Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)

de 3 de octubre de 2013 *

«Transportes por carretera — Reglamento (CE) nº 561/2006 — Obligación de utilizar un tacógrafo — Excepciones respecto al transporte no comercial de mercancías — Concepto — Transporte realizado por un particular en el marco de una actividad de tiempo libre como piloto de rally aficionado, financiada en parte mediante ayudas de terceros»

En el asunto C-317/12,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Svea hovrätt (Suecia), mediante resolución de 11 de junio de 2012, recibida en el Tribunal de Justicia el 2 de julio de 2012, en el procedimiento penal entablado contra

Daniel Lundberg,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por la Sra. M. Berger (Ponente), Presidente de Sala, y los Sres. E. Levits y J.-J. Kasel, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Cruz Villalón;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Gobierno neerlandés, por el Sr. J. Langer y la Sra. C. Wissels, en calidad de agentes;

— en nombre de la Comisión Europea, por la Sra. J. Hottiaux y el Sr. K. Simonsson, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del concepto de «transporte no comercial de mercancías» en el sentido del artículo 3, letra h), del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de

* Lengua de procedimiento: sueco.

determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo (DO L 102, p. 1).

2 Esta petición se planteó en el marco del procedimiento penal seguido contra el Sr. Lundberg por incumplimiento de la obligación de instalación y utilización en un vehículo pesado de un tacógrafo autorizado.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 El Reglamento (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 (DO L 370, p. 8), en su versión modificada por el Reglamento nº 561/2006 (en lo sucesivo, «Reglamento nº 3821/85»), establece en su artículo 3, apartado 1:

«El aparato de control se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 3 del Reglamento […] nº 561/2006. […]»

4 El Reglamento nº 561/2006, que derogó y sustituyó desde el 11 de abril de 2007 al 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), indica, en su considerando 17, que está destinado a mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como a mejorar la seguridad general de las carreteras.

5 El artículo 1 del Reglamento nº 561/2006 dispone:

«El presente Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. El presente Reglamento tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.»

6 El artículo 3 de dicho Reglamento establece:

«El presente Reglamento no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

[…]

h) vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;

[…]»

Derecho sueco

7 El artículo 5, punto 2, del capítulo 9 del Förordning (2004:865) om kör– och vilotider samt färdskrivare m.m. [Reglamento (2004:865) sobre el tiempo de conducción y descanso y sobre los aparatos de control], establece que quien infrinja de modo voluntario o por negligencia lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 3821/85 será condenado al pago de una multa.

Procedimiento principal y cuestiones prejudiciales

8 El Sr. Lundberg ejerce, como empresario individual, actividades de consultor en el ámbito de la seguridad de tráfico. En su tiempo libre se dedica al automovilismo como conductor aficionado de rally. Esta actividad de tiempo libre es financiada en parte mediante ayudas de empresas (patrocinio), que ascienden a varios cientos de miles de coronas suecas (SEK) cada año. Además, el Sr. Lundberg destina a este deporte una cantidad por lo menos similar procedente de su propio patrimonio y de ayudas de parientes y amigos.

9 El 6 de abril de 2011, el Sr. Lundberg conducía un camión de su propiedad, matriculado en Suecia, al que había unido un remolque en el que transportaba su coche de carreras para desplazarse a Vimmerby (Suecia) con la finalidad de exponer dicho coche en una feria. La masa total combinada de ambos vehículos era superior a las 3,5 toneladas, pero no sobrepasaba las 7,5 toneladas.

10 La participación en esta feria también estaba financiada en parte mediante patrocinio. Normalmente, el Sr. Lundberg participa en este tipo de actos tres veces al año.

11 Como dicho camión no disponía de tacógrafo, se entabló una acción penal contra el Sr. Lundberg por infracción del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85 porque, en su condición de conductor de un vehículo pesado, no había incorporado un tacógrafo autorizado a dicho vehículo.

12 Mediante sentencia de 13 de octubre de 2011, el Nyköpings tingsrätt (Tribunal de Primera Instancia de Nyköping) absolvió al Sr. Lundberg al estimar las alegaciones de éste según las cuales el transporte controvertido podía considerarse un transporte no comercial en el sentido de lo dispuesto en el artículo 3 del Reglamento nº 561/2006.

13 El Ministerio Fiscal interpuso un recurso de apelación contra dicha sentencia ante el Svea hovrätt (Tribunal de apelación de Svea). Éste considera que la cuestión determinante en el litigio del que conoce es si, para realizar el transporte controvertido, al ser un «transporte no comercial de mercancías» en el sentido del artículo 3, letra h), del Reglamento nº 561/2006, era obligatorio utilizar un tacógrafo autorizado.

14 Puesto que no existe una definición de dicho concepto en el Derecho de la Unión ni tampoco en la jurisprudencia pertinente del Tribunal de Justicia, y habida cuenta de la necesidad de interpretación y aplicación uniformes de este concepto en la práctica, el Svea hovrätt decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el concepto de «transporte no comercial de mercancías» establecido en el artículo 3, letra h), del [Reglamento nº 561/2006] en el sentido de que incluye un transporte de mercancías realizado por un particular en el marco de una actividad de tiempo libre que se financia parcialmente mediante ayudas («patrocinio») de terceras personas o empresas?

2) Para determinar qué debe entenderse por transporte «no comercial», ¿es pertinente:

a) que el conductor sólo realice transportes por cuenta propia,

b) que no se reciba ninguna contraprestación por el propio transporte como tal,

c) el importe de las ayudas y/o el importe de las ayudas en relación con el coste total derivado de la actividad de tiempo libre?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

15 Mediante sus dos cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente solicita, en esencia, que se dilucide si el concepto de «transporte no comercial de mercancías» empleado en el artículo 3, letra h), del Reglamento nº 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que incluye el transporte de mercancías realizado por un particular por cuenta propia y solamente como parte de una actividad de tiempo libre cuando dicha actividad está financiada en parte mediante ayudas de terceros y dicho transporte no da lugar a ninguna remuneración.

16 Con carácter preliminar, debe señalarse que el Reglamento nº 561/2006 no establece ninguna definición de dicho concepto ni de aquéllos enunciados con términos similares por dicho Reglamento, como por ejemplo «el transporte no comercial de ayuda humanitaria» [artículo 3, letra d), del Reglamento], «vehículos comerciales […] que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancías» [artículo 3, letra i), de dicho Reglamento], o «vehículos con entre 10 y 17 asientos utilizados exclusivamente para el transporte no comercial de viajeros» [artículo 13, apartado 1, letra i), del mismo Reglamento].

17 Asimismo, aunque el Tribunal de Justicia ha tenido la oportunidad de interpretar en varias ocasiones otras excepciones a la obligación de instalación y utilización de un tacógrafo, no se ha pronunciado sobre la interpretación del concepto que dio lugar al litigio principal.

18 A falta de toda definición del concepto de «transporte no comercial de mercancías», la determinación del significado y del alcance de dichos términos debe efectuarse, según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, considerando el contexto general en que se utilizan y de conformidad con su sentido habitual en el lenguaje corriente (véanse, en este sentido, las sentencias de 4 de mayo de 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, Rec. p. I-4089, apartado 17 y jurisprudencia citada, y de 13 de diciembre de 2012, BLV Wohn- und Gewerbebau, C-395/11, apartado 25).

19 Además, al interpretar una disposición del Derecho de la Unión, deben tenerse en cuenta no sólo los términos empleados en ella sino también los objetivos perseguidos por la normativa de la que forma parte (sentencia de 29 de enero de 2009, Petrosian, C-19/08, Rec. p. I-495, apartado 34 y jurisprudencia citada).

20 En relación con las excepciones al uso de tacógrafo, el Tribunal de Justicia ha declarado que tales excepciones no pueden ser interpretadas de modo que sus efectos se extiendan más allá de lo necesario para asegurar la protección de los intereses que tiene por objeto garantizar. Además, el alcance de las excepciones debe determinarse teniendo en cuenta los objetivos de la normativa de que se trate (véanse las sentencias de 25 de junio de 1992, British Gas, C-116/91, Rec. p. I-4071, apartado 12; de 21 de marzo de 1996, Goupil, C-39/95, Rec. p. I-1601, apartado 8, y Mrozek y Jäger, C-335/94, Rec. p. I-1573, apartado 9; de 17 de marzo de 2005, Raemdonck y Raemdonck-Janssens, C-128/04, Rec. p. I-2445, apartado 19, y de 28 de julio de 2011, Seeger, C-554/09, Rec. p. I-7131, apartado 33).

21 Debe responderse a las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional remitente, como han sido reformuladas en el apartado 15 de la presente sentencia, a la luz de los principios antes expuestos.

22 La Comisión Europea considera que la excepción prevista en el artículo 3, letra h), del Reglamento nº 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que se aplica al transporte de mercancías realizado por un particular en el marco de una actividad de tiempo libre que está financiada en parte mediante ayudas de terceros, de modo que no es necesario que el vehículo utilizado en tal transporte esté equipado con un tacógrafo.

23 Debe señalarse que dicha interpretación es conforme tanto con el sentido habitual del concepto controvertido en el asunto principal como con el contexto general en el que se inscribe y los objetivos perseguidos por el Reglamento nº 561/2006 del que forma parte.

24 Por lo que se refiere, en primer lugar, al sentido habitual del concepto de «transporte no comercial de mercancías», debe indicarse que puede hablarse de tal transporte cuando no existe una relación con una actividad profesional o comercial, es decir, cuando dicho transporte no se realiza para lograr ingresos. Por tanto, según una acepción corriente, el transporte no comercial de mercancías designa, en particular, el transporte de mercancías efectuado por un particular fuera de su actividad profesional, en el marco de una actividad recreativa.

25 En segundo lugar, en relación con el contexto general en el que se inscribe el artículo 3, letra h), del Reglamento nº 561/2006, debe señalarse, de entrada, que el considerando 17 de éste indica, en particular, que dicho Reglamento está destinado «a mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica».

26 Además, según el tenor de su artículo 1, el citado Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial, a la vez que pretende mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.

27 Finalmente, el artículo 4, letra c), del Reglamento nº 561/2006 establece la definición del concepto de «conductor», que se refiere a «toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad».

28 De los apartados 24 a 27 de la presente sentencia se deriva que, como ha alegado fundadamente la Comisión en sus observaciones presentadas ante el Tribunal de Justicia, las disposiciones el Reglamento nº 561/2006 se aplican esencialmente a los conductores profesionales y no a las personas que conducen como particulares.

29 De este modo, los términos «armonizar las condiciones de competencia» y «mejorar las condiciones de trabajo», «las condiciones sociales de los empleados» y «las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera», que figuran respectivamente en el considerando 17 y en el artículo 1 del Reglamento nº 561/2006, así como la expresión «como parte de sus obligaciones», contenida en el artículo 4, letra c), del mismo Reglamento, permiten suponer que dicho Reglamento no se aplica a una persona que, al igual que el Sr. Lundberg, no ejerce la profesión de conductor de un vehículo pesado y no presta servicios de transporte, sino que, en el presente caso, transportaba por cuenta propia, únicamente en el marco de una actividad de tiempo libre, el vehículo deportivo de su propiedad que conduce como piloto de rally aficionado, realizando así un transporte como el descrito en el apartado 15 de la presente sentencia.

30 En tercer lugar, para interpretar la excepción prevista en el artículo 3, letra h), del Reglamento nº 561/2006, deben tenerse en cuenta no sólo la finalidad de esta excepción, sino también los objetivos perseguidos por dicho Reglamento.

31 Por lo que respecta, por una parte, a dichos objetivos, baste recordar, como se ha expuesto en los apartados 25 a 28 de la presente sentencia, que mediante el citado Reglamento se pretende armonizar las condiciones de competencia en el sector del transporte por carretera y mejorar las condiciones de trabajo del personal de este sector y la seguridad por carretera (véanse, en particular, las sentencias, antes citadas, Goupil, apartado 10; Mrozek y Jäger, apartado 11; Raemdonck y Raemdonck-Janssens, apartado 22, y Seeger, apartado 34). Estos objetivos se traducen, en particular, en la obligación de disponer, en principio, en los vehículos de transporte por carretera de un tacógrafo autorizado que permita controlar el cumplimiento del tiempo de conducción y de descanso de los conductores.

32 Por lo que respecta, por otra parte, a la finalidad de la excepción del artículo 3, letra h), del Reglamento nº 561/2006, el legislador de la Unión ha querido excluir del ámbito de aplicación de dicho Reglamento ciertos vehículos y ciertos tipos de transporte realizados mediante dichos vehículos de modo que el citado Reglamento no se aplique al «transporte no comercial de mercancías» efectuado con un vehículo o con un conjunto de vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 7,5 toneladas. Por tanto, la finalidad de esta excepción es no incluir en el ámbito de aplicación del mencionado Reglamento los transportes de mercancías realizados por particulares fuera de toda actividad profesional o comercial.

33 Habida cuenta de los objetivos mencionados, debe señalarse que una interpretación del artículo 3, letra h), del Reglamento nº 561/2006 en el sentido de que dicha disposición no cubre un transporte como el descrito en el apartado 29 de la presente sentencia no sería conforme con dichos objetivos.

34 En efecto, tal interpretación, al extender el ámbito de aplicación de dicho Reglamento a la categoría de conductores que realizan transportes con fines privados o de tiempo libre, podría menoscabar la eficacia de la excepción prevista en el artículo 3, letra h), de dicho Reglamento.

35 Además, debe destacarse que un transporte como el descrito en el apartado 29 de la presente sentencia no afecta a la competencia en el sector del transporte por carretera dado que un conductor como el del asunto principal es una persona que conduce como un particular y no un conductor profesional.

36 Por este mismo motivo, dicha interpretación no puede en ningún caso ser contraria al logro del objetivo perseguido por el Reglamento nº 561/2006 que consiste en mejorar las condiciones de trabajo en el sector del transporte por carretera.

37 Finalmente, debe señalarse que, puesto que los transportes como el controvertido en el asunto principal parecen ser relativamente escasos, una interpretación de la excepción objeto de litigio en el sentido de que se aplica al transporte de mercancías realizado por un particular en el marco de una actividad de tiempo libre no debería tener efectos negativos significativos en la seguridad por carretera.

38 Debe añadirse que, habida cuenta de dicha interpretación, el hecho de que no se abone ninguna remuneración por el propio transporte y el importe de las ayudas recibidas, en especial en relación con el presupuesto dedicado a dicha actividad de tiempo libre, carecen de pertinencia a la hora de apreciar el concepto de «transporte no comercial de mercancías».

39 Habida cuenta de las consideraciones que preceden, debe responderse a las cuestiones planteadas que el concepto de «transporte no comercial de mercancías» que figura en el artículo 3, letra h), del Reglamento nº 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que incluye el transporte de mercancías realizado por un particular por cuenta propia y solamente como parte de una actividad de tiempo libre cuando dicha actividad está financiada en parte mediante ayudas de terceros y dicho transporte no da lugar a ninguna remuneración.

Costas

40 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. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Sexta) declara:

El concepto de «transporte no comercial de mercancías» que figura en el artículo 3, letra h), del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos del Consejo (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, debe interpretarse en el sentido de que incluye el transporte de mercancías realizado por un particular por cuenta propia y solamente como parte de una actividad de tiempo libre cuando dicha actividad está financiada en parte mediante ayudas de terceros y dicho transporte no da lugar a ninguna remuneración.

Firmas