SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)
de 9 de junio de 1994 *

En el asunto C-394/92,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por el Politierechtbank te Hasselt (Bélgica), destinada a obtener, en el proceso penal seguido ante dicho órgano jurisdiccional contra

Marc Michielsen,

Geybels Transport Service NV (GTS),

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 6 y del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento (CEE) n° 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, así como de los apartados 2 a 4, inclusive, del artículo 15 del Reglamento (CEE) n° 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, respectivamente, pp. 1 y 8; EE 07/04, respectivamente, pp. 21 y 28),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por los Sres.: G. F. Mancini, Presidente de Sala; M. Díez de Velasco (Ponente), C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler y P. J. G. Kapteyn, Jueces;

* Lengua de procedimiento: neerlandés.

Abogado General: Sr. G. Tesauro;
Secretario: Sr. H. A. Rühl, administrador principal;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre del Gobierno belga, por el Sr. J. Devadder, directeur d'administration del ministère des Affairesétrangères, en calidad de Agente;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. Lucinda Hudson, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. Thomas van Rijn y Vittorio Di Bucci, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Gobierno del Reino Unido, representado por el Sr. D. Bethlehem, Barrister, y de la Comisión, expuestas en la vista de 2 de diciembre de 1993;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 20 de enero de 1994;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 9 de noviembre de 1992, recibida en el Tribunal de Justicia el 13 de noviembre de 1992, el Politierechtbank te Hasselt planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación

del artículo 6 y del apartado 1 del artículo 8 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, así como de los apartados 2 a 4, inclusive, del artículo 15 del 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, respectivamente, pp. 1 y 8; EE 07/04, respectivamente, pp. 21 y 28).

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un proceso penal seguido contra Marc Michielsen (en lo sucesivo, «acusado») y la empresa Geybels Transport Service (en lo sucesivo, «empresa Geybels»), como responsable civil.

3 El 12 de agosto de 1991, el acusado, que conducía un tractor como empleado de la empresa Geybels, fue sometido a un control en Amberes con arreglo a los citados Reglamentos nºs 3820/85 y 3821/85. El control reveló que había cometido varias infracciones contra dichos Reglamentos.

4 Efectivamente, de los autos resulta que en dos jornadas diferentes no observó los tiempos de descanso y de conducción y que, además, el día del referido control, había utilizado dos hojas de registro en el tacógrafo de su vehículo. La única cuestión dudosa que aún queda pendiente ante el Juez nacional, y por la que resulta necesaria una interpretación de las disposiciones comunitarias, es la referente a la utilización fraudulenta de las hojas de control por parte del acusado.

5 Este alegó, ante el Politierechtbank te Hasselt, que la utilización de una segunda hoja de registro era totalmente legal, en la medida en que, una vez terminado su tiempo de trabajo diario y dejada la empresa, comenzaba un nuevo servicio.

6 Por estimar que la interpretación de determinados conceptos contenidos en los Reglamentos n^{os} 3820/85 y 3821/85 no resultaba clara, el Juez nacional decidió plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Tiempo de trabajo

¿Tiempo de trabajo es el período durante el cual el conductor de un vehículo sometido a los Reglamentos (CEE) n^{os} 3820/85 y 3821/85 no puede disponer libremente de su tiempo?

¿Comprende el tiempo de trabajo los períodos de conducción, sus interrupciones y el tiempo dedicado a otros trabajos?

¿Es suficientemente precisa la definición o debe ser sustituida o matizada?

2) Día

¿El día es un período de 24 horas? ¿En qué momento comienza, a efectos de interpretación de los Reglamentos (CEE) n ^{os} 3820/85 y 3821/85? ¿A las 00.00 horas del día civil o en el momento en que el conductor toma a su cargo, por primera vez, un vehículo sometido a dichos Reglamentos?

¿Es posible que el día comience en otro momento?

3) Fin del período de trabajo

¿Finaliza el período de trabajo en el momento en que el conductor deja de estar obligado a justificar ante la empresa de transportes el empleo del tiempo y en que recobra la libertad de disponer de su tiempo?

¿Es posible otra definición?»

Sobre las cuestiones primera y tercera

7 Mediante las cuestiones primera y tercera, el Juez remitente pide al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre el significado de los conceptos «tiempo de trabajo» y «fin del período de trabajo», a efectos de los Reglamentos n^{os} 3820/85 y 3821/85, aunque no menciona ninguna disposición concreta de dichos Reglamentos.

8 En cuanto a la primera cuestión, procede señalar que la expresión «tiempo de trabajo» figura en diferentes disposiciones del Reglamento n° 3821/85, como el apartado 3 de su artículo 15 y los epígrafes I, letra a), II, punto 4, y IV, letra b), de su Anexo I. No obstante, en ese Reglamento no se prevé ninguna definición de dicho concepto, así como tampoco en el Reglamento n° 3820/85.

9 Ni el Gobierno belga ni la Comisión proponen adoptar una definición basada en los Reglamentos n^{os} 3820/85 y 3821/85, ya que, según su interpretación, sólo establecen una armonización parcial de las disposiciones sociales en el sector de los transportes por carretera.

10 Por su parte, el Gobierno del Reino Unido considera que los dos Reglamentos forman un sistema completo. Así pues, las definiciones que se piden pueden deducirse de las disposiciones de estos Reglamentos, sobre todo del concepto de «descanso», tal como se define en el punto 5 del artículo 1 del Reglamento nº 3820/85. Por tanto, considera que el «tiempo de trabajo», a efectos del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento nº 3821/85, debería entenderse como el «período de trabajo diario», concepto que abarca los períodos durante los cuales el conductor no puede disponer libremente de su tiempo. Por consiguiente, el «fin del período de trabajo» estaría determinado por el principio de un tiempo de descanso diario o semanal suficiente.

11 Para dar una respuesta útil a la primera cuestión planteada por el Juez remitente, debe señalarse, con carácter preliminar, que en el marco de los Reglamentos nºs 3820/85 y 3821/85 no puede considerarse que los conceptos de «tiempo de trabajo» y de «período de trabajo diario» son sinónimos. En efecto, la diferenciación de estos conceptos resulta de los apartados 2 y 3 del artículo 15 del Reglamento nº 3821/85.

12 Por un lado, el párrafo primero del apartado 2 de este artículo del Reglamento prevé que «la hoja de registro no se retirará antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autorizare su retirada».

13 Por otro lado, el segundo guión del apartado 3 del mismo artículo establece que el tacógrafo debe «registrar por separado y de modo diferenciado, los períodos de tiempo siguientes: a) [...] el tiempo de conducción; b) [...] los demás tiempos de trabajo; c) [...] el tiempo de disponibilidad, y d) [...] las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diarios».

14 De las disposiciones citadas se desprende que el concepto de «período de trabajo diario» que figura en el apartado 2 del artículo 15 es más amplio que el de «tiempo de trabajo» mencionado en el apartado 3 de la misma disposición. Efectivamente, el primero se refiere a toda jornada de trabajo como espacio de tiempo continuo, mientras que el segundo sólo abarca los momentos de actividad real del conductor

que pueden influir en la conducción, incluido el tiempo de conducción. Por tanto, el «tiempo de disponibilidad», las «interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario», mencionados en el apartado 3 del artículo 15 del Reglamento n° 3821/85, no están comprendidos dentro del concepto «tiempo de trabajo», dado que el hecho de que estén precedidos por la expresión «los demás tiempos de trabajo» impide que se pueda considerar que forman parte del tiempo de trabajo.

15 En cambio, no es posible excluir *a priori* que dicho «tiempo de disponibilidad», así como las «interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario» estén comprendidos dentro del concepto de «período de trabajo diario», ya que, según el apartado 2 del mismo artículo 15, deben figurar en la hoja de registro, la cual no puede ser retirada durante el período de trabajo diario.

16 Ya que, en el marco de los Reglamentos n^{os} 3820/85 y 3821/85, los conceptos «tiempo de trabajo» y «período de trabajo diario» no tienen el mismo significado, procede determinar a cuál de estos dos conceptos se refiere el Juez remitente. Ahora bien, como se ha indicado en el apartado 4 de la presente sentencia, la única cuestión dudosa que sigue pendiente en el asunto principal es la de si la utilización por parte del acusado de dos hojas de registro durante el mismo día es conforme a Derecho. Dado que, con arreglo al apartado 2 del artículo 15 del Reglamento n° 3821/85, la hoja de registro no puede ser retirada antes de que finalice el período de trabajo diario, es necesario interpretar este último concepto, contemplado por dicha disposición, para que el Juez nacional pueda determinar la legalidad del comportamiento del acusado.

17 Por tanto, debe entenderse que la primera cuestión se refiere al concepto de «período de trabajo diario», así como a su alcance y límites, por lo que debe ser examinada junto con la tercera cuestión, que se refiere al mismo problema.

18 Sin embargo, procede determinar concretamente los períodos que están comprendidos dentro del concepto «período de trabajo diario», entre los indicados en el apartado 3 del artículo 15 del Reglamento n° 3821/85.

19 Las dos primeras categorías de tiempos (el «tiempo de conducción» y «los demás tiempos de trabajo») constituyen, por definición, períodos de trabajo.

20 En cuanto a la tercera categoría (el «tiempo de disponibilidad»), dado que, según el apartado 4 del artículo 15, antes citado, puede ser registrada junto con la segunda («los demás tiempos de trabajo») a elección de los Estados miembros, resulta imposible que en el control se contabilice independientemente de los tiempos de trabajo real.

21 En lo que respecta a los «períodos de descanso», debe señalarse que el Reglamento n° 3820/85 fija, en el apartado 1 de su artículo 6, la duración máxima del período de conducción diario. Asimismo, la duración mínima del tiempo de descanso diario está prevista en el apartado 1 de su artículo 8. El párrafo segundo de este artículo precisa que dicho tiempo de descanso, en el caso de que se fraccione en dos o tres partes durante un mismo período de 24 horas, debe comprender, por lo menos, un período de 8 horas consecutivas, y que, en tal caso, la duración mínima del descanso se prolongará a 12 horas.

22 Es preciso destacar también que el punto 5 del artículo 1 del Reglamento n° 3820/85 define el descanso como «cada período ininterrumpido de por lo menos una hora, durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo». En virtud del artículo 2 del Reglamento n° 3821/85, dicha definición es aplicable a efectos de este último Reglamento.

23 Habida cuenta de la definición de descanso establecida en el mencionado punto 5 del artículo 1, en el supuesto de que el conductor divida su tiempo de descanso en dos o tres períodos, las partes de dicho tiempo cuya duración sea inferior a una hora están comprendidas dentro del período de trabajo diario.

24 En lo que se refiere a las «interrupciones de la conducción», debe señalarse que el apartado 5 del artículo 7 del Reglamento n° 3820/85 prevé que no pueden considerarse como descansos diarios. Dado que, por definición, deben estar situadas entre tiempos de conducción, no es posible concretarlas por separado dentro del período de trabajo diario.

25 Con el fin de determinar el principio y el fin del período de trabajo diario, delimitado de ese modo, es preciso basarse en la sentencia de 2 de junio de 1994, Van Swieten (C-313/92, Rec. p. I-2177, apartados 22 a 27), en la que este Tribunal de Justicia ha declarado que el período de actividad diaria del conductor comienza en el momento en que, después de un período de descanso semanal o diario, el conductor pone en funcionamiento el tacógrafo. En el supuesto de que el descanso diario se fraccione en dos o tres períodos separados, el período de actividad comienza al final del período de descanso cuya duración no sea inferior a 8 horas. Por consiguiente, el fin del período de trabajo diario corresponde al comienzo de un período de descanso diario o, en el caso de que el descanso diario se tome en dos o tres períodos separados, al comienzo de un período de descanso de una duración mínima de 8 horas consecutivas.

26 Habida cuenta de las consideraciones expuestas, procede responder a las cuestiones primera y tercera que el «período de trabajo diario», a efectos del apartado 2 del artículo 15 del Reglamento n° 3821/85, comprende el tiempo de conducción, los demás tiempos de trabajo, el tiempo de disponibilidad, las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario, siempre y cuando su duración no exceda de una hora, en el caso de que el conductor divida dicho tiempo de descanso en dos o tres períodos. Dicho período comienza en el momento en que, después de un período de descanso semanal o diario, el conductor pone en funcionamiento el tacógrafo o, en el caso de que se fraccione el descanso diario, al final del período de descanso de duración no inferior a 8 horas. Finaliza al comenzar un período de descanso diario o, en caso de fraccionamiento del descanso diario, al

comenzar un período de descanso de una duración mínima de 8 horas consecutivas.

Sobre la segunda cuestión

27 Mediante la segunda cuestión, el Juez remitente pide que se dilucide si el concepto de «día», a efectos de los Reglamentos n^{os} 3820/85 y 3821/85, coincide con el de «período de 24 horas» mencionado en el apartado 1 del artículo 8 del Reglamento n° 3820/85, y en qué momento comienza dicho período.

28 Del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento n° 3820/85 se desprende que los términos «día» y «período de 24 horas» son sinónimos. Efectivamente, en el primer párrafo de dicho apartado se hace referencia al período de 24 horas, mientras que en el párrafo segundo del mismo apartado se habla de días; ambos párrafos tienen el mismo objeto, a saber, el tiempo de descanso.

29 En la sentencia Van Swieten, antes citada, el Tribunal de Justicia ha determinado que la expresión «período de 24 horas» se refiere a todo período que comienza en el momento en que el conductor pone en funcionamiento el tacógrafo después de finalizar un período de descanso semanal o diario.

30 Por consiguiente, procede responder a la segunda cuestión que el concepto de «día», a efectos de los Reglamentos n^{os} 3820/85 y 3821/85, debe entenderse como equivalente al de «período de 24 horas», que se refiere a todo espacio de tiempo de esa duración que comienza en el momento en que el conductor pone el funcionamiento el tacógrafo, después de finalizar un período de descanso semanal o diario.

Costas

31 Los gastos efectuados por los Gobiernos belga y 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 en el 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 Sexta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Politierechtbank te Hasselt mediante resolución de 9 de noviembre de 1992, declara:

1) El «período de trabajo diario» a efectos del apartado 2 del artículo 15 del 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, comprende el tiempo de conducción, los demás tiempos de trabajo, el tiempo de disponibilidad, las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario, siempre y cuando su duración no exceda de una hora, en el caso de que el conductor divida dicho tiempo de descanso en dos o tres períodos. Dicho período comienza en el momento en que, después de un período de descanso semanal o diario, el conductor pone en funcionamiento el tacógrafo o, en el caso de que se fraccione el descanso diario, al final del período de descanso de duración no inferior a 8 horas. Finaliza al comenzar un período de descanso diario o, en caso de fraccionamiento del descanso diario, al comenzar un período de descanso de una duración mínima de 8 horas consecutivas.

2) El concepto de «día», a efectos de los Reglamentos (CEE) nºs 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, y 3821/85, debe entenderse como equivalente al de «período de 24 horas», que se refiere a todo espacio de tiempo de esa duración que comienza en el momento en que el conductor pone en funcionamiento el tacógrafo, después de finalizar un período de descanso semanal o diario.

Mancini Díez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 9 de junio de 1994.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Sexta

G. F. Mancini