SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera) de 2 de octubre de 1991 *

En el asunto C-8/90,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por el Hof van Cassatie van België, destinada a obtener, en el proceso penal seguido ante dicho órgano jurisdiccional contra

Willy Kennes,

Verkooyen PVBA,

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por el Sr. G.C. Rodríguez Iglesias, Presidente de Sala; Sir Gordon Slynn y el Sr. R. Joliet, Jueces;

Abogado General: Sr. C.O. Lenz;
Secretario: Sr. J.A. Pompe, Secretario adjunto;

Consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Srta. Rosemary Caudwell, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. Thomas Van Rijn, miembro de su Servicio Jurídico, en calidad de Agente;

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las alegaciones de la Comisión y del Gobierno del Reino Unido, representado por el Sr. D. Wyatt, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, en la vista de 15 de enero de 1991;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 5 de febrero de 1991;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 9 de enero de 1990, recibida en el Tribunal de Justicia el 12 de enero siguiente, el Hof van Cassatie van België planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, una cuestión prejudicial sobre la interpretación del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21).

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un proceso penal seguido contra el Sr. Kennes, conductor, y la sociedad Verkooyen, su empresario, como responsable civil, por haber infringido el Sr. Kennes determinadas disposiciones del Reglamento nº 3820/85 relativas al tiempo máximo de conducción diario y al tiempo de descanso obligatorio.

3 El Reglamento nº 3820/85 mitigó las disposiciones del Reglamento (CEE) nº 543/69 del Consejo, de 25 de marzo de 1969, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 77, p. 49; EE 07/01, p. 116), que limita los tiempos de conducción diario y semanal e impone determinados tiempos de descanso. El apartado 1 del artículo 18 del Reglamento nº 543/69, así como el apartado 1 del artículo 17 del Reglamento nº 3820/85, obligan a los Estados miembros a adoptar las disposiciones necesarias para la ejecución de los respectivos Reglamentos, concretamente en lo referente a las sanciones aplicables en caso de infracción.

4 El Reglamento nº 543/69 fue derogado, salvo dos excepciones transitorias, por el apartado 1 del artículo 18 del Reglamento nº 3820/85. A tenor del apartado 2 del artículo 18 de este último Reglamento, «las referencias al Reglamento derogado [...] se entenderán hechas al presente Reglamento». El Reglamento nº 3820/85 entró en vigor el 29 de septiembre de 1986 (artículo 19).

5 El Reino de Bélgica adoptó las disposiciones de ejecución del Reglamento nº 543/69, mediante Real Decreto de 23 de marzo de 1970 (*Moniteur Belge* de 1.4.1970), y del Reglamento nº 3820/85, mediante Real Decreto de 13 de mayo de 1987 (*Moniteur Belge* de 4.6.1987).

6 Los días 3 y 4 de noviembre de 1986, es decir, con posterioridad a la entrada en vigor del Reglamento nº 3820/85 y a la derogación del Reglamento nº 543/69, pero antes de que el Gobierno belga adoptara las medidas de ejecución del Reglamento nº 3820/85, el Sr. Kennes fue acusado de haber infringido los artículos 6, 7 y 8 de este último Reglamento.

7 El Correctionele Rechtbank de Turnhout absolvió a los inculpados porque en la fecha de los hechos no existía base legal de inculpación: por una parte, el Reglamento nº 3820/85 no imponía ninguna sanción penal y, por otra, el Real Decreto de 23 de marzo de 1970, adoptado en ejecución del Reglamento nº 543/69, ya no era aplicable.

8 El Hof van Cassatie, ante el cual se había interpuesto recurso de casación, decidió suspender el procedimiento y plantear a este Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Debe interpretarse el apartado 2 del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, en el sentido de que las referencias al Reglamento (CEE) nº 543/69, contenidas en disposiciones de Derecho interno que prevén medidas de ejecución de dicho Reglamento, constituyen también referencias en el sentido del apartado 2 del mencionado artículo 18?»

9 Para una más amplia exposición de los hechos del asunto principal, del desarrollo del procedimiento y de las observaciones escritas presentadas, esta Sala se remite al informe para la vista. En lo sucesivo sólo se hará referencia a estos elementos en la medida exigida por el razonamiento del Tribunal.

10 Procede señalar en primer lugar que el apartado 1 del artículo 17 del Reglamento nº 3820/85, que figura en la Sección VIII, «Control y sanciones», no prevé expresamente la reconducción de las disposiciones de Derecho interno por las que se adoptan medidas de ejecución del Reglamento nº 543/69. En cambio, el apartado 1 del artículo 17 impone a los Estados miembros una nueva obligación de adoptar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para la ejecución del Reglamento nº 3820/85, incluidas las relativas a las sanciones aplicables en caso de infracción.

11 A continuación, es preciso recordar que el artículo 18, que forma parte de las «Disposiciones finales» del Reglamento nº 3820/85, establece los efectos, desde el punto de vista legislativo, de las modificaciones introducidas en las normas existentes por las demás disposiciones del Reglamento. Según resulta del segundo considerando del Reglamento nº 3820/85, el Consejo, habida cuenta de dichas modificaciones, quiso reunir en un texto único el conjunto de las disposiciones aplicables en materia social en el sector de los transportes por carretera. Esta es la razón por la que el apartado 1 del artículo 18 derogó el Reglamento nº 543/69.

12 En este contexto es evidente que el apartado 2 del artículo 18 no hace más que confirmar las consecuencias, a nivel comunitario, de la derogación del Reglamento nº 543/69. Su finalidad era, pues, garantizar que las referencias a este Reglamento contenidas en otras disposiciones comunitarias, tales como la Directiva 80/1263/CEE del Consejo, de 4 de diciembre de 1980, relativa al establecimiento de un permiso de conducir comunitario (DO L 375, p. 1; EE 07/02, p. 259), se entendieran hechas al Reglamento nº 3820/85. Así pues, este artículo no contempla en absoluto las disposiciones de Derecho nacional adoptadas en aplicación del apartado 1 del artículo 18 del Reglamento nº 543/69.

13 Procede, pues, responder a la cuestión planteada por el Hof van Cassatie van België que el apartado 2 del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas

disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, debe interpretarse en el sentido de que no contempla las referencias al Reglamento derogado nº 543/69 contenidas en disposiciones de Derecho interno que establecen medidas de ejecución de este último Reglamento.

Costas

14 Los gastos efectuados por el Gobierno del Reino Unido y por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

pronunciándose sobre la cuestión planteada por el Hof van Cassatie van België mediante resolución de 9 de enero de 1990, declara:

El apartado 2 del artículo 18 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, debe interpretarse en el sentido de que no contempla las referencias al Reglamento derogado nº 543/69 contenidas en disposiciones de Derecho interno que establecen medidas de ejecución de este último Reglamento.

Rodríguez Iglesias Slynn Joliet

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 2 de octubre de 1991.

El Secretario

J.-G. Giraud

El Presidente de la Sala Primera

Rodríguez Iglesias