CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE SIEGBERT ALBER

presentate il 29 gennaio 1998 *

A — Introduzione

1. Il presente procedimento pregiudiziale verte sull'interpretazione delle nozioni di «servizi regolari specializzati» e di «servizi occasionali» utilizzati all'art. 2 del regolamento (CEE) n. 684/92 [1] e sull'interpretazione dell'espressione «servizio regolare di linea» figurante nell'art. 4, n. 3, del regolamento (CEE) n. 3820/85 [2].

2. La Magistrates Court di Richmond ha rivolto alla Corte di giustizia una domanda di pronuncia pregiudiziale che si colloca nel contesto dei seguenti fatti. I convenuti nel procedimento penale pendente dinanzi al giudice nazionale sono la E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, una società di autotrasporti con sede in Sydenham (Londra), e D. J. Ferne, un autista impiegato presso la detta società.

3. Le agenzie di viaggio possono effettuare presso la detta società prenotazioni per comitive. Queste prenotazioni hanno ad oggetto il trasporto di turisti tra aeroporti, stazioni ferroviarie, alberghi e luoghi turistici.

4. Il 9 luglio 1995, il signor D. J. Ferne guidava, in qualità di autista, un autocarro della società E. Clarke & Sons (Coaches) per trasportare un gruppo di viaggiatori da un albergo in Londra all'aeroporto. All'aeroporto lo stesso doveva prendere a bordo un altro gruppo e condurlo in un albergo sito a sud-ovest di Londra dopo aver fatto un giro attraverso un luogo di attrazione turistica. Nel corso di un controllo stradale effettuato durante il secondo percorso il convenuto non è stato in grado, secondo quanto riferito dal giudice a quo, di presentare i fogli di registrazione di un tachigrafo, ai sensi degli artt. 13-15 del regolamento (CEE) n. 3821/85 [3]. La società e l'autista hanno invocato la disposizione di deroga di cui all'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85, ai sensi del quale l'utilizzo del tachigrafo non si applica nell'ambito del servizio regolare id linea. L'autorità convenuta nella causa principale (Vehicle Inspectorate) nega che i convenuti avessero prestato un servizio regolare e considera, di conseguenza, che la disposizione di deroga non trova applicazione.

* Lingua originale: il tedesco.

1 — Regolamento (CEE) 16 marzo 1992, relativo alla fissazione di norme comuni per i trasporti internazionali di viaggiatori effettuati con autobus (GU L 74, pag. 1).

2 — Regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 1).

3 — Regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporto su strada (GU L 370, pag. 8).

5. Le norme di diritto comunitario pertinenti nella presente fattispecie sono così formulate:

Per quanto riguarda l'obbligo di usare il tachigrafo:

— L'art. 3, n. 1, del regolamento n. 3821/85 così 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».

Per quanto riguarda le deroghe a tale obbligo (servizi regolari e servizi regolari specializzati):

— L'art. 4 del regolamento n. 3820/85 dispone:

«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 (...)».

— L'art. 14, n. 1, del regolamento n. 3820/85 dispone:

«Per i trasporti regolari di viaggiatori

— nazionali,

(...)

a cui si applica il presente regolamento l'impresa stabilisce un orario di servizio e tiene un registro di servizio».

— 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 n. 117/66/CEE del Consiglio, del 28 luglio 1966, relativo all'emanazione di norme comuni per i trasporti internazionali su strada di persone, effettuati con autobus (...)».

È vero che il regolamento n. 117/66/CEE [4] è stato abrogato dall'art. 21, n. 1, del regolamento n. 684/92, ma l'art. 21, n. 2, del regolamento n. 684/92 dispone: «I riferimenti ai regolamenti abrogati s'intendono come riferimenti fatti al presente regolamento».

4 — Regolamento del Consiglio 28 luglio 1966, relativo all'emanazione di norme comuni per i trasporti internazionali su strada di persone effettuati con autobus [GU 1966, n. 147, pag. 2688; abrogato con regolamento n. 684/92 (v. nota 1)].

Occorre pertanto far riferimento alle definizioni di servizi regolari e servizi regolari specializzati figuranti in tale regolamento.

— L'art. 2 del regolamento n. 684/92 dispone:

«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) (...)

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

(...)».

Non sono dispensati dall'obbligo di utilizzare un tachigrafo i servizi occasionali definiti all'art. 2, punto 3, del regolamento n. 684/92:

«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;

c) (...)

d) i servizi definiti nell'allegato del presente regolamento;

e) i servizi che non soddisfano i criteri di cui alle lettere a), b) c) e d), denominati servizi restanti.

(...)

3.3. I servizi di cui al presente punto 3 non perdono il carattere di servizio occasionale per il fatto di essere effettuati con una certa frequenza».

6. Da tali disposizioni emerge che soltanto quelli che assicurano servizi regolari o servizi regolari specializzati possono avvalersi della disposizione di deroga di cui all'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85, ma non quelli che assicurano servizi occasionali.

7. Il giudice a quo sottopone, di conseguenza, 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».

8. La società convenuta, il governo del Regno Unito e la Commissione hanno preso parte alla fase scritta del procedimento e sono intervenuti all'udienza. Ritornerò sugli argomenti delle parti nel contesto dell'analisi giuridica.

B — Presa di posizione

9. La prima, la seconda e la quarta questione sollevate dal giudice a quo vertono essenzialmente sull'interpretazione delle nozioni di «servizi regolari specializzati» ai sensi dell'art. 2, punto 1.2, e di «servizi occasionali» ai sensi dell'art. 3, punto 3.1, del regolamento n. 684/92. Tali questioni vanno pertanto esaminate congiuntamente.

10. Ai sensi del preambolo del regolamento n. 3821/85, l'obbligo di utilizzare un tachigrafo è in particolare inteso a contribuire notevolmente alla sicurezza della circolazione e a consentire di controllare i tempi di

lavoro e di riposo. Deroghe a tale obbligo possono di conseguenza essere autorizzate solo in circostanze eccezionali. Una siffatta eccezione è espressamente prevista per i servizi regolari, ma non per i servizi occasionali.

I — *Sulla prima, seconda e quarta questione*

11. I convenuti nella causa principale si basano sulla disposizione di deroga contenuta nell'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85 per sostenere che essi sono dispensati dall'obbligo di utilizzare un tachigrafo. Rilevano che essi assicurano servizi regolari e che il percorso delle linee non è superiore ai 50 km. Ne consegue che i trasporti effettuati non rientrano nel campo di applicazione dei regolamenti, ma che essi devono essere valutati con riferimento soltanto al diritto nazionale. Gli organizzatori dei trasporti e i clienti sono in grado di concordare il contenuto dei servizi da fornire. Questi accordi consentono di determinare con precisione servizi regolari e ripetuti. È altresì possibile definire la frequenza dei servizi, l'itinerario, i punti di partenza e di arrivo e le eventuali fermate intermedie. Anche la cerchia dei passeggeri può essere essa stessa determinata. A parere dei convenuti, le persone che essi trasportano sono «determinate categorie di viaggiatori», secondo l'eccezione dell'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92. Essi si distinguono dai viaggiatori normali per il fatto che hanno prenotato presso un'agenzia di viaggio un forfait che è costituito dal tragitto dall'albergo all'aeroporto o in senso inverso, con fermate intermedie per visitare luoghi di attrazioni turistiche. L'enumerazione degli esempi tipo di cui all'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92 non è tassativa. È altresì concepibile che turisti membri di un determinato gruppo o di un gruppo che ha pagato anticipatamente rientrino nel campo di applicazione di tale disposizione. Non esiste alcun obbligo espresso o tacito per cui i medesimi viaggiatori dovrebbero effettuare lo stesso viaggio ripetutamente. Negli esempi menzionati nel regolamento è del tutto possibile che viaggiatori diversi siano trasportati su tragitti distinti. Inoltre l'itinerario da seguire può essere determinato in quanto il conducente potrebbe identificare le strade con il loro nome o con la loro classificazione. Per quanto riguarda i trasporti effettuati, le ore di partenza e di arrivo sono conosciute alla partenza tanto dall'organizzatore del viaggio quanto dai viaggiatori stessi. Non è necessario pretendere delle fermate perché ciò non viene neppure preteso per gli autobus di linea che, ad esempio, collegano delle città.

12. Il governo del Regno Unito e la Commissione osservano, in primo luogo, che le disposizioni dei regolamenti che qui rilevano devono essere interpretate in funzione dei loro obiettivi. Per quanto riguarda i servizi regolari specializzati, ai sensi dell'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92, le due parti rilevano che, in primo luogo, occorre che ricorrano i criteri dei servizi regolari e che, in secondo luogo, si deve esaminare se i servizi regolari sono stati forniti a una «determinata categoria di viaggiatori».

13. A loro parere, le condizioni perché si abbiano servizi regolari specializzati sono date da una frequenza determinata, da una relazione determinata, da fermate preventivamente stabilite e da una categoria di viaggiatori determinata.

14. Per quanto riguarda la frequenza del servizio, il governo del Regno Unito e la Commissione sostengono che essa suppone degli orari chiaramente determinati e fissati in maniera definitiva. Deve esistere un orario che indichi la ripetizione o la frequenza dei trasporti con estrema precisione. Nella causa a quo non vi sono orari di partenza precisi. La partenza dipende dall'arrivo di un aereo o di un treno. Il conduttore deve, se del caso, attendere l'arrivo dei passeggeri. Nel caso di una prenotazione di una comitiva — come nella specie — le ore di partenza e di arrivo risultano da criteri che non possono essere previamente fissati. La frequenza dei trasporti non può pertanto essere determinata in anticipo.

15. Per quanto riguarda la relazione determinata, il governo del Regno Unito e la Commissione sostengono che una previa, chiara e precisa determinazione sia necessaria. Certamente, l'itinerario da seguire può essere adeguato alle necessità variabili degli utenti (art. 2, punto 1.2, in fine, del regolamento n. 684/92). Tuttavia, gli utenti devono sapere in anticipo quale itinerario viene seguito. Le fermate devono essere pure determinate in anticipo. I punti di partenza e di arrivo devono essere quantomeno anticipatamente fissati e non possono cambiare di viaggio in viaggio.

16. Per quanto riguarda il criterio della «determinata categoria di viaggiatori», il governo del Regno Unito e la Commissione espongono che gli esempi tipo enumerati all'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92 non costituiscono certamente un elenco tassativo. Non per questo i trasporti effettuati rientrano in tale disposizione. Il governo del Regno Unito espone a questo proposito che gli esempi tipo riguardano pure viaggi ripetuti. Orbene, la società E. Clarke & Sons trasporta i viaggiatori di cui trattasi una sola volta. La Commissione attira altresì l'attenzione sul fatto che un solo viaggio è previsto per i passeggeri. La caratteristica che consentirebbe di fare dei passeggeri della convenuta una categoria, cioè l'esistenza di un'unica prenotazione, non è uno status duraturo, contrariamente al caso degli esempi tipo citati all'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92. Questi esempi contemplano lavoratori, scolari o militari, i quali conservano tale status durante un periodo di tempo alquanto lungo. Il governo del Regno Unito e la Commissione concludono che i convenuti non possono affermare di assicurare servizi regolari specializzati ai sensi dell'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92.

1. Servizi regolari e servizi regolari specializzati

17. Ai sensi dell'art. 3 del regolamento n. 3821/85, un tachigrafo è montato e utilizzato sui veicoli adibiti al trasporto su strada di viaggiatori. Un'eccezione a tale obbligo è espressamente prevista per i veicoli contemplati dall'art. 4 e dall'art. 14, n. 1, del regola-

mento n. 3820/85. Si tratta, ai sensi dell'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85, di veicoli adibiti ai trasporti di viaggiatori in servizi regolari di linea il cui percorso non supera i 50 km. Ai sensi dell'art. 14, n. 1, i veicoli adibiti a trasporti regolari di viaggiatori sono esonerati nella misura in cui si tratta di trasporti nazionali. Per trasporti regolari di viaggiatori si devono intendere i trasporti nazionali contemplati nel regolamento n. 117/66/CEE. Questo regolamento è stato abrogato con regolamento n. 684/92. I riferimenti operati al regolamento abrogato s'intendono, ai sensi dell'art. 21, n. 2, del regolamento n. 684/92, come operati a quest'ultimo regolamento. L'art. 2, punto 1.1, definisce i servizi regolari come 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.

18. I servizi regolari specializzati sono definiti all'art. 2, punto 1.2. A differenza dei servizi regolari, si tratta del trasporto di categorie determinate di viaggiatori, con esclusione di altri viaggiatori. Ricordo i seguenti esempi:

a) il trasporto domicilio-lavoro dei lavoratori;

b) il trasporto domicilio-istituto scolastico degli studenti;

c) il trasporto Stato di origine-luogo di stanza dei militari e delle loro famiglie.

L'organizzazione del trasporto può essere adeguata alle necessità variabili degli utenti.

19. Le condizioni dei servizi regolari specializzati sono, pertanto, le seguenti:

— una frequenza determinata

— un itinerario determinato

— fermate preventivamente stabilite

— determinate categorie di viaggiatori.

Si deve verificare pertanto la presenza di ciascuno di tali criteri.

a) Una frequenza determinata

20. Una frequenza determinata può soltanto significare che i trasporti vengono effettuati a intervalli ripetuti secondo uno schema fortemente vincolante. Dai termini stessi emerge che i trasporti devono essere assicurati con una certa frequenza. Ne risulta altresì che deve trattarsi di viaggi ripetuti. Lo spirito e la finalità dei servizi regolari consistono esattamente nel collegare vari punti con una certa frequenza. Tale frequenza presuppone altresì che l'orario sia stato predisposto anticipatamente e messo a disposizione degli interessati. Perché vi sia una frequenza determinata è del resto altresì necessario che tale orario sia rispettato. Possono considerarsi costituirne un esempio tipico i servizi di trasporto urbano regolari. I conducenti di autobus devono attenersi all'orario prescritto. Leggeri ritardi possono certamente intervenire, ma essi cercano di rispettare tale orario. Orbene, secondo le indicazioni del giudice a quo, questo non è il caso che ricorre nella specie. Certamente, l'impresa di trasporto fornisce una sorta di orario, ma vi si può derogare in casi particolari. Come già osservato dalla Commissione nelle sue memorie, il conducente dell'autobus deve, in certuni casi, attendere per molto tempo l'arrivo dei passeggeri.

21. L'orario prestabilito può poi essere modificato a breve termine dal conducente in funzione della situazione. Il conducente si trova in questo caso in una sorta di «dipendenza» dai passeggeri, che è in contrasto con il senso della nozione di «frequenza determinata». Quando la frequenza è determinata, i passeggeri si adattano all'orario anticipatamente stabilito. Inoltre, un siffatto orario resta valido per un periodo molto lungo. Nel caso di specie il tempo di percorrenza può tuttavia variare da un viaggio all'altro, poiché il trasporto collega punti di partenza e punti di arrivo diversi. Le fermate intermedie possono pure variare da una prenotazione all'altra. Non si ha pertanto né determinazione del tempo di percorrenza, né della frequenza, né della ripetizione dei trasporti assicurati dalla E. Clarke & Sons (Coaches).

b) Un itinerario determinato

22. L'itinerario è determinato se il percorso da seguire è noto a tutti i partecipanti prima del trasporto. Questa necessità risulta dal fatto che può aversi frequenza determinata solo allorché anche l'itinerario è determinato. Se il servizio è regolare, il passeggero deve essere in grado di sapere, già prima di iniziare il viaggio, quale percorso l'autobus seguirà. Non è sufficiente perciò fissare unicamente i punti di partenza e di arrivo e di eventuali fermate intermedie. Non è neppure sufficiente che il conducente descriva, prima del viaggio, il tragitto principale nominando le principali strade. Come osservato dagli stessi convenuti, il conducente ha sempre la possibilità, in caso di ingorghi o di altri ostacoli alla circolazione, di seguire un percorso del tutto diverso. Certamente, i servizi regolari classici possono pure essere obbligati a

modificare l'itinerario a causa di cantieri o dell'interruzione delle strade; tuttavia, siffatti ostacoli vengono conosciuti con un certo anticipo. La modifica dell'itinerario può pertanto essere previamente portata a conoscenza dei viaggiatori. In caso di ingorghi i servizi regolari seguono tuttavia il loro itinerario prestabilito. Ritardi devono ammettersi, in particolare, durante le ore di punta. Tuttavia, nel caso di specie, se si avesse un ritardo importante, il conducente potrebbe decidere, di sua iniziativa, di prendere una scorciatoia per recuperare il tempo perduto. L'itinerario non è pertanto chiaramente determinato.

c) Fermate preventivamente stabilite

23. L'argomentazione della E. Clarke & Sons non potrebbe essere neanche accolta per quanto riguarda il requisito delle fermate preventivamente stabilite. Certamente, l'art. 2, punto 1.1, esige solo l'esistenza di fermate preventivamente stabilite dove i viaggiatori possono essere presi a bordo e deposti; questo non può tuttavia stare a significare che queste fermate possono essere aeroporti, alberghi o stazioni che differiscono a seconda del gruppo di viaggiatori per il quale la prenotazione è stata fatta. La nozione di fermate previamente stabilite deve pure essere considerata nel contesto di una frequenza e di un itinerario determinati. Le fermate devono essere fissate in anticipo e regolarmente disimpegnate. Questo è altresì illustrato dagli esempi di cui all'art. 2, punto 1.2, nel contesto dei quali si deve supporre che i medesimi punti di partenza e di destinazione restano validi per un periodo alquanto lungo.

24. La disposizione di cui all'art. 2, punto 2, del regolamento n. 684/92 conferma pure che più fermate devono essere disimpegnate durante lo stesso viaggio. Tale disposizione disciplina i servizi a navetta nel contesto dei quali i viaggiatori vengono trasportati con ripetuti viaggi di andata e ritorno dalla stessa zona di partenza alla stessa zona di destinazione. In questo contesto non sono effettivamente necessarie fermate intermedie. La società di autotrasporto convenuta invoca le fermate intermedie che sono state inserite per consentire la visita di luoghi d'interesse turistico. È senza dubbio esatto che i viaggiatori vengono sovente condotti in certi luoghi e che essi conoscono tale programma, ma essi non conoscono certamente con esattezza dove si trovano tali fermate, dato che non sono oggetto di una particolare segnaletica. Inoltre, dato che, secondo le dichiarazioni dei convenuti, gli itinerari possono essere modificati in caso di ritardo, esiste sempre la possibilità che le fermate indicate vengano effettuate in un luogo diverso da quello inizialmente previsto. Orbene, i servizi regolari presuppongono che determinate fermate vengano regolarmente disimpegnate. Quando le imprese di trasporto adattano le loro fermate in funzione degli accordi intervenuti con gli organizzatori di viaggi, e hanno la possibilità di modificarle, non si può parlare di servizio regolare.

d) Determinate categorie di viaggiatori

25. Per quanto riguarda le «determinate categorie di viaggiatori» ai sensi dell'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92, non si dovrebbe con ciò intendere i turisti che sono trasportati, nel corso di un unico viaggio, tra un aeroporto e un albergo con eventuali fermate intermedie in luoghi di interesse turistico.

26. Come lascia intendere la formulazione dell'art. 2, punto 1.2 [«i servizi regolari specializzati comprendono in particolare (...)»], gli esempi enumerati non costituiscono un elenco tassativo. Tuttavia, se si esamina l'elenco degli esempi più da vicino, ne consegue che, come giustamente osservato dalla Commissione, ai gruppi menzionati (lavoratori, scolari e militari) viene conferito uno status che li contraddistingue, per una durata di tempo alquanto lunga, dagli altri viaggiatori. Nel caso dei turisti che vengono condotti nel corso di un unico viaggio da un aeroporto a un albergo questo status sussiste solo provvisoriamente. I gruppi enumerati esemplificativamente in tale articolo vengono trasportati in maniera ripetuta e secondo una certa regolarità tra punti determinati dalle compagnie di trasporto in ragione dello status che è loro proprio. Certamente, tale disposizione prevede che servizi regolari possono essere adeguati alle necessità variabili degli utenti, il che tuttavia non sta a significare che ciascun trasporto può essere organizzato in modo differente nel contesto di servizi regolari. Non si ha più regolarità dei trasporti se vi sono orari differenti, un itinerario differente e viaggiatori differenti per ciascun viaggio.

27. Si deve da ciò concludere che i trasporti disimpegnati dalla E. Clarke & Sons (Coaches) non rientrano nella nozione di «servizi regolari» o di «servizi regolari specializzati» ai sensi dell'art. 2, punti 1.1 e 1.2, del regolamento n. 684/92.

2. Servizi occasionali

28. A parere della società di autotrasporti convenuta, non è necessario passare all'esame di tale questione. I servizi di trasporto da essa forniti sono dei servizi regolari specializzati e non potrebbero contemporaneamente considerarsi come servizi occasionali.

29. Sia il governo del Regno Unito sia la Commissione arrivano alla conclusione, nel corso delle loro osservazioni, che i trasporti effettuati sono servizi occasionali secondo l'accezione di tale regolamento. Il governo del Regno Unito ritiene che tali trasporti sono servizi ai sensi dell'art. 2, punto 3.1, lett. b), del regolamento n. 684/92, e rinvia, per quanto riguarda il gruppo di viaggiatori previamente costituito, alla definizione figurante al punto 3.2 di tale articolo. La Commissione espone a questo proposito che è possibile che si tratti di servizi di tale natura, ma che è pure possibile che si tratti di servizi ai sensi dell'art. 2, punto 3.1, lett. d) o e). In ogni caso si tratta tuttavia di servizi occasionali ai sensi di tale regolamento. Tanto il governo del Regno Unito quanto la Commissione ricordano inoltre che tali servizi

possono essere qualificati occasionali nonostante siano effettuati con una certa frequenza. Questo è quanto risulta dall'art. 2, punto 3.3, del regolamento n. 684/92.

30. Le conclusioni alle quali pervengono il governo del Regno Unito e la Commissione vanno condivise. A tenore dell'art. 2, punto 3.1, lett. b), rientra nella nozione di servizi occasionali il servizio nel contesto del quale gruppi di viaggiatori costituiti in precedenza non sono ricondotti al luogo di partenza nel corso dello stesso viaggio e che comporta, nel caso in cui si è effettuato un soggiorno nel luogo di destinazione, anche l'alloggio o altri servizi turistici non accessori al trasporto o all'alloggio.

31. Secondo le indicazioni del giudice a quo, prenotazioni di comitive sono state effettuate presso la società di trasporto convenuta. Tali prenotazioni di comitive implicavano la presa a bordo delle comitive di viaggiatori all'albergo e il loro trasporto all'aeroporto o la presa a bordo di viaggiatori agli aeroporti o alle stazioni per condurli successivamente al loro albergo. I turisti dovevano essere deposti nel loro luogo di destinazione e non dovevano essere riportati nel loro punto di partenza nel contesto del medesimo viaggio. Certamente, dalle argomentazioni del giudice a quo emerge che la società di trasporto convenuta ha incontestabilmente fornito dei servizi turistici nel contesto di tali trasporti sotto forma di visite a siti d'interesse turistico. Questo escluderebbe l'applicazione dell'art. 2, punto 3.1, lett. b). Sarebbe tuttavia concepibile applicare il combinato disposto dell'art. 2, punto 3.1, lett. d), e dell'allegato a tale regolamento. Si tratterebbe allora di un servizio che comporta un trasferimento a veicolo carico da un luogo di partenza a un luogo di destinazione, seguito da un trasferimento a veicolo vuoto fino alla località di partenza del veicolo. Tuttavia, in assenza di un siffatto trasferimento a veicolo vuoto, ricorrerebbero le condizioni di cui all'art. 2, punto 3.1, lett. e). A tenore di tale articolo, si devono intendere per servizi occasionali i servizi che non soddisfano i criteri di cui alle lett. a)-d), denominati «servizi restanti». Spetta tuttavia al giudice a quo procedere a una tale constatazione, poiché si tratta di questioni di merito. Poiché mi trovo in presenza di servizi occasionali, è tuttavia dimostrato che i convenuti non disimpegnano nella specie trasporti di viaggiatori a mezzo di servizi regolari.

32. Di conseguenza, alla prima, alla seconda e alla terza delle questioni sollevate dal giudice a quo va risposto come segue:

Sulla prima questione

Un gruppo di viaggiatori trasportati in un unico viaggio tra un aeroporto e un albergo e deposti, se del caso, nel luogo di un'attrazione d'interesse turistico, non è, ai fini dell'applicazione dell'art. 2, punto 1.2, del regolamento n. 684/92, una «determinata categoria di viaggiatori».

Sulla seconda questione

L'art. 2, punto 1.2, dev'essere interpretato nel senso che il trasporto di viaggiatori nel corso di un viaggio caratterizzato dal fatto che:

a) ciascun gruppo viene preso a bordo in un punto di partenza e deposto in un punto di arrivo (con, nel frattempo, se del caso, la visita di un'attrazione turistica durante la durata dal viaggio);

b) lo stesso viaggio, o un viaggio analogo, viene assicurato a più riprese, nel contesto di una prenotazione di gruppo effettuata da un'agenzia di viaggi;

c) l'itinerario preciso da seguire non è previamente determinato,

non è un servizio regolare specializzato.

Sulla quarta questione

L'art. 2, punto 3, del regolamento n. 684/92 dev'essere interpretato nel senso che il trasporto di tali viaggiatori in siffatte circostanze può costituire un «servizio occasionale» ai sensi del detto articolo.

Compete tuttavia al giudice nazionale determinare se sussistono le condizioni di merito.

II — *Sulla terza questione*

33. Con la terza questione il giudice a quo vuol sapere secondo quale metodo la distanza del percorso del «servizio regolare di linea», ai sensi dell'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85 debba essere calcolata. I metodi che vengono in considerazione sono un calcolo di ciascun tragitto effettuato nel corso della giornata o un calcolo dell'insieme di questi tragitti. Secondo le indicazioni del giudice a quo, i singoli tragitti effettuati il giorno in cui i convenuti sono stati controllati erano inferiori ai 50 km. L'insieme dei tragitti superava tuttavia i 50 km.

34. Ai sensi dell'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85, questo regolamento non è applicabile ai veicoli adibiti ai servizi regolari di linea il cui percorso non supera i 50 km.

35. La E. Clarke & Sons sostiene che il «percorso della linea» dev'essere calcolato considerando singolarmente ciascuno dei tragitti effettuati nel corso della giornata considerata.

36. La Commissione e il governo del Regno Unito fanno presente, in primo luogo, che non si rende necessario risolvere tale questione sollevata dal giudice a quo. Questa disposizione di deroga si applica solo ai trasporti effettuati da servizi regolari e poiché i viaggi espletati dai convenuti non rientrano esattamente in questa nozione, tale disposizione non è applicabile nella specie. La soluzione di tale questione non è pertanto pertinente ai fini della controversia di cui alla causa principale.

37. Del resto, non è contestato, a parere del governo del Regno Unito, che l'utilizzo di un tachigrafo non sarebbe obbligatorio se si trattasse ciò nonostante di un «servizio regolare specializzato», indipendentemente dalla questione se i tragitti effettuati superino o meno i 50 km. La questione dell'interpretazione dell'art. 4, punto 3, non si pone pertanto nella specie.

Si deve condividere il punto di vista del governo del Regno Unito anche se procederò all'esame della terza questione in via del tutto subordinata.

38. La Commissione espone che la disposizione di deroga di cui all'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85 non è applicabile nella specie. A suo avviso, l'enumerazione delle eccezioni all'art. 4 è tassativa, anche se il caso di specie non rientra nel campo di applicazione di questa disposizione. Le eccezioni devono essere considerate nel contesto globale del regolamento; esse sono previste perché gli obiettivi di sicurezza previsti dal regolamento sono raggiunti in un modo diverso negli esempi menzionati. Le eccezioni, poiché devono essere interpretate restrittivamente, non possono essere applicate al caso di specie.

39. La Corte ha sottolineato nella sua costante giurisprudenza che, ai fini dell'interpretazione di una disposizione di diritto comunitario, si deve tener conto, contemporaneamente, della sua formulazione, del suo contesto e dei suoi obiettivi [5].

40. Per quanto riguarda l'art. 4 del regolamento n. 3820/85, la Corte, nella causa Goupil, ha ritenuto che, poiché costituisce una deroga al regime generale, l'art. 4 non può essere interpretato in modo da estendere i suoi effetti oltre a quanto è necessario per assicurare la tutela degli interessi che è inteso a garantire. Inoltre, la portata delle deroghe che esso prevede dev'essere determinata tenendo conto delle finalità del regolamento [6].

5 — Sentenze 21 febbraio 1984, causa 337/82, Nikolaus Brennerei und Liquörfabrik (Racc. pag. 1051); 17 ottobre 1995, causa C-83/94, Leifer e a. (Racc. pag. I-3231), e 30 luglio 1996, causa C-84/95, Bosphorus (Racc. pag. I-3953).

6 — Sentenza 21 marzo 1996, causa C-39/95, Goupil (Racc. pag. I-1601).

41. Il regolamento n. 3820/85 è inteso, secondo il suo primo 'considerando', oltre che all'armonizzazione delle condizioni di concorrenza, al miglioramento delle condizioni di lavoro e della sicurezza stradale. A tal fine esso regolamenta i periodi di lavoro e di riposo (sezioni IV e V) dei conducenti che hanno raggiunto l'età minima (sezione III) e che effettuano trasporti su strada rientranti nel campo di applicazione del regolamento (sezione II). Esso vieta la remunerazione in funzione delle distanze percorse e/o del volume delle merci trasportate, nella misura in cui tali remunerazioni compromettono la sicurezza stradale (sezione VI), prevede deroghe solo in misura limitata (sezione VII) e ad esso si accompagnano misure di controllo e di sanzioni ai fini della sua applicazione (sezione VIII).

42. La disposizione di deroga adottata dall'art. 4, punto 3, a favore dei veicoli adibiti ai servizi regolari di linea, il cui percorso non supera i 50 km, si spiega con riferimento agli obiettivi del regolamento. Le disposizioni di tutela che figurano nel regolamento non possono o possono solo difficilmente essere violate da trasporti di viaggiatori in servizi regolari di linea. Dato che nel contesto dei servizi regolari di linea, la cui condizione è esattamente la regolarità, i tempi di lavoro del personale sono determinati dall'orario, non è necessario esigere in più l'utilizzo di un tachigrafo. È possibile determinare con esattezza per quanto tempo un conducente ha lavorato su una data linea.

43. L'art. 4 del regolamento n. 3820/85 contiene un elenco tassativo di deroghe. Non è pertanto possibile estenderlo a circostanze che appaiano analoghe. Poiché il regolamento ha l'obiettivo dichiarato di garantire la sicurezza stradale e di migliorare le condizioni di lavoro, una deroga può essere applicata solo se ricorrono le condizioni previste dall'art. 4.

44. Tuttavia, poiché — come ho dimostrato — i trasporti di viaggiatori effettuati dall'impresa di trasporti convenuta non sono stati effettuati nel contesto di servizi regolari, questa non può avvalersi della deroga di cui all'art. 4 del regolamento n. 3820/85.

45. Dal rapporto tra tale disposizione di deroga e l'insieme delle disposizioni del regolamento emerge che la nozione di percorso della linea dev'essere calcolata con riferimento a ciascuna frazione di trasporto effettuato dal conduttore nel corso della giornata. È una caratteristica dei servizi regolari che una pausa di riposo si interponga alla fine di un viaggio. Non è neppure in contrasto con l'intento di garantire la sicurezza stradale che un conduttore effettui una pluralità di brevi tragitti nel corso di una giornata.

46. La terza questione sollevata dal giudice a quo va pertanto risolta dichiarando che l'art. 4, punto 3, del regolamento n. 3820/85 dev'essere interpretato nel senso che la distanza del percorso del «servizio regolare di linea» dev'essere calcolata con riferimento a ciascun tragitto effettuato dal conduttore nel corso di una giornata.

C — Conclusione

47. Suggerisco alla Corte di risolvere le questioni pregiudiziali come segue:

«1) Un gruppo di viaggiatori trasportati in un unico viaggio tra un aeroporto e un albergo e deposti, se del caso, in un luogo d'interesse turistico, non costituisce una "determinata categoria di viaggiatori" ai fini dell'applicazione dell'art. 2, punto 1.2, 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.

2) L'art. 2, punto 1.2, dev'essere interpretato nel senso che il trasporto di viaggiatori durante un viaggio caratterizzato dal fatto che:

a) ciascun gruppo viene preso a bordo in un punto di partenza e deposto in un punto di arrivo (con, nel frattempo, se del caso, la visita di un'attrazione turistica durante la durata dal viaggio);

b) lo stesso viaggio, o un viaggio analogo, viene assicurato a più riprese, nel contesto di una prenotazione di gruppo effettuata da un'agenzia di viaggi;

c) l'itinerario preciso da seguire non è previamente determinato,

non è un servizio regolare specializzato.

3) L'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, dev'essere interpretato nel senso che la distanza del percorso del "servizio regolare di linea" dev'essere calcolata con riferimento a ciascun tragitto effettuato dal conducente nel corso di una giornata.

4) L'art. 2, n. 3, del regolamento n. 684/92 dev'essere interpretato nel senso che il trasporto di tali viaggiatori in siffatte circostanze può costituire un "servizio occasionale" ai sensi del detto articolo».