CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. GIUSEPPE TESAURO

presentadas el 20 de enero de 1994 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

1. En el marco de un proceso penal pendiente ante el Politierechtbank te Hasselt (Bélgica), el Juez remitente pide, con carácter prejudicial, al Tribunal de Justicia que precise la interpretación de los conceptos de «tiempo de trabajo», «día», «diario» y «fin del período de trabajo» que figuran en los Reglamentos (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, [1] y (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. [2]

Más concretamente, el Juez nacional pide que se especifique si, a falta de una definición explícita de estos conceptos en los Reglamentos mencionados,

a) la expresión «tiempo de trabajo» puede interpretarse con relación, *a contrario,* al concepto de descanso, es decir, como el período durante el cual el conductor debe responder, ante la empresa de transportes, del empleo de su tiempo (el concepto de «fin del período de trabajo» —al que se refiere la tercera cuestión planteada por el Juez— lógicamente se referiría en tal caso al momento en que el conductor vuelve a poder disponer libremente de su tiempo);

b) el término «día» se refiere a un período de 24 horas comprendido entre las 00.00 horas y las 24.00 horas o si, por el contrario, empieza a contar desde el momento en que un conductor determinado se hace cargo por primera vez de un vehículo al que se aplica el Reglamento.

2. Aunque en la resolución de remisión no se haga ninguna referencia a normas específicas de los Reglamentos de que se trata, los hechos que dieron lugar al litigio principal permiten, no obstante, determinar el alcance de la cuestión de interpretación. Dado que el Sr. Michielsen y su empresario (este último como responsable civil) fueron citados a comparecer por no haber observado los tiempos de descanso y de conducción establecidos y por haber utilizado, el día del control, más de una hoja de registro en el tacógrafo del vehículo, la disposición que hay que tener en cuenta es, fundamental-

* Lengua original: italiano.
1 — DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21.
2 — DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28.

mente, el apartado 2 del artículo 15 del Reglamento nº 3821/85.

Este artículo figura en el Capítulo que trata de las disposiciones relativas a la utilización del tacógrafo, aparato cuya instalación debe permitir el control de la observancia de las normas referentes a los tiempos de descanso y de conducción para los conductores, establecidas por el Reglamento nº 3820/85. La norma de que se trata prevé, concretamente, la obligación de los conductores de utilizar una hoja de registro para cada día que conduzcan, a partir del momento en que tomen a su cargo el vehículo, y de no retirar la hoja antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autorizare su retirada.

3. En lo que respecta a la primera cuestión (así como a la tercera, relativa a la interpretación de la expresión «fin del período de trabajo», estrechamente relacionada con la primera), dado que en el litigio principal se trata básicamente de determinar si el conductor está autorizado a utilizar una segunda hoja de registro durante el mismo día —cosa que no puede hacer más que en el caso de que su período diario pueda considerarse finalizado—, procede concentrar la atención en estos conceptos. A este respecto, la Comisión y el Gobierno belga señalan que la finalidad de los Reglamentos nºs 3820/85 y 3821/85 no es establecer normas comunes en materia social en el sector de los transportes, sino sólo armonizar determinados aspectos de las legislaciones nacionales con el fin de mejorar la protección social de los conductores y la seguridad en carretera; por consiguiente, mantienen que los Estados miembros siguen siendo competentes para interpretar los conceptos que, como en el presente asunto, no se definen en los Reglamentos. Sin embargo, aun cuando de un modo general es posible compartir esta opinión, considero que, como señala el Gobierno del Reino Unido, la normativa comunitaria proporciona los elementos necesarios para sentar un concepto de «período de trabajo diario» que pueda ser aplicado de manera uniforme en el territorio de la Comunidad.

4. A este respecto, tiene especial importancia la definición de «descanso» que figura en el apartado 5 del artículo 1 del Reglamento nº 3820/85, igualmente aplicable en el marco del Reglamento nº 3821/85 en virtud de la remisión general prevista en el artículo 2 de este último en lo que respecta a las definiciones contenidas en el primero. Así pues, debe entenderse por «descanso» cada período ininterrumpido de por lo menos una hora durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo. Por lo tanto, parece correcto afirmar, *a contrario*, como sugiere además el Juez *a quo*, que procede considerar como período de trabajo cualquier período durante el que existe, por parte del conductor, una obligación de dar cuenta a la empresa del empleo de su tiempo.

Si bien es cierto que tal definición podría suscitar dudas en cuanto a la posibilidad de incluir en el tiempo de trabajo ciertos momentos de la actividad del conductor que no son los de conducción, otras disposiciones de los referidos Reglamentos permiten resolver las eventuales incertidumbres que pudieran surgir.

5. Me refiero, en primer lugar, al apartado 5 del artículo 7 y al apartado 7 del artículo 8 del Reglamento nº 3820/85, que impiden que las interrupciones de la conducción [3] y el tiempo pasado en la litera de un vehículo en marcha puedan considerarse como parte del descanso diario. Por consiguiente, esos tiempos forman parte de la duración del trabajo. Sin embargo, debe precisarse que, en el supuesto de que el descanso diario contemplado en el apartado 2 del artículo 8 se tome en dos o tres períodos separados durante el período de 24 horas, una interrupción de la conducción de al menos una hora puede considerarse como descanso en el sentido del apartado 5 del artículo 1. También el apartado 3 del artículo 15 del Reglamento nº 3821/85 contiene elementos útiles para la interpretación solicitada por el Juez remitente. Dicha disposición prevé que los conductores deben registrar por separado en el tacógrafo: a) el tiempo de conducción; b) los demás tiempos de trabajo; c) el tiempo de disponibilidad, es decir, los períodos durante los cuales los conductores deben permanecer en su puesto de trabajo para responder a posibles llamadas con objeto de emprender o de reemprender la conducción o de realizar otros trabajos, así como los períodos en que permanecen al lado de otro conductor o en que se encuentran en una litera durante la marcha del vehículo, y d) las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario. Ahora bien, habida cuenta de que, en virtud del apartado 4 de ese mismo artículo, los Estados miembros pueden permitir que los vehículos matriculados en su territorio registren conjuntamente los períodos de tiempo contemplados en las letras b) y c), y de que, por otro lado, algunos de los períodos de tiempo comprendidos bajo la denominación «disponibilidad» no pueden considerarse como «descanso» en el sentido del apartado 7 del artículo 8 del Reglamento nº 3820/85, es evidente, a la luz del sistema de la disposición, que todas las actividades indicadas en las letras a), b) y c) forman parte de la duración del trabajo. Además, el hecho de que se prevea la posibilidad de registrar conjuntamente las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario no contradice esta afirmación. En efecto, lo que permite establecer si un período determinado forma parte del tiempo de trabajo (como simple interrupción de la conducción) o del descanso diario, es la duración de la pausa (según sea inferior o no a una hora) y la organización global de la jornada del conductor (según el descanso se tome en un sólo período o en varios).

6. También puede llegarse a este resultado aplicando a las diferentes categorías de actividades mencionadas en el apartado 3 del artículo 15, la definición general de tiempo de trabajo deducida de la de descanso. Efectivamente, en todos los casos referidos, el conductor no puede disponer libremente de su tiempo. Esto confirma que la definición propuesta es correcta.

7. Así pues, como consecuencia lógica de todo lo expuesto, el concepto de «fin del período de trabajo diario» debe interpretarse en el sentido de que se refiere al momento en que el conductor empieza de nuevo a disponer libremente de su tiempo, lo que coincide con el comienzo de un descanso diario o semanal. Por el contrario, en el supuesto de que el descanso se tome en dos o tres períodos separados, en el sentido del párrafo segundo del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento nº 3820/85, debe hacerse referencia al momento en que comienza la última parte del tiempo de descanso para el día de que se trate.

3 — El apartado 5 del artículo 7 se limita, de hecho, a repetir lo que se ya es evidente con arreglo a la definición de descanso contenida en el artículo 1, a saber que, al deber ser de 45 minutos y poder, llegado el caso, ser sustituidas por interrupciones de al menos 15 minutos cada una, intercaladas en el período de conducción o situadas inmediatamente después del mismo, las interrupciones de la conducción previstas en los apartados 1 y 2 del artículo 7 no tienen normalmente una duración correspondiente a la duración mínima del descanso.

8. Si examinamos ahora la segunda cuestión sometida por el Juez remitente, relativa a la interpretación del término «día» utilizado en el apartado 2 del artículo 15 del Reglamento nº 3821/85, podemos comprobar que dicha cuestión no se diferencia fundamentalmente de la planteada en el asunto C-313/92 Van Swieten, en el que presento mis conclusiones con esta misma fecha, que tiene por objeto la interpretación de la expresión «en cada período de 24 horas» que figura en el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento nº 3820/85. Efectivamente, habida cuenta de la estrecha relación funcional que existe entre ambos Reglamentos, en virtud de la cual las disposiciones del primero pretenden garantizar una ejecución eficaz de las del segundo, el término «día», empleado en el Reglamento nº 3821/85 para precisar en el tiempo la obligación del conductor de utilizar las hojas de registro, se remite necesariamente a las obligaciones esenciales (sobre la observancia de los períodos mínimos de descanso y de las interrupciones mínimas de la conducción) impuestas al conductor por el Reglamento nº 3820/85.

Ahora bien, una interpretación textual, sistemática y teleológica de las disposiciones de que se trata permite concluir que debe entenderse por «día» un período de 24 horas cuyo punto de partida no se fija *a priori*, sino que comienza al final del período de descanso (diario o semanal) anterior (comienzo flexible).

A este respecto, me permito remitirme a los argumentos expuestos en mis conclusiones en el asunto C-313/92.

9. La solución de interpretación propuesta es, por otra parte, la única que es conforme a los objetivos del Reglamento. Si se acogiera la tesis según la cual el término «día» se refiere a períodos fijos y sucesivos de 24 horas, ello podría permitir a un conductor —como se ha mostrado en el asunto C-313/92—, mediante la acumulación de los tiempos de descanso en la primera parte y al final de dos períodos sucesivos de 24 horas, conducir incluso durante 10 horas o más, sin hacer ninguna pausa. Esto resulta evidentemente incompatible con los objetivos de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y la seguridad en carretera. La especial importancia de estos objetivos ha sido reiteradamente señalada por el Tribunal de Justicia, tanto cuando estaba vigente el Reglamento (CEE) nº 543/69, [4] que precedió al Reglamento nº 3820/85, como en lo que respecta al Reglamento actualmente en vigor. [5]

10. Así pues, debe leerse a la luz de estos objetivos la totalidad de las disposiciones que fijan los períodos máximos de conducción y, más generalmente, de trabajo, y la duración mínima de las interrupciones de la conducción y de los períodos de descanso: [6]

4 — 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). Una versión codificada de este Reglamento, a la luz de las modificaciones posteriores, se publicó en el DO 1979, C 73, p. 1.

5 — Veánse, a este respecto, las sentencias de 18 de febrero de 1975, Cagnon y Taquet (69/74, Rec. p. 171), apartados 7 y 8; de 25 de enero de 1977, Derycke (65/76, Rec. p. 29), apartados 15 a 17; de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen (47/79, Rec. p. 3639), apartados 5 y 6; de 11 de julio de 1984, Scott (133/83, Rec. p. 2863), apartado 16; de 28 de marzo de 1985, Hackett (asuntos acumulados 91/84 y 92/84, Rec. p. 1139), apartados 15 y 16; de 13 de diciembre de 1991, Nijs (C-158/90, Rec. p. I-6035), apartado 11, y de 25 de junio de 1992, British Gas (C-116/91, Rec. p. I-4071), apartados 18 a 20.

6 — Véanse las conclusiones del Abogado General Sr. Van Gerven en el asunto C-116/92, actualmente pendiente ante el Tribunal de Justicia, que plantea la cuestión de la interpretación de los apartados 1 y 2 del artículo 7 del Reglamento nº 3820/85, relativos a la duración máxima de los períodos de conducción y de las interrupciones de la conducción.

por tanto, cualquiera que sea el momento en que se efectúa el control, estos límites deben respetarse para cada período de 24 horas.

11. Dicho esto, la obligación impuesta a los conductores por el apartado 2 del artículo 15 del Reglamento nº 3821/85 de utilizar las «hojas de registro todos los días que conduzcan, a partir del momento en que tomen a su cargo el vehículo» debe, evidentemente, leerse a la luz del concepto de «día», tal como ha sido precisado, y teniendo en cuenta el carácter funcional de la obligación de que se trata, destinada a garantizar la observancia de las disposiciones previstas por el Reglamento nº 3820/85. Por consiguiente, deberá utilizarse una hoja de registro distinta para cada período de 24 horas que sigue a la finalización de un período de descanso diario o semanal, y que empieza a contar, por tanto, a partir del momento en que, durante esa jornada, el conductor asume la responsabilidad de un vehículo.

12. Por tanto, sugiero al Tribunal de Justicia que responda de la siguiente manera a las cuestiones planteadas por el Juez remitente:

«1) La expresión "período de trabajo" que figura en el apartado 2 del artículo 15 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo debe interpretarse en el sentido de que se refiere a cualquier período durante el cual el conductor no puede disponer libremente de su tiempo, incluidas las interrupciones de la conducción observadas con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.

2) Por "fin del período de trabajo diario", en el sentido del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, procede entender el momento en el que el conductor comienza el período de descanso diario o semanal o, en el supuesto de que el tiempo de descanso diario se fraccione en períodos separados, el momento en que el conductor comienza la última parte del período de descanso para el día de que se trate.

3) El término "día" que figura en el apartado 2 del artículo 15 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo debe interpretarse en el sentido de que se refiere a un período de 24 horas que comienza al final del período anterior de descanso diario o semanal.»