ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ GIUSEPPE TESAURO

της 20ής Ιανουαρίου 1994 *

Κύριε Πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

1. Στο πλαίσιο της ποινικής διαδικασίας που εκκρεμεί ενώπιον του Politierechtbank te Hasselt (Βέλγιο), το δικαστήριο αυτό ζητεί προδικαστικώς από το Δικαστήριο να διευκρινίσει πώς πρέπει να ερμηνευθούν οι έννοιες «χρόνος εργασίας», «ημέρα», «ημερήσιος» και «τέλος του χρόνου εργασίας» που περιλαμβάνονται στους κανονισμούς (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών [1], και (ΕΟΚ) 3821/85, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών [2].

Ειδικότερα, το εθνικό δικαστήριο ζητεί να πληροφορηθεί αν, ελλείψει ρητού ορισμού των εννοιών αυτών στους προαναφερθέντες κανονισμούς,

α) η φράση «χρόνος εργασίας» μπορεί να ερμηνευθεί a contrario προς την έννοια της αναπαύσεως, δηλαδή ως η περίοδος κατά την οποία ο οδηγός οφείλει να αφιερώσει τον χρόνο του στην επιχείρηση μεταφορών (η έννοια «τέλος της περιόδου εργασίας» — στην οποία αναφέρεται το τρίτο ερώτημα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο — θα πρέπει λογικά στην περίπτωση αυτή να θεωρείται η στιγμή από την οποία ο οδηγός μπορεί να διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του).

β) «ημέρα» θεωρείται η περίοδος των 24 ωρών που περιλαμβάνεται μεταξύ της 00. 00 ώρας και της 24. 00 ώρας ή, αντιθέτως, αρχίζει από τη στιγμή κατά την οποία ο συγκεκριμένος οδηγός παραλαμβάνει για πρώτη φορά ένα όχημα που υπόκειται στον κανονισμό.

2. Μολονότι στη Διάταξη περί παραπομπής δεν γίνεται καμιά αναφορά σε ειδικές διατάξεις των εν λόγω κανονισμών, τα περιστατικά που έδωσαν λαβή στη διαφορά της κύριας δίκης επιτρέπουν, πάντως, να προσδιοριστεί το πεδίο του ερωτήματος ερμηνείας. Επειδή ο Michielsen και ο εργοδότης του (ο τελευταίος ως αστικώς υπεύθυνος) κλητεύθηκαν ενώπιον του δικαστηρίου διότι δεν τήρησαν τις επιβαλλόμενες περιόδους αναπαύσεως και οδηγήσεως και χρησιμοποίησαν, κατά την ημέρα του ελέγχου, περισσότερα από ένα φύλλο καταγραφής του ταχογράφου του οχήματος, το άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονι-

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.
1 — ΕΕ L 370, σ. 1.
2 — ΕΕ L 370, σ. 8.

σμού 3821/85 είναι αυτό που πρέπει ουσιαστικά να ληφθεί υπόψη.

Το άρθρο αυτό περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο το σχετικό με τις διατάξεις χρησιμοποιήσεως του ταχογράφου, δηλαδή της συσκευής της οποίας η τοποθέτηση πρέπει να επιτρέπει τον έλεγχο τηρήσεως, από τους οδηγούς, των διατάξεων ως προς τις περιόδους αναπαύσεως και οδηγήσεως που ορίζονται στον κανονισμό 3820/85. Η εν λόγω διάταξη προβλέπει, ειδικότερα, την υποχρέωση για τους οδηγούς να χρησιμοποιούν ένα φύλλο καταγραφής για κάθε ημέρα οδηγήσεως, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα και, εκτός αν η αντικατάστασή του επιτρέπεται με άλλο τρόπο, να μην αντικαθιστούν το φύλλο πριν από το τέλος της εργάσιμης ημέρας [ημερήσιας περιόδου εργασίας].

3. Ως προς το πρώτο ερώτημα (και το τρίτο, με το οποίο συνδέεται στενά), και εφόσον η διαφορά της κύριας δίκης αφορά ουσιαστικά το ζήτημα αν επιτρέπεται στον οδηγό να χρησιμοποιεί δεύτερο φύλλο καταγραφής κατά την ίδια ημέρα — πράγμα που μπορεί να πράξει μόνο στην περίπτωση κατά την οποία η ημερήσιος χρόνος εργασίας του μπορεί να θεωρηθεί ως περατωθείς — η προσοχή πρέπει να επικεντρωθεί στις έννοιες «περίοδος εργασίας» και «τέλος της περιόδου εργασίας». Συναφώς, η Επιτροπή και η Βελγική Κυβέρνηση παρατηρούν ότι σκοπός των κανονισμών 3820 και 3821/85 δεν είναι η καθιέρωση κοινών κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, αλλά μόνον η εναρμόνιση ορισμένων επόψεων των εθνικών νομοθεσιών, προς βελτίωση της κοινωνικής προστασίας των οδηγών και της οδικής ασφαλείας. ως εκ τούτου, υποστήριξαν ότι τα κράτη μέλη εξακολουθούν να έχουν αρμοδιότητα ερμηνείας των εννοιών οι οποίες, όπως εν προκειμένω, δεν καθορίζονται στους κανονισμούς. Αν όμως μια τέτοια άποψη μπορεί γενικώς να γίνει δεκτή, πιστεύω, ωστόσο, ότι η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση — όπως παρατήρησε η Βρετανική Κυβέρνηση — παρέχει χρήσιμα στοιχεία για τη διατύπωση μιας έννοιας του «ημερήσιου χρόνου εργασίας» η οποία μπορεί να τύχει ενιαίας εφαρμογής στο έδαφος της Κοινότητας.

4. Συναφώς, μπορεί να ληφθεί υπόψη ο ορισμός της αναπαύσεως που περιλαμβάνεται στο άρθρο 1, παράγραφος 5, του κανονισμού 3820/85, που έχει επίσης εφαρμογή στο πλαίσιο του κανονισμού 3821/85, βάσει της γενικής παραπομπής του άρθρου 2 του τελευταίου αυτού κανονισμού στους ορισμούς που περιλαμβάνονται στον πρώτο κανονισμό. Επομένως, ως ανάπαυση πρέπει να θεωρείται «κάθε περίοδος μιας ώρας τουλάχιστον, χωρίς διακοπή, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του». Ως εκ τούτου, φαίνεται ορθό να οριστεί a contrario — όπως άλλωστε προτείνει το εθνικό δικαστήριο — ως χρόνος εργασίας ο χρόνος κατά τον οποίο ο οδηγός υπέχει υποχρέωση να δίνει λογαριασμό στην επιχείρηση για το πώς διαθέτει τον χρόνο του.

Μολονότι είναι αληθές ότι παρόμοιος ορισμός μπορεί να δημιουργήσει αμφιβολίες ως προς τη δυνατότητα να περιληφθούν στον εργάσιμο χρόνο ορισμένες περίοδοι δραστηριότητας του οδηγού, διαφορετικές από αυτές της οδηγήσεως, άλλες διατάξεις των εν λόγω κανονισμών επιτρέπουν να αρθούν ενδεχόμενες αβεβαιότητες που μπορεί να ανακύψουν.

5. Αναφέρομαι, πρωτίστως, στα άρθρα 7, παράγραφος 5, και 8, παράγραφος 7, του κανονισμού 3820/85, σύμφωνα με τα οποία τα διαλείμματα κατά την οδήγηση [3] και ο χρόνος τον οποίο ο οδηγός διέρχεται στην κουκέτα του οχήματος όταν αυτό βρίσκεται σε κίνηση δεν μπορούν να θεωρηθούν ως μέρος της ημερήσιας αναπαύσεως. Ώς εκ τούτου, οι χρόνοι αυτοί αποτελούν μέρος της διάρκειας της εργασίας. Πάντως, πρέπει να διευκρινιστεί ότι στην περίπτωση που η ημερήσια ανάπαυση, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 2, λαμβάνεται σε δύο ή τρεις χωριστές περιόδους κατά τη διάρκεια του 24ώρου, ένα διάλειμμα μιας ώρας τουλάχιστον, μπορεί να θεωρηθεί ως ανάπαυση κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 5. Χρήσιμα στοιχεία για την αιτούμενη από το δικαστήριο ερμηνεία απαντούν επίσης στο άρθρο 15, παράγραφος 3, του κανονισμού 3821/85, το οποίο προβλέπει την υποχρέωση για τους οδηγούς να καταγράφουν χωριστά στον ταχογράφο: α) τον χρόνο οδηγήσεως, β) τις λοιπές περιόδους εργασίας, γ) τον χρόνο «διαθεσιμότητας», δηλαδή την περίοδο κατά την οποία οι οδηγοί οφείλουν να παραμένουν στις θέσεις εργασίας τους αποκλειστικά και μόνο για να αποκρίνονται σε ενδεχόμενες κλήσεις για ανάληψη ή συνέχιση της οδηγήσεως ή για εκτέλεση άλλων εργασιών, ή ακόμη τις περιόδους που διανύονται πλησίον του οδηγού ή στην κουκέτα όταν το όχημα βρίσκεται σε κίνηση και δ) τα διαλείμματα κατά την οδήγηση και τις περιόδους ημερησίας αναπαύσεως. Αν όμως ληφθεί υπόψη ότι, κατά την παράγραφο 4 του ίδιου άρθρου, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν, για τα οχήματα που είναι εγγεγραμμένα στο έδαφός τους, την κοινή καταγραφή των υπό τα στοιχεία β' και γ' χρονικών περιόδων, καθώς και το γεγονός ότι ορισμένοι χρόνοι που περιλαμβάνονται υπό την ονομασία «διαθεσιμότητα» δεν μπορούν να θεωρηθούν ως «ανάπαυση», βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 7, του κανονισμού 3820/85, καθίσταται προφανές, από τη δομή της διατάξεως, ότι όλες οι δραστηριότητες που αναφέρονται υπό τα στοιχεία α', β' και γ' αποτελούν μέρος της διάρκειας της εργασίας. Τα προηγουμένως αναφερθέντα δεν αντιφάσκουν προς την κοινή καταγραφή των διαλειμμάτων κατά την οδήγηση και των περιόδων ημερησίας αναπαύσεως: πράγματι, η διάρκεια της σταθμεύσεως (μικρότερη ή όχι της ώρας) και η συνολική οργάνωση της ημέρας του οδηγού (ανάπαυση που λαμβάνεται σε μια και μόνο περίοδο ή σε περισσότερες περιόδους) παρέχουν τη δυνατότητα προσδιορισμού του αν μια συγκεκριμένη περίοδος αποτελεί μέρος του χρόνου εργασίας (ως απλό διάλειμμα κατά την οδήγηση) ή ημερήσια ανάπαυση.

6. Το αποτέλεσμα αυτό είναι δυνατό να επιτευχθεί επίσης εφαρμόζοντας στις διάφορες κατηγορίες δραστηριότητας που απαριθμούνται στο άρθρο 15, παράγραφος 3, τον γενικό ορισμό του χρόνου εργασίας που συνάγεται από την έννοια της αναπαύσεως: πράγματι, σε όλες τις παρατιθέμενες περιπτώσεις, ο οδηγός δεν μπορεί να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του. Έτσι επιβεβαιώνεται και μ' αυτόν τον τρόπο η καταλληλότητα του προτεινόμενου ορισμού.

7. Η έννοια του «τέλους της ημερησίας περιόδου εργασίας», ως λογική συνέπεια των προαναφερθέντων, πρέπει, επομένως, να ερμηνευθεί ως αναφερόμενη στη στιγμή κατά την οποία ο οδηγός ανακτά την ελευθερία να διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του, στιγμή η οποία συμπίπτει με την αρχή της ημερησίας ή εβδομαδιαίας αναπαύσεως. Στην περίπτωση κατά την οποία η ανάπαυση λαμβάνεται σε δύο ή τρεις χωριστές περιόδους, βάσει του άρθρου 8, παράγρα-

3 — Το άρθρο 7, παράγραφος 5, περιορίζεται στην πραγματικότητα να επαναλάβει αυτό που ήδη είναι σαφές βάσει του ορισμού της αναπαύσεως του άρθρου 1. πράγματι, αφού τα διαλείμματα κατά την οδήγηση που προβλέπει το άρθρο 7, παράγραφοι 1 και 2, πρέπει να είναι 45 λεπτά και μπορούν ενδεχομένως να αντικατασταθούν από διαλείμματα τουλάχιστον 15 λεπτών το καθένα, τα οποία κατανέμονται κατά την περίοδο οδηγήσεως ή αμέσως μετά από μια τέτοια περίοδο, τα διαλείμματα αυτά δεν έχουν κανονικά τη διάρκεια που αντιστοιχεί στην ελάχιστη περίοδο αναπαύσεως.

φος 1, δεύτερο εδάφιο, του κανονισμού 3820/85, επιβάλλεται αντιθέτως να ληφθεί υπόψη η στιγμή ενάρξεως της τελευταίας περιόδου αναπαύσεως που αφορά την οικεία ημέρα.

8. Εξετάζοντας τώρα το δεύτερο ερώτημα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο, σχετικά με την ερμηνεία του όρου «ημέρα» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 3821/85, παρατηρώ ότι αυτό δεν διαφέρει ουσιαστικά από το ερώτημα που ανέκυψε στο πλαίσιο της υποθέσεως C-313/92, Van Swieten, στην οποία ανέπτυξα σήμερα τις προτάσεις, και που έχει ως αντικείμενο την ερμηνεία της φράσεως «για κάθε περίοδο 24 ωρών» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 3820/85. Πράγματι, λαμβάνοντας υπόψη τη στενή λειτουργική σχέση που υπάρχει μεταξύ των δύο κανονισμών, βάσει της οποίας οι διατάξεις του πρώτου τείνουν να εξασφαλίσουν την αποτελεσματική εκτέλεση των διατάξεων του δεύτερου κανονισμού, ο όρος «ημέρα», που χρησιμοποιείται στον κανονισμό 3821/85 προκειμένου να διασαφηνιστεί χρονικά η υποχρέωση του οδηγού να χρησιμοποιεί τα φύλλα καταγραφής, παραπέμπει κατ' ανάγκη στις ουσιαστικές υποχρεώσεις (ως προς την τήρηση των ελάχιστων διαλειμμάτων κατά την οδήγηση και των ελάχιστων περιόδων αναπαύσεως) που επιβάλλονται στον ίδιο οδηγό από τον κανονισμό 3820/85.

Κατά τη γραμματική, συστηματική και τελεολογική ερμηνεία των εν λόγω διατάξεων ως «ημέρα» πρέπει να νοείται περίοδος 24 ωρών που δεν έχει προκαθορισμένη στιγμή ενάρξεως, αλλά αρχίζει από το τέλος της περιόδου αναπαύσεως (ημερήσιας ή εβδομαδιαίας) που προηγήθηκε (κινητό ωράριο).

Συναφώς, ας μου επιτραπεί να παραπέμψω στην επιχειρηματολογία που αναπτύχθηκε στις προτάσεις μου στην υπόθεση C-313/92.

9. Η προτεινόμενη ερμηνεία είναι εξάλλου η μόνη που συνάδει προς τους σκοπούς του κανονισμού. Αποδοχή της θέσεως κατά την οποία ο όρος ημέρα ερμηνεύεται ως αναφερόμενος σε σταθερές και διαδοχικές περιόδους των 24 ωρών θα μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα για τον οδηγό — όπως αποδείχθηκε στην υπόθεση C-313/92 —, με τη συγκέντρωση των χρόνων αναπαύσεως στο πρώτο μέρος και στο τέλος δύο διαδοχικών περιόδων 24 ωρών, να οδηγεί για δέκα ή και περισσότερες ώρες χωρίς να πραγματοποιήσει καμιά στάση. Ένα τέτοιο αποτέλεσμα είναι προφανώς ασυμβίβαστο προς τους στόχους βελτιώσεως των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της οδικής ασφάλειας. Η ειδική σημασία των στόχων αυτών επιβεβαιωνόταν σταθερά από το Δικαστήριο, τόσο ως προς τον κανονισμό (ΕΟΚ) 543/69 [4], που ίσχυε πριν από τον κανονισμό 3820/85, όσο και ως προς τον νυν ισχύοντα κανονισμό [5].

10. Επομένως, υπό το φως των σκοπών αυτών, πρέπει να αναγνωστεί το σύνολο των διατάξεων που καθορίζουν τις μέγιστες περιόδους οδηγήσεως (και, γενικότερα, εργασίας) και την ελάχιστη διάρκεια των διαλειμμάτων κατά την οδήγηση και των περιόδων αναπαύσεως [6]: ως εκ τούτου,

4 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 543/69 του Συμβουλίου, της 25ης Μαρτίου 1969, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων που αφορούν τις οδικές μεταφορές, ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 47. Κωδικοποιημένη έκδοση του εν λόγω κανονισμού, μαζί με τις διαδοχικές τροποποιήσεις, δημοσιεύθηκε στην ΕΕ 1979, C 73, σ. 1.

5 — Βλ., συναφώς, τις αποφάσεις της 18ης Φεβρουαρίου 1975, 69/74, Cagnon και Taquet (Racc. 1975, σ. 171, σκέψεις 7 και 8), της 25ης Ιανουαρίου 1977, 65/76, Derycke (Racc. 1977, σ. 29, σκέψεις 15 έως 17), της 6ης Δεκεμβρίου 1979, 47/79, Nehlsen (Racc. 1979, σ. 3639, σκέψεις 5 και 6), της 11ης Ιουλίου 1984, 133/83, Scott (Συλλογή 1984, σ. 2863), της 28ης Μαρτίου 1985, συνεκδ. υποθ. 91/84 και 92/84, Hackett (Συλλογή 1985, σ. 1139, σκέψεις 15 και 16), της 13ης Δεκεμβρίου 1991, C-158/90, Nijs (Συλλογή 1991, σ. I-6035, σκέψη 11) και της 25ης Ιουνίου 1992, C-116/91, British Gas (Συλλογή 1992, σ. I-4071, σκέψεις 18 έως 20).

6 — Βλ. τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Van Gerven στην υπόθεση C-116/92, που εκκρεμεί ενώπιον του Δικαστηρίου, και αφορά την ερμηνεία του άρθρου 7, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3820/85, σχετικά με τη μέγιστη διάρκεια των περιόδων οδηγήσεως και των διαλειμμάτων κατά τις περιόδους αυτές.

οποιαδήποτε και αν είναι η στιγμή κατά την οποία διενεργείται ο έλεγχος, τα όρια αυτά πρέπει να τηρούνται καθ' όλη την περίοδο των 24 ωρών.

11. Κατά συνέπεια, η υποχρέωση που επιβάλλεται στους οδηγούς από το άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 3821/85 — δηλαδή να χρησιμοποιούν «τα φύλλα καταγραφής κάθε ημέρας οδήγησης, αρχίζοντας από τη στιγμή που παραλαμβάνουν το όχημα» — θα αναγνωστεί προφανώς με βάση την έννοια της ημέρας, όπως έχει εν προκειμένω διευκρινιστεί, και λαμβάνοντας υπόψη τον χαρακτήρα της εν λόγω υποχρεώσεως ως μέσου για να διασφαλιστεί η τήρηση των διατάξεων του κανονισμού 3820/85. Ως εκ τούτου, χωριστό φύλλο καταγραφής πρέπει να χρησιμοποιείται για κάθε περίοδο των 24 ωρών που ακολουθεί το τέλος μιας περιόδου ημερησίας ή εβδομαδιαίας αναπαύσεως και η οποία, επομένως, αρχίζει από τη στιγμή που ο οδηγός, κατά τη διάρκεια της ημέρας, αναλαμβάνει την ευθύνη του οχήματος.

12. Συνεπώς, προτείνω στο Δικαστήριο, στα ερωτήματα που υπέβαλε το παραπέμπον δικαστήριο, να απαντήσει ως εξής:

«1) Η φράση "περίοδος εργασίας" που περιλαμβάνεται στο άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι αναφέρεται σε κάθε περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός δεν μπορεί να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του, περιλαμβανομένων και των διαλειμμάτων κατά την οδήγηση κατά την έννοια του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου.

2) Ως "τέλος της ημερησίας περιόδου εργασίας", κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, πρέπει να νοείται η στιγμή κατά την οποία ο οδηγός αρχίζει την ημερήσια ή εβδομαδιαία ανάπαυση ή, στην περίπτωση που η ημερήσια ανάπαυση λαμβάνεται σε χωριστές περιόδους, η στιγμή κατά την οποία έχει αρχίσει το τελευταίο μέρος της αναπαύσεως που αφορά την οικεία ημέρα.

3) Ο όρος "ημέρα" που περιλαμβάνεται στο άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου πρέπει να ερμηνευθεί ως η περίοδος των 24 ωρών, που αρχίζει από το τέλος της προηγούμενης περιόδου ημερήσιας ή εβδομαδιαίας αναπαύσεως.»