



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 9 de noviembre de 2023*

«Procedimiento prejudicial — Transportes por carretera — Armonización de determinadas disposiciones en materia social — Reglamento (CE) n.º 561/2006 — Artículo 3, letra a) — Concepto de “trayecto del servicio de que se trate [que] no supere los 50 [km]” — Transporte por carretera efectuado mediante vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares — Trayecto del servicio no superior a los 50 km — No aplicación del Reglamento n.º 561/2006 — Vehículos destinados a un uso mixto — Artículo 4, letras e) y j) — Conceptos de “otro trabajo” y de “tiempo de conducción” — Artículo 6, apartados 3 y 5 — Tiempo total de conducción durante dos semanas consecutivas — Período de conducción de un vehículo excluido del ámbito de aplicación de este Reglamento»

En el asunto C-477/22,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación, Italia), mediante resolución de 12 de mayo de 2022, recibida en el Tribunal de Justicia el 15 de julio de 2022, en el procedimiento entre

ARST SpA — Azienda regionale sarda trasporti

y

TR,

OS,

EK,

UN,

RC,

RS,

OA,

ZB,

HP,

* Lengua de procedimiento: italiano.

WS,
IO,
TK,
ME,
SK,
TF,
TC,
ND,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, y los Sres. N. Piçarra (Ponente), M. Safjan, N. Jääskinen y M. Gavalec, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Rantos;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de ARST SpA — Azienda regionale sarda trasporti, por el Sr. S. Manso, avvocato;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. P. Garofoli, avvocato dello Stato;
- en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. L. Malferrari, P. Messina y G. Wilms, 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 de los artículos 3, letra a), 4, letra j), y 6, apartados 3 y 5, del Reglamento (CE) n.º 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 (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE)

n.º 3820/85 del Consejo (DO 2006, L 102, p. 1), en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014 (DO 2014, L 60, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 561/2006»).

- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre ARST SpA — Azienda regionale sarda trasporti (en lo sucesivo, «Arst»), sociedad de transporte público local de la región de Cerdeña (Italia), y varios empleados de dicha sociedad, en relación con la solicitud presentada por estos al objeto de que Arst abonase una indemnización o una compensación proporcional a las horas de descanso no disfrutadas y a las horas que exceden del tiempo máximo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas.

Marco jurídico

Directiva 2002/15/CE

- 3 El artículo 3, letra a), punto 1, de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO 2002, L 80, p. 35), define el concepto de «tiempo de trabajo» de la siguiente manera:

«en el caso de los trabajadores móviles: todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo, durante el cual el trabajador móvil está en su lugar de trabajo, a disposición del empresario y en el ejercicio de sus funciones y actividades, esto es:

- el tiempo dedicado a todas las actividades de transporte por carretera. Estas actividades incluyen, en particular:
 - i) la conducción,
 - ii) la carga y la descarga,
 - iii) la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo,
 - iv) la limpieza y el mantenimiento técnico,
 - v) todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo, incluidos el control de la carga y descarga, los trámites administrativos de policía, aduanas, funcionarios de inmigración, etc.;
- los períodos durante los cuales el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su puesto de trabajo, dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular los períodos de espera de carga o descarga, cuando no se conoce de antemano su duración previsible [...]».

Reglamento n.º 561/2006

4 Los considerandos 17 y 24 del Reglamento n.º 561/2006 establecen:

«(17) El presente Reglamento 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. Garantiza estos objetivos mediante las disposiciones relativas al tiempo máximo de conducción diaria, semanal y durante un período de dos semanas consecutivas, la disposición que obliga al conductor a tomar un período de descanso semanal normal, al menos una vez cada dos semanas consecutivas, y las disposiciones que prescriben que, en ningún caso, el período de descanso diario deberá ser inferior a un período ininterrumpido de nueve horas. [...]

[...]

(24) Los Estados miembros deben establecer la normativa aplicable a los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 [km]. Dicha normativa debe proporcionar una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios.»

5 A tenor de su artículo 1, el Reglamento n.º 561/2006 «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» y «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 2, apartado 1, del citado Reglamento prevé:

«El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera:

[...]

b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.»

7 El artículo 3 del mismo Reglamento dispone:

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

a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 [km].

[...]»

8 El artículo 4 del Reglamento n.º 561/2006 está redactado de la siguiente manera:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

e) “otro trabajo”: cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva [2002/15], salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;

[...]

h) “período de descanso semanal”: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un “período de descanso semanal normal” o un “período de descanso semanal reducido”:

– “período de descanso semanal normal”: cualquier período de descanso de al menos 45 horas,

[...]

j) “tiempo de conducción”: el tiempo que dura la actividad de conducción registrada:

– automática o semiautomáticamente por un aparato de control [al que se refiere el Reglamento n.º 165/2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO 1985, L 370, p. 8)], o

– manualmente, de conformidad con [el Reglamento n.º 165/2014];

k) “tiempo diario de conducción”: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;

[...]

n) “servicios regulares de viajeros”: los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el [artículo 2, punto 2, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO 2009, L 300, p. 88)];

[...]

q) “período de conducción”: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

[...]»

- 9 El artículo 6 del Reglamento n.º 561/2006 establece lo siguiente en sus apartados 3 y 5:

«3. El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.

[...]

5. El conductor deberá registrar como “otro trabajo” cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento [...]»

- 10 A tenor del artículo 15 de dicho Reglamento, «los Estados miembros velarán por que los conductores de los vehículos a los que se refiere el artículo 3, letra a), estén sujetos a una normativa nacional que proporcione una protección adecuada por lo que respecta a los tiempos de conducción permitidos y a las pausas y los períodos de descanso obligatorios».

Reglamento n.º 1073/2009

- 11 El artículo 2, punto 2, del Reglamento n.º 1073/2009 define el concepto de «servicios regulares» como «los servicios que aseguren el transporte de viajeros con una frecuencia y un itinerario determinados, recogiendo y depositando viajeros en paradas previamente fijadas».

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 12 El 5 de septiembre de 2011, varios conductores de transporte de viajeros por carretera, contratados por Arst, presentaron una demanda ante el Tribunale di Oristano (Tribunal de Oristano, Italia) solicitando que se condenara a dicha sociedad a pagarles una indemnización o una compensación proporcional a las horas de descanso no disfrutadas y a las horas que superaran el tiempo máximo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas, en contra de lo dispuesto en el Reglamento n.º 561/2006. Alegaban que, debido a los horarios de trabajo fijados por Arst durante el período comprendido entre el 11 de abril de 2007, fecha de entrada en vigor de dicho Reglamento, y el 6 de diciembre de 2010, ninguno de ellos había disfrutado del «período de descanso semanal normal», en el sentido del artículo 4, letra h), del citado Reglamento, y que todos ellos habían superado el tiempo máximo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas, a que se refiere el artículo 6, apartado 3, del mismo Reglamento.
- 13 Arst, por su parte, alegó que el Reglamento n.º 561/2006 no era aplicable a dichos conductores en virtud de su artículo 3, letra a), puesto que estos solo habían efectuado trayectos que superaran el límite previsto en esa disposición una o dos veces y únicamente en determinados puestos de trabajo.
- 14 El Tribunale di Oristano (Tribunal de Oristano) estimó la demanda en su totalidad, pero redujo en un 50 % el importe de la indemnización reclamada por UN y TF debido a que habían trabajado menos tiempo como conductores.

- 15 Arst interpuso recurso de apelación contra dicha resolución ante la Corte d'appello di Cagliari (Tribunal de Apelación de Cagliari, Italia). Mediante sentencia de 10 de marzo de 2016, este Tribunal redujo el importe que Arst debía abonar a los citados conductores en virtud de la sentencia de instancia y desestimó el recurso en todo lo demás.
- 16 La Corte d'Appello di Cagliari (Tribunal de Apelación de Cagliari), por un lado, declaró que el concepto de «trayecto», en el sentido del artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, designa, en el transporte extraurbano, el trayecto total realizado por el conductor durante una jornada laboral, de modo que debe tenerse en cuenta el kilometraje de todos los trayectos efectuados por el conductor durante esa jornada laboral para determinar si se ha superado el límite de 50 km previsto en esa disposición. Por otro lado, consideró, a la luz del artículo 4, letras j) y k), de dicho Reglamento, que el «tiempo diario de conducción» coincide con la jornada laboral y, por ello, desestimó la alegación de Arst según la cual, para comprobar si se ha respetado el tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas, previsto en el artículo 6, apartado 3, del referido Reglamento, solo debe tenerse en cuenta el período de conducción.
- 17 Arst interpuso recurso de casación ante la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación, Italia), el órgano jurisdiccional remitente, en el que impugna la interpretación adoptada por la Corte d'appello di Cagliari (Tribunal de Apelación de Cagliari) en su sentencia de 10 de marzo de 2016 tanto sobre el concepto de «trayecto», en el sentido del artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, como sobre el concepto de «tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas», contemplado en el artículo 6, apartado 3, de ese Reglamento.
- 18 Dicho órgano jurisdiccional señala, por una parte, que Arst realiza el transporte de viajeros por carretera con una frecuencia y en trayectos determinados, recogiendo y depositando viajeros en paradas previamente fijadas. Por otra parte, dado que el Reglamento n.º 561/2006, en virtud de su artículo 3, letra a), no se aplica al transporte por carretera efectuado mediante vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 km, el citado órgano jurisdiccional se pregunta si el término «trayecto» designa el itinerario establecido por la empresa interesada a efectos del pago del billete, como parece deducirse, a su juicio, del tenor de esta disposición, que hace referencia al trayecto «del servicio». Se pregunta al mismo tiempo si ese término designa más bien los kilómetros recorridos por un conductor a bordo del vehículo durante una jornada laboral, aunque cubra varios itinerarios, como parece deducirse de la finalidad del Reglamento, a saber, según su considerando 17, «mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como [...] mejorar la seguridad general de las carreteras».
- 19 El órgano jurisdiccional remitente precisa que la primera cuestión prejudicial se deriva del hecho de que Arst presta el servicio regular de transporte de viajeros en varios itinerarios diferentes y de que sus conductores cubren varios itinerarios durante una misma jornada laboral con el mismo vehículo. Dicho órgano jurisdiccional observa también que los vehículos destinados a ese servicio se utilizan de manera mixta para trayectos tanto inferiores como superiores a 50 km y señala que, de conformidad con la sentencia de 9 de septiembre de 2021, Ministère public (Sanciones extraterritoriales) (C-906/19, EU:C:2021:715), el Reglamento n.º 561/2006 se aplica a los vehículos utilizados de esta manera. Sin embargo, considera que un uso mixto no implica que todo el transporte efectuado por Arst esté comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

- 20 Por otra parte, en relación con el artículo 6, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si, para apreciar si se ha respetado el tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas, deben tenerse en cuenta únicamente los «tiempo(s) de conducción» registrados, en el sentido del artículo 4, letra j), de ese Reglamento, durante esas dos semanas, o también cualquier «otro trabajo» realizado por el conductor de que se trate, en el sentido del artículo 6, apartado 5, del citado Reglamento. Dicho órgano jurisdiccional considera que no es posible determinar claramente si estos «otro(s) trabajo(s)» son o no pertinentes a efectos del cálculo del tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas establecido en el artículo 6, apartado 3. Señala asimismo que la Corte d'appello di Cagliari (Tribunal de Apelación de Cagliari) rechazó la alegación de Arst de que, a tal efecto, solo debía tenerse en cuenta el tiempo pasado al volante por el conductor.
- 21 En estas circunstancias, la Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
- «1) ¿Debe interpretarse el artículo 3, letra a), del Reglamento [n.º 561/2006] en el sentido de que el término “trayecto” no superior a 50 km se refiere al kilometraje del itinerario (línea) establecido por la empresa de transporte para el pago del billete, o al kilometraje total recorrido por el conductor en el turno de trabajo diario o, incluso, a la distancia máxima por carretera efectuada por el vehículo con respecto al punto de partida (radio), o, en cualquier caso, con qué otro criterio deben calcularse los kilómetros del trayecto?
- En todo caso, ¿puede quedar exenta de la aplicación del Reglamento [n.º 561/2006] la empresa que organiza el transporte respecto a aquellos vehículos que utiliza exclusivamente para realizar itinerarios inferiores a 50 km o debe aplicarse el Reglamento a la totalidad del servicio de transporte de la empresa por el hecho de que esta realiza itinerarios superiores a 50 km con otros vehículos?»
- 2) ¿Debe interpretarse el artículo 6, apartado 3, del Reglamento [n.º 561/2006] en el sentido de que “el tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas” está constituido por la suma de los “tiempos de conducción” durante dos semanas, según la definición del anterior artículo 4, letra j), [de dicho Reglamento] o comprende también otras actividades y, en particular, la totalidad del turno de trabajo realizado por el conductor durante dos semanas, o cualquier “otro trabajo”, como contempla el mismo artículo 6, apartado 5, [del referido Reglamento]?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 22 La primera cuestión prejudicial se divide en dos partes, que procede examinar sucesivamente.

Primera parte de la primera cuestión prejudicial

- 23 En la primera parte de su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «trayecto del servicio de que se trate [que] no supere los 50 [km]» se corresponde con el kilometraje del itinerario establecido por la empresa de transporte para los servicios regulares de transporte de viajeros que presta.
- 24 El concepto de «trayecto del servicio de que se trate» no se define en el Reglamento n.º 561/2006 y su artículo 3, letra a), no contiene ninguna remisión al Derecho de los Estados miembros para definir tal concepto. Por lo tanto, para interpretar esta disposición, es preciso atender al sentido habitual de sus términos en el lenguaje corriente, así como a su contexto y al objetivo perseguido por la normativa de que se trate (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de julio de 2022, Pricoforest, C-13/21, EU:C:2022:531, apartado 22 y jurisprudencia citada).
- 25 En el lenguaje corriente, el término «trayecto» designa un itinerario o una ruta, seguido o que debe seguirse, en particular por carretera, que conecta un punto de partida con un punto de llegada. Con la referencia al trayecto cubierto por el servicio de que se trate se alude a un trazo continuo, que une esos puntos.
- 26 El tenor literal del artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006 se refiere, por tanto, a una distancia concreta, que se ha recorrido o que debe recorrerse por carretera siguiendo un trayecto que une un punto de partida a un punto de llegada, con el fin de garantizar el transporte de viajeros mediante servicios regulares al que esté destinado el vehículo de que se trate (véase, en este sentido, la sentencia de 7 de julio de 2022, Pricoforest, C-13/21, EU:C:2022:531, apartado 24). Este tenor no contiene referencia alguna a la distancia efectivamente recorrida por carretera por un conductor durante un período de trabajo determinado, ni a la distancia máxima recorrida por el vehículo de que se trate desde su punto de partida.
- 27 El concepto de «servicios regulares» se define en el artículo 2, punto 2, del Reglamento n.º 1073/2009, al que remite el artículo 4, letra n), del Reglamento n.º 561/2006, como «los servicios que aseguren el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados, recogiendo y depositando viajeros en paradas previamente fijadas». El concepto de «trayecto determinado» excluye que se tomen en consideración todas las distancias efectivamente recorridas por carretera por un conductor durante un período de trabajo concreto, o la distancia máxima recorrida por el vehículo de que se trate desde su punto de partida, que vayan más allá de dicho trayecto.
- 28 Por lo tanto, debe entenderse que el concepto de «trayecto del servicio de que se trate [que] no supere los 50 [km]», en el sentido del artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, se refiere a un trayecto determinado, que no supera esta distancia, que une un punto de partida con un punto de llegada y da servicio, en su caso, a paradas intermedias previamente fijadas para recoger y depositar a los viajeros. Por consiguiente, en virtud de dicha disposición, tal transporte de viajeros por carretera está excluido del ámbito de aplicación de ese Reglamento, con independencia de que los conductores destinados en él cubran varios de esos trayectos durante una misma jornada laboral y con el mismo vehículo.
- 29 En cualquier caso, como ha señalado la Comisión Europea en sus observaciones escritas, los conductores de vehículos a los que no se aplica el Reglamento n.º 561/2006, en virtud de su artículo 3, letra a), deben, de conformidad con el artículo 15 de dicho Reglamento, interpretado a

la luz de su considerando 24, estar sujetos a normas nacionales que garanticen una protección adecuada en lo que se refiere a los tiempos de conducción permitidos, las pausas y los períodos de descanso obligatorios. En cualquier caso, la legislación nacional aplicable debe respetar las normas establecidas por la Directiva 2002/15 en lo que atañe, en particular, a los tiempos de trabajo, pausa y descanso.

- 30 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera parte de la primera cuestión prejudicial que el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «trayecto del servicio de que se trate [que] no supere los 50 [km]» corresponde al itinerario establecido por la empresa de transporte que no supere dicha distancia, que el vehículo en cuestión debe recorrer por carretera para conectar un punto de partida con un punto de llegada y dar servicio, en su caso, en paradas intermedias previamente fijadas, para garantizar el transporte de viajeros en el servicio regular al que está destinado.

Segunda parte de la primera cuestión prejudicial

- 31 En la segunda parte de su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 2, apartado 1, letra b), en relación con el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, debe interpretarse en el sentido de que este Reglamento se aplica a la totalidad del transporte por carretera efectuado por la empresa de que se trate, cuando los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares se utilizan para cubrir, con carácter principal, trayectos del servicio que no superen los 50 km y, con carácter ocasional, trayectos del servicio de más de 50 km.
- 32 Es preciso recordar de entrada que, por lo que respecta al transporte de viajeros por carretera efectuado mediante servicios regulares, el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006 se determina, por una parte, en su artículo 2, apartado 1, letra b), a tenor del cual este Reglamento se aplica al transporte por carretera de viajeros efectuado en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.
- 33 Por otra parte, a tenor de su artículo 3, letra a), el Reglamento n.º 561/2006 no se aplica al transporte por carretera efectuado mediante «vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 [km]». En la medida en que esta disposición introduce una excepción al ámbito de aplicación de dicho Reglamento, debe interpretarse estrictamente, de modo que no extienda sus efectos más allá de lo necesario para lograr la protección de los intereses que tal excepción pretende garantizar [véase, en este sentido, la sentencia de 9 de septiembre de 2021, Ministère public (Sanciones extraterritoriales), C-906/19, EU:C:2021:715, apartado 33].
- 34 En estas circunstancias, cuando, como en el caso de autos, una empresa realiza el transporte de viajeros mediante servicios regulares cuyo trayecto del servicio supere los 50 km, efectuado en vehículos destinados normalmente al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto del servicio no supere los 50 km, tal uso mixto no puede hacer que el Reglamento n.º 561/2006 sea aplicable a todos los transportes regulares de viajeros efectuados por dicha empresa. En efecto, los transportes de viajeros en servicios regulares cuyo trayecto del servicio no supere los 50 km están expresamente excluidos del ámbito de aplicación de dicho Reglamento en virtud de su artículo 3, letra a).

- 35 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda parte de la primera cuestión prejudicial que el artículo 2, apartado 1, letra b), en relación con el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, debe interpretarse en el sentido de que este Reglamento no se aplica a la totalidad del transporte por carretera efectuado por la empresa de que se trate, cuando los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares se utilizan para cubrir, con carácter principal, trayectos del servicio que no superen los 50 km y, con carácter ocasional, trayectos del servicio de más de 50 km. Este Reglamento solo se aplica cuando estos trayectos superan los 50 km.

Segunda cuestión prejudicial

- 36 En su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 6, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas», que figura en dicha disposición, comprende, además del «tiempo de conducción», en el sentido del artículo 4, letra j), de dicho Reglamento, cualquier «otro trabajo», en el sentido del artículo 6, apartado 5, del referido Reglamento, realizado por el conductor durante esas dos semanas.
- 37 A tenor del artículo 6, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, «el tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas».
- 38 Las versiones de esta disposición, en particular, en español, alemán, inglés, francés, húngaro y portugués se refieren al concepto de «tiempo de conducción», definido en el artículo 4, letra j), de dicho Reglamento como el «tiempo que dura la actividad de conducción registrada» con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento n.º 165/2014. En cambio, la expresión «*periodo di guida*», que figura en la versión italiana del artículo 6, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, corresponde al concepto de «período de conducción», definido en el artículo 4, letra q), de este último como «el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa», precisándose que «el período de conducción puede ser continuado o interrumpido».
- 39 En estas circunstancias, es preciso señalar que tanto el concepto de «tiempo de conducción» como el de «período de conducción», en el sentido del artículo 4, letras j) y q), del Reglamento n.º 561/2006, se refieren al lapso de tiempo que el conductor pasa conduciendo, aun cuando el primer concepto solo aluda al lapso de tiempo registrado.
- 40 En cambio, el concepto de «otro trabajo» se define en el artículo 4, letra e), del Reglamento n.º 561/2006 como «cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), [punto 1,] de la Directiva [2002/15], salvo la conducción». En virtud de esta última disposición, el «tiempo de trabajo» incluye «el tiempo dedicado a todas las actividades de transporte por carretera», en particular «la conducción», «la carga y la descarga», «la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo», «la limpieza y el mantenimiento técnico» y «todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo».

- 41 De ello se desprende que los conceptos de «tiempo de conducción» y de «período de conducción», en el sentido del artículo 4, letras j) y q), del Reglamento n.º 561/2006, se refieren únicamente a la actividad de conducción y no a la totalidad de las actividades realizadas por el conductor durante su tiempo de trabajo.
- 42 Por otra parte, el artículo 6, apartado 5, del Reglamento n.º 561/2006 obliga al conductor a registrar como «otro trabajo», no solo «cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), [de dicho Reglamento]», es decir, cualquier actividad, excepto la conducción, definida como «tiempo de trabajo», sino también «cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del [citado] Reglamento».
- 43 De ello se deduce que, para calcular el tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas, que no debe ser superior a noventa horas, de conformidad con el artículo 6, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, procede tener en cuenta únicamente los períodos de tiempo en que el conductor esté conduciendo y que queden comprendidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. En efecto, incluir en tal cálculo el tiempo durante el cual el conductor conduzca un vehículo al que no se aplica el Reglamento, en virtud de su artículo 3, letra a), equivaldría a incluir en el ámbito de aplicación del artículo 6, apartado 3, del referido Reglamento transportes por carretera expresamente excluidos del ámbito de aplicación de este Reglamento.
- 44 Habida cuenta de los motivos anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 6, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas», que figura en esta disposición, comprende únicamente el «tiempo de conducción», en el sentido del artículo 4, letra j), de dicho Reglamento, con exclusión de cualquier «otro trabajo», en el sentido del artículo 6, apartado 5, del mencionado Reglamento, realizado por el conductor durante esas dos semanas.

Costas

- 45 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este 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 Tercera) declara:

- 1) El artículo 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 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 (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, en su versión modificada por el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014,**

debe interpretarse en el sentido de que

el concepto de «trayecto del servicio de que se trate [que] no supere los 50 [km]» corresponde al itinerario establecido por la empresa de transporte que no supere dicha distancia, que el vehículo en cuestión debe recorrer por carretera para conectar un punto de partida con un punto de llegada y dar servicio, en su caso, en paradas intermedias previamente fijadas, para garantizar el transporte de viajeros en el servicio regular al que está destinado.

- 2) El artículo 2, apartado 1, letra b), en relación con el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, en su versión modificada por el Reglamento n.º 165/2014,**

debe interpretarse en el sentido de que

este Reglamento no se aplica a la totalidad del transporte por carretera efectuado por la empresa de que se trate, cuando los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares se utilizan para cubrir, con carácter principal, trayectos del servicio que no superen los 50 km y, con carácter ocasional, trayectos del servicio de más de 50 km.

Este Reglamento solo se aplica cuando esos trayectos superan los 50 km.

- 3) El artículo 6, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, en su versión modificada por el Reglamento n.º 165/2014,**

debe interpretarse en el sentido de que

el concepto de «tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas», que figura en esta disposición, comprende únicamente el «tiempo de conducción», en el sentido del artículo 4, letra j), de dicho Reglamento, con exclusión de cualquier «otro trabajo», en el sentido del artículo 6, apartado 5, del mencionado Reglamento, realizado por el conductor durante esas dos semanas.

Firmas