SENTENZA DELLA CORTE
DEL 18 FEBBRAIO 1975 [1]

Jean-Pierre Cagnon et Jean-Paul Taquet (domanda di pronunzia pregiudiziale proposta dal Tribunal de police de Mons)

Causa 69-74

Massime

Trasporti — Norme sociali — Armonizzazione — Riposo giornaliero — Obbligo di osservarlo — Beneficiari
(Regolamento del Consiglio n. 543/69, art. 11, n. 2, 1° comma)

La locuzione «aver beneficiato di un riposo» di cui all'art. 11, n. 2, comma 1°, del regolamento (CEE) 25 marzo 1969, n. 543, va quindi interpretata nel senso che essa impone l'osservanza delle disposizioni relative al riposo giornaliero, tanto agli stessi membri degli equipaggi, che sono tenuti a sospendere effettivamente, durante il periodo minimo prescritto, l'esercizio delle attività indicate all'art. 14, n. 2, lettere c) e d) dello stesso regolamento, quanto al datore di lavoro, titolare di un servizio di trasporti su strada, che deve fare il necessario onde consentire ai membri degli equipaggi di fruire del riposo giornaliero prescritto.

Nel procedimento 69-74,

avente ad oggetto la domanda di pronunzia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, dal Tribunal de police di Mons nella causa penale dinanzi ad esso pendente a carico di

1. JEAN-PIERRE CAGNON, autista, residente in Amiens,

2. JEAN-PAUL TAQUET, trasportatore, residente in Amiens,

domanda vertente sull'interpretazione dell'art. 11, n. 2, comma 1°, del regolamento del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543, relativo all'armonizzazione di

1 — Lingua processuale: francese.

alcune disposizioni in materia previdenziale nel settore dei trasporti su strada (GU 1969, n. L 77, pag. 49),

LA CORTE,

composta dai signori: R. Lecourt, presidente; J. Mertens de Wilmars e A. J. Mackenzie Stuart, presidenti di sezione, A. M. Donner, R. Monaco (relatore), P. Pescatore, H. Kutscher, M. Sørensen e A. O'Keeffe, giudici;

avvocato generale: G. Reischl,
cancelliere: A. Van Houtte,

ha pronunziato la seguente

SENTENZA

In fatto

L'ordinanza di rinvio e le osservazioni presentate a norma dell'art. 20 dello statuto della Corte CEE si possono riassumere come segue:

I — Gli antefatti ed il procedimento

1. L'art. 11, n. 2, 1° comma, del regolamento del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543 (GU 1969, n. L 77, pag. 53), relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia previdenziale nel settore dei trasporti su strada così recita:

«Ogni membro dell'equipaggio addetto al trasporto di 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, lettere c) e d),

— d'un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive, senza possibilità di riduzione durante la settimana, o . . .».

L'art. 14, n. 2, dello stesso regolamento, indica alla lettera c) «i periodi di guida».

2. Trattasi di un procedimento pendente davanti al Tribunal de police di Mons e promosso dal giudice istruttore del lavoro (presso il Tribunale di lavoro di Mons) a carico di Cagnon Jean-Pierre, autista di pullman, imputato, e Taquet Jean-Paul, datore di lavoro dell'imputato, in quanto responsabile civile ed in solido. In questo procedimento, il Cagnon è imputato, fra l'altro, di aver trasgredito l'art. 11, n. 2, comma 1°, del regolamento del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543, di cui sopra, e l'art. 2 del regio decreto belga 23 marzo 1970, relativo all'attuazione di detto regolamento, per non avere, in occasione di un viaggio in Germania, nella sua qualità di membro di un equipaggio addetto al trasporto di

viaggiatori, fruito, durante le 24 ore precedenti lo svolgimento d'una delle attività indicate all'art. 14, n. 2, lett. c), del regolamento n. 543/69, d'un riposo giornaliero di almeno 10 ore consecutive.

Nel corso del procedimento l'imputato non contestava i fatti addebitatigli, bensì eccepiva che dalla disposizione comunitaria in oggetto non scaturiva alcun obbligo nei suoi confronti, nel senso che l'inosservanza dell'obbligo del riposo giornaliero implica soltanto la responsabilità dei datori di lavoro e non dei membri degli equipaggi dei veicoli su strada.

3. Il Tribunal de police di Mons innanzitutto affermava che, non essendo stata contestata l'eccezione sollevata dal datore di lavoro, secondo cui al Cagnon era stato ordinato di trascorrere la notte a Dortmund, luogo di destinazione del pullmann da lui pilotato, al sig. Taquet non può venire attribuita alcuna responsabilità. In secondo luogo, rilevava che la difesa dell'imputato si basa sull'interpretazione dell'art. 11, n. 2, comma 1, del regolamento n. 543/69, giacché si deve stabilire se «il conducente abbia semplicemente la facoltà di riposarsi durante il periodo prescritto, oppure se egli abbia un vero e proprio obbligo di osservare un periodo d'effettivo riposo».

Dando seguito ad un suggerimento della pubblica accusa, tendente a chiedere a questa Corte di giustizia di pronunciarsi sul problema interpretativo in esame, il Tribunal de police di Mons, ha deciso, con sentenza 6 settembre 1974, di sospendere il procedimento e di sottoporre a questa Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, la seguente questione:

«in che senso vada intesa l'espressione „aver beneficiato di un riposo" di cui all' art. 11, n. 2, comma 1, del regolamento n. 543/69».

4. Copia conforme della sentenza di rinvio è pervenuta nella cancelleria della Corte di giustizia il 18 settembre 1974.

La Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal suo consigliere giuridico, sig. Marc Schier, in qualità di agente, ha presentato osservazioni scritte a norma dell'art. 20 del protocollo sullo statuto della Corte di giustizia CEE.

Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria.

II — Osservazioni presentate in forza dell'art. 20 dello statuto della Corte di giustizia

Osservazioni presentate dalla Commissione delle CC.EE.

La Commissione, in sostanza, espone quanto segue:

— Il regolamento n. 543/69, in quanto obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente efficace in ogni Stato membro della Comunità, si applica erga omnes, vuoi alle imprese di trasporto nella qualità di datori di lavoro, vuoi ai membri degli equipaggi dei veicoli su strada, contemplati da questa disposizione.

— Il testo della disposizione controversa dispone in maniera chiara ed imperativa che ogni membro d'un equipaggio addetto al trasporto di viaggiatori ha «l'obbligo» di essersi «effettivamente» riposato per la durata del tempo minimo prescritto, secondo il regime di riposo giornaliero di cui fruisce per la settimana in corso.

— L'obbligo del riposo giornaliero viene prescritto dalla disposizione di cui sopra in antitesi con l'esercizio di altre attività indicate all'art. 4, n. 2, lett. c) e d) dello stesso regolamento. Il riposo giornaliero imposto ai membri degli equipaggi non è limitato alla nozione del riposo nel senso strettamente materiale del termine, ma può comprendere anche lo svolgimento di ogni altra attività distensiva, esclusa esplicitamente la guida del veicolo ed

ogni altra forma di presenza sul lavoro propriamente detta.

— Qualora le prescrizioni del regolamento n. 543/69, in particolare quelle relative alla durata minima dei tempi di riposo giornalieri e settimanali, dovessero costituire una semplice facoltà per i membri degli equipaggi e non dovessero comportare per questi ultimi l'obbligo di un effettivo riposo, non sarebbe realizzato alcuno dei tre obiettivi di tale regolamento. In effetti:

  — non ne risulterebbe alcuna armonizzazione delle condizioni di concorrenza nel settore dei trasporti (cfr. secondo punto del preambolo del regolamento);

  — il progresso sociale sarebbe escluso (cfr. terzo considerando del regolamento);

  — l'obiettivo della sicurezza stradale sarebbe del tutto mancato (cfr. terzo, ottavo e nono considerando del regolamento).

Stando così le cose, la Commissione propone quindi che la questione di cui è causa venga risolta nel seguente modo:

«L'art. 11, n. 2 del regolamento (CEE) del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543, va interpretato nel senso che la sua osservanza si impone tanto ai componenti gli equipaggi dei veicoli su strada addetti al trasporto di viaggiatori, nei confronti dei quali esso comporta l'obbligo di assoggettarsi effettivamente al regime di riposo giornaliero, che consiste nel sospendere durante il periodo di tempo minimo prescritto ogni esercizio delle attività indicate all'art. 14, n. 2, lett. c) e d), quanto ai datori di lavoro nei confronti dei quali esso comporta l'obbligo di adottare le disposizioni necessarie al fine di consentire ai membri degli equipaggi di fruire del regime di riposo giornaliero prescritto».

III — Fase orale

I sig. Cagnon Jean-Pierre e Taquet Jean-Paul, con l'avv. Detaeye, e la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dal suo consigliere giuridico, sig. Marc Schier, in qualità di agente, hanno svolto le loro difese orali all' udienza del 23 gennaio 1975.

In tale circostanza i sigg. Cagnon Jean-Pierre e Taquet Jean-Paul, si dichiaravano d'accordo quanto all'esposizione dei fatti ed all'interpretazione proposta dalla Commissione, e hanno concluso di rimettersi al prudente apprezzamento della Corte.

L'avvocato generale ha presentato le sue conclusioni all'udienza del 30 gennaio 1975.

In diritto

1 Con sentenza 6 settembre 1974, pervenuta in cancelleria il 18 dello stesso mese, il Tribunal de police di Mons ha sottoposto a questa Corte in forza dell'art. 177 del trattato CEE, una questione avente ad oggetto l'interpretazione dell'art. 11, n. 2, comma 1° del regolamento del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543 (GU 1969, n. L 77), relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia previdenziale nel settore dei trasporti su strada.

2 La questione è stata sollevata nell'ambito di un procedimento penale nel corso del quale un autista di pullman, membro di un equipaggio addetto al trasporto viaggiatori, è stato imputato di aver violato le norme sul riposo giornaliero, di cui all'art. 11, n. 2, comma 1° già menzionato.

3 L'imputato ha contestato la fondatezza di tale procedimento, sostenendo che in caso di inosservanza dell'obbligo di riposo giornaliero, la responsabilità incombe soltanto ai datori di lavoro e non ai membri degli equipaggi dei veicoli.

4 A tali fini si chiede alla Corte in quale senso vada intesa la locuzione «aver beneficiato di un riposo».

5 A termini dell'art. 11, n. 2, comma 1 del regolamento n. 543/69 «ogni membro dell'equipaggio addetto al trasporto di 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 . . .».

6 L'art. 14, n. 2 fa riferimento alle lett. c) e d) a «periodi di guida» e ad «altri tempi di presenza al lavoro».

7 Risulta dal terzo e dal decimo considerando che il regolamento n. 543/69, tra l'altro, ha lo scopo di «migliorare la sicurezza stradale», motivo per cui si è ritenuto necessario «fissare la durata minima e le altre condizioni alle quali è soggetto il riposo giornaliero e settimanale dei membri dell'equipaggio».

8 Un tale obiettivo non potrebbe venir perseguito, qualora le disposizioni adottate in materia di riposo giornaliero e settimanale implicassero soltanto la responsabilità del datore di lavoro, titolare di una ditta di trasporti su strada, mentre la loro inosservanza fosse priva di conseguenze per i membri degli equipaggi.

9 Onde garantire la scrupolosa osservanza dell'obbligo di riposo, il suddettto regolamento dispone all'art. 14, l'istituzione di un libretto individuale di controllo, obbligatorio per i membri degli equipaggi.

10 La locuzione «aver beneficiato di un riposo», di cui all'art. 11, n. 2, comma 1° del regolamento (CEE) 25 marzo 1969, n. 543, va quindi interpretata nel senso che essa impone l'osservanza delle disposizioni relative al riposo giornaliero, tanto agli stessi membri degli equipaggi, che sono tenuti a sospendere effettivamente, durante il periodo minimo prescritto, l'esercizio delle attività indicate all'art. 14, n. 2, lett. c) e d) dello stesso regolamento, quanto al datore di lavoro, titolare di un servizio di trasporti su strada, che deve fare il necessario onde consentire ai membri degli equipaggi di fruire del riposo giornaliero prescritto.

Sulle spese

11/12 Le spese sostenute dalla Commissione delle CC.EE., che ha sottoposto osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato nel corso della causa pendente dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi di pronunziarsi sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunziandosi sulla questione sottopostale dal Tribunal de police di Mons, con sentenza 6 settembre 1974, afferma per diritto:

La locuzione «aver beneficiato di un riposo» di cui all'art. 11, n. 2, comma 1° del regolamento (CEE) 25 marzo 1969, n. 543, va interpretata nel senso che essa impone l'osservanza delle disposizioni relative al riposo giornaliero, tanto agli stessi membri degli equipaggi, che sono tenuti a sospendere effettivamente, durante il periodo minimo prescritto, l'esercizio delle attività indicate all'art. 14, n. 2, lett. c) e d) dello stesso regolamento, quanto al datore di lavoro, titolare di un servizio di tra-

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.