

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. PHILIPPE LÉGER

presentadas el 14 de septiembre de 1995 *

1. En el marco de un proceso penal incoado contra un conductor de camiones, pendiente ante la Crown Court de Bolton (Reino Unido), dicho órgano jurisdiccional plantea a este Tribunal de Justicia una cuestión prejudicial sobre la interpretación de una disposición que establece excepciones (el artículo 12) contenida en el 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 ¹ (en lo sucesivo, «Reglamento»).

(en lo sucesivo, «Reglamento de 1969»), al que sustituye y modifica, pero sin desviarse de sus finalidades. ³ Esta legislación, que atañe a una actividad económica de primera magnitud en los países miembros, fue instaurada con el triple objetivo de la *seguridad en carretera*, la armonización de las condiciones de *competencia* y el *progreso social*. ⁴

Disposiciones pertinentes

2. El referido Reglamento, adoptado con arreglo al artículo 75 del Tratado CEE, desarrolla, en el sector de los transportes por carretera, la política común iniciada en 1969 con el Reglamento (CEE) n° 543/69 ²

3. El Reglamento n° 3820/85 contiene, en lo esencial, disposiciones muy detalladas relativas al *tiempo de conducción* y *de descanso* (Secciones IV y V) —aplicables a los transportes por carretera incluidos en su ámbito de aplicación (Sección II), efectuados por conductores que tengan la edad mínima exigida (Sección III), en relación con los cuales se prohíben determinados tipos de remuneraciones (Sección VI)—, disposiciones que únicamente pueden ser objeto de excepciones en determinados supuestos limitados (Sección VII), con sujeción al sistema de control y de sanciones establecido (Sección VIII).

* Lengua original: francés.

1 — DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21.

2 — Reglamento (CEE) n° 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). Este Reglamento resultó modificado por los Reglamentos (CEE) n° 514/72 (DO L 67, p. 1), n° 515/72 (DO L 67, p. 11), n° 2827/77 (DO L 334, p. 1) y n° 2829/77 (DO L 334, p. 11).

3 — Véase el primer considerando del Reglamento n° 3820/85. En la medida en que ambos Reglamentos se refieren al mismo sector y persiguen los mismos objetivos, en los razonamientos que se hagan a continuación podrá referirse tanto al Reglamento de 1969 como al Reglamento n° 3820/85.

4 — Véase el primer considerando del Reglamento n° 3820/85.

4. En concepto de duración máxima de la conducción, el apartado 1 del artículo 6 limita el tiempo de *conducción diaria* en los términos siguientes:

«El tiempo de conducción comprendido entre dos descansos diarios o entre un descanso diario y un descanso semanal, en lo sucesivo denominado “período de conducción diario”, no podrá exceder de nueve horas. Podrá alcanzar las diez horas dos veces por semana.»

5. Por su parte, el apartado 1 del artículo 7, relativo al tiempo de *conducción continuada*, prevé lo siguiente:

«Después de cuatro horas y media de conducción, el conductor deberá respetar una interrupción por lo menos de cuarenta y cinco minutos, a menos que inicie un período de descanso.»

6. Por último, el artículo 8 regula el tiempo de *descanso diario*:

«1. En cada período de veinticuatro horas, el conductor gozará de un tiempo de descanso diario de once horas consecutivas, por lo

menos, que podrá reducirse a un mínimo de nueve horas consecutivas tres veces por semana como máximo, siempre que se conceda en compensación un tiempo de descanso antes del final de la semana siguiente [...]»

7. La Sección VII del Reglamento sólo autoriza tres tipos de excepciones. Dos de ellas dependen de la discrecionalidad de los *Estados*: el artículo 11 autoriza a éstos a establecer en su territorio disposiciones más rigurosas y el artículo 13 permite excepciones nacionales sobre ciertos vehículos (apartado 1) o, previa autorización de la Comisión, sobre los transportes efectuados en circunstancias excepcionales (apartado 2). En cuanto al *conductor*, sólo está autorizado a rebasar estas duraciones máximas de conducción en circunstancias muy especiales. Esta última excepción es objeto del artículo 12, que dispone lo siguiente:

«Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un punto de parada adecuada, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el presente Reglamento en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá mencionar el tipo y el motivo de la excepción así decidida en la hoja de registro del aparato de control o en su registro de servicio.»

8. El Juez remitente somete esta última disposición a la interpretación del Tribunal de Justicia, con ocasión de un litigio cuyos hechos y procedimiento son los siguientes.

acuerdo en reconocer que el exceso en el tiempo de conducción no había sido puramente fortuito, sino, por el contrario, deliberadamente planificado con anterioridad a los trayectos previstos.

Marco fáctico y jurídico

9. Mediante resolución de 21 de abril de 1994, la Rochdale Magistrate's Court condenó al Sr. Bird, conductor de camiones (en lo sucesivo, «apelante en el litigio principal»), por dos infracciones del Reglamento n° 3820/85.⁵

10. En efecto, con motivo de una inspección pudo comprobarse, por una parte, que el 13 de octubre de 1992 el Sr. Bird había conducido su vehículo durante diez horas y cuarenta minutos, contraviniendo el artículo 6 del Reglamento, y, por otra parte, que el 6 de noviembre de 1992 no había observado los períodos de interrupción prescritos en el artículo 7, al conducir sin interrupción durante cinco horas y quince minutos.⁶

11. En ambos casos, el apelante en el litigio principal y su empresario estuvieron de

12. En ambos viajes, la naturaleza de la carga era similar y consistía, según el apelante en el litigio principal, en una mercancía de elevado valor en aduana.

13. El Sr. Bird recurrió en apelación ante la Crown Court contra esta doble condena, invocando el artículo 12 del Reglamento, que, según él, autoriza al conductor a planificar una excepción a las restantes disposiciones, a fin de garantizar la seguridad de la carga, lo cual resultó necesario en el caso de autos.

14. Dicho órgano jurisdiccional estima que en ninguno de los dos casos se puso en peligro la seguridad en carretera, pero considera que la solución del litigio depende de la interpretación del artículo 12 del Reglamento, cuya «[...] redacción [...] es ambigua, confusa y requiere ser clarificada». ⁷ Consciente de que «es fácil imaginar que la cuestión reviste una gran importancia para los transportistas de todo el país y de toda la Comunidad [...]», ⁸ el órgano

5 — La legislación nacional que aplica el referido Reglamento es la Transport Act 1968 (Ley del Reino Unido de 1968 sobre transportes).

6 — La letra a) del apartado 11 del artículo 96 de la Transport Act 1968 corresponde a esas disposiciones.

7 — Resolución de remisión.

8 — *Ibidem*.

jurisdiccional remite la siguiente cuestión prejudicial:

«A efectos de una correcta interpretación del artículo 12 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:

ridad al inicio del trayecto, que dejará de cumplir otras disposiciones de dicho Reglamento.

16. Ha de ponerse de relieve la importancia práctica que revestirá la respuesta que se dé: se trata de ampliar o, por el contrario, de limitar el margen de maniobra de los conductores y de las empresas de transportes en la organización de los trayectos.

Cuando, en el marco de un proceso penal en el que se imputa el haberse infringido las restricciones al tiempo de conducción que figuran en los artículos 6, 7 y 8 de dicho Reglamento, un conductor se haya atenido a todos los requisitos previos a dicho efecto contenidos en el referido artículo 12 y el órgano jurisdiccional tenga el convencimiento de que la seguridad en carretera no ha sido puesta en peligro, y teniendo en cuenta la obligación que el artículo 15 impone a las empresas de transportes,

17. El artículo 12 puede dar lugar a dos lecturas diferentes.

¿puede el conductor ampararse en la excepción prevista en el artículo 12 cuando la necesidad de apartarse de lo dispuesto en los artículos 6, 7 u 8 era conocida antes de que empezara el viaje de que se trata?»

18. Según una primera interpretación, de naturaleza extensiva y defendida por el apelante en el recurso principal, la referida norma, que establece una excepción, estaría en cierto modo a disposición de las empresas de transportes, que dispondrían así de una mayor libertad a la hora de organizar los trayectos. La facultad de recurrir a la misma sólo estaría limitada por el imperativo de no poner en peligro la seguridad en carretera. Esta interpretación, se alega, está en la línea de la finalidad de suavizar la normativa anterior, finalidad que se persigue mediante la revisión llevada a cabo en 1985.⁹

Discusión

15. La cuestión versa esencialmente sobre el extremo de dilucidar si el artículo 12 del Reglamento n° 3820/85 autoriza a un conductor de camiones a planificar, con anterior-

19. Según otra interpretación, la facultad de recurrir al artículo 12 quedaría limitada a los

9 — Véase el primer considerando del Reglamento n° 3820/85.

supuestos en los que la imposibilidad de atenerse a las obligaciones establecidas por el Reglamento surgiera durante el viaje, en razón de circunstancias imprevistas y de carácter excepcional.

20. En mi opinión, tan sólo esta última interpretación puede deducirse del *alcance* de la referida norma, alcance que, según la jurisprudencia de este Tribunal de Justicia, se ha de determinar teniendo en cuenta su *finalidad* y el *contexto* jurídico en el que se inserta.¹⁰

La finalidad del artículo 12

21. Recuérdese, en primer lugar, que el artículo 12 se configura como una disposición *que establece excepciones* al régimen general establecido por el Reglamento n° 3820/85. En efecto, dicho artículo se inserta en la Sección VII, titulada «Excepciones». Por lo demás, cierto número de elementos subrayan el carácter excepcional de dicha disposición. Así, mientras que el afán del legislador fue encuadrar muy estrictamente y de modo sistemático los tiempos de conducción y de descanso (períodos continuado, diario,

semanal, bisemanal), el artículo 12 permite liberarse de estas disposiciones coercitivas. Por otra parte, el carácter excepcional de esta medida viene subrayado por los requisitos estrictos a los que se supedita su aplicación («[...] no se comprometa la seguridad en carretera [...]», «con objeto de llegar a un punto de parada adecuada», «en la medida necesaria para garantizar la seguridad [...]»). Por último, otra significativa exigencia es la que se impone al conductor de mencionar «el tipo y el motivo de la excepción» en la hoja de registro del aparato de control o en su registro de servicio.

22. Antes mencioné la razón de ser del régimen general de la legislación comunitaria en materia de transportes por carretera: seguridad en la carretera, progreso social y respeto de la competencia. Procede interrogarse ahora sobre la *finalidad específica* que justificó, en el espíritu del legislador, la adopción de una norma que establecía excepciones a ese riguroso régimen general.

23. A este respecto, me parece revelador el estudio de la *génesis* del discutido artículo.

10 — Véanse, por ejemplo, las sentencias de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen (47/79, Rec. p. 3639), apartado 4; de 11 de julio de 1984, Scott (133/83, Rec. p. 2863), apartado 15; de 25 de junio de 1992, British Gas (C-116/91, Rec. p. I-4071), apartado 12, y de 15 de diciembre de 1993, Charlton y otros (C-116/92, Rec. p. I-6755), apartado 14.

24. Originariamente, no se encuentra en el Reglamento n° 543/69 rastro alguno de una disposición que establezca excepciones del tipo de la prevista en el artículo 12 del

Reglamento n° 3820/85. Entre las excepciones previstas en la Sección VI de aquel Reglamento sólo figuraba, en efecto, un único artículo, el artículo 13, el cual autorizaba a los Estados miembros a adoptar disposiciones más rigurosas en su territorio (se trata, en lo esencial, del actual artículo 11).

25. En cambio, con motivo de la primera modificación del Reglamento de 1969, se insertó una nueva disposición, que puede considerarse como la primera redacción del actual artículo 12. Se trata del artículo 3 del Reglamento n° 514/72, por el que se modifica el Reglamento n° 543/69,¹¹ redactado en los términos siguientes:

«Tras el artículo 13 del Reglamento (CEE) n° 543/69, se insertará el artículo siguiente:

“Artículo 13 bis:

Siempre que no comprometa la seguridad de la circulación por carretera, al conductor podrá no aplicársele lo dispuesto en el artículo 6, en los apartados 2 a 4 del artículo

7 y en el artículo 11, en casos de peligro, de fuerza mayor, para prestar auxilio o por causa de avería, en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga, y para poder llegar a un punto de parada apropiado o, según las circunstancias, al término de su viaje. El conductor deberá mencionar la naturaleza y el motivo de la no aplicación, en la libreta individual de control o sobre la hoja de registro del aparato de control”».

26. Así pues, esta disposición que establece una excepción forma parte integrante del Reglamento n° 543/69 desde 1972.

27. Posteriormente, con motivo de los trabajos preparatorios del Reglamento n° 3820/85, la Comisión propuso una muy ligera modificación,¹² consistente en la posibilidad de hacer extensible la excepción a todas las disposiciones del Reglamento, sin circunscribirse al artículo 6 (obligación de relevar al conductor una vez recorrida cierta distancia), a los apartados 2 a 4 del artículo 7 (tiempo de conducción diaria, semanal y bisemanal), y al artículo 11 (tiempo de descanso), como prevé el Reglamento de 1969, modificado. El

11 — Esta modificación se introdujo a fin de eliminar ciertas disparidades existentes entre el Reglamento de 1969 y el Acuerdo europeo relativo al trabajo del personal de los vehículos que llevan a cabo transportes internacionales por carretera (AETR), firmado en Génova el 1 de julio de 1970, en el marco de la Comisión Económica para Europa, en lo que atañe a los transportes procedentes de países terceros y/o con destino a ellos, efectuados por vehículos matriculados en un país tercero parte en dicho acuerdo, a fin de permitir la conclusión de este último.

12 — Propuesta de la Comisión de un Reglamento (CEE) del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) n° 543/69, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, así como el Reglamento (CEE) n° 1463/70, relativo a la introducción de un aparato de control en el sector de los transportes por carretera, propuesta presentada al Consejo el 20 de marzo de 1984 (DO C 100, p. 3). Véase también la Propuesta modificada, que no sufrió cambio alguno en lo que atañe a la norma que nos ocupa, presentada por la Comisión al Consejo el 13 de agosto de 1985 (DO C 223, p. 5).

apartado 14 del artículo 1 de dicho acto preparatorio propone lo siguiente:

«El artículo 13 *bis* se convertirá en el artículo 13 y será modificado de la siguiente manera:

“Artículo 13

Siempre que no comprometa la seguridad de la circulación por carretera, el conductor podrá, en casos de peligro, de fuerza mayor, para prestar auxilio o por causa de avería, *apartarse de lo dispuesto en el presente Reglamento* en la medida necesaria para garantizar la seguridad [...]”¹³

28. Por último, ese artículo 13 *bis* del Reglamento n° 543/69, cuya modificación y sustitución por el mencionado artículo 13 se había propuesto, se convirtió en el artículo 12 del Reglamento n° 3820/85, cuya actual redacción merece ser recordada:

«Siempre que no se comprometa la seguridad en carretera, y con objeto de llegar a un

punto de parada adecuada, el conductor podrá apartarse de lo dispuesto en el presente Reglamento en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga. El conductor deberá mencionar el tipo y el motivo de la excepción así decidida en la hoja de registro del aparato de control o en su registro de servicio.»

29. Puede verse que esta redacción se inspira ampliamente en la que se adoptó para el artículo 13 *bis* del Reglamento de 1969, modificado. Es verdad que el texto finalmente adoptado difiere algo de este último y del que propuso la Comisión. Redactado en términos más generales, es probablemente el resultado de un consenso alcanzado durante los trabajos preparatorios. No debe verse en esta nueva redacción, sin embargo, una voluntad deliberada de desviarse fundamentalmente de los textos anteriores, máxime cuando nada pone de relieve, en los trabajos preparatorios posteriores a la propuesta de la Comisión, una voluntad de apartarse del objeto y de la finalidad del texto inicialmente propuesto.¹⁴ Antes al contrario, el artículo 12 debe considerarse a la luz del antiguo artículo 13 *bis* y de la propuesta de adopción del artículo 13, que subrayan el carácter excepcional y circunstancial de la discutida dispensa.

30. En efecto, los mencionados textos ponen de relieve la intención del legislador de

13 — El subrayado es mío. En todo lo demás, el artículo no experimenta cambio alguno en relación con el antiguo artículo 13 *bis*.

14 — Véase el Dictamen del Parlamento (DO 1985, C 122, p. 168), así como el Dictamen del Comité Económico y Social (DO 1985, C 104, y DO 1985, C 303, p. 29).

reservar la posibilidad de apartarse de lo dispuesto en el Reglamento únicamente «en casos de peligro, de fuerza mayor, para prestar auxilio o por causa de avería [...]». Con carácter más general, se trata de hecho de tomar en consideración las dificultades prácticas que pueden surgir en el curso de un viaje, a fin de no hacer demasiado incómoda o poco realista la aplicación de las disposiciones del Reglamento.¹⁵

31. La mencionada medida se concibió, en definitiva, para permitir al conductor hacer frente a un caso de *fuerza mayor*.¹⁶ Coincide, en efecto, con la definición de este último concepto que recoge reiterada jurisprudencia:

«[...] el concepto de fuerza mayor se refiere esencialmente, haciendo abstracción de las particularidades de los ámbitos específicos en donde se utiliza, a las circunstancias ajenas que hacen imposible la realización del hecho de que se trate. Aunque no presuponga una imposibilidad absoluta, exige que se trate de dificultades anormales, ajenas a la voluntad

de la persona y que resulten inevitables pese a haberse aplicado la máxima diligencia». ¹⁷

32. Así pues, el artículo 12 del Reglamento n° 3820/85 tiene por objeto permitir que, sin correr el riesgo de infringir la normativa, el conductor pueda hacer frente a sucesos (avería, accidente [...]) *imprevisibles* por naturaleza, *ajenos* a su voluntad e *irresistibles* para él. Pues bien, tales sucesos, por definición, sólo pueden producirse de manera imprevista en el curso de un trayecto, sin que puedan ser «programados».

33. Una vez analizada la finalidad del artículo 12 del Reglamento n° 3820/85, debe examinarse ahora el *contexto jurídico* en el que se inscribe dicha disposición.

El contexto jurídico

34. Antes recordé que la nueva normativa adoptada en 1985 persigue el *objetivo general de suavizar* las disposiciones

15 — Se trata, por lo demás, de una constante preocupación del legislador, como lo prueba el primer considerando de la segunda modificación que el Reglamento n° 515/72 introdujo en el Reglamento n° 543/69: «Considerando que la aplicación, desde el 1 de octubre de 1969, del Reglamento (CEE) n° 543/69 ha hecho surgir, en el aspecto práctico, determinadas dificultades que pueden ser superadas sin perjudicar los objetivos de progreso social y seguridad en carretera perseguidos en el sector de los transportes por carretera».

16 — En este sentido, véanse las observaciones del Gobierno del Reino Unido, punto 40.

17 — Sentencias de 9 de febrero de 1984, Busseni/Comisión (284/82, Rec. p. 557), apartado 11, y de 12 de julio de 1984, Valsabbia/Comisión (209/83, Rec. p. 3089), apartado 21. Véanse asimismo, por ejemplo, las sentencias de 5 de febrero de 1987, Denkavit (145/85, Rec. p. 565), apartado 11; de 7 de mayo de 1991, Organisationen Danske Slagterier (C-338/89, Rec. p. I-2315), apartado 25, y de 15 de diciembre de 1994, Transáfrica (C-136/93, Rec. p. I-5757), apartados 14 a 18.

anteriores.¹⁸ Ahora bien, precisamente a la luz de esta consideración es como debe contemplarse, a mi juicio, el hecho de que, en el texto actual del artículo 12, se haya suprimido la mención «[...] en casos de peligro, de fuerza mayor, para prestar auxilio o por causa de avería [...]». En efecto, mediante la supresión de esta lista, que habría podido parecer exhaustiva, la nueva redacción quiere ser más flexible. Los supuestos en que puede invocarse la excepción prevista en el artículo 12 son más abiertos y cabe concebir que hoy incluyen supuestos de fuerza mayor que inicialmente no habían sido contemplados, tales como la aparición de condiciones meteorológicas rigurosas, la irrupción en la carretera de un rebaño incontrolado o (¿por qué no?) la presencia de una manifestación popular imprevista y más o menos tumultuaria [...]. De un modo más general, debe admitirse que el artículo 12 contempla cualquier suceso que no sea razonablemente previsible y que obligue al conductor a alargar la duración del tiempo de conducción.

35. Es ése, en mi opinión, el único elemento de flexibilidad pertinente en el caso que nos ocupa, introducido por ese «nuevo» artículo 12, y me parecería peligroso considerar, como sugiere el apelante en el litigio principal,¹⁹ que uno de los fines de la revisión efectuada en 1985 sea el de conceder a los conductores y a sus empresarios una libertad más amplia en cuanto atañe a la planificación del tiempo de conducción y de descanso, que supondría una infracción regular de las disposiciones normativas.

36. Tal interpretación, en efecto, resulta, en primer lugar, difícilmente conciliable con el

propio texto del artículo 12, que reserva esa facultad exclusivamente al *conductor*: «Siempre que [...] el *conductor* podrá apartarse [...]». De considerarse válida la tesis mantenida por el apelante en el litigio principal, sería el *empresario*, a solas o de acuerdo con el conductor, quien utilizaría la excepción prevista. En efecto, la organización del trayecto es competencia exclusiva de la empresa. Resulta difícil imaginar, en efecto, que cada conductor prevea a su manera el itinerario y el tiempo de conducción del viaje que haya de realizar, sin control por parte del empresario a cuyo servicio lo realiza. Por lo demás, el apartado 1 del artículo 15 del Reglamento 3821/85 no hace sino poner de relieve esta evidencia, al disponer lo siguiente:

«La empresa organizará el trabajo de los conductores de modo que éstos puedan cumplir las disposiciones pertinentes del presente Reglamento y del Reglamento (CEE) n° 3821/85.»²⁰

37. Pero, sobre todo, semejante interpretación sería contraria a los *objetivos generales* que han perseguido siempre las normas comunitarias en la materia.²¹

38. Quedaría comprometido, en primer lugar, el objetivo de *seguridad en carretera*.

18 — Véase el punto 18, *in fine*, de mis conclusiones.

19 — Párrafo tercero de la página 3 de sus observaciones.

20 — El subrayado es mío.

21 — En este sentido, véanse las observaciones de la Comisión, puntos 11 y ss.

El considerando decimocuarto del Reglamento n° 3820/85 recuerda que las rigurosas limitaciones del tiempo de conducción se establecieron precisamente en consideración a ese objetivo. Pues bien, admitir que desde el inicio del viaje pueda preverse que no se tendrán en cuenta esas limitaciones resultaría contrario al referido objetivo. Por más que el Juez remitente nos asegure que, en el caso de autos, la seguridad en carretera no ha sido puesta en peligro, no puede considerarse con carácter general que el artículo 12 autoriza las excepciones «planificadas» del Reglamento. No puede concebirse que dependa únicamente del conductor o de su empresario la apreciación de que algunas horas adicionales de conducción no ponen en peligro la seguridad en carretera. En cualquier caso, el rigor de las limitaciones previstas en el Reglamento pone de relieve que toda prolongación del tiempo de conducción más allá de los límites autorizados constituye por sí sola un peligro potencial para la seguridad en carretera.

39. En segundo lugar, el objetivo de *progreso social* correría también el riesgo de resultar perjudicado por tal interpretación. Los considerandos decimoquinto y decimonoveno del Reglamento n° 3820/85 ponen de relieve que es beneficioso para el progreso social permitir la prolongación de los períodos de conducción, o el acortamiento de los períodos de descanso, pero *a condición* de que se articule, como contrapartida, un sistema de compensación en beneficio del conductor. De este modo, por ejemplo, el legislador comunitario alargó la duración de los períodos de conducción previstos en el apartado 1 del artículo 6 y el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento, pero, como contrapartida, prolongó la duración de la interrupción regulada en los apartados 1 y 2 de dicho

artículo 7. Ahora bien, si se admitiera una ampliación de los períodos de conducción basándose en la interpretación del artículo 12 que propugna el apelante en el litigio principal, nada garantizaría en el Reglamento una compensación para los conductores. En cambio, si se considera que dicha disposición sólo autoriza excepciones en casos de fuerza mayor, los supuestos serían lo suficientemente escasos como para no poner en peligro el objetivo de progreso social.

40. Por último, alcanzar el objetivo de *eliminación de las distorsiones de la competencia* supone que todas las empresas cumplan escrupulosamente el conjunto de obligaciones que el Reglamento les impone. Admitir que aquellas empresas que teman por la seguridad de la carga o de las personas puedan planificar con regularidad excesos de horas de conducción perjudicaría gravemente la finalidad perseguida, poniendo en peligro el sistema de limitaciones de duración de la conducción en su integridad.

El alcance del artículo 12

41. Así pues, a la luz de la finalidad del artículo 12 del Reglamento n° 3820/85 y de los objetivos perseguidos por la legislación

comunitaria en materia de transporte por carretera, creo que se impone una interpretación estricta de dicha disposición. Mi convicción, por lo demás, resulta confirmada con la lectura de la jurisprudencia de este Tribunal de Justicia, que se ha negado siempre a interpretar ampliamente las disposiciones que establecen excepciones del Reglamento n° 543/69 y del Reglamento n° 3820/85.²²

disposición e incumplir los objetivos perseguidos por la legislación comunitaria.

42. Recuérdese por último que, con arreglo a la jurisprudencia, una disposición que establece excepciones al régimen general instaurado por el Reglamento n° 3820/85, tal como el artículo 12, «[...] no puede interpretarse de forma que sus efectos se amplíen más allá de lo necesario para garantizar la protección de los intereses que tiene por objeto garantizar [...]» y que «[...] la posibilidad de establecer excepciones a la normativa comunitaria no puede ir en contra de los objetivos perseguidos en este ámbito».²³ Por lo tanto, la posibilidad de invocar la excepción prevista en el artículo 12 deberá seguir limitándose exclusivamente a los supuestos de fuerza mayor, sin que se permita su ampliación a los supuestos de «excepción planificada», si no se quiere hacer abstracción de la razón de ser de dicha

43. Por último, en la línea del Gobierno británico,²⁴ voy a hacer una observación final. La interpretación que propugno no ha de ser fuente de dificultades de aplicación para las empresas de transportes ni para sus conductores. Estos últimos siempre podrán organizar largos viajes, en condiciones óptimas de seguridad, ateniéndose a la normativa comunitaria. De este modo, es posible concebir que, en ese tipo de trayectos, estén presentes en el vehículo dos conductores, a fin de poder relevarse y reducir así las interrupciones. Obsérvese también que algunas disposiciones del Reglamento autorizan cierta forma de flexibilidad planificada de la que podrá beneficiarse el empresario: el párrafo primero del apartado 1 del artículo 6 autoriza, por ejemplo, que la duración de la conducción diaria sea de diez horas, en lugar de nueve, dos veces por semana; el apartado 1 del artículo 8, por su parte, autoriza a reducir el descanso diario a nueve horas consecutivas, tres veces por semana, en lugar de las once horas previstas en principio; el apartado 7 del artículo 8 permite, con sujeción a ciertos requisitos, que el descanso diario se tome en un vehículo...

22 — Véanse, por ejemplo, en lo que atañe al apartado 4 del artículo 4 del Reglamento n° 543/69, la sentencia *Nehlsen*, antes citada, apartado 9; en lo que atañe al apartado 6 del artículo 4 del Reglamento n° 3820/85, la sentencia *British Gas*, antes citada, apartado 21.

23 — Sentencia *British Gas*, antes citada, apartado 12.

24 — Punto 41 de sus observaciones.

44. En virtud de las razones expuestas más arriba, propongo a este Tribunal de Justicia que responda de la siguiente manera a la cuestión planteada por la Crown Court:

«El artículo 12 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, sólo autoriza al conductor a apartarse de lo dispuesto en el Reglamento en los supuestos de fuerza mayor, y, por consiguiente, no autoriza al conductor a invocar su aplicación cuando hubiera previsto apartarse de lo dispuesto en los artículos 6, 7 u 8 del Reglamento desde antes del inicio del trayecto.»