CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE GIUSEPPE TESAURO

presentate il 20 gennaio 1994 *

Signor Presidente,
Signori Giudici,

1. Nell'ambito di un procedimento penale pendente avanti il Politierechtbank di Hasselt (Belgio), questo giudice chiede in via pregiudiziale alla Corte di precisare come vadano interpretate le nozioni di «periodo di lavoro», «giorno», «giornaliero» e «fine del periodo di lavoro» contenute nei regolamenti (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada [1], e n. 3821, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada [2].

Più in particolare, il giudice di rinvio chiede se, in assenza di una definizione esplicita di queste nozioni nei suddetti regolamenti,

a) l'espressione «periodo di lavoro» possa essere interpretata con riferimento, *a contrario*, alla nozione di riposo, vale a dire come il periodo in cui il conducente deve rispondere all'impresa di trasporto dell'uso del suo tempo (la nozione di «fine del periodo di lavoro» — su cui verte il terzo quesito sottoposto dal giudice — andrebbe in tal caso logicamente riferita al momento in cui il conducente torna ad essere libero di disporre del suo tempo);

b) il termine «giorno» vada riferito ad un periodo di 24 ore compreso tra le ore 00.00 e le ore 24.00, o se, invece, decorre dal momento in cui un determinato conducente per la prima volta prende in consegna un veicolo soggetto all'applicazione del regolamento.

2. Benché nell'ordinanza di rinvio non sia rinvenibile alcun riferimento a norme specifiche dei regolamenti in questione, i fatti all'origine della controversia principale consentono, tuttavia, di circoscrivere la portata del quesito interpretativo. Poiché, dunque, il signor Michielsen ed il suo datore di lavoro (quest'ultimo in quanto parte civilmente responsabile) sono stati citati a comparire per non aver rispettato i prescritti periodi di riposo e di guida ed aver usato, il giorno del controllo, più di un foglio di registrazione nel tachigrafo del veicolo, è essenzialmente

* Lingua originale: l'italiano.
1 — GU L 370, pag. 1.
2 — GU L 370, pag. 8.

l'art. 15, n. 2, del regolamento n. 3821/85 a venire in rilievo.

Tale articolo è inserito nel capitolo che riguarda le disposizioni di utilizzazione del tachigrafo, l'apparecchio, cioè, la cui installazione deve consentire di controllare il rispetto delle norme relative ai periodi di riposo e di guida per i conducenti stabilite dal regolamento n. 3820/85. La norma in questione prevede, in particolare, l'obbligo per i conducenti di utilizzare un foglio di registrazione per ogni giorno di guida, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo e, salvo che il ritiro non sia altrimenti autorizzato, di non ritirare il foglio prima della fine del periodo di lavoro giornaliero.

3. Quanto al primo quesito (e al terzo, strettamente connesso), poiché, dunque, la controversia in via principale verte essenzialmente sul se il conducente sia autorizzato ad utilizzare un secondo foglio di registrazione nello stesso giorno — ciò che potrebbe fare solo nel caso in cui il suo periodo di lavoro giornaliero possa essere considerato terminato —, è sulle nozioni di «periodo di lavoro» e «fine di lavoro» che occorre concentrare l'attenzione.

Al riguardo la Commissione ed il governo belga rilevano che scopo dei regolamenti nn. 3820 e 3821/85 non è stabilire norme comuni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, ma solo armonizzare taluni aspetti delle legislazioni nazionali, per migliorare la protezione sociale dei conducenti e la sicurezza stradale; pertanto, essi hanno sostenuto che gli Stati membri restano competenti ad interpretare le nozioni che, come nella fattispecie, non sono definite nei regolamenti. Orbene, se tale opinione è in via generale condivisibile, credo, tuttavia, che la normativa comunitaria — come rileva il governo britannico — fornisca gli elementi utili all'enucleazione di una nozione di «periodo di lavoro giornaliero» suscettibile di applicazione uniforme nel territorio della Comunità.

4. Viene in rilievo, al riguardo, la definizione di riposo contenuta nell'art. 1, n. 5, del regolamento n. 3820/85, applicabile anche nell'ambito del regolamento n. 3821/85 in virtù del rinvio generale contenuto nell'art. 2 di quest'ultimo alle definizioni contenute nel primo. Per riposo si deve, dunque, intendere «ogni periodo ininterrotto di almeno un'ora durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo». Sembra pertanto corretto affermare *a contrario* — come, d'altra parte, viene suggerito dal giudice*a quo* — che va considerato periodo di lavoro quello in cui sussiste, a carico del conducente, un obbligo di rendere conto all'impresa dell'utilizzo del tempo.

Se è vero che una simile definizione potrebbe dar luogo a dubbi circa la possibilità di ricomprendere nel tempo lavorativo taluni momenti dell'attività del conducente, diversi dalla guida, altre disposizioni dei regolamenti in questione consentono di risolvere le eventuali incertezze che dovessero insorgere.

5. Mi riferisco, in primo luogo, agli articoli 7, n. 5, e 8, n. 7, del regolamento n. 3820/85, i quali escludono che le interruzioni della guida [3] ed il tempo trascorso nella cuccetta del veicolo durante la marcia possano essere considerati parte del riposo giornaliero. Tali tempi, pertanto, fanno parte della durata del lavoro. Va precisato, tuttavia, che nell'ipotesi in cui il riposo giornaliero, ex art. 8, n. 2, è preso in due o tre periodi separati nell'arco delle 24 ore, un'interruzione della guida, di almeno un'ora, può essere considerata riposo ai sensi dell'art. 1, n. 5. Elementi utili all'interpretazione richiesta dal giudice si rinvengono anche nell'art. 15, n. 3, del regolamento n. 3821, che prevede l'obbligo per i conducenti di registrare separatamente sul tachigrafo: a) il tempo di guida, b) tutti gli altri tempi di lavoro, c) il tempo di disponibilità, vale a dire i periodi durante i quali ai conducenti è richiesta la permanenza sul posto di lavoro per rispondere ad eventuali chiamate al fine di iniziare o riprendere la guida o di eseguire altri lavori, come pure i periodi trascorsi a fianco del conducente o in cuccetta durante la marcia del veicolo, e d) le interruzioni di guida ed i periodi di riposo giornaliero.

Ora, tenuto conto che, ai sensi del n. 4 dello stesso articolo, gli Stati membri possono permettere, per i veicoli immatricolati sul loro territorio, la registrazione congiunta dei tempi sub b) e c), come pure del fatto che taluni dei tempi compresi sotto la denominazione «disponibilità» non possono essere considerati«riposo», ex art. 8, n. 7, del regolamento n. 3820, risulta evidente dalla struttura della disposizione che tutte le attività indicate alle lettere a), b) e c) fanno parte della durata del lavoro. Non è in contraddizione, poi, con quanto in precedenza affermato, la previsione della registrazione congiunta delle interruzioni di guida e dei periodi di riposo giornaliero: sarà infatti la durata della sosta (inferiore o no all'ora) e l'organizzazione complessiva della giornata del conducente (riposo preso in periodo unico o in più periodi) a chiarire se un periodo determinato faccia parte del tempo di lavoro (in quanto semplice interruzione della guida) o del riposo giornaliero.

6. A tale risultato si può giungere anche facendo applicazione, alle diverse categorie di attività individuate all'art. 15, n. 3, della definizione generale di tempo di lavoro desunta dalla nozione di riposo: infatti, in tutti i casi elencati, il conducente non può disporre liberamente del suo tempo. Risulta per tale via confermata l'adeguatezza della definizione proposta.

7. La nozione di «fine del periodo di lavoro giornaliero», come conseguenza logica di quanto si è detto, deve essere, dunque, interpretata come riferita al momento in cui il conducente riprende a disporre liberamente del suo tempo, il che coincide con l'inizio di un riposo giornaliero o settimanale. Nel caso in cui il riposo sia preso in due o tre periodi separati, ex art. 8, n. 1, secondo comma, del regolamento n. 3820, bisogna invece avere riguardo al momento in cui prende inizio la parte finale del riposo relativo al giorno in questione.

3 — L'art. 7, n. 5, in effetti, si limita a ribadire quanto è già chiaro sulla base della definizione di riposo contenuta nell'art. 1; poiché infatti le interruzioni della guida prescritte dall'art. 7, nn. 1 e 2, devono essere di 45 minuti e possono eventualmente essere sostituite da interruzioni di almeno 15 minuti ciascuna, intercalate nel periodo di guida o immediatamente dopo tale periodo, esse non hanno normalmente una durata corrispondente a quella minima del riposo.

8. Passando al secondo quesito sottoposto dal giudice di rinvio, relativo all'interpretazione del termine «giorno» utilizzato nell'art. 15, n. 2, del regolamento n. 3821/85, esso non differisce sostanzialmente da quello sollevato nel quadro della causa C-313/92 (Van Swieten), nella quale presento le conclusioni in data odierna, avente ad oggetto l'interpretazione dell'espressione «in un periodo di 24 ore» contenuta nell'art. 8, n. 1, del regolamento n. 3820/85. In considerazione, infatti, dello stretto rapporto funzionale esistente tra i due regolamenti, in virtù del quale le disposizioni del primo tendono a garantire un'efficace esecuzione di quelle del secondo, il termine «giorno», utilizzato nel regolamento n. 3821/85 per precisare nel tempo l'obbligo del conducente di utilizzare i fogli di registrazione, rinvia necessariamente agli obblighi sostanziali (sul rispetto delle interruzioni minime della guida e dei periodi minimi di riposo) imposti al conducente stesso dal regolamento n. 3820/85.

Orbene, un'interpretazione testuale, sistematica e teleologica delle disposizioni in questione va nel senso che per «giorno» si deve intendere un periodo di 24 ore che non ha un momento di inizio prestabilito, ma comincia alla fine del periodo di riposo (giornaliero o settimanale) precedente (inizio flessibile).

Mi permetto al riguardo di fare rinvio alle argomentazioni svolte nelle conclusioni relative alla causa C-313/92.

9. La soluzione interpretativa proposta è, d'altro canto, la sola conforme agli obiettivi del regolamento. L'accoglimento della tesi che interpreta il termine giorno come riferito a periodi fissi e successivi di 24 ore potrebbe consentire ad un conducente — come dimostrato nella causa C-313/92 — tramite la concentrazione dei tempi di riposo nella prima parte ed alla fine di due successivi periodi di 24 ore, di guidare anche per 10 ore o più senza effettuare alcuna sosta. Tale risultato appare evidentemente incompatibile con gli obiettivi di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti e la sicurezza stradale. L'importanza particolare di tali obiettivi è stata costantemente ribadita dalla Corte, nella vigenza del regolamento (CEE) n. 543/69 [4], che ha preceduto il regolamento n. 3820/85, e con riferimento al regolamento attualmente in vigore [5].

10. È dunque alla luce di tali obiettivi che deve essere letto l'insieme delle disposizioni che fissano i periodi massimi di guida (e, più in generale, di lavoro) e la durata minima delle interruzioni della guida e dei periodi di riposo [6]: qualunque sia, cioè, il momento in

4 — Regolamento (CEE) del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, in GU 1969, L 77, pag. 49. Una versione codificata del suddetto regolamento, alla luce delle successive modifiche, è stata pubblicata in GU 1979, C 73, pag. 1.

5 — V., al riguardo, le sentenze 18 febbraio 1975, causa 69/74, Cagnon e Taquet (Racc. pag. 171, in particolare punti 7 e 8), 25 gennaio 1977, causa 65/76, Derycke (Racc. pag. 29, in particolare punti 15-17), 6 dicembre 1979, causa 47/79, Nehlsen/Brema (Racc. pag. 3639, in particolare punti 5 e 6), 11 luglio 1984, causa 133/83, Regina/Scott (Racc. pag. 2863, in particolare punto 16), 28 marzo 1985, cause riunite 91/84 e 92/84, Hackett (Racc. pag. 1139, in particolare punti 15 e 16), 13 dicembre 1991, causa C-158/90, Nijs (Racc. pag. I-6035, in particolare punto 11) e 25 giugno 1992, causa C-116/91, British Gas (Racc. pag. I-4071, in particolare punti 18-20).

6 — V. le conclusioni dell'avv. gen. Van Gerven nella causa C-116/92, attualmente pendente innanzi alla Corte, in cui è in discussione l'interpretazione dell'art. 7, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3820/85, relativo alla durata massima dei periodi di guida ed alle interruzioni degli stessi.

cui un controllo è effettuato, tali limiti devono essere rispettati in ogni periodo di 24 ore.

11. Ciò detto, l'obbligo imposto ai conducenti dall'art. 15, n. 2, del regolamento n. 3821/85 — di utilizzare cioè «i fogli di registrazione per ciascun giorno in cui guidano, a partire dal momento in cui prendono in consegna il veicolo» — va letto evidentemente alla luce della nozione di giorno, così come la si è precisata, e tenendo conto del carattere strumentale dell'obbligo in questione al fine di garantire il rispetto delle disposizioni di cui al regolamento n. 3820/85. Un distinto foglio di registrazione, pertanto, dovrà essere utilizzato per ogni periodo di 24 ore che segue la fine di un periodo di riposo giornaliero o settimanale, e che decorre quindi dal momento in cui, nel corso della giornata, il conducente assume la responsabilità di un veicolo.

12. Suggerisco pertanto alla Corte di rispondere come segue ai quesiti posti dal giudice di rinvio:

« 1) L'espressione "periodo di lavoro" che figura nell'art. 15, n. 2, del regolamento (CEE) del Consiglio n. 3821/85 va interpretata nel senso che essa si riferisce ad ogni periodo durante il quale il conducente non può disporre liberamente del suo tempo, ivi comprese le interruzioni della guida osservate ai sensi dell'art. 7 del regolamento (CEE) del Consiglio n. 3820/85.

2) Per "fine del periodo di lavoro giornaliero", ai sensi dell'art. 15, n. 2, del regolamento (CEE) del Consiglio n. 3821/85, si deve intendere il momento in cui il conducente comincia il riposo giornaliero o settimanale o, nel caso in cui il riposo giornaliero sia preso in periodi separati, il momento in cui ha inizio la parte finale del riposo relativo al giorno considerato.

3) Il termine "giorno" che figura all'art. 15, n. 2, del regolamento (CEE) del Consiglio n. 3821/85 va interpretato come un periodo di 24 ore, avente inizio a partire dalla fine del precedente periodo di riposo giornaliero o settimanale».