SENTENZA DELLA CORTE (Sesta Sezione)
9 giugno 1994 *

Nel procedimento C-394/92,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del Trattato CEE, dal Politierechtbank di Hasselt (Belgio) nel procedimento penale dinanzi ad esso pendente contro

Marc Michielsen,

Geybels Transport Service NV (GTS),

domanda vertente sull'interpretazione degli artt. 6 e 8, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, nonché dell'art. 15, nn. 2-4, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3821, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, rispettivamente pagg. 1 e 8),

LA CORTE (Sesta Sezione),

composta dai signori G.F. Mancini, presidente di sezione, M. Diez de Velasco (relatore), C.N. Kakouris, F.A. Schockweiler e P.J.G. Kapteyn, giudici,

* Lingua processuale: l'olandese.

avvocato generale: G. Tesauro
cancelliere: H.A. Rühl, amministratore principale

viste le osservazioni scritte presentate:

— per il governo belga, dal signor J. Devadder, direttore amministrativo presso il ministero degli Affari esteri, in qualità di agente;

— per il governo del Regno Unito, dalla signora S. Lucinda Hudson, del Treasury Solicitor's Department, in qualità di agente;

— per la Commissione delle Comunità europee, dai signori Thomas van Rijn e Vittorio di Bucci, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti;

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali del governo del Regno Unito, rappresentato dal signor D. Bethlehem, barrister, e della Commissione all'udienza del 2 dicembre 1993,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 20 gennaio 1994,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con ordinanza 9 novembre 1992, pervenuta in cancelleria il 13 novembre seguente, il Politierechtbank di Hasselt ha sottoposto a questa Corte, ai sensi dell'art. 177 del

Trattato CEE, tre questioni pregiudiziali sull'interpretazione degli artt. 6 e 8, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, nonché dell'art. 15, nn. 2-4, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3821, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, rispettivamente pagg. 1 e 8).

2 Dette questioni sono state sollevate nell'ambito di un procedimento penale promosso contro Marc Michielsen (in prosieguo: l'«imputato») e l'impresa Geybels Transport Service (in prosieguo: l'«impresa Geybels») in qualità di parte civilmente responsabile.

3 Il 12 agosto 1991 l'imputato, alla guida di una motrice al servizio dell'impresa Geybels, è stato sottoposto ad Anversa a un controllo a norma dei citati regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85. È stato accertato in quella sede che egli aveva commesso diverse infrazioni contro tali regolamenti.

4 Come risulta dagli atti di causa, infatti, per due diversi giorni questi non aveva rispettato i tempi di riposo e di guida e, inoltre, il giorno del controllo aveva utilizzato nel tachigrafo del suo veicolo due fogli di registrazione. La sola questione dubbia ancora in sospeso dinanzi al giudice di rinvio e per la quale si rende necessaria un'interpretazione di norme comunitarie è quella relativa all'uso abusivo da parte dell'imputato dei fogli di controllo.

5 Dinanzi al Politierechtbank di Hasselt, l'imputato ha sostenuto che l'utilizzazione di un secondo foglio di registrazione era del tutto regolare in quanto, dopo aver terminato il suo periodo di lavoro giornaliero e lasciato l'impresa, aveva iniziato una nuova missione.

6 Ritenendo che l'interpretazione di talune nozioni contenute nei regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85 non apparisse chiara, il giudice di rinvio ha deciso di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Tempo di lavoro:

Se il tempo di lavoro sia il periodo durante il quale il conducente di un veicolo soggetto all'applicazione dei regolamenti (CEE) nn. 3820/85 e 3821/85 non può disporre liberamente del suo tempo.

Se il tempo di lavoro comprenda i periodi di guida, le loro interruzioni e il tempo impiegato per altre attività.

Se questa definizione sia sufficientemente corretta, oppure debba essere sostituita o precisata.

2) Giorno:

Se il giorno sia un periodo di 24 ore e quale sia il momento iniziale dello stesso ai fini dell'interpretazione dei regolamenti (CEE) nn. 3820/85 e 3821/85: le ore 00.00 del giorno civile o il momento della prima presa in consegna da parte del conducente di un veicolo soggetto a detti regolamenti.

Se sia possibile inoltre un altro momento di inizio.

3) Fine del tempo di lavoro:

Se la fine del tempo di lavoro sia il momento in cui il conducente non è più responsabile nei confronti dell'impresa di trasporto dell'uso del suo tempo e in cui torna a disporne liberamente.

Se sia possibile un'altra definizione».

Sulla prima e la terza questione

7 Con la prima e la terza questione il giudice di rinvio chiede alla Corte quale sia il significato delle nozioni di «tempo di lavoro» e «fine del periodo di lavoro», ai sensi dei regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85, senza tuttavia far riferimento ad una disposizione specifica di detti regolamenti.

8 In ordine alla prima questione, occorre sottolineare che l'espressione «tempi di lavoro» si riscontra in diverse disposizioni del regolamento n. 3821/85, ed in particolare nell'art. 15, n. 3, e ai punti I, lett. a), II, n. 4), e IV, lett. b), dell'allegato I. Tuttavia, non si rinviene una definizione di detta nozione né in questo regolamento né nel regolamento n. 3820/85.

9 Il governo belga e la Commissione propongono di non adottare una definizione tratta dai regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85 in quanto, secondo la loro interpretazione, essi sono volti soltanto all'armonizzazione parziale delle disposizioni sociali nel settore dei trasporti stradali.

10 Il governo del Regno Unito, da parte sua, ritiene che i due regolamenti istituiscano un sistema completo. Le definizioni richieste possono quindi essere dedotte dalle disposizioni di questi regolamenti e soprattutto dalla nozione di «riposo», come risulta dall'art. 1, n. 5), del regolamento n. 3820/85. Il Regno Unito ritiene infatti che il «tempo di lavoro» dovrebbe, ai sensi dell'art. 15, n. 2, del regolamento n. 3821/85, essere inteso come «periodo di lavoro giornaliero», nozione che ricomprenderebbe tutti i periodi nel corso dei quali il conducente non può disporre liberamente del proprio tempo. La «fine del periodo di lavoro» sarebbe pertanto segnata dall'inizio di un periodo di riposo giornaliero o settimanale sufficiente.

11 Per fornire una risposta utile alla prima questione sollevata dal giudice di rinvio, occorre preliminarmente rilevare che le nozioni di «tempi di lavoro» e di «periodo di lavoro giornaliero» non possono, nell'ambito dei regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85, essere considerate sinonimi. La differenza tra dette nozioni discende infatti dai nn. 2 e 3 dell'art. 15 del regolamento n. 3821/85.

12 Da un lato, il n. 2, primo comma, di detto articolo del regolamento dispone che «il foglio di registrazione è ritirato solo alla fine del periodo di lavoro giornaliero, a meno che il suo ritiro sia autorizzato diversamente».

13 Dall'altro, il n. 3, secondo trattino, dello stesso articolo stabilisce che il tachigrafo deve «registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo: a) (...) il tempo di guida; b) (...) tutti gli altri tempi di lavoro; c) (...) il tempo di disponibilità, e d) (...) le interruzioni di guida e i periodi di riposo giornaliero».

14 Si evince dalle norme citate che la nozione di «periodo di lavoro giornaliero» di cui al n. 2 dell'art. 15 è più ampia di quella di «tempi di lavoro» del n. 3 dello stesso articolo. La prima riguarda infatti tutta la giornata lavorativa in quanto arco di tempo continuato, mentre la seconda copre soltanto i momenti di effettiva attività del conducente che possono influenzarne la guida, ivi compreso il tempo di guida.

Infatti, il «tempo di disponibilità» e «le interruzioni di guida e i periodi di riposo giornaliero», di cui all'art. 15, n. 3, del regolamento n. 3821/85, non rientrano nella nozione di «tempi di lavoro», in quanto il fatto che essi siano preceduti dall'espressione «tutti gli altri tempi di lavoro» esclude che possano essere considerati come facenti parte dei tempi di lavoro.

15 Per contro, non si può escludere a priori che il «tempo di disponibilità» e le «interruzioni di guida e i periodi di riposo giornaliero» rientrino nel «periodo di lavoro giornaliero» in quanto, a norma del n. 2 dello stesso art. 15, essi devono comparire nel foglio di registrazione, che non può essere ritirato durante il periodo di lavoro giornaliero.

16 Atteso che le nozioni di «tempi di lavoro» e di «periodo di lavoro giornaliero» nell'ambito dei regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85 non hanno lo stesso significato, occorre accertare a quale delle due nozioni faccia riferimento il giudice di rinvio. Orbene, come indicato al punto 4 della presente sentenza, la sola questione rimasta aperta nella causa principale è quella della legittimità dell'impiego da parte dell'imputato di due fogli di registrazione nel corso dello stesso giorno. Dato che, conformemente all'art. 15, n. 2, del regolamento n. 3821/85, il foglio di registrazione non può essere ritirato prima della fine del periodo di lavoro giornaliero, occorre interpretare quest'ultima nozione, contenuta in tale norma, per consentire al giudice nazionale di valutare la legittimità del comportamento dell'imputato.

17 La prima questione dev'essere pertanto intesa come riferita alla nozione di «periodo di lavoro giornaliero», nonché alla sua portata e ai suoi limiti, e va quindi esaminata insieme alla terza questione, che verte sullo stesso aspetto.

18 Occorre tuttavia, tra i diversi periodi indicati all'art. 15, n. 3, del regolamento n. 3821/85, determinare in concreto quali rientrino nella nozione di «periodo di lavoro giornaliero».

19 Le prime due categorie di tempo (il «tempo di guida» e «tutti gli altri tempi di lavoro») costituiscono per definizione periodi di lavoro.

20 Quanto alla terza categoria (il «tempo di disponibilità»), dal momento che, a norma del citato art. 15, n. 4, essa può essere registrata insieme alla seconda («tutti gli altri tempi di lavoro») a scelta degli Stati membri, diviene impossibile all'atto del controllo calcolarla indipendentemente dal tempo di lavoro effettivo.

21 Quanto ai «periodi di riposo», va osservato che il regolamento n. 3820/85 stabilisce, all'art. 6, n. 1, la durata massima del periodo di guida giornaliera. Parallelamente, la durata minima del periodo di riposo giornaliero è prevista dall'art. 8, n. 1. Il secondo comma di detta norma precisa che, nel caso in cui il riposo sia preso in due o tre periodi separati nell'arco delle 24 ore, esso deve comprendere un periodo di almeno 8 ore consecutive, e la durata minima del riposo è estesa allora a dodici ore.

22 Si deve inoltre sottolineare che il riposo è definito dall'art. 1, n. 5, del regolamento n. 3820/85, come «ogni periodo ininterrotto di almeno un'ora durante il quale il conducente può disporre liberamente del suo tempo». A norma dell'art. 2 del regolamento n. 3821/85, detta definizione si applica anche ai fini di quest'ultimo.

23 Alla luce della definizione di riposo contenuta nel citato art. 1, n. 5, nel caso in cui il conducente suddivida il proprio tempo di riposo in due o tre periodi, le parti di detto tempo la cui durata sia inferiore ad un'ora rientrano nel periodo di lavoro giornaliero.

24 Quanto alle «interruzioni di guida», è giocoforza constatare che l'art. 7, n. 5, del regolamento n. 3820/85 dispone che esse non possono essere considerate come riposo giornaliero. Atteso che, per definizione, devono essere collocate tra i tempi di guida, esse non possono essere isolate all'interno del periodo di lavoro giornaliero.

25 Per determinare l'inizio e la fine del periodo di lavoro giornaliero così circoscritto, è d'uopo far riferimento alla sentenza 2 giugno 1994, causa C-313/92, Van Swieten (Racc. pag. I-2177, punti 22-27), in cui la Corte ha dichiarato che il periodo di attività giornaliera del conducente ha inizio nel momento in cui, dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero, il conducente mette in funzione il tachigrafo. Nel caso in cui il riposo giornaliero sia preso in due o tre periodi separati, il periodo di attività comincia alla fine del periodo di riposo di durata non inferiore a otto ore. Di conseguenza, la fine del periodo di lavoro giornaliero corrisponde all'inizio di un periodo di riposo giornaliero o, nel caso in cui il riposo giornaliero sia preso in due o tre periodi separati, all'inizio di un periodo di riposo di almeno otto ore consecutive.

26 Alla luce di quanto sopra, la prima e la terza questione devono essere risolte nel senso che il «periodo di lavoro giornaliero», ai sensi dell'art. 15, n. 2, del regolamento n. 3821/85, include il tempo di guida, tutti gli altri tempi di lavoro, il tempo di disponibilità, le interruzioni di guida e il periodo di riposo giornaliero, purché esso non superi la durata di un'ora, nel caso in cui il conducente suddivida detto tempo di riposo in due o tre periodi. Il periodo di cui trattasi ha inizio nel momento in cui, dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero, il conducente mette in funzione il tachigrafo o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, alla fine del periodo di riposo la cui durata non sia inferiore a otto ore. Esso termina all'inizio di un periodo di riposo giornaliero o, nel caso di frazionа-

mento del riposo giornaliero, all'inizio di un periodo di riposo di almeno otto ore consecutive.

Sulla seconda questione

27 Con la seconda questione, il giudice di rinvio chiede se la nozione di «giorno», ai sensi dei regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85, coincida con quella di «periodo di 24 ore» previsto dall'art. 8, n. 1, del regolamento n. 3820/85, e in quale momento esso cominci.

28 Come si evince dalla lettura dell'art. 8, n. 1, del regolamento n. 3820/85, i termini «giorno» e «periodo di 24 ore» sono sinonimi. Infatti i due commi di detto n. 1 hanno lo stesso oggetto, e cioè il tempo di riposo, ma il primo comma fa riferimento al periodo di 24 ore, laddove nel secondo comma della stessa norma viene usata la parola giorno.

29 Nella citata sentenza Van Swieten, la Corte ha chiarito che l'espressione «periodo di 24 ore» fa riferimento ad ogni periodo che abbia inizio nel momento in cui il conducente mette in funzione il tachigrafo dopo la fine di un periodo di riposo settimanale o giornaliero.

30 La seconda questione dev'essere pertanto risolta nel senso che la nozione di «giorno» ai sensi dei regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85 dev'essere intesa come equivalente a quella di «periodo di 24 ore», riferentesi ad ogni arco di tempo di tale durata che abbia inizio nel momento in cui il conducente mette in funzione il tachigrafo, dopo la fine di un periodo di riposo settimanale o giornaliero.

Sulle spese

31 Le spese sostenute dai governi belga e del Regno Unito e dalla Commissione delle Comunità europee, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Sesta Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dal Politierechtbank di Hasselt con ordinanza 9 novembre 1992, dichiara:

1) Il «periodo di lavoro giornaliero», ai sensi dell'art. 15, n. 2, del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3821, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, include il tempo di guida, tutti gli altri tempi di lavoro, il tempo di disponibilità, le interruzioni di guida e il periodo di riposo giornaliero, purché esso non superi la durata di un'ora, nel caso in cui il conducente suddivida detto tempo di riposo in due o tre periodi. Il periodo di cui trattasi ha inizio nel momento in cui, dopo un periodo di riposo settimanale o giornaliero, il conducente mette in funzione il tachigrafo o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, alla fine del periodo di riposo la cui durata non sia inferiore a otto ore. Esso termina all'inizio di un periodo di riposo giornaliero o, nel caso di frazionamento del riposo giornaliero, all'inizio di un periodo di riposo di almeno otto ore consecutive.

2) La nozione di «giorno», ai sensi dei regolamenti (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985 nn. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, e 3821, dev'essere intesa come equivalente a quella di «periodo di 24 ore», riferentesi ad ogni arco di tempo di tale durata che abbia inizio nel momento in cui il conducente mette in funzione il tachigrafo, dopo la fine di un periodo di riposo settimanale o giornaliero.

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 9 giugno 1994.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Sesta Sezione

G.F. Mancini