regolamento n. 3821/85 dispone:

«L'impresa conserva i fogli di registrazione in modo sistematico per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilascia una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. I fogli sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo».

4 L'art. 15, n. 7, di tale regolamento dispone:

«Il conducente deve essere in grado di presentare, a richiesta di un agente di controllo, i fogli di registrazione della settimana in corso, e in ogni caso il foglio dell'ultimo giorno della settimana precedente durante la quale ha guidato».

5 L'art. 1 del regolamento n. 3820/85 recita:

«Ai sensi del presente regolamento si intendono per:

(...)

7) "servizi regolari di viaggiatori": i trasporti nazionali ed internazionali conformi alla definizione di cui all'articolo 1 del regolamento del Consiglio 28 luglio 1966, n. 117/66/CEE, relativo all'emanazione di norme comuni per i trasporti internazionali su strada di persone, effettuati con autobus [GU 1966, n. 147, pag. 2688]».

6 L'art. 4 del medesimo regolamento prevede, in particolare:

«Il presente regolamento non si applica ai trasporti effettuati a mezzo di:

(...)

3) veicoli adibiti ai trasporti di viaggiatori in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;

(...)».

7 Essendo stato abrogato il regolamento n. 117/66 dall'art. 21, n. 1, del regolamento n. 684/92, l'art. 21, n. 2, di quest'ultimo regolamento così dispone:

«I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono come riferimenti fatti al presente regolamento».

8 L'art. 2 del regolamento n. 684/92 prevede, in particolare:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni seguenti:

1. Servizi regolari

1.1. Per servizi regolari si intendono i servizi che assicurano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un itinerario determinati e che possono prendere a bordo e deporre i viaggiatori alle fermate preventivamente stabilite. I servizi regolari sono accessibili a tutti, salvo, se del caso, l'obbligo di prenotare.

1.2. Chiunque sia l'organizzatore dei trasporti, sono considerati altresì servizi regolari quelli che assicurano il trasporto di determinate categorie di viaggiatori, a esclusione di altri viaggiatori, purché tali servizi siano effettuati alle condizioni indicate al punto 1.1. Tali servizi sono denominati in appresso "servizi regolari specializzati".

I servizi regolari specializzati comprendono in particolare:

a) il trasporto domicilio-lavoro dei lavoratori,

b) il trasporto domicilio-istituto scolastico degli scolari e degli studenti,

c) i trasporti Stato d'origine-luoghi di stanza dei militari e delle loro famiglie,

d) i trasporti urbani frontalieri.

Il fatto che l'organizzazione del trasporto possa adeguarsi alle necessità variabili degli utenti non modifica il carattere regolare dei servizi specializzati.

(...)

2. Servizi a navetta

2.1. Per servizi a navetta si intendono i servizi organizzati per trasportare gruppi di viaggiatori costituiti in precedenza dalla stessa zona di partenza alla stessa zona di destinazione con ripetuti viaggi di andata e ritorno. Tali gruppi, composti di viaggiatori che hanno effettuato il viaggio di andata, sono ricondotti alla zona di partenza mediante un viaggio successivo. Per "zona di partenza" e "zona di destinazione" si intendono le località in cui, rispettivamente, inizia e termina il viaggio, nonché le località situate entro un raggio di 50 km.

Al di fuori della zona di partenza e della zona di destinazione possono essere rispettivamente presi a bordo e deposti gruppi di viaggiatori, al massimo in tre fermate diverse.

La zona di partenza o di destinazione ed i punti supplementari in cui i viaggiatori sono presi a bordo o deposti possono essere situati nel territorio di uno o più Stati membri.

(...)

2.3. Ai fini del presente punto 2, per "gruppo costituito in precedenza" si intende un gruppo per cui un organismo o una persona responsabile conformemente alle norme dello Stato di stabilimento si siano incaricati di provvedere alla stipulazione del contratto o al pagamento collettivo della prestazione o abbiano ricevuto tutte le prenotazioni ed i pagamenti prima della partenza.

3. Servizi occasionali

3.1. Per servizi occasionali si intendono i servizi che non rispondono né alla definizione dei servizi regolari, né alla definizione dei servizi a navetta.

Essi comprendono:

a) (...)

b) i servizi:

— effettuati per gruppi di viaggiatori costituiti in precedenza, senza che i viaggiatori siano ricondotti al luogo di partenza nel corso dello stesso viaggio,

e

— che comportino, nel caso in cui sia effettuato un soggiorno nel luogo di destinazione, anche l'alloggio o altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio.

(...)».

9 Il signor Ferne era impiegato come conducente di autobus presso la Clarke, con sede in Sydenham, nei pressi di Londra, la quale gestisce come attività principale autobus da turismo. Nel mese di gennaio 1995 le offerte della Clarke venivano accettate da un organizzatore di viaggi al fine di trasportare turisti tra aeroporti, stazioni, alberghi e siti turistici.

10 Il 9 luglio 1995 il signor Ferne conduceva un autobus appartenente alla Clarke al fine di prendere a bordo un gruppo di viaggiatori in un albergo londinese e di trasportarlo all'aeroporto. All'aeroporto prendeva a bordo un altro gruppo di viaggiatori che trasportava verso un altro albergo londinese passando per Hampton Court, un'attrazione turistica. Ciascun tragitto facente parte del viaggio era inferiore a 50 km, mentre l'insieme del viaggio era superiore a 50 km.

11 In occasione di un controllo effettuato durante il secondo tragitto, il signor Ferne non è stato in grado di esibire i fogli di registrazione del tachigrafo conformi alle condizioni poste dagli artt. 13-15 del regolamento n. 3821/85, con la conseguenza che nei confronti della Clarke veniva promosso un procedimento per violazione dell'art. 97 del Road Traffic Act. Nel corso di questo procedimento la Clarke ha affermato che, in applicazione della deroga di cui all'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85, non aveva l'obbligo di procedere a registrazioni a mezzo tachigrafo.

12 Dinanzi al giudice a quo il Vehicle Inspectorate si opponeva all'interpretazione secondo la quale il trasporto di cui alla causa principale rientrava tra i «servizi regolari specializzati» ai sensi dell'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92. Tale trasporto, per contro, rientrerebbe nella categoria dei «servizi occasionali» ai sensi dell'art. 2, punto 3.1, lett. b), di tale regolamento. Esso non potrebbe pertanto avvalersi dell'esenzione prevista dall'art. 3 del regolamento n. 3821/85.

13 In considerazione di quanto sopra, la Magistrates Court di Richmond decideva di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se gruppi di viaggiatori trasportati in un viaggio unico tra un aeroporto e un albergo, all'occasione attraverso un luogo di attrazione turistica, costituiscano "determinate categorie di viaggiatori" ai fini dell'applicazione dell'art. 2, punto 1.2, del regolamento del Consiglio 684/92/CEE.

2) In caso di soluzione affermativa della prima questione, se l'art. 2, punto 1.2, debba essere interpretato nel senso che il trasporto di siffatti viaggiatori per tale viaggio, qualora:

a) ciascun gruppo sia preso a bordo in un punto di partenza e deposto in un punto di destinazione (inclusa, all'occasione, una visita ad un luogo di attrazione turistica come parte di tale viaggio);

b) lo stesso viaggio, o uno analogo, sia ripetuto in una serie di occasioni secondo una prenotazione forfettaria effettuata da un'agenzia turistica;

c) l'itinerario preciso da seguire non sia predeterminato;

costituisce un "servizio regolare specializzato" ai sensi di tale articolo.

3) In caso di soluzione affermativa della seconda questione, se l'art. 4, punto 3, del regolamento del Consiglio 3820/85/CEE debba essere interpretato nel senso che la distanza del percorso del "trasporto di viaggiatori in servizio regolare di linea" dev'essere calcolata con riferimento:

a) a ciascuna tratta costitutiva del viaggio del conducente durante la giornata;

b) all'insieme di tali tratte.

4) In caso di soluzione negativa della seconda questione, se l'art. 2, n. 3, del regolamento del Consiglio 684/92/CEE debba interpretarsi nel senso che il trasporto di tali viaggiatori in circostanze del genere costituisca un "servizio occasionale" ai sensi di tale articolo».

Sulla prima e sulla seconda questione

14 Dall'ordinanza di rinvio emerge che con la prima e la seconda questione, che vanno esaminate congiuntamente, il giudice nazionale chiede in sostanza se, ai fini dell'applicazione della deroga prevista dall'art. 3, n. 1, del regolamento n. 3821/85, un servizio di trasporto di viaggiatori svolto a più riprese, nel contesto di una prenotazione di gruppo effettuata da un'organizzatore di viaggi per un semplice viaggio di andata tra un aeroporto e un albergo con, se del caso, una fermata in un

luogo di attrazione turistica, senza che sia stato predeterminato l'itinerario preciso da seguire, costituisca un servizio regolare ai sensi dell'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85.

15 Si deve, in primo luogo, ricordare che, per la definizione dei servizi regolari, si deve, ai sensi dell'art. 1, punto 7, del regolamento n. 3820/85 e dell'art. 21, n. 2, del regolamento n. 684/92, fare riferimento all'art. 2, punto 1, di quest'ultimo regolamento.

16 Tale disposizione distingue tra i servizi regolari e i servizi regolari specializzati. I primi, accessibili a tutti, effettuano il trasporto di viaggiatori con una frequenza e su un itinerario determinati, in quanto i viaggiatori possono essere presi a bordo e deposti alle fermate preventivamente stabilite. I secondi sono effettuati alle medesime condizioni, ma unicamente per determinate categorie di viaggiatori. Si deve di conseguenza stabilire se un servizio di trasporto quale quello considerato nella causa principale soddisfi tali condizioni.

17 Si deve, in primo luogo, rilevare che la condizione relativa alla «frequenza determinata del servizio», ai sensi del regolamento n. 684/92, richiede che tale frequenza sia determinata con precisione e che abbia una certa regolarità. L'esistenza di un orario, che è messo a disposizione dei potenziali utenti del servizio, implica che una frequenza è determinata.

18 Nella specie, dall'ordinanza di rinvio emerge che il trasporto di cui alla causa principale viene organizzato in funzione delle esigenze degli organizzatori di viaggi. La frequenza del servizio non è pertanto regolare e non è predeterminata dal trasportatore, ma dipende dalle prenotazioni effettuate dai clienti.

19 In secondo luogo, per «itinerario determinato», ai sensi del regolamento n. 684/92, si deve intendere un itinerario fissato con precisione. Tale condizione dev'essere interpretata unitamente a quella che fissa fermate preventivamente stabilite. A questo proposito, non è sufficiente che i punti di partenza e di arrivo siano conosciuti in anticipo, ma occorre anche, come risulta dalla formulazione dell'art. 2, punto 1.1, del regolamento n. 684/92, che esistano fermate durante il tragitto alle quali alcuni viaggiatori possono essere presi a bordo e altri deposti. Ne consegue

che gli interessati devono essere in grado di conoscere l'itinerario adottato e i punti di fermata.

20 Orbene, dall'ordinanza di rinvio emerge che l'itinerario che deve seguire il servizio di trasporto considerato nella causa principale è determinato solo in modo molto generale. Del resto, il punto di partenza e di arrivo sono variabili e non esiste alcuna fermata intermedia. Il fatto che gli autobus di cui alla causa principale facciano occasionalmente una fermata nei pressi di un'attrazione turistica non può considerarsi come una fermata ai sensi del regolamento n. 684/92. Infatti, non è previsto che vengano presi a bordo nuovi viaggiatori o che vengano deposti viaggiatori per terminare il loro viaggio in tali luoghi.

21 Infine, per «categoria determinata di viaggiatori», ai sensi del regolamento n. 684/92, si devono intendere viaggiatori che hanno lo stesso status. Tale interpretazione emerge dagli esempi menzionati dall'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92, nel quale sono in particolare considerati i lavoratori, gli scolari e gli studenti, nonché i militari.

22 Non è per contro sufficiente che si tratti di un semplice gruppo di viaggiatori preventivamente costituito. Siffatto gruppo può costituire infatti oggetto di un servizio a navetta, quale definito all'art. 2, punto 2, del regolamento n. 684/92.

23 Nella causa a qua il servizio di trasporto viene effettuato ogni volta per un gruppo di viaggiatori diverso, e il loro unico punto in comune è che essi hanno prenotato un viaggio presso lo stesso organizzatore. Siffatti viaggiatori non rientrano pertanto in una medesima categoria determinata.

24 Considerato quanto precede, la prima e la seconda questione vanno risolte nel senso che un servizio di trasporto di viaggiatori svolto a più riprese, nell'ambito di una prenotazione di gruppo effettuata da un organizzatore di viaggi, per un semplice viaggio di andata tra un aeroporto e un albergo con, se del caso, una fermata nel luogo di un'attrazione turistica, senza che sia stato predeterminato l'itinerario preciso da seguire, non costituisce un servizio regolare ai sensi dell'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85.

Sulla terza questione

25 Non è necessario risolvere la terza questione poiché essa è stata sollevata soltanto in caso di soluzione affermativa della seconda questione.

Sulla quarta questione

26 Con la quarta questione il giudice a quo chiede se un trasporto di viaggiatori quale quello considerato nella causa a qua sia un servizio occasionale ai sensi dell'art. 2, n. 3, del regolamento n. 684/92.

27 Poiché la deroga prevista all'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85 si applica soltanto ai servizi regolari, con esclusione dei servizi occasionali, non occorre risolvere tale questione.

Sulle spese

28 Le spese sostenute dal governo del Regno Unito e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Prima Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dalla Magistrates Court di Richmond con ordinanza 3 settembre 1996, dichiara:

Un servizio di trasporto di viaggiatori svolto a più riprese, nell'ambito di una prenotazione di gruppo effettuata da un organizzatore di viaggi, per un semplice viaggio di andata tra un aeroporto e un albergo con, se del caso, una fermata nel luogo di un'attrazione turistica, senza che sia stato predeterminato l'itinerario da seguire, non costituisce un servizio regolare ai sensi dell'art. 4, punto 3, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

Wathelet Jann Sevón

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 30 aprile 1998.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Prima Sezione

M. Wathelet