



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava)

de 7 de julio de 2022 *

«Procedimiento prejudicial — Transporte por carretera — Disposiciones sociales — Reglamento (CE) n.º 561/2006 — Excepciones — Artículo 13, apartado 1, letra b) — Concepto de “radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa” — Vehículos que realizan transportes dentro de este radio y también fuera de él»

En el asunto C-13/21,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Judecătoria Miercurea Ciuc (Tribunal de Primera Instancia de Miercurea Ciuc, Rumanía), mediante resolución de 10 de noviembre de 2020, recibida en el Tribunal de Justicia el 4 de enero de 2021, en el procedimiento entre

Pricoforest SRL

e

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Octava),

integrado por el Sr. N. Jääskinen, Presidente de Sala, y los Sres. N. Piçarra (Ponente) y M. Gavalec, Jueces;

Abogado General: Sr. N. Emiliou;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre del Gobierno polaco, por el Sr. B. Majczyna, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. L. Nicolae y C. Vrignon, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 10 de marzo de 2022;

* Lengua de procedimiento: rumano.

dicta la siguiente

Sentencia

- 1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 13, apartado 1, letra b), 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) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020 (DO 2020, L 249, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 561/2006»).
- 2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Pricoforest SRL, una empresa que opera en el sector de la silvicultura, establecida en Rumanía, y la Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) [Inspección Nacional para el Control del Transporte por Carretera (ISCTR), Rumanía], en relación con las sanciones administrativas impuestas a esta empresa por infracciones de las normas relativas al tiempo diario de conducción y al período de descanso diario del conductor.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

- 3 El considerando 17 del Reglamento n.º 561/2006 enuncia lo siguiente:

«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. [...]»
- 4 A tenor del artículo 1 de dicho Reglamento:

«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.»
- 5 Con arreglo a su artículo 2, apartado 1, letra a), dicho Reglamento se aplica, en particular, al transporte por carretera «de mercancías, cuando la masa máxima autorizada de los vehículos, incluido cualquier remolque o semirremolque, sea superior a 3,5 toneladas».

6 Según el artículo 4, letras e) y g), del mismo Reglamento:

«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/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)], salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte;

[...]

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

- “período de descanso diario normal”: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas,
- “período de descanso diario reducido”: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas».

7 El artículo 6 del Reglamento n.º 561/2006, que fija los tiempos máximos de conducción diarios, semanales y en dos semanas consecutivas, precisa, en su apartado 5, lo siguiente:

«El conductor deberá registrar como “otro trabajo” cualquier período transcurrido tal como se describe en el artículo 4, letra e), así como cualquier período durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento [...]. Este registro deberá introducirse manualmente en una hoja de registro o en un documento impreso, o utilizando los dispositivos de entradas manuales de datos del aparato de control.»

8 El artículo 13, apartado 1, de ese mismo Reglamento dispone:

«Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, cualquier Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 [que establecen las normas aplicables a la tripulación de un vehículo, al tiempo de conducción, así como a las pausas y períodos de descanso] y subordinar dichas excepciones a condiciones individuales en lo que se refiere a su territorio o, con la conformidad del Estado interesado, en lo que se refiere al territorio de otro Estado miembro, en relación con los transportes efectuados mediante:

[...]

b) vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras para el transporte de mercancías dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa en el marco de su propia actividad empresarial;

[...]».

Derecho rumano

- 9 A tenor del artículo 2 de la Ordonanța Guvernului nr. 37, privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora (Decreto Legislativo n.º 37 por el que se establece el marco de aplicación de las normas relativas a los tiempos de conducción, pausas y períodos de descanso de los conductores y a la utilización de los aparatos de control de su actividad), de 7 de agosto de 2007 (*Monitorul Oficial al României*, n.º 565 de 16 de agosto de 2007):

«Los transportes por carretera contemplados en el artículo 13, apartado 1, letras a) a d), f) a h) y j) a p), del Reglamento n.º 561/2006 quedarán exceptuados, en el territorio de Rumanía, de la aplicación de lo dispuesto en dicho Reglamento.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

- 10 El 2 de septiembre de 2020, los agentes de la ISCTR inspeccionaron un vehículo de motor que llevaba acoplado un semirremolque, utilizado por Pricoforest para el transporte de madera, en una localidad situada en territorio rumano, a unos 130 kilómetros por carretera del centro de explotación de dicha empresa.
- 11 A raíz de las comprobaciones efectuadas y del análisis de los datos transferidos del tacógrafo instalado en dicho vehículo, se constató, por una parte, que, entre el 17 de agosto de 2020, a las 5.15, y el 18 de agosto de 2020, a las 19.23, el conductor había conducido durante 15 horas y 56 minutos, superando en 5 horas y 56 minutos el tiempo máximo diario de conducción de 10 horas, previsto en el artículo 6, apartado 1, del Reglamento n.º 561/2006. Durante esta franja horaria, el conductor hizo un descanso de 6 horas y 48 minutos, mientras que, conforme al artículo 4, letra g), del mismo Reglamento, su período de descanso diario debía haber sido de al menos 9 horas. Por esta infracción, se impuso a Pricoforest una multa de 9 000 leus rumanos (RON) (aproximadamente 1 800 euros), o de 4 500 RON (aproximadamente 900 euros) en caso de pago en un plazo de 15 días.
- 12 Por otra parte, los agentes de la ISCTR comprobaron que, el 25 de agosto de 2020, entre las 00.54 y las 4.24, el conductor de dicho vehículo hizo un descanso de 3 horas y 30 minutos, cuando este período de descanso debía haber sido de al menos 9 horas, en virtud del artículo 8, apartado 2, del citado Reglamento. Por esta infracción, también se impuso a Pricoforest una multa de 4 000 RON (aproximadamente 800 euros), o de 2 000 RON (aproximadamente 400 euros) en caso de pago en un plazo de 15 días.
- 13 El 25 de septiembre de 2020, la referida empresa interpuso ante el órgano jurisdiccional remitente un recurso por el que solicitaba la anulación del acta de infracción o, con carácter subsidiario, la sustitución de las multas impuestas por un apercibimiento. Sin cuestionar los datos transferidos del tacógrafo del vehículo controlado, Pricoforest alega que los tiempos registrados se refieren a

transportes de bienes efectuados por un vehículo contemplado en el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 y que, en virtud del Decreto Legislativo n.º 37, de 7 de agosto de 2007, estos transportes están exentos de la aplicación de las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso que establece ese Reglamento. Además, Pricoforest estima que el agente denunciante asimiló erróneamente el concepto de «radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa», en el sentido de la citada disposición, a la distancia por carretera entre la localidad en la que está situado su centro de explotación y aquella en la que dicho vehículo fue controlado.

- 14 La ISCTR, por su parte, sostiene que la excepción prevista en el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 solo se refiere a los transportes de bienes efectuados en un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate. Pues bien, dado que el control controvertido en el litigio principal se efectuó a unos 130 kilómetros del centro de explotación de Pricoforest, el vehículo objeto de dicho control ya no está cubierto por esa excepción, por lo que le son aplicables las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso que establece el mencionado Reglamento.
- 15 En este contexto, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta, en primer lugar, sobre la interpretación del concepto de «radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa», en el sentido del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006. Aun admitiendo que el término «radio» corresponde a una línea recta trazada en el mapa a partir del centro del círculo en el que se realiza una acción, el citado órgano jurisdiccional considera, no obstante, que los objetivos perseguidos por dicho Reglamento, consistentes en mejorar tanto las condiciones sociales de los trabajadores a los que se aplica como la seguridad vial, no se alcanzarían si, dentro de tal círculo, los transportes efectuados en una distancia mayor quedaran dispensados de la aplicación de las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso que establece ese Reglamento.
- 16 En segundo lugar, el referido órgano jurisdiccional se plantea la cuestión de si, cuando un vehículo contemplado en el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 efectúa habitualmente transportes de bienes no solo en un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate, sino también excediendo dicho radio, esta disposición debe interpretarse en el sentido de que quedan dispensados de la aplicación de las normas mencionadas en el apartado anterior todos los transportes efectuados o, al menos, los transportes que no superen ese radio de 100 kilómetros, o si ninguno de esos transportes está exento de la aplicación de tales normas.
- 17 A este respecto, el órgano jurisdiccional remitente añade que la aplicación de las normas controvertidas únicamente a los transportes de bienes efectuados excediendo un radio de 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate haría imposible la comprobación de los períodos de descanso semanales definidos por el citado Reglamento. Asimismo, señala que una interpretación del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 en el sentido de que todos los transportes realizados por el vehículo controlado, incluidos los efectuados excediendo dicho radio de 100 kilómetros, están exentos de la aplicación de ese Reglamento implicaría que, en el asunto principal, Pricoforest no cometió las infracciones que se le imputan.

18 En estas circunstancias, la Judecătoria Miercurea Ciuc (Tribunal de Primera Instancia de Miercurea Ciuc, Rumanía) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

- «1) ¿Debe interpretarse el concepto de “radio de hasta 100 kilómetros” que figura en el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 en el sentido de que una línea recta trazada en el mapa entre el centro de explotación de la empresa y el destino debe ser inferior a 100 kilómetros, o en el sentido de que la distancia efectivamente recorrida por el vehículo debe ser inferior a 100 kilómetros?
- 2) ¿Debe interpretarse el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 en el sentido de que la realización de transportes previstos en esta norma, cuando algunos de ellos se desarrollan en un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa y otros excediendo dicho radio, en un período de un mes y en un contexto en el que la situación prevista en el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 ha sido excluida de la aplicación de dicho Reglamento por una norma nacional, conlleva la excepción de la aplicación del Reglamento para todos esos transportes, solo para los efectuados [sin exceder del] radio de hasta 100 kilómetros o para ninguno de ellos?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Primera cuestión prejudicial

- 19 Mediante su primera cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el concepto de «radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa», en el sentido del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006, debe entenderse referido a una línea recta trazada en el mapa entre el centro de explotación de la empresa de que se trate y el destino del vehículo utilizado por esta para el transporte de bienes en el marco de su propia actividad profesional, o referido a la distancia por carretera efectivamente recorrida por dicho vehículo.
- 20 Del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 resulta que cualquier Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del mismo Reglamento y subordinarlas a condiciones individuales en lo que se refiere a su territorio, sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1 de dicho Reglamento. Estas excepciones y condiciones son aplicables a los transportes de bienes efectuados por vehículos utilizados o alquilados sin conductor por empresas agrícolas, hortícolas, forestales, ganaderas o pesqueras en el ejercicio de su propia actividad profesional, dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate.
- 21 El término «radio» no está definido en el Reglamento n.º 561/2006, y el artículo 13, apartado 1, letra b) de este no contiene ninguna remisión expresa al Derecho de los Estados miembros para definir el sentido y el alcance de dicho término.
- 22 Pues bien, de las exigencias tanto de la aplicación uniforme del Derecho de la Unión como del principio de igualdad se desprende que normalmente tal disposición debe ser objeto en toda la Unión Europea de una interpretación autónoma y uniforme que debe buscarse teniendo en cuenta no solo el sentido habitual de los términos de dicha disposición en el lenguaje corriente,

sino también su contexto y el objetivo perseguido por la normativa de que se trate (véase, en este sentido, la sentencia de 16 de septiembre de 2021, *The Software Incubator*, C-410/19, EU:C:2021:742, apartado 31 y jurisprudencia citada).

- 23 En el lenguaje corriente, el término «radio» designa el segmento, en línea recta, correspondiente a la mitad del diámetro de un círculo que une el centro de este con cualquier punto de su circunferencia.
- 24 Por otra parte, como señaló el Abogado General en los puntos 28 y 29 de sus conclusiones, cuando el legislador de la Unión, en una disposición del Reglamento n.º 561/2006 distinta del artículo 13, apartado 1, letra b), ha pretendido referirse a una distancia concreta, que se ha recorrido o que debe recorrerse por carretera, ha proporcionado la indicación precisa en este sentido en el propio tenor de la disposición. Así sucede, en concreto, con los artículos 3, letra a), y 16, apartado 1, letra b), *in fine*, de dicho Reglamento.
- 25 De ello se deduce que el concepto de «radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa», en el sentido del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006, debe entenderse referido a una línea recta que no supera los 100 kilómetros, trazada en el mapa desde ese centro de explotación y que lo une con cualquier punto de una zona geográfica circular que rodea ese centro. Por lo tanto, este concepto no cubre la distancia por carretera que el vehículo de que se trate haya recorrido efectivamente.
- 26 Dado que esta interpretación del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 se desprende claramente del tenor de esta disposición y de la sistemática de dicho Reglamento, los objetivos perseguidos por este, invocados por el órgano jurisdiccional remitente, que consisten en mejorar tanto las condiciones sociales de los trabajadores a los que se aplica ese Reglamento como la seguridad vial, no pueden poner en entredicho esta interpretación.
- 27 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el concepto de «radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa», en el sentido del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006, debe entenderse referido a una línea recta que no supera los 100 kilómetros, trazada en el mapa a partir de dicho centro de explotación y que une ese centro a todos los puntos de una zona geográfica circular que lo rodea.

Segunda cuestión prejudicial

- 28 Mediante su segunda cuestión prejudicial, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que, cuando un Estado miembro ha concedido, sobre la base de esta disposición, excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del mismo Reglamento, aplicables a los transportes de bienes efectuados por los vehículos contemplados en la citada disposición, y esos vehículos efectúan tales transportes no solo en un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate, sino también excediendo dicho radio, tal uso de esos vehículos hace que las mencionadas excepciones sean aplicables a todos los transportes de bienes efectuados por los referidos vehículos, ya se efectúen dentro de aquel radio o fuera de él, o excluye, por el contrario, la aplicación de tales excepciones a todos esos transportes.

- 29 Del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 se desprende que las excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del mismo Reglamento —que establecen las normas aplicables, en particular, al tiempo de conducción, a las pausas y a los períodos de descanso del conductor— que los Estados miembros pueden conceder en virtud de esa disposición serán aplicables a los transportes de bienes efectuados por los vehículos que contempla cuando se cumplan las condiciones previstas en dicha disposición, recordadas en el apartado 20 de la presente sentencia.
- 30 Estas excepciones son de interpretación estricta y su alcance deberá dilucidarse teniendo en cuenta, en particular, las finalidades del Reglamento n.º 561/2006 (véanse, por analogía, las sentencias de 7 de febrero de 2019, NK, C-231/18, EU:C:2019:103, apartado 21, y de 21 de noviembre de 2019, Deutsche Post y otros, C-203/18 y C-374/18, EU:C:2019:999, apartado 50 y jurisprudencia citada). Así pues, el artículo 13, apartado 1, letra b), de dicho Reglamento no puede interpretarse de forma que sus efectos se extiendan más allá de lo necesario para asegurar la protección de los intereses que tiene por objeto garantizar (véase, por analogía, la sentencia de 13 de marzo de 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, apartado 28 y jurisprudencia citada).
- 31 De ello se deduce, como señaló el Abogado General en los puntos 62 y 63 de sus conclusiones, que el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 no puede interpretarse en el sentido de que, cuando los vehículos que contempla efectúan transportes de bienes a la vez en un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate y excediendo dicho radio, tal disposición se aplica a todos los transportes de bienes efectuados por aquellos vehículos, incluidos los que superan ese radio. Por consiguiente, estos últimos transportes no pueden acogerse a las excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del citado Reglamento.
- 32 En cambio, una interpretación del artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 en el sentido de que, cuando los vehículos que contempla efectúan transportes de bienes a la vez en un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate y excediendo dicho radio, ninguno de esos transportes puede acogerse a las excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del citado Reglamento privaría de efecto útil a esta disposición.
- 33 A este respecto, procede recordar que el artículo 6, apartado 5, del Reglamento n.º 561/2006 obliga al conductor a registrar como «otro trabajo», en particular, «cualquier período durante el que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación [de dicho] Reglamento». En efecto, los períodos de conducción registrados en virtud de la citada disposición como «otro trabajo» constituyen períodos de actividad real del conductor, durante los cuales no dispone libremente de su tiempo y, en la medida en que tendrán efectos en el estado de fatiga del conductor, pueden influir en la conducción de este (véase, por analogía, la sentencia de 18 de enero de 2001, Skills Motor Coaches y otros, C-297/99, EU:C:2001:37, apartados 36 a 39).
- 34 Tal como señaló el Abogado General en el punto 80 de sus conclusiones, para los casos de utilización de un vehículo contemplado en el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 no solo en un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate, sino también excediendo dicho radio, esta obligación de registro permite a las autoridades nacionales competentes comprobar si el tiempo dedicado a la conducción, registrado conforme al artículo 6, apartado 5, del citado Reglamento como «otro trabajo», corresponde a transportes por carretera a los que se aplica alguna excepción a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del mismo Reglamento concedida sobre la base del artículo 13,

apartado 1, letra b), de este. Así pues, las autoridades nacionales pueden comprobar si, en lo que atañe a los transportes efectuados por el vehículo controlado a los que no se aplican tales excepciones, se han cumplido las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso que se derivan de los referidos artículos 5 a 9.

- 35 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que, cuando un Estado miembro ha concedido, sobre la base de esta disposición, excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del mismo Reglamento, aplicables a los transportes de bienes efectuados por los vehículos contemplados en la citada disposición, y esos vehículos efectúan los transportes no solo dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate, sino también excediendo dicho radio, tales excepciones son aplicables únicamente a los transportes de bienes efectuados por aquellos vehículos que no excedan ese radio.

Costas

- 36 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 Octava) declara:

- 1) **El concepto de «radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa», en el sentido del artículo 13, apartado 1, letra b), 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) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, debe entenderse referido a una línea recta que no supera los 100 kilómetros, trazada en el mapa a partir de dicho centro de explotación y que une ese centro a todos los puntos de una zona geográfica circular que lo rodea.**
- 2) **El artículo 13, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006, en su versión modificada por el Reglamento 2020/1054, debe interpretarse en el sentido de que, cuando un Estado miembro ha concedido, sobre la base de esta disposición, excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 del mismo Reglamento, aplicables a los transportes de bienes efectuados por los vehículos contemplados en la citada disposición, y esos vehículos efectúan los transportes no solo dentro de un radio de hasta 100 kilómetros alrededor del centro de explotación de la empresa de que se trate, sino también excediendo dicho radio, tales excepciones son aplicables únicamente a los transportes de bienes efectuados por aquellos vehículos que no excedan ese radio.**

Firmas