CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL GIUSEPPE TESAURO

apresentadas em 20 de Janeiro de 1994 *

Senhor Presidente,
Senhores Juízes,

1. No âmbito de um processo penal pendente no Politierechtbank te Hasselt (Bélgica), este tribunal solicita ao Tribunal de Justiça, a título prejudicial, que esclareça como devem ser interpretadas as noções de «tempo de trabalho», «dia», «diário» e «fim do período de trabalho» contidas nos Regulamentos (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários [1], e (CEE) n.° 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários [2].

Mais concretamente, o tribunal de reenvio pergunta se, na ausência de uma definição expressa destas noções nos referidos regulamentos,

a) a expressão «tempo de trabalho» pode ser interpretada com referência, *a contrario,* à noção de repouso, isto é, como o período em que o condutor deve responder perante a empresa de transporte pela utilização do seu tempo (a noção de «fim do período de trabalho» — sobre a qual versa a terceira questão submetida pelo tribunal — reportando-se assim, logicamente, ao momento em que o condutor volta a ser livre de dispor do seu tempo);

b) o termo «dia» deve ser entendido como um período de 24 horas compreendido entre as 00 horas e as 24 horas ou se, pelo contrário, começa a partir do momento em que um condutor toma, pela primeira vez, o volante de um veículo sujeito à aplicação do regulamento.

2. Se bem que na decisão de reenvio não seja detectável qualquer referência a normas específicas dos regulamentos em questão, os factos que deram origem ao litígio no processo principal permitem, todavia, circunscrever o alcance da questão de interpretação. Uma vez que, assim, Marc Michielsen e a sua entidade patronal (esta última enquanto parte civilmente responsável) foram citados para comparecer em tribunal pelo facto de o primeiro não ter respeitado os períodos de repouso e de condução prescritos e de ter utilizado, no dia do controlo, mais do que uma folha de registo no tacógrafo do veículo, é essencial-

* Língua original: italiano.

1 — JO L 370, p. 1; EE 07 F4 p. 21.

2 — JO L 370, p. 8; EE 07 F4 p. 28.

mente o artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3821/85 que é relevante.

Tal artigo faz parte do capítulo que contém as disposições de utilização do tacógrafo, aparelho cuja instalação deve permitir controlar o respeito das normas relativas aos períodos de repouso e de condução para os condutores, estabelecidas pelo Regulamento n.° 3820/85. Em especial, a norma em questão prevê para os condutores a obrigação de utilizarem uma folha de registo para cada dia de condução, a partir do momento em que tomam o veículo a seu cargo e, salvo se a retirada for autorizada de outra forma, de não retirarem a folha antes do fim do período de trabalho diário.

3. Quanto à primeira questão (e à terceira, com ela estreitamente relacionada), dado que, deste modo, a controvérsia no processo principal versa essencialmente sobre o problema de saber se o condutor é autorizado a utilizar uma segunda folha de registo no mesmo dia — o que só poderá acontecer no caso de o seu período de trabalho diário poder ser considerado terminado —, é sobre as noções de «tempo de trabalho» e «fim do período de trabalho» que é necessário concentrar a atenção.A este propósito, a Comissão e o Governo belga salientam que o escopo dos Regulamentos n.^{os} 3820/85 e 3821/85 não é estabelecer normas comuns em matéria social no sector dos transportes rodoviários, mas apenas harmonizar determinados aspectos das legislações nacionais, para melhorar a protecção social dos condutores e a segurança rodoviária; sustentam, portanto, que os Estados-membros continuam a ser competentes para interpretar as noções que, como no caso em apreço, não são definidas nos regulamentos. Ora, embora, de modo geral, se possa partilhar tal opinião, creio, todavia, que a regulamentação comunitária — como salienta o Governo britânico — fornece os elementos úteis para se chegar a uma noção de «período de trabalho diário» susceptível de aplicação uniforme no território da Comunidade.

4. Deve destacar-se, a este respeito, a definição de repouso contida no artigo 1.°, n.° 5, do Regulamento n.° 3820/85, aplicável também no âmbito do Regulamento n.° 3821/85 por força da remissão geral contida no artigo 2.° deste último para as definições contidas no primeiro. Por repouso deve, assim, entender-se «qualquer período ininterrupto de, pelo menos, uma hora, durante a qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo». Parece, portanto, correcto afirmar *a contrario* — tal como, aliás, é sugerido pelo tribunal *a quo*— que deve considerar-se período de trabalho aquele em que o condutor tem a obrigação de prestar contas à empresa da sua ocupação do tempo.

Se é verdade que esta definição poderá suscitar dúvidas acerca da possibilidade de incorporar no tempo de trabalho alguns momentos da actividade do condutor diversos da condução, outras disposições do regulamento em questão permitem resolver as eventuais incertezas que possam surgir.

5. Refiro-me, em primeiro lugar, aos artigos 7.°, n.° 5, e 8.°, n.° 7, do Regulamento n.° 3820/85, os quais excluem que a interrupção da condução [3] e o tempo passado na cama a bordo do veículo em marcha possam ser considerados parte do repouso diário. Tais tempos, portanto, fazem parte do período de trabalho. Deve esclarecer-se todavia que, na hipótese de o repouso diário, segundo o artigo 8.°, n.° 2, ser gozado em dois ou três períodos separados no decurso das 24 horas, uma interrupção da condução de, pelo menos, uma hora pode ser considerada repouso na acepção do artigo 1.°, n.° 5. Elementos úteis para a interpretação solicitada pelo tribunal encontram-se também no artigo 15.°, n.° 3, do Regulamento n.° 3821/85, que prevê a obrigação de os condutores registarem em separado no tacógrafo: a) o tempo de condução; b) outros tempos de trabalho; c) o tempo de disponibilidade, isto é, os períodos durante os quais é exigido aos condutores a permanência no posto de trabalho para responder a eventuais apelos para iniciar ou retomar a condução ou executar outros trabalhos, assim como os períodos passados ao lado do condutor ou na cama de bordo durante a marcha do veículo e d) as interrupções da condução e os períodos de repouso diário. Ora, tendo em conta que, nos termos do n.° 4 do mesmo artigo, os Estados-membros podem permitir, para os veículos matriculados no seu território, que todos os períodos referidos nas alíneas b) e c) sejam registados conjuntamente e considerando ainda que alguns dos tempos compreendidos sob a denominação «disponibilidade» não podem ser considerados «repouso», segundo o artigo 8.°, n.° 7, do Regulamento n.° 3820/85, resulta evidente da estrutura da disposição que todas as actividades indicadas nas alíneas a), b) e c) fazem parte do período do trabalho. Além disso, o facto de estar previsto o registo conjunto das interrupções da condução e dos períodos de repouso diário não está em contradição com o que se acabou de afirmar: será de facto a duração da pausa (inferior ou não a uma hora) e a organização global do dia do condutor (repouso gozado num único período ou em vários períodos) que permitirão determinar se certo período faz parte do tempo de trabalho (enquanto simples interrupção da condução) ou do repouso diário.

6. Pode também chegar-se a tal resultado aplicando às diversas categorias de actividades individualizadas no artigo 15.°, n.° 3, a definição geral de tempo de trabalho deduzida da noção de repouso: de facto, em todos os casos enumerados, o condutor não pode dispor livremente do seu tempo. Resulta, deste modo, confirmada a justeza da definição proposta.

7. A noção de «fim do período de trabalho diário», como consequência lógica de quanto se disse, deve, portanto, ser interpretada no sentido de que se refere ao momento em que o condutor volta a dispor livremente do seu tempo, o que coincide com o início de um repouso diário ou semanal. No caso de o repouso ser gozado em dois ou três períodos separados, conforme o disposto no artigo 8.°, n.° 1, segundo parágrafo, do Regulamento n.° 3820/85, importa, pelo contrário, ter em consideração o momento em que tem início a parte final do repouso relativo ao dia em questão.

3 — O artigo 7.°, n.° 5, com efeito, limita-se a repetir aquilo que já é claro com base na definição de repouso contida no artigo 1.°; uma vez que, de facto, as interrupções da condução prescritas pelo artigo 7.°, n.°s 1 e 2, devem ser de 45 minutos e podem eventualmente ser substituídas por interrupções de pelo menos quinze minutos cada uma, intercaladas no período de condução ou imediatamente após tal período, não têm normalmente uma duração correspondente à duração mínima do repouso.

8. A segunda questão apresentada pelo tribunal de reenvio, relativa à interpretação do termo «dia», utilizado no artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3821/85, não difere substancialmente da suscitada no quadro do processo C-313/92, Van Swieten, no qual apresento conclusões hoje mesmo, que tem por objecto a interpretação da expressão «em cada período de 24 horas», contida no artigo 8.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3820/85. Tendo em consideração, de facto, a estreita relação funcional existente entre os dois regulamentos, por força da qual as disposições do primeiro tendem a garantir uma eficaz execução das do segundo, o termo «dia», usado no Regulamento n.° 3821/85 para precisar no tempo a obrigação de o condutor utilizar as folhas de registo, remete necessariamente para as obrigações substanciais (relativas ao respeito das interrupções mínimas da condução e dos períodos mínimos de repouso) impostas ao condutor pelo Regulamento n.° 3820/85.

Ora, uma interpretação literal, sistemática e teleológica das disposições em questão permite concluir que por «dia» se deve entender um período de 24 horas que não tem um momento de início preestabelecido, mas começa no fim do período de repouso (diário ou semanal) precedente (início flexível).

Permito-me, a este respeito, remeter para os argumentos desenvolvidos nas conclusões relativas ao processo C-313/92.

9. A solução interpretativa proposta é, por outro lado, a única conforme aos objectivos do regulamento. O acolhimento da tese que interpreta o termo «dia» como referido a períodos fixos e sucessivos de 24 horas poderia permitir a um condutor — como se demonstrou no processo C-313/92 —, mediante a concentração dos tempos de repouso na primeira parte e no fim de dois períodos seguidos de 24 horas, conduzir também durante dez horas ou mais, sem fazer qualquer pausa. Tal resultado afigura-se evidentemente incompatível com os objectivos de melhorar as condições de trabalho dos condutores e a segurança rodoviária. A importância particular de tais objectivos foi constantemente reiterada pelo Tribunal de Justiça, na vigência do Regulamento (CEE) n.° 543/69 [4], que precedeu o Regulamento n.° 3820/85, e com referência ao regulamento actualmente em vigor [5].

10. É portanto à luz de tais objectivos que deve ser lido o conjunto das disposições que fixam os períodos máximos de condução (e, mais em geral, de trabalho) e a duração mínima das interrupções da condução e dos períodos de repouso [6]: isto é, qualquer que

4 — Do Conselho, de 25 de Março de 1969, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no sector dos transportes rodoviários (JO L 77, p. 49). Uma versão codificada do referido regulamento, à luz das alterações posteriores, foi publicada no JO 1979, C 73, p. 1.

5 — V., a este propósito, os acórdãos de 18 de Fevereiro de 1975, Cagnon e Taquet (69/74, Recueil, p. 171, n.os 7 e 8); de 25 de Janeiro de 1977, Derycke (65/76, Recueil, p. 29, n. os 15 a 17); de 6 de Dezembro de 1979, Nehlsen (47/79, Recueil, p. 3639, n.os 5 e 6); de 11 de Julho de 1984, Scott (133/83, Recueil, p. 2863, n.° 16); de 28 de Março de 1985, Hackett (91/84 e 92/84, Recueil, p. 1139, n.os 15 e 16); de 13 de Dezembro de 1991, Nijs (C-158/90, Colect., p. I-6035, n.° 11); e de 25 de Junho de 1992, British Gas (C-116/91, Colect., p. I-4071, n.os 18 a 20).

6 — V. as conclusões do advogado-geral W. Van Gerven, no processo C-116/92, actualmente pendente no Tribunal de Justiça, em que está em discussão a interpretação do artigo 7.°, n.os 1 e 2, do Regulamento n.° 3820/85, relativo à duração máxima dos períodos de condução e às interrupções dos mesmos.

seja o momento em que um controlo é efectuado, tais limites devem ser respeitados em cada período de 24 horas.

11. Dito isto, a obrigação imposta aos condutores pelo artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3821/85 — de utilizarem «folhas de registo sempre que conduzem, a partir do momento em que tomem o veículo a seu cargo» — deve ler-se evidentemente à luz da noção de «dia», tal como foi precisada, e tendo em conta o carácter instrumental da obrigação em questão, com vista a garantir o respeito das disposições previstas pelo Regulamento n.° 3820/85. Por conseguinte, uma folha distinta de registo deverá ser utilizada para cada período de 24 horas subsequente ao fim de um período de repouso diário ou semanal, e que decorre assim desde o momento em que, ao longo do dia de trabalho, o condutor assume a responsabilidade de um veículo.

12. Sugiro portanto ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo às questões apresentadas pelo tribunal de reenvio:

«1) A expressão 'período de trabalho' que figura no artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 do Conselho deve interpretar-se no sentido de que se refere a cada período durante o qual o condutor não pode dispor livremente do seu tempo, incluindo as interrupções da condução observadas em conformidade com o disposto no artigo 7.° do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho.

2) Por 'fim do período de trabalho diário', na acepção do artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 do Conselho, deve entender-se o momento em que o condutor começa o repouso diário ou semanal ou, no caso de o repouso diário ser gozado em períodos separados, o momento em que iniciou a parte final do repouso relativo ao dia considerado.

3) O termo 'dia' que figura no artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 do Conselho deve interpretar-se como um período de 24 horas que tem início no termo do período anterior de repouso diário ou semanal.»