sporti su strada, che deve fare il necessario onde consentire ai membri degli equipaggi di fruire del riposo giornaliero prescritto.

R. Lecourt J. Mertens de Wilmars A. J. Mackenzie Stuart A. M. Donner
R. Monaco P. Pescatore H. Kutscher M. Sørensen A. O'Keeffe

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo, il 18 febbraio 1975.

Il cancelliere
A. Van Houtte

Il presidente
R. Lecourt

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE GERHARD REISCHL DEL 30 GENNAIO 1975 [1]

Signor Presidente,
Signori Giudici,

Il Tribunal de police di Mons, nel quadro di un procedimento dinanzi ad esso pendente, ha chiesto a questa Corte di giustizia di pronunziarsi sull'interpretazione di una disposizione del regolamento del Consiglio n. 543/69, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia previdenziale nel settore dei trasporti su strada (GU n. L 77, del 29. 3. 1969, pag. 49).

Detto regolamento, che fra l'altro è stato adottato in attuazione di una politica comune dei trasporti a norma dell'art. 75 del trattato CEE, dispone — per quanto concerne il nostro caso di specie — all' art. 11, n. 2, che ogni membro dell'equipaggio addetto al trasporto di viaggiatori deve aver fruito, durante il periodo di 24 ore che precede qualsiasi momento in cui egli esercita una delle attività indicate all'art. 14, n. 2, lett. c) e d) (quindi la guida di un veicolo o la presenza sul posto di lavoro) di un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive, senza possibilità di riduzione durante la settimana. Il regolamento dispone inoltre all'art. 14, n. 2, che i membri dell'equipaggio, tra le altre indicazioni annotano, nei fogli giornalieri del libretto individuale di controllo, le interruzioni di lavoro non inferiori a 15 minuti. A termini dell'art. 18 del regolamento gli Stati membri, per l'attuazione del regolamento stesso adottano le disposizioni legislative e amministrative necessarie, che comprendono, tra l'altro, le sanzioni da applicarsi in caso di infrazione.

Nel Belgio, conformemente a ciò è stato adottato il regio decreto 23 marzo 1970. All'art. 3 esso rinvia all'art. 2 della Legge 18 febbraio 1969 («Loi relative aux

1 — Traduzione dal tedesco.

mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable») e prescrive una determinata sanzione per la violazione del regolamento del Consiglio. A norma della citata disposizione è stato intentato un procedimento penale a carico di Cagnon Jean-Pierre, autista di pullman, e di Taquet Jean-Paul, trasportatore e datore di lavoro del primo. Prescindendo dall' omessa annotazione delle interruzioni di lavoro non inferiori a 15 minuti, ai sensi dell'art. 14, n. 2, del regolamento del Consiglio, omissione che qui non interessa oltre, al primo viene fatto carico di non aver osservato, durante un trasporto di viaggiatori in Germania, il periodo minimo di riposo di 10 ore consecutive nelle 24 ore precedenti l'inizio della propria attività. Il datore di lavoro, il quale ha dichiarato d'aver, in realtà, ordinato al proprio dipendente di trascorrere la notte in questione nel luogo di destinazione in Germania è stato prosciolto da ogni accusa. Tuttavia, egli non è stato estromesso dalla causa in quanto, a norma dell'art. 2, n. 4 della sopra menzionata legge 18 febbraio 1969, egli è responsabile in solido con l'autista suo dipendente per l'eventuale pena pecuniaria e per le spese del procedimento.

L'autista, imputato, si difendeva nel corso del procedimento, innanzitutto sostenendo che il summenzionato regolamento del Consiglio, all'art. 11, n. 2, impone obblighi al datore di lavoro, non già al personale viaggiante. In base a questa disposizione sarebbe sufficiente che il datore di lavoro provveda affinché sussista la possibilità di fruire del riposo giornaliero, senza che tuttavia sia necessario che il personale osservi un periodo d'effettivo riposo. Se questa interpretazione fosse esatta, sulla base di quanto accertato nella causa principale sarebbe impossibile infliggere sanzioni all'autista imputato.

Stando così le cose, si rendeva necessaria l'interpretazione del regolamento del Consiglio n. 543/69; il Tribunal de police, con sentenza 6 settembre 1974 sospendeva il procedimento e, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, sottoponeva alla Corte la questione seguente: in che senso vada intesa l'espressione «aver beneficiato di un riposo», di cui all'art. 11, n. 2, del regolamento n. 543/69.

Relativamente a tale questione si è espressa soltanto la Commissione delle Comunità europee. Essa suggeriva un' interpretazione in base alla quale l'art. 11 del regolamento del Consiglio impone un obbligo anche al personale viaggiante, e precisamente nel senso della effettiva osservanza di un riposo giornaliero, cioè dell'interruzione delle attività di cui all'art. 14, n. 2, lett. c) e d).

Questo punto di vista e la sua motivazione sono, a mio avviso, convincenti. Propongo quindi alla Corte di giustizia di farlo proprio.

In primo luogo è importante sottolineare che la disposizione, oggetto d'interpretazione, fa parte di un regolamento, quindi di un atto che, a norma dell'art. 89 del trattato CEE, ha validità generale, è obbligatorio in tutte le sue parti ed è direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

In secondo luogo, la Commissione ha ragione nel sostenere che già il testo dell'art. 11, n. 2, rende chiaro che si voleva non soltanto determinare un obbligo per il trasportatore, nel senso di fornire la possibilità di osservare il riposo giornaliero, ma anche un obbligo per il personale viaggiante di rispettare un effettivo riposo giornaliero. In realtà l'art. 11, n. 2 — nella parte che qui interessa — recita: «Ogni membro dell'equipaggio addetto al trasporto dei viaggiatori deve aver beneficiato, durante il periodo di 24 ore che precede qualsiasi momento in cui egli esercita una delle attività indicate all'art. 14, paragrafo 2, lett. c) e d): — di un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive, senza possibilità di riduzione durante la settimana...». Certamente questa norma sarebbe stata formulata in altri termini se l'intenzione degli autori del regolamento fosse stata semplicemente quella di obbligare il trasportatore a rendere

possibile al personale viaggiante l'osservanza del riposo giornaliero. In proposito i periodi di riposo giornaliero nel senso di cui all'art. 11 del regolamento del Consigilo — come la Commissione ha altrettanto giustamente sottolineato — vanno intesi in antitesi con i periodi di guida ed i periodi di presenza sul lavoro menzionati dall'art. 11, mediante richiamo all'art. 14. Ciò sta a significare che il personale dispone senza dubbio di una certa libertà nell'organizzazione dei periodi di riposo, restando però in ogni caso esclusi da questi l'attività di guida e la presenza sul lavoro. Per l'esattezza di questa interpretazione ci si può richiamare non solo alla lettera dell'art. 11, n. 2; nello stesso senso parlano, fra l'altro, gli artt. 7 e 8 del regolamento, nei quali la limitazione del periodo di guida è posta in relazione con i periodi di riposo giornaliero. In effetti cioè, rende plausibile la tesi secondo cui sussiste direttamente per il personale viaggiante, non soltanto l'obbligo indiscutibile di rispettare i tempi di guida, ma anche quello di osservare i periodi di riposo.

In definitiva non si dovrebbe perdere di vista quello che costituisce il vero obiettivo perseguito dal regolamento, in base alla sua espressa motivazione. Con riferimento alla decisione del Consiglio 13 maggio 1965 (GU n. 88, del 24. 5. 1965, pag. 1500) è determinante l'obiettivo dell'armonizzazione delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti ferroviari, stradali e per vie navigabili. Si tratta dell'«esigenza del progresso sociale» e — non da ultimo — della maggior sicurezza nel traffico stradale.

Mi sembra del tutto evidente che questi obiettivi non sarebbero raggiungibili se l'art. 11, come sostiene l'imputato nella causa principale, si limitasse a prevedere la possibilità di osservare il periodo di riposo.

In tal caso non verrebbe compiuto alcun passo verso l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza, non potrebbe certamente raggiungersi una maggior sicurezza nei trasporti su strada ed in particolare non si sarebbe neppure realizzata alcuna esigenza di progresso sociale, ma piuttosto si sarebbe registrato un regresso rispetto alla precedente situazione giuridica vigente negli Stati membri.

Propongo quindi di risolvere la questione sottoposta a questa Corte come segue:

L'art. 11, n. 2, del regolamento n. 543/69 va interpretato nel senso che esso impone anche al personale viaggiante l'obbligo di osservare le disposizioni relative ai periodi di riposo, cioè di astenersi effettivamente da tutte le attività di cui all'art. 14, n. 2, lett. c) e d).