# ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção)
9 de Junho de 1994 *

No processo C-394/92,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.° do Tratado CEE, pelo Politierechtbank te Hasselt (Bélgica), destinado a obter, no processo penal pendente neste órgão jurisdicional contra

**Marc Michielsen,**

**Geybels Transport Service NV (GTS),**

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 6.° e 8.°, n.° 1, do Regulamento (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, bem como do artigo 15.°, n$^{os}$ 2 a 4 inclusive, do Regulamento (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 (JO L 370, pp. 1 e 8, respectivamente; EE 07 F4 pp. 21 e 28, respectivamente),

## O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

composto por: G. F. Mancini, presidente de secção, M. Díez de Velasco (relator), C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler e P. J. G. Kapteyn, juízes,

* Língua do processo: neerlandês.

advogado-geral: G. Tesauro
secretário: H. A. Rühl, administrador principal

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação do Governo belga, por J. Devadder, director de administração no Ministério dos Negócios Estrangeiros, na qualidade de agente,

— em representação do Governo do Reino Unido, por S. Lucinda Hudson, do Treasury Solicitor's Department, na qualidade de agente,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por Thomas van Rijn e Vittorio Di Bucci, membros do Serviço Jurídico, na qualidade de agentes,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações do Governo do Reino Unido, representado por D. Bethlehem, barrister, e da Comissão, na audiência de 2 de Dezembro de 1993,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 20 de Janeiro de 1994,

profere o presente

## Acórdão

1 Por decisão de 9 de Novembro de 1992, que deu entrada no Tribunal de Justiça no dia 13 do mesmo mês, o Politierechtbank te Hasselt apresentou, nos termos do

artigo 177.° do Tratado CEE, três questões prejudiciais sobre a interpretação dos artigos 6.° e 8.°, n.° 1, do Regulamento (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, bem como do artigo 15.°, n.$^{os}$ 2 a 4 inclusive, do Regulamento (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 (JO L 370, pp. 1 e 8, respectivamente; EE 07 F4 pp. 21 e 28, respectivamente).

2 Essas questões foram suscitadas no quadro de um processo penal contra Marc Michielsen (a seguir «arguido») e a empresa Geybels Transport Service (a seguir «empresa Geybels»), na qualidade de parte civilmente responsável.

3 Em 12 de Agosto de 1991, o arguido, que conduzia um tractor ao serviço da empresa Geybels, foi sujeito a um controlo nos termos dos Regulamentos n.$^{os}$ 3820/85 e 3821/85, já referidos. Afigurou-se então que tinha cometido várias infracções a esses regulamentos.

4 Com efeito, resulta dos autos que durante dois dias de trabalho diferentes o arguido não tinha respeitado os períodos de repouso e de condução e que, no dia do controlo em questão, tinha utilizado duas folhas de registo no tacógrafo do seu veículo. A única questão duvidosa que está ainda pendente perante o tribunal de reenvio e para a qual se afigura necessária uma interpretação das disposições comunitárias respeita à utilização fraudulenta das folhas de controlo pelo arguido.

5 Perante o Politierechtbank te Hasselt, o arguido alegou que a utilização de uma segunda folha de registo era perfeitamente regular na medida em que, tendo terminado o seu período de trabalho diário e abandonado a empresa, executava uma nova missão.

6 Entendendo que a interpretação de certas noções contidas nos Regulamentos n.os 3820/85 e 3821/85 não era clara, o tribunal de reenvio decidiu apresentar ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Tempo de trabalho

O tempo de trabalho é o período durante o qual o condutor de um veículo sujeito aos Regulamentos (CEE) n.os 3820/85 e 3821/85 não pode dispor livremente do seu tempo?

O tempo de trabalho compreende os períodos de condução, suas interrupções e o tempo consagrado a outras actividades?

Esta definição é suficientemente exacta ou deve ser substituída por outra definição ou matizada?

2) Dia

O dia é um período de 24 horas e, para efeitos de interpretação dos Regulamentos (CEE) n.os 3820/85 e 3821/85, qual é o momento do seu início? As zero horas do dia de calendário ou o momento em que o condutor em questão toma pela primeira vez o volante de um veículo sujeito à regulamentação?

O início do dia poderá ainda situar-se noutro momento?

3) Fim do período de trabalho

O fim do período de trabalho corresponde ao momento em que o condutor em questão deixa de ter qualquer responsabilidade perante a transportadora em relação à sua ocupação de tempo e recupera a possibilidade de dispor livremente do seu tempo?

Será ainda possível outra definição?»

**Quanto às primeira e terceira questões**

7 Através das primeira e terceira questões, o tribunal de reenvio interroga o Tribunal de Justiça sobre o significado das noções de «tempo de trabalho» e «fim do período de trabalho», na acepção dos Regulamentos n.os 3820/85 e 3821/85, sem mencionar todavia uma disposição precisa destes regulamentos.

8 No tocante à primeira questão, importa sublinhar que a expressão «tempo de trabalho» se encontra em diferentes disposições do Regulamento n.° 3821/85, nomeadamente no seu artigo 15.°, n.° 3, e nos pontos I, alínea a), II, 4), e IV, alínea b), do seu Anexo I. No entanto, uma definição da referida noção não está prevista nesse regulamento nem no Regulamento n.° 3820/85.

9 O Governo belga e a Comissão não propõem a adopção de uma definição resultante dos Regulamentos n.os 3820/85 e 3821/85, uma vez que, segundo a sua interpretação, essas duas disposições estabelecem apenas uma harmonização parcial das disposições sociais no domínio dos transportes rodoviários.

10 Por seu lado, o Governo do Reino Unido considera que os dois regulamentos formam um sistema completo. Assim, as definições solicitadas podem ser deduzidas das disposições desses regulamentos e sobretudo da noção de «repouso», tal como definida no artigo 1.°, n.° 5, do Regulamento n.° 3820/85. Considera assim que o «tempo de trabalho» na acepção do artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3821/85, deveria ser compreendido como o «período de trabalho diário», cobrindo essa noção os períodos durante os quais o condutor não pode dispor livremente do seu tempo. O «fim do período de trabalho» seria, por isso, determinado pelo início de um tempo de repouso diário ou semanal suficiente.

11 Para dar uma resposta útil à primeira questão apresentada pelo tribunal de reenvio, importa salientar, a título preliminar, que as noções de «tempo de trabalho» e de «período de trabalho diário» não podem ser consideradas como sinónimos no quadro dos Regulamentos n.$^{os}$ 3820/85 e 3821/85. A diferenciação dessas noções decorre com efeito dos n.$^{os}$ 2 e 3 do artigo 15.° do Regulamento n.° 3821/85.

12 Por um lado, o primeiro parágrafo do n.° 2 desse artigo do regulamento prevê que «a folha de registo não pode ser retirada antes do fim do período de trabalho diário, a menos que esta operação seja autorizada de outra forma».

13 Por outro lado, o segundo travessão do n.° 3 do mesmo artigo estabelece que o tacógrafo deve «distinguir os seguintes grupos de tempo a registar: a)... o tempo de condução; b)... outros tempos de trabalho; c)... o tempo de disponibilidade, e d)... as interrupções de condução e os períodos de repouso diário».

14 Decorre das disposições já referidas que a noção de «período de trabalho diário» do n.° 2 do artigo 15.° é mais ampla do que a de «tempo de trabalho» do n.° 3 da mesma disposição. Com efeito, a primeira tem em vista todo o dia de trabalho enquanto espaço de tempo contínuo, enquanto a segunda apenas abrange os momentos de actividade efectiva do motorista susceptíveis de influenciar a condu-

ção, incluindo o tempo de condução. Assim, os «tempos de disponibilidade», «as interrupções de condução e os períodos de repouso diários», tais como enunciados no n.° 3 do artigo 15.° do Regulamento n.° 3821/85 não são abrangidos pela noção de «tempo de trabalho», uma vez que o facto de serem precedidos da expressão «outros tempos de trabalho» exclui que possam ser considerados parte do tempo de trabalho.

15 Em contrapartida, não é possível excluir *a priori* que esses «tempos de disponibilidade» bem como as «interrupções da condução e os períodos de repouso diários» se encontram dentro do «período de trabalho diário» pois, segundo o n.° 2 do mesmo artigo 15.°, devem constar da folha de registo, a qual não pode ser retirada enquanto durar o período de trabalho diário.

16 Uma vez que as noções de «tempo de trabalho» e de «período de trabalho diário» não têm o mesmo significado no âmbito dos Regulamentos n.$^{os}$ 3820/85 e 3821/85, importa determinar qual dessas duas noções é tida em vista pelo tribunal de reenvio. Ora, como foi referido no n.° 4 do presente acórdão, a única questão duvidosa que continua em aberto no processo principal é a da legalidade da utilização pelo arguido de duas folhas de registo no mesmo dia. Dado que, em conformidade com o artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3821/85, a folha de registo não pode ser retirada antes do fim do período de trabalho diário, importa interpretar esta última noção, mencionada nesta disposição, para permitir ao tribunal nacional apreciar a legalidade do comportamento do arguido.

17 Assim, a primeira questão deve ser compreendida como tendo em vista a noção de «período de trabalho diário», seu alcance e limites, e deve por isso ser examinada juntamente com a terceira questão, que incide sobre o mesmo problema.

18 No entanto, há que determinar concretamente os períodos cobertos pela noção de «período de trabalho diário», entre os referidos no n.° 3 do artigo 15.° do Regulamento n.° 3821/85.

19 As duas primeiras categorias de tempos (os «tempos de condução» e os «outros tempos de trabalho») constituem por definição períodos de trabalho.

20 No tocante à terceira categoria (o «tempo de disponibilidade»), dado que, de harmonia com o n.° 4 do artigo 15.°, já referido, pode ser registado conjuntamente com o segundo («outros tempos de trabalho») à escolha dos Estados-membros, torna-se impossível na altura do controlo contabilizá-lo independentemente dos tempos de trabalho efectivo.

21 Quanto aos «períodos de repouso», note-se que o Regulamento n.° 3820/85 fixa, no seu artigo 6.°, n.° 1, a duração máxima do período diário de condução. Da mesma forma, a duração mínima do período de repouso diário encontra-se prevista no seu artigo 8.°, n.° 1. O segundo parágrafo deste artigo precisa que o referido tempo de repouso, no caso de ser gozado em dois ou três períodos separados durante o período de 24 horas, deve compreender no mínimo um período de oito horas consecutivas e que a duração mínima do repouso é então de doze horas.

22 Há igualmente que sublinhar que o repouso é definido no artigo 1.°, n.° 5, do Regulamento n.° 3820/85 como «qualquer período ininterrupto de, pelo menos, uma hora durante a qual o condutor pode dispor livremente do seu tempo». Por força do artigo 2.° do Regulamento n.° 3821/85, esta definição é aplicável para efeitos deste último regulamento.

23 Tendo em conta a definição de repouso consagrada no artigo 1.°, n.° 5, já referido, no caso de o condutor dividir o seu tempo de repouso por dois ou três períodos, as partes do referido tempo cuja duração seja inferior a uma hora fazem parte do período de trabalho diário.

24 No que diz respeito às «interrupções da condução», há que ter presente que o artigo 7.°, n.° 5, do Regulamento n.° 3820/85 prevê que não podem ser consideradas como repouso diário. Dado que, por definição, devem ser feitas entre períodos de condução, não são susceptíveis de ser individualizadas dentro do período de trabalho diário.

25 Com vista a determinar o início e o fim do período de trabalho diário assim circunscrito, há que partir do acórdão de 2 de Junho de 1994, Van Swieten (C-313/92, Colect., p. I-2177, n.$^{os}$ 22 a 27), em que o Tribunal declarou que o período de actividade diária do condutor começa no momento em que, após um período de repouso semanal ou diário, o condutor acciona o tacógrafo. Caso o repouso diário seja gozado em dois ou três períodos separados, o período de actividade começa no fim do período de repouso cuja duração não seja inferior a oito horas. Consequentemente, o fim do período de trabalho diário corresponde ao início de um período de repouso diário ou, caso o repouso diário seja gozado em dois ou três períodos separados, no início de um período de repouso de uma duração mínima de oito horas consecutivas.

26 Tendo em conta o que precede, há que responder às primeira e terceira questões que o «período de trabalho diário», na acepção do artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3821/85, inclui o tempo de condução, todos os outros tempos de trabalho, o tempo de disponibilidade, as interrupções de condução e o tempo de repouso diário, desde que não seja superior a uma hora, no caso de o condutor dividir o tempo de repouso em dois ou três períodos. Esse período começa no momento em que, após um período de repouso semanal ou diário, o condutor acciona o tacógrafo ou, em caso de fraccionamento do repouso diário, no fim do período de repouso cuja duração não seja inferior a oito horas. Termina no início do período de repouso diário ou, em caso de fraccionamento do repouso diário, no

início de um período de repouso de uma duração mínima de oito horas consecutivas.

## Quanto à segunda questão

27 Na segunda questão, o tribunal de reenvio pergunta se a noção de «dia», na acepção dos Regulamentos n.os 3820/85 e 3821/85, coincide com a de «período de 24 horas» referida no artigo 8.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3820/85, e em que momento este começa.

28 Decorre da leitura do n.° 1 do artigo 8.° do Regulamento n.° 3820/85 que os termos «dia» e «período de 24 horas» são sinónimos. Com efeito, no primeiro parágrafo do referido número, faz-se referência ao período de 24 horas, enquanto no segundo parágrafo do mesmo texto é a palavra dia que é utilizada, tendo os dois parágrafos o mesmo objecto, isto é, o tempo de repouso.

29 No acórdão Van Swieten, já referido, o Tribunal de Justiça definiu a expressão «período de 24 horas» como referindo-se a qualquer período que se inicia no momento em que o condutor acciona o tacógrafo após o termo de um período de repouso semanal ou diário.

30 Por conseguinte, há que responder à segunda questão que a noção de «dia», na acepção dos Regulamentos n.os 3820/85 e 3821/85, deve ser compreendida como equivalendo à de «período de 24 horas» que abrange todo o período de tempo com esta duração que se inicia no momento em que o condutor acciona o tacógrafo, após o termo de um período de repouso semanal ou diário.

## Quanto às despesas

31 As despesas efectuadas pelos Governos belga e do Reino Unido e pela Comissão das Comunidades Europeias, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Sexta Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pelo Politierechtbank te Hasselt, por decisão de 9 de Novembro de 1992, declara:

1) **«O período de trabalho diário», na acepção do artigo 15.°, n.° 2, do Regulamento (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, inclui o tempo de condução, todos os outros tempos de trabalho, o tempo de disponibilidade, as interrupções de condução e o tempo de repouso diário, desde que não seja superior a uma hora, no caso de o condutor dividir o tempo de repouso por dois ou três períodos. Esse período começa no momento em que, após um período de repouso semanal ou diário, o condutor acciona o tacógrafo ou, em caso de fraccionamento do repouso diário, no fim do período de repouso cuja duração não seja inferior a oito horas. Termina no início de um período de repouso diário ou, em caso de fraccionamento do repouso diário, no início de um período de repouso de uma duração mínima de oito horas consecutivas.**

2) **A noção de «dia», na acepção dos Regulamentos (CEE) n.os 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, e 3821/85, deve ser compreendida como equivalendo à de «período de 24 horas» que abrange todo o período de tempo com esta duração que se inicia no momento em que o condutor acciona o tacógrafo, após o termo de um período de repouso semanal ou diário.**

Mancini Díez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 9 de Junho de 1994.

O secretário

R. Grass

O presidente da Sexta Secção

G. F. Mancini