



Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

9 novembre 2023*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti su strada – Armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale – Regolamento (CE) n. 561/2006 – Articolo 3, lettera a) – Nozione di “percorso [di linea che] non supera i 50 chilometri” – Trasporti stradali effettuali a mezzo di veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare – Percorso di linea che non supera i 50 chilometri – Inapplicabilità del regolamento n. 561/2006 – Veicoli adibiti a uso misto – Articolo 4, lettere e) e j) – Nozioni di “altre mansioni” e di “tempo di guida” – Articolo 6, paragrafi 3 e 5 – Periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive – Periodo trascorso alla guida di un veicolo escluso dall’ambito di applicazione di tale regolamento»

Nella causa C-477/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dalla Corte suprema di cassazione (Italia), con ordinanza del 12 maggio 2022, pervenuta in cancelleria il 15 luglio 2022, nel procedimento

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

contro

TR,

OS,

EK,

UN,

RC,

RS,

OA,

ZB,

HP,

WS,

* Lingua processuale: l’italiano.

IO,
TK,
ME,
SK,
TF,
TC,
ND,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da K. Jürimäe, presidente di sezione, N. Piçarra (relatore), M. Safjan, N. Jääskinen e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per la ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti, da S. Manso, avvocato;
- per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da P. Garofoli, avvocato dello Stato;
- per la Commissione europea, da L. Malferrari, P. Messina e G. Wilms, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 3, lettera a), dell'articolo 4, lettera j), nonché dell'articolo 6, paragrafi 3 e 5, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU 2006, L 102, pag. 1), come modificato dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014 (GU 2014, L 60, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 561/2006»).

- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti (in prosieguo: la «Arst»), azienda di trasporto pubblico locale della regione Sardegna (Italia), e alcuni dipendenti di tale azienda, in merito al pagamento di un indennizzo e/o di un compenso parametrato alle ore di riposo non godute e alle ore eccedenti il limite massimo del periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive, chiesto da tali dipendenti a detta azienda.

Contesto normativo

Direttiva 2002/15/CE

- 3 L'articolo 3, lettera a), punto 1, della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU 2002, L 80, pag. 35), definisce la nozione di «orario di lavoro» nei seguenti termini:

«nel caso dei lavoratori mobili: ogni periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale il lavoratore mobile è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività, ossia:

- il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto. In particolare tali operazioni comprendono:
 - i) la guida;
 - ii) il carico e lo scarico;
 - iii) la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo;
 - iv) la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo;
 - v) ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo, del carico e dei passeggeri o ad adempiere gli obblighi legali o regolamentari direttamente legati al trasporto specifico in corso, incluse la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico, le formalità amministrative di polizia, di dogana, di immigrazione ecc.;
- i periodi di tempo durante i quali il lavoratore mobile non può disporre liberamente del proprio tempo e deve rimanere sul posto di lavoro, pronto a svolgere il suo lavoro normale, occupato in compiti connessi all'attività di servizio, in particolare i periodi di attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile (...)».

Regolamento n. 561/2006

- 4 I considerando 17 e 24 del regolamento n. 561/2006 così recitano:
- «(17) Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il conducente a effettuare

almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore. (...)

(...)

(24) Gli Stati membri dovrebbero stabilire regole opportune per i veicoli impiegati nei servizi regolari di trasporto passeggeri operanti entro un raggio di 50 km. Tali regole dovrebbero garantire un livello di tutela adeguato per quanto attiene a tempi di guida, interruzioni e periodi di riposo disciplinati».

5 Ai sensi dell'articolo 1 di tale regolamento, quest'ultimo «disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale» e «mira inoltre ad ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada».

6 L'articolo 2, paragrafo 1, di detto regolamento prevede quanto segue:

«Il presente regolamento si applica al trasporto su strada:

(...)

b) di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine».

7 L'articolo 3 del medesimo regolamento così dispone:

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

a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;

(...))».

8 L'articolo 4 del regolamento n. 561/2006 è così formulato:

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

(...)

e) “altre mansioni”: le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla “guida”, ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva [2002/15], nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti;

(...)

h) “periodo di riposo settimanale”: periodo settimanale durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo e designa sia il “periodo di riposo settimanale regolare” sia il “periodo di riposo settimanale ridotto”;

– “«periodo di riposo settimanale regolare”: ogni tempo di riposo di almeno 45 ore;

(...)

j) «tempo di guida»: la durata dell’attività di guida registrata:

– automaticamente o semiautomaticamente dall’apparecchio di controllo [di cui al regolamento n. 165/2014, relativo ai tachigrafi nel settore dei trasporti su strada, che abroga il regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio relativo all’apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada]; o

– manualmente come richiesto dal [regolamento n. 165/2014];

k) “periodo di guida giornaliero”: il periodo complessivo di guida tra il termine di un periodo di riposo giornaliero e l’inizio del periodo di riposo giornaliero seguente o tra un periodo di riposo giornaliero e un periodo di riposo settimanale;

(...)

n) “servizio regolare passeggeri”: i servizi di trasporto nazionali ed internazionali conformi alla definizione di cui all’[articolo 2, punto 2, del regolamento (CE) n. 1073/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l’accesso al mercato internazionale dei servizi di trasporto effettuati con autobus e che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 (GU 2009, L 300, pag. 88)];

(...)

q) “periodo di guida”: il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un’interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi. Il periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato;

(...))».

9 L’articolo 6 del regolamento n. 561/2006 ai paragrafi 3 e 5 dispone quanto segue:

«3. «Il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive non deve superare 90 ore.

(...)

5. Il conducente registra fra le “altre mansioni” i periodi di cui all’articolo 4, lettera e), e quelli trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dall’ambito di applicazione del presente regolamento (...))».

- 10 Ai sensi dell'articolo 15 di tale regolamento, «[p]er i conducenti dei veicoli di cui all'articolo 3, lettera a), gli Stati membri provvedono all'adozione di norme nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela».

Regolamento n. 1073/2009

- 11 L'articolo 2, punto 2, del regolamento n. 1073/2009 definisce la nozione di «servizi regolari» come «i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri con una frequenza e su un itinerario determinati e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo alle fermate preventivamente stabilite».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

- 12 Il 5 settembre 2011 alcuni conducenti del trasporto di passeggeri su strada, dipendenti della Arst, hanno proposto un ricorso dinanzi al Tribunale di Oristano (Italia) volto a condannare tale società a versare loro un indennizzo e/o un compenso parametrato alle ore di riposo non goduto e alle ore eccedenti il limite massimo del periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive, in violazione del regolamento n. 561/2006. Tali conducenti hanno sostenuto che, a causa dei turni di lavoro imposti dalla Arst nel periodo compreso tra l'11 aprile 2007, data di entrata in vigore di tale regolamento, e il 6 dicembre 2010, nessuno di loro ha goduto del «periodo di riposo settimanale regolare», ai sensi dell'articolo 4, lettera h), di detto regolamento, e che hanno tutti ecceduto il limite massimo del periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive, previsto all'articolo 6, paragrafo 3, del medesimo regolamento.
- 13 La Arst, da parte sua, ha sostenuto che il regolamento n. 561/2006 non era applicabile a tali conducenti in forza del suo articolo 3, lettera a), dato che questi ultimi avrebbero effettuato itinerari che superavano il limite previsto a tale disposizione solo una o due volte e unicamente in determinati turni di lavoro.
- 14 Detto giudice ha accolto integralmente tale ricorso, ma ha ridotto del 50% l'importo dell'indennizzo chiesto da UN e TF a causa del periodo di lavoro più breve da loro svolto come conducenti.
- 15 La Arst ha proposto appello avverso tale decisione dinanzi alla Corte d'appello di Cagliari (Italia). Con sentenza del 10 marzo 2016, quest'ultima ha ridotto l'importo che la Arst era stata condannata a versare a detti conducenti dal giudice di primo grado e ha respinto il ricorso quanto al resto.
- 16 La Corte d'appello di Cagliari ha ritenuto, da un lato, che la nozione di «percorso», ai sensi dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, identifica, nel trasporto extraurbano, l'itinerario complessivo compiuto dal conducente in una giornata di lavoro, cosicché, per verificare se il limite di 50 km previsto a tale disposizione sia stato superato, si dovrebbe tenere conto del chilometraggio di tutti gli itinerari effettuati dal conducente nel corso di tale giornata di lavoro. Dall'altro lato, essa ha considerato, alla luce dell'articolo 4, lettere j) e k), di tale regolamento, che il «periodo di guida giornaliero» coincide con la giornata di lavoro e, pertanto, ha respinto l'argomento avanzato dalla Arst in base al quale, al fine di verificare se sia stato

rispettato il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive, previsto all'articolo 6, paragrafo 3, di detto regolamento, deve essere preso in considerazione solo il tempo di guida.

- 17 La Arst ha proposto ricorso dinanzi alla Corte suprema di cassazione (Italia), giudice del rinvio, con il quale contesta l'interpretazione fornita dalla Corte d'appello di Cagliari nella sua sentenza del 10 marzo 2016 sia della nozione di «percorso», ai sensi dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, sia della nozione di «periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive», contenuta all'articolo 6, paragrafo 3, di tale regolamento.
- 18 Tale giudice rileva, da un lato, che la Arst effettua il trasporto di passeggeri su strada con una frequenza e su itinerari determinati e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo alle fermate preventivamente stabilite. Dall'altro lato, poiché il regolamento n. 561/2006, in forza del suo articolo 3, lettera a), non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 km, detto giudice si chiede se il termine «percorso» individui l'itinerario fissato dall'impresa ai fini del pagamento del titolo di viaggio, come sembra potersi evincere, a suo avviso, dal tenore letterale di tale disposizione, che si riferisce al percorso «di linea». Al contempo, esso si chiede se tale termine designi piuttosto i chilometri che un conducente percorre a bordo del veicolo in una giornata di lavoro, anche coprendo più itinerari, come sembra potersi dedurre dalla finalità del regolamento, vale a dire, in base al suo considerando 17, «migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché [migliorare] la sicurezza stradale in generale».
- 19 Il giudice del rinvio precisa che la prima questione discende dal fatto che la Arst effettua il servizio regolare di trasporto di passeggeri su più itinerari diversi e che i suoi conducenti coprono più itinerari nella stessa giornata di lavoro e con lo stesso veicolo. Tale giudice fa altresì osservare che i veicoli adibiti a tale servizio sono utilizzati in modo misto per tragitti sia inferiori che superiori a 50 km e rileva che, conformemente alla sentenza del 9 settembre 2021, Ministère public (Sanzioni extraterritoriali) (C-906/19, EU:C:2021:715), il regolamento n. 561/2006 si applica ai veicoli utilizzati in tal modo. Esso ritiene tuttavia che un uso misto non implichi che l'intero servizio di trasporto effettuato dalla Arst rientri nell'ambito di applicazione di tale regolamento.
- 20 Per quanto riguarda, poi, l'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006, il giudice del rinvio si chiede se, al fine di valutare se il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive sia stato rispettato, si debba tener conto solo del «tempo di guida» registrato, ai sensi dell'articolo 4, lettera j), di tale regolamento, nel periodo di tali due settimane, o anche delle «altre mansioni» effettuate dal conducente interessato, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, di detto regolamento. Tale giudice ritiene che non sia possibile stabilire in modo chiaro se queste «altre mansioni» rilevino o meno ai fini del calcolo del periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive, fissato dal citato articolo 6, paragrafo 3. Esso osserva altresì che la Corte d'appello di Cagliari ha respinto l'argomento dedotto dalla Arst in base al quale, a tal fine, dovrebbe essere preso in considerazione solo il tempo che il conducente trascorre al volante.

21 In tale contesto, la Corte suprema di cassazione ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 3, lettera a), del regolamento [n. 561/2006] debba essere interpretato nel senso che il termine "percorso" non superiore ai 50 chilometri si riferisce al chilometraggio dell'itinerario (linea) individuato dall'impresa di trasporto per il pagamento del titolo di viaggio, oppure al chilometraggio complessivo percorso dall'autista nel turno di lavoro giornaliero o, ancora, alla massima distanza su strada raggiunta dal veicolo rispetto al punto di partenza (raggio), o, comunque, con quale diverso criterio i chilometri del percorso vadano calcolati.

In ogni caso, se l'impresa che organizza il trasporto possa andare esente dall'applicazione del regolamento [n. 561/2006] per quei veicoli che utilizza esclusivamente per coprire itinerari inferiori ai 50 Km o se l'intero servizio di trasporto dell'impresa, per il fatto che essa effettua con altri veicoli itinerari superiori ai 50 Km, sia soggetto all'applicazione del regolamento.

2) Se l'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento [n. 561/2006] debba essere interpretato nel senso che "il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive" è costituito dalla somma dei "tempi di guida" delle due settimane – secondo la definizione del precedente articolo 4, lettera j)[, di tale regolamento] – oppure se esso comprenda anche altre attività e, in particolare, l'intero turno di lavoro osservato dall'autista nelle due settimane, oppure tutte le «altre mansioni» indicate dallo stesso articolo 6 al paragrafo 5 [, di detto regolamento]».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

22 La prima questione pregiudiziale si divide in due parti, che è opportuno esaminare in successione.

Sulla prima parte della prima questione

23 Con la prima parte della sua prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «percorso [di linea che] non supera i 50 chilometri» corrisponde al chilometraggio dell'itinerario stabilito dall'impresa di trasporto per i servizi regolari di trasporto di passeggeri da essa forniti.

24 La nozione di «percorso di linea» non è definita dal regolamento n. 561/2006 e l'articolo 3, lettera a), di quest'ultimo non effettua alcun rinvio al diritto degli Stati membri per definire tale nozione. Ai fini dell'interpretazione di tale disposizione, occorre quindi tenere conto del senso abituale dei termini di quest'ultima nel linguaggio corrente, nonché del suo contesto e dello scopo perseguito dalla normativa di cui trattasi (v., in tal senso, sentenza del 7 luglio 2022, Pricoforest, C-13/21, EU:C:2022:531, punto 22 e giurisprudenza citata).

25 Nel linguaggio corrente, il termine «percorso» designa un itinerario o un tragitto, seguito o da seguire, in particolare su strada, che collega un punto di partenza a un punto di arrivo. Il termine «linea» designa un tratto continuo che collega tali punti.

- 26 Il testo dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 si riferisce quindi a una distanza concreta, percorsa o da percorrere, su strada seguendo un itinerario che collega un punto di partenza a un punto di arrivo, al fine di effettuare il trasporto di passeggeri nell'ambito di servizi regolari al quale il veicolo di cui trattasi è adibito (v., in tal senso, sentenza del 7 luglio 2022, Pricoforest, C-13/21, EU:C:2022:531, punto 24). Tale testo non contiene alcun riferimento alla distanza effettivamente percorsa, su strada, dal conducente in un determinato periodo di lavoro, o alla distanza massima percorsa dal veicolo di cui trattasi rispetto al suo punto di partenza.
- 27 La nozione di «servizi regolari» è definita all'articolo 2, punto 2, del regolamento n. 1073/2009, al quale rinvia l'articolo 4, lettera n), del regolamento n. 561/2006, come «i servizi che assicurano il trasporto di passeggeri con una frequenza e su un itinerario determinati e in cui l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri hanno luogo alle fermate preventivamente stabilite». La nozione di «itinerario determinato» esclude la presa in considerazione di qualsiasi distanza effettivamente percorsa, su strada, dal conducente in un determinato periodo di lavoro, o della distanza massima percorsa dal veicolo di cui trattasi rispetto al suo punto di partenza, che vadano al di là di tale itinerario.
- 28 Pertanto, la nozione di «percorso [di linea che] non supera i 50 chilometri», ai sensi dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, dev'essere intesa nel senso che riguarda un itinerario determinato, non superiore a tale distanza, che collega un punto di partenza a un punto di arrivo e serve, se del caso, fermate intermedie preventivamente stabilite per l'imbarco o lo sbarco dei passeggeri. Un siffatto trasporto su strada di passeggeri è quindi escluso, conformemente a tale disposizione, dall'ambito di applicazione di tale regolamento, indipendentemente dalla questione se i conducenti che lo effettuano coprano più di uno di tali itinerari nella stessa giornata di lavoro e con lo stesso veicolo.
- 29 In ogni caso, come rilevato dalla Commissione europea nelle sue osservazioni scritte, i conducenti dei veicoli ai quali, in forza dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, tale regolamento non si applica, devono, conformemente all'articolo 15 di tale regolamento, letto alla luce del considerando 24 di quest'ultimo, essere assoggettati a regole nazionali che, nel disciplinare periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo obbligatori, garantiscano un opportuno livello di tutela. La normativa nazionale applicabile deve comunque rispettare le norme stabilite dalla direttiva 2002/15, per quanto concerne, in particolare, gli orari di lavoro, i riposi intermedi e i periodi di riposo.
- 30 Alla luce della suesposta motivazione, si deve rispondere alla prima parte della prima questione dichiarando che l'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «percorso [di linea che] non supera i 50 chilometri» corrisponde all'itinerario stabilito dall'impresa di trasporto, non superiore a tale distanza, che il veicolo di cui trattasi deve percorrere su strada per collegare un punto di partenza a un punto di arrivo e per servire, se del caso, fermate intermedie preventivamente stabilite, al fine di effettuare il trasporto di passeggeri nell'ambito del servizio regolare cui è adibito.

Sulla seconda parte della prima questione

- 31 Con la seconda parte della sua prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il combinato disposto dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), e dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che tale regolamento si applica alla

totalità dei trasporti stradali effettuati dall'impresa interessata, qualora i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare siano utilizzati per coprire, in via principale, percorsi di linea non superiori a 50 km e, occasionalmente, percorsi di linea superiori a 50 km.

- 32 Occorre anzitutto ricordare che, per quanto riguarda il trasporto su strada di passeggeri effettuato in servizio regolare, l'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 è determinato, da un lato, dal suo articolo 2, paragrafo 1, lettera b), ai sensi del quale tale regolamento si applica al trasporto su strada di passeggeri effettuato da veicoli che, in base al loro tipo di costruzione e alla loro attrezzatura, sono atti a trasportare più di nove persone compreso il conducente e destinati a tal fine.
- 33 D'altro lato, conformemente all'articolo 3, lettera a) del regolamento n. 561/2006, tale regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di «veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri». Nella misura in cui tale disposizione introduce un'eccezione all'ambito di applicazione di tale regolamento, essa deve essere interpretata in maniera restrittiva, in modo tale da non estendere i suoi effetti al di là di quanto necessario per assicurare la protezione degli interessi che essa intende garantire [v., in tal senso, sentenza del 9 settembre 2021, Ministère public (Sanzioni extraterritoriali), C-906/19, EU:C:2021:715, punto 33].
- 34 In tali circostanze, quando, come nel caso di specie, un'impresa effettua il trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea con percorso superiore ai 50 km utilizzando veicoli che sono normalmente adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea con percorso inferiore ai 50 km, tale uso misto non può rendere applicabile il regolamento n. 561/2006 alla totalità dei trasporti di passeggeri in servizio regolare effettuati da tale impresa. Infatti, i trasporti di passeggeri in servizio regolare di linea il cui percorso non supera i 50 km sono espressamente esclusi dall'ambito di applicazione di tale regolamento, conformemente all'articolo 3, lettera a), di quest'ultimo.
- 35 Alla luce della suesposta motivazione, si deve rispondere alla seconda parte della prima questione dichiarando che il combinato disposto dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), e dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che tale regolamento non si applica alla totalità dei trasporti stradali effettuati dall'impresa interessata, qualora i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare siano utilizzati per coprire, in via principale, percorsi di linea non superiori a 50 km e, occasionalmente, percorsi di linea superiori a 50 km. Detto regolamento si applica solo quando tali percorsi sono superiori a 50 km.

Sulla seconda questione

- 36 Con la sua seconda questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive», contenuta in tale disposizione, include, oltre al «tempo di guida», ai sensi dell'articolo 4, lettera j), di tale regolamento, tutte le «altre mansioni», ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, di detto regolamento, svolte dal conducente in tali due settimane.
- 37 Ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006, «(i)l periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive non deve superare 90 ore».

- 38 Le versioni di tale disposizione, in particolare in lingua spagnola, tedesca, inglese, francese, ungherese e portoghese, si riferiscono alla nozione di «tempo di guida», definita all'articolo 4, lettera j), di tale regolamento come «durata dell'attività di guida registrata» conformemente alle disposizioni del regolamento n. 165/2014. Invece, l'espressione «*periodo di guida*», contenuta nella versione in lingua italiana dell'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 corrisponde alla nozione di «periodo di guida», definita all'articolo 4, lettera q), di quest'ultimo come «il periodo complessivo di guida che intercorre tra il momento in cui un conducente comincia a guidare dopo un periodo di riposo o un'interruzione fino al periodo di riposo o interruzione successivi», con la precisazione che «[i]l periodo di guida può essere ininterrotto o frammentato».
- 39 In tali circostanze, si deve rilevare che tanto la nozione di «tempo di guida», quanto quella di «periodo di guida», ai sensi dell'articolo 4, lettere j) e q), del regolamento n. 561/2006, si riferiscono al lasso di tempo che il conducente trascorre alla guida, anche se la prima nozione concerne solo il lasso di tempo registrato.
- 40 Per contro, la nozione di «altre mansioni» è definita all'articolo 4, lettera e), del regolamento n. 561/2006 come «le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla “guida”», ai sensi dell'articolo 3, lettera a), punto 1, della direttiva 2002/15. Ai sensi di quest'ultima disposizione, l'«orario di lavoro» include, in particolare, «il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto», segnatamente «la guida», «il carico e lo scarico», «la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo», «la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo» e «ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo, del carico e dei passeggeri o ad adempiere gli obblighi legali o regolamentari direttamente legati al trasporto specifico in corso».
- 41 Ne consegue che le nozioni di «tempo di guida» e di «periodo di guida», ai sensi dell'articolo 4, lettere j) e q), del regolamento n. 561/2006, includono soltanto l'attività di guida e non tutte le attività svolte dal conducente durante il suo orario di lavoro.
- 42 Inoltre, l'articolo 6, paragrafo 5, del regolamento n. 561/2006 impone al conducente di registrare come «altre mansioni» non solo «i periodi di cui all'articolo 4, lettera e), [di tale regolamento]», ossia tutte le attività comprese nella definizione di «orario di lavoro» diverse dalla guida, ma anche «i periodi (...) trascorsi alla guida di un veicolo usato per operazioni commerciali che esulano dal campo di applicazione [di detto] regolamento».
- 43 Pertanto, al fine di calcolare il periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive, che non deve superare novanta ore, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006, si deve tenere conto solo dei periodi di tempo che il conducente trascorre alla guida e che rientrano nell'ambito di applicazione di tale regolamento. Infatti, includere in un tale calcolo il tempo che il conducente trascorre alla guida di un veicolo al quale tale regolamento non si applica, ai sensi del suo articolo 3, lettera a), equivarrebbe a far rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 6, paragrafo 3, di detto regolamento trasporti stradali che sono espressamente esclusi dall'ambito di applicazione di quest'ultimo.
- 44 Alla luce della motivazione suesposta, si deve rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive», contenuta in tale disposizione, include solo il «tempo di guida», ai sensi

dell'articolo 4, lettera j), di tale regolamento, ad esclusione di tutte le «altre mansioni», ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, di detto regolamento, svolte dal conducente nel corso di tali due settimane.

Sulle spese

- 45 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

- 1) **L'articolo 3, lettera a), del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio, come modificato dal regolamento (UE) n. 165/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014,**

deve essere interpretato nel senso che:

la nozione di «percorso [di linea che] non supera i 50 chilometri» corrisponde all'itinerario stabilito dall'impresa di trasporto, non superiore a tale distanza, che il veicolo di cui trattasi deve percorrere su strada per collegare un punto di partenza a un punto di arrivo e per servire, se del caso, fermate intermedie preventivamente stabilite, al fine di effettuare il trasporto di passeggeri nell'ambito del servizio regolare cui è adibito.

- 2) **Il combinato disposto dell'articolo 2, paragrafo 1, lettera b), e dell'articolo 3, lettera a), del regolamento n. 561/2006, come modificato dal regolamento n. 165/2014,**

deve essere interpretato nel senso che:

tale regolamento non si applica alla totalità dei trasporti stradali effettuati dall'impresa interessata, qualora i veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare siano utilizzati per coprire, in via principale, percorsi di linea non superiori a 50 km e, occasionalmente, percorsi di linea superiori a 50 km. Detto regolamento si applica solo quando tali percorsi sono superiori a 50 km.

- 3) **L'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006, come modificato dal regolamento n. 165/2014,**

deve essere interpretato nel senso che:

la nozione di «periodo di guida complessivamente accumulato in un periodo di due settimane consecutive», contenuta in tale disposizione, include solo il «tempo di guida», ai sensi dell'articolo 4, lettera j), di tale regolamento, ad esclusione di tutte le «altre mansioni», ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 5, di detto regolamento, svolte dal conducente nel corso di tali due settimane.

Firme