ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)
της 9ης Ιουνίου 1994 *

Στην υπόθεση C-394/92,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Politierechtbank te Hasselt (Βέλγιο) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της ποινικής διαδικασίας που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου κατά

Marc Michielsen,

Geybels Transport Service NV (GTS),

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 6 και 8, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και του άρθρου 15, παράγραφοι 2 έως και 4, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1 και 8 αντιστοίχως),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους G. F. Mancini, πρόεδρο τμήματος, M. Díez de Velasco (εισηγητή), K. N. Κακούρη, F. A. Schockweiler και P. J. G. Kapteyn, δικαστές,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ολλανδική.

γενικός εισαγγελέας: G. Tesauro
γραμματέας: H. A. Rühl, κύριος υπάλληλος διοικήσεως,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Βελγική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Devadder, διοικητικό διευθυντή στο Υπουργείο Εξωτερικών,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από την S. Lucinda Hudson, του Treasury Solicitor's Department,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους Thomas van Rijn και Vittorio Di Bucci, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενης από τον D. Bethlehem, barrister, και της Επιτροπής, κατά τη συνεδρίαση της 2ας Δεκεμβρίου 1993,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 20ής Ιανουαρίου 1994,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με Διάταξη της 9ης Νοεμβρίου 1992, που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 13 Νοεμβρίου 1992, το Politierechtbank te Hasselt υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΟΚ, τρία προδικαστικά ερωτήματα ως προς την

ερμηνεία των άρθρων 6 και 8, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, καθώς και του άρθρου 15, παράγραφοι 2 έως και 4, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1 και 8 αντιστοίχως).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο ποινικής διαδικασίας κατά του Marc Michielsen (στο εξής: κατηγορούμενος) και της επιχειρήσεως Geybels Transport Service (στο εξής: επιχείρηση Geybels) ως αστικώς υπεύθυνης.

3 Στις 12 Αυγούστου 1991, ο κατηγορούμενος, ο οποίος οδηγούσε ελκυστήρα στην υπηρεσία της επιχειρήσεως Geybels, υπέστη έλεγχο στην Αμβέρσα βάσει των προαναφερθέντων κανονισμών 3820/85 και 3821/85. Διαπιστώθηκε τότε ότι ο κατηγορούμενος είχε διαπράξει αρκετές παραβάσεις των κανονισμών αυτών.

4 Συγκεκριμένα, από τον φάκελο προκύπτει ότι κατά τη διάρκεια δύο διαφορετικών ημερών δεν είχε τηρήσει τις περιόδους αναπαύσεως και οδηγήσεως και, επιπλέον, την ημέρα του εν λόγω ελέγχου, είχε χρησιμοποιήσει δύο φύλλα καταγραφής στον ταχογράφο του οχήματός του. Το μόνο αμφισβητούμενο ζήτημα που εκκρεμεί ακόμη ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου και για το οποίο παρίσταται αναγκαία η ερμηνεία των κοινοτικών διατάξεων είναι το σχετικό με τη δόλια χρησιμοποίηση των φύλλων ελέγχου από τον κατηγορούμενο.

5 Ενώπιον του Politierechtbank te Hasselt, ο κατηγορούμενος προέβαλε ότι η χρησιμοποίηση ενός δευτέρου φύλλου καταγραφής ήταν καθ' όλα κανονική κατά το μέτρο που, εφόσον συμπλήρωσε τον ημερήσιο χρόνο εργασίας του και αναχώρησε από την επιχείρηση, ανελάμβανε νέα αποστολή.

6 Θεωρώντας ότι η ερμηνεία ορισμένων εννοιών που περιλαμβάνονται στους κανονισμούς 3820/85 και 3821/85 δεν προέκυπτε σαφώς, το αιτούν δικαστήριο αποφάσισε να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Χρόνος εργασίας

Είναι ο χρόνος εργασίας το χρονικό διάστημα κατά το οποίο ο οδηγός οχήματος το οποίο εμπίπτει στους κανονισμούς (ΕΟΚ) 3820/85 και 3821/85 δεν μπορεί να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του;

Περιλαμβάνει ο χρόνος εργασίας τις περιόδους οδηγήσεως, τις διακοπές των περιόδων αυτών και τον χρόνο που διατίθεται σε άλλες εργασίες;

Είναι ο ορισμός αυτός επαρκώς σαφής ή πρέπει να τροποποιηθεί ή να διατυπωθεί γενικότερα;

2) Ημέρα

Αποτελεί η ημέρα περίοδο 24 ωρών και ποιο είναι το χρονικό σημείο ενάρξεώς της σε σχέση με την ερμηνεία των κανονισμών (ΕΟΚ) 3820/85 και 3821/85; 00. 00 ώρα της ημερολογιακής ημέρας ή η στιγμή που παραλαμβάνει ο συγκεκριμένος οδηγός το όχημα που υπόκειται στους κανονισμούς αυτούς;

Είναι δυνατό να θεωρηθεί ότι υφίσταται ένα διαφορετικό χρονικό σημείο ενάρξεως;

3) Τέλος του χρόνου εργασίας

Αποτελεί το τέλος του χρόνου εργασίας το χρονικό σημείο κατά το οποίο ο συγκεκριμένος οδηγός δεν υποχρεούται να αφιερώσει στην επιχείρηση μεταφορών τη χρησιμοποίηση του χρόνου του και κατά το οποίο ανακτά την ελευθερία διαθέσεως του χρόνου του;

Υπάρχει κανένας άλλος δυνατός ορισμός;»

Επί του πρώτου και του τρίτου ερωτήματος

7 Με το πρώτο και το τρίτο ερώτημα το εθνικό δικαστήριο ερωτά το Δικαστήριο ως προς τη σημασία των εννοιών «χρόνος εργασίας» και «τέλος του χρόνου εργασίας», κατά την έννοια των κανονισμών 3820/85 και 3821/85, χωρίς ωστόσο να αναφέρει συγκεκριμένη διάταξη των κανονισμών αυτών.

8 Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η φράση «χρόνος εργασίας» περιλαμβάνεται σε διάφορες διατάξεις του κανονισμού 3821/85, ιδίως στο άρθρο 15, παράγραφος 3, και στα σημεία I, στοιχείο α', II, αριθ. 4, και IV, στοιχείο β', του παραρτήματος I. Πάντως, ορισμός της εν λόγω έννοιας δεν υπάρχει στον κανονισμό αυτόν ούτε στον κανονισμό 3820/85.

9 Η Βελγική Κυβέρνηση και η Επιτροπή δεν προτείνουν την υιοθέτηση ορισμού αντλουμένου από τους κανονισμούς 3820/85 και 3821/85, διότι, όπως τους ερμηνεύουν, οι κανονισμοί αυτοί θεσπίζουν μερική μόνο εναρμόνιση των κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

10 Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου θεωρεί ότι οι δύο κανονισμοί συνιστούν ένα πλήρες σύστημα. Έτσι, οι αιτούμενοι ορισμοί μπορούν να συναχθούν από τις διατάξεις των κανονισμών αυτών και ιδίως από την έννοια της «αναπαύσεως», όπως ορίζεται στο άρθρο 1, σημείο 5, του κανονισμού 3820/85. Θεωρεί επίσης ότι ο «χρόνος εργασίας», κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 3821/85, πρέπει να νοείται ως η «περίοδος ημερησίας εργασίας», καθόσον η έννοια αυτή καλύπτει τις περιόδους κατά τις οποίες ο οδηγός δεν μπορεί να διαθέτει ελεύθερα τον χρόνο του. Επομένως, το «τέλος του χρόνου εργασίας» προσδιορίζεται από την έναρξη του χρόνου της ημερησίας ή εβδομαδιαίας επαρκούς αναπαύσεως.

11 Για να δοθεί μια χρήσιμη απάντηση στο πρώτο ερώτημα που υπέβαλε το εθνικό δικαστήριο, επιβάλλεται προκαταρκτικά να παρατηρηθεί ότι οι έννοιες του «χρόνου εργασίας» και της «εργάσιμης ημέρας» [περίοδος ημερήσιας εργασίας] δεν μπορούν να θεωρηθούν ως συνώνυμες στο πλαίσιο των κανονισμών 3820/85 και 3821/85. Η διαφοροποίηση των δύο εννοιών απορρέει συγκεκριμένα από τις παραγράφους 2 και 3 του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85.

12 Αφενός, η παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, αυτού του άρθρου του κανονισμού προβλέπει ότι «το φύλλο καταγραφής παραδίδεται μόνο μετά το πέρας της εργάσιμης ημέρας [περιόδου ημερήσιας εργασίας], εκτός αν η αντικατάστασή του επιτρέπεται με άλλο τρόπο».

13 Αφετέρου, η παράγραφος 3, δεύτερη περίπτωση, του ίδιου άρθρου ορίζει ότι πρέπει στη συσκευή ελέγχου οι «παρακάτω χρονικές περίοδοι να μπορούν να καταγραφούν χωριστά και ευκρινώς: α) (...) ο χρόνος οδήγησης. β) (...) οι λοιπές περίοδοι εργασίας. γ) (...) ο χρόνος διαθεσιμότητας, και δ) (...) τα διαλείμματα από την εργασία και οι περίοδοι ημερήσιας ανάπαυσης».

14 Από τις προηγούμενες διατάξεις προκύπτει ότι η έννοια της «περιόδου ημερησίας εργασίας» της παραγράφου 2 του άρθρου 15 είναι ευρύτερη από την έννοια της «περιόδου εργασίας» της παραγράφου 3 της ίδιας διατάξεως. Πράγματι, η πρώτη αφορά ολόκληρη την εργάσιμη ημέρα ως συνεχές χρονικό

διάστημα, ενώ η δεύτερη καλύπτει μόνο τα χρονικά διαστήματα πραγματικής δραστηριότητας του οδηγού που μπορούν να επηρεάσουν την οδήγηση, περιλαμβανομένου και του χρόνου οδηγήσεως. Έτσι, ο «χρόνος διαθεσιμότητας», «τα διαλείμματα από την εργασία και οι περίοδοι ημερησίας αναπαύσεως», όπως αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85, δεν εμπίπτουν στην έννοια του «χρόνου εργασίας», εφόσον προηγείται η έκφραση «οι λοιπές περίοδοι εργασίας», πράγμα που αποκλείει να θεωρηθούν τα εν λόγω χρονικά διαστήματα ως περιλαμβανόμενα στον χρόνο εργασίας.

15 Αντιθέτως, δεν είναι δυνατόν να αποκλειστεί εκ των προτέρων ότι αυτός «ο χρόνος διαθεσιμότητας» καθώς και τα «διαλείμματα από την εργασία και οι περίοδοι ημερησίας αναπαύσεως» εμπίπτουν στην «περίοδο ημερησίας εργασίας», διότι, κατά την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου 15, πρέπει να περιλαμβάνονται στο φύλλο καταγραφής, το οποίο δεν μπορεί να αντικατασταθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου ημερησίας εργασίας.

16 Εφόσον οι έννοιες «χρόνος εργασίας» και «περίοδος ημερήσιας εργασίας» δεν έχουν την ίδια έννοια στο πλαίσιο των κανονισμών 3820/85 και 3821/85, επιβάλλεται να προσδιοριστεί σε ποια από τις δύο αυτές έννοιες αναφέρεται το εθνικό δικαστήριο. Όπως αναφέρθηκε στη σκέψη 4 της παρούσας αποφάσεως, το μόνο αμφισβητούμενο ζήτημα που παραμένει ανοικτό στην υπόθεση της κύριας δίκης είναι εκείνο της νόμιμης χρησιμοποιήσεως από τον κατηγορούμενο δύο φύλλων καταγραφής κατά την ίδια ημέρα. Δεδομένου ότι, σύμφωνα με το άρθρο 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 3821/85, το φύλλο καταγραφής δεν μπορεί να αντικατασταθεί πριν από το τέλος της ημερησίας περιόδου εργασίας, προέχει να ερμηνευθεί η τελευταία αυτή έννοια, που αφορά τη διάταξη αυτή, ώστε να δοθεί η δυνατότητα στο εθνικό δικαστήριο να εκτιμήσει τη νομιμότητα της συμπεριφοράς του κατηγορουμένου.

17 Έτσι, το πρώτο ερώτημα πρέπει να νοηθεί ως αναφερόμενο στην έννοια της «περιόδου ημερησίας εργασίας», καθώς και στο περιεχόμενό της και τα όριά της, και, επομένως, πρέπει να εξεταστεί μαζί με το τρίτο ερώτημα που αναφέρεται στο ίδιο ζήτημα.

18 Επιβάλλεται, πάντως, να προσδιοριστούν συγκεκριμένα οι περίοδοι που καλύπτονται από την έννοια της «περιόδου ημερησίας εργασίας», μεταξύ αυτών που αναφέρονται στην παράγραφο 3 του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85.

19 Οι δύο πρώτες κατηγορίες χρονικών περιόδων (ο «χρόνος οδήγησης» και «οι λοιπές περίοδοι εργασίας») συνιστούν εξ ορισμού περιόδους εργασίας.

20 Όσον αφορά την τρίτη κατηγορία («ο χρόνος διαθεσιμότητας»), εφόσον, κατά την παράγραφο 4 του προαναφερθέντος άρθρου 15, μπορεί να καταγραφεί μαζί με τη δεύτερη («οι λοιπές περίοδοι εργασίας») κατ' επιλογή των κρατών μελών, καθίσταται αδύνατο, κατά τον έλεγχο, να υπολογιστεί ανεξάρτητα από τις χρονικές περιόδους πραγματικής εργασίας.

21 Όσον αφορά τις «περιόδους αναπαύσεως», παρατηρείται ότι ο κανονισμός 3820/85 καθορίζει στο άρθρο 6, παράγραφος 1, τη μέγιστη διάρκεια της ημερησίας περιόδου οδηγήσεως. Επίσης, η ελάχιστη διάρκεια της περιόδου ημερησίας αναπαύσεως προβλέπεται στο άρθρο 8, παράγραφος 1. Το δεύτερο εδάφιο του άρθρου αυτού διασαφηνίζει ότι ο εν λόγω χρόνος αναπαύσεως, σε περίπτωση που κατανέμεται σε δύο ή τρεις χωριστές περιόδους κατά τη διάρκεια του εικοσιτετραώρου, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον μια περίοδο οκτώ συνεχών ωρών, η δε ελάχιστη διάρκεια αναπαύσεως ανέρχεται τότε σε δώδεκα ώρες.

22 Πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι η ανάπαυση ορίζεται στο άρθρο 1, σημείο 5, του κανονισμού 3820/85 ως «κάθε περίοδος μιας ώρας τουλάχιστον, χωρίς διακοπή, κατά τη διάρκεια της οποίας ο οδηγός μπορεί να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του». Δυνάμει του άρθρου 2 του κανονισμού 3821/85, ο ορισμός αυτός έχει εφαρμογή για τους σκοπούς του τελευταίου αυτού κανονισμού.

23 Λαμβάνοντας υπόψη τον ορισμό της αναπαύσεως που καθιερώνεται με το προαναφερθέν άρθρο 1, σημείο 5, σε περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός κατανέμει τον χρόνο αναπαύσεώς του σε δύο ή τρεις περιόδους, τα χρονικά αυτά διαστήματα των οποίων η διάρκεια είναι μικρότερη της ώρας εμπίπτουν στην ημερήσια περίοδο εργασίας.

24 Ως προς τα «διαλείμματα κατά την οδήγηση», επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 7, παράγραφος 5, του κανονισμού 3820/85 προβλέπει ότι αυτά δεν μπορούν να θεωρηθούν ως ημερήσια ανάπαυση. Δεδομένου ότι, εξ ορισμού, αυτά πρέπει να ενταχθούν στον χρόνο οδηγήσεως, δεν μπορούν να εξατομικευθούν εντός της ημερησίας περιόδου εργασίας.

25 Προκειμένου να προσδιοριστεί η έναρξη και το τέλος της ημερησίας περιόδου εργασίας που οριοθετείται κατ' αυτόν τον τρόπο, επιβάλλεται να ληφθεί ως σημείο εκκινήσεως η απόφαση της 2ας Ιουνίου 1994, C-313/92, Van Swieten (Συλλογή 1994, σ. I-2177, σκέψεις 22 έως 27), με την οποία το Δικαστήριο έκρινε ότι η ημερήσια περίοδος εργασίας του οδηγού αρχίζει από το χρονικό σημείο κατά το οποίο ο οδηγός, μετά από περίοδο εβδομαδιαίας ή ημερησίας αναπαύσεως, θέτει σε λειτουργία τον ταχογράφο. Στις περιπτώσεις στις οποίες ο χρόνος ημερησίας αναπαύσεως κατανέμεται σε δύο ή τρεις χωριστές περιόδους, η περίοδος εργασίας αρχίζει από το τέλος της περιόδου αναπαύσεως διαρκείας τουλάχιστον οκτώ ωρών. Κατά συνέπεια, το τέλος της ημερησίας εργασίας αντιστοιχεί στην έναρξη μιας περιόδου ημερησίας αναπαύσεως ή, στις περιπτώσεις στις οποίες ο χρόνος ημερησίας αναπαύσεως κατανέμεται σε δύο ή τρεις χωριστές περιόδους, στην έναρξη περιόδου αναπαύσεως διαρκείας τουλάχιστον οκτώ συνεχών ωρών.

26 Ενόψει των προηγουμένων, στο πρώτο και στο τρίτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι «η ημερήσια περίοδος εργασίας», κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 3821/85, περιλαμβάνει τον χρόνο οδηγήσεως, όλες τις άλλες περιόδους εργασίας, τον χρόνο διαθεσιμότητας, τα διαλείμματα κατά την οδήγηση και τον χρόνο της ημερησίας αναπαύσεως, εφόσον δεν υπερβαίνει τη μια ώρα, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο οδηγός κατανέμει αυτόν τον χρόνο αναπαύσεως σε δύο ή τρεις περιόδους. Η περίοδος αυτή αρχίζει από τη στιγμή κατά την οποία, μετά από εβδομαδιαία ή ημερήσια περίοδο αναπαύσεως, ο οδηγός θέτει σε λειτουργία τον ταχογράφο ή, σε περίπτωση κατανομής της ημερησίας αναπαύσεως, από το τέλος της περιόδου αναπαύσεως διαρκείας τουλάχιστον οκτώ ωρών. Λήγει στην αρχή μιας περιόδου ημερησίας αναπαύσεως ή, σε περίπτωση κατανομής της ημερησίας

αναπαύ-σεως, στην αρχή μιας περιόδου αναπαύσεως ελάχιστης διάρκειας οκτώ συνεχών ωρών.

Επί του δευτέρου ερωτήματος

27 Με το δεύτερο ερώτημα, το εθνικό δικαστήριο ερωτά αν η έννοια της «ημέρας», κατά την έννοια των κανονισμών 3820/85 και 3821/85, συμπίπτει με την έννοια της «περιόδου 24 ωρών» του άρθρου 8, παράγραφος 1, του κανονισμού 3820/85 και από ποια στιγμή αρχίζει η περίοδος αυτή.

28 Από την ανάγνωση της παραγράφου 1 του άρθρου 8 του κανονισμού 3820/85 προκύπτει ότι οι όροι «ημέρα» και «περίοδος 24 ωρών» είναι συνώνυμοι. Πράγματι, στο πρώτο εδάφιο της εν λόγω παραγράφου, αναφέρεται η περίοδος των 24 ωρών, ενώ στο δεύτερο εδάφιο του ίδιου κειμένου χρησιμοποιείται η λέξη ημέρα, ενώ τα δύο εδάφια έχουν το ίδιο αντικείμενο, δηλαδή τον χρόνο αναπαύσεως.

29 Με την προαναφερθείσα απόφαση Van Swieten, το Δικαστήριο καθόρισε την έκφραση «περίοδος 24 ωρών» ως δηλώνουσα κάθε περίοδο που αρχίζει από το χρονικό σημείο κατά το οποίο ο οδηγός, μετά από περίοδο εβδομαδιαίας ή ημερησίας αναπαύσεως, θέτει σε λειτουργία τον ταχογράφο.

30 Κατά συνέπεια, στο δεύτερο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι η έννοια της «ημέρας», κατά τους κανονισμούς 3820/85 και 3821/85, πρέπει να νοείται ως ισοδύναμη με εκείνην της «περιόδου 24 ωρών» που αφορά κάθε χρονικό διάστημα το οποίο αρχίζει από το χρονικό σημείο κατά το οποίο ο οδηγός, μετά από περίοδο εβδομαδιαίας ή ημερησίας αναπαύσεως, θέτει σε λειτουργία τον ταχογράφο.

Επί των δικαστικών εξόδων

31 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Βελγική Κυβέρνηση, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, οι οποίες κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε, με Διάταξη της 9ης Νοεμβρίου 1992, το Politierechtbank te Hasselt αποφαίνεται:

1) **«Η ημερήσια περίοδος εργασίας», κατά την έννοια του άρθρου 15, παράγραφος 2, του κανονισμού 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών περιλαμβάνει τον χρόνο οδηγήσεως, όλες τις άλλες περιόδους εργασίας, τον χρόνο διαθεσιμότητας, τα διαλείμματα κατά την οδήγηση και τον χρόνο της ημερησίας αναπαύσεως, εφόσον δεν υπερβαίνει τη μια ώρα, στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο οδηγός κατανέμει αυτόν τον χρόνο αναπαύσεως σε δύο ή τρεις περιόδους. Η περίοδος αυτή αρχίζει από τη στιγμή κατά την οποία, μετά από εβδομαδιαία ή ημερήσια περίοδο αναπαύσεως, ο οδηγός θέτει σε λειτουργία τον ταχογράφο ή, σε περίπτωση κατανομής της ημερησίας αναπαύσεως, από το τέλος της περιόδου αναπαύσεως διαρκείας τουλάχιστον οκτώ ωρών. Λήγει στην αρχή μιας περιόδου ημερησίας αναπαύσεως ή, σε περίπτωση κατανομής της ημερησίας αναπαύσεως, στην αρχή μιας περιόδου αναπαύσεως ελάχιστης διάρκειας οκτώ συνεχών ωρών.**

2) Η έννοια της «ημέρας», κατά τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, και 3821/85, πρέπει να νοείται ως ισοδύναμη με εκείνην της «περιόδου 24 ωρών» που αφορά κάθε χρονικό διάστημα το οποίο αρχίζει από το χρονικό σημείο κατά το οποίο ο οδηγός, μετά από περίοδο εβδομαδιαίας ή ημερησίας αναπαύσεως, θέτει σε λειτουργία τον ταχογράφο.

Mancini Díez de Velasco Κακούρης

Schockweiler Kapteyn

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 9 Ιουνίου 1994.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του έκτου τμήματος

G. F. Mancini