

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta)
de 18 de enero de 2001 *

En el asunto C-297/99,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE (actualmente artículo 234 CE), por la Nottingham Magistrates' Court (Reino Unido), destinada a obtener, en el proceso penal seguido ante dicho órgano jurisdiccional contra

Skills Motor Coaches Ltd,

B. J. Farmer,

C. J. Burley

y

B. Denman,

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 15 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28),

* Lengua de procedimiento: inglés.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

integrado por los Sres. A. La Pergola, Presidente de Sala; M. Wathelet, D.A.O. Edward, P. Jann (Ponente) y L. Sevón, Jueces;

Abogado General: Sr. A. Saggio;

Secretaria: Sra. D. Louterman-Hubeau, jefe de división;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- en nombre de Skills Motor Coaches Ltd y de los Sres. Farmer, Burley y Denman, por el Sr. M. Laprell, barrister, designado por Pellys, solicitors;
- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. M. Ewing, en calidad de agente, asistida por la Sra. S. Masters, barrister;
- en nombre del Gobierno sueco, por el Sr. A. Kruse, en calidad de agente;
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por la Sra. M. Wolfcarius y el Sr. F. Benyon, en calidad de agentes,

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de Skills Motor Coaches Ltd y de los Sres. Farmer, Burley y Denman, representados por el Sr. M. Laprell; del Gobierno del Reino Unido, representado por la Sra. G. Amodeo, en calidad de agente, asistida por la Sra. S. Masters; del Gobierno neerlandés, representado por la Sra. J. van Bakel, en calidad de agente; del Gobierno sueco, representado por la Sra. B. Hernqvist,

en calidad de agente, y de la Comisión, representada por el Sr. M. Shotter, en calidad de agente, expuestas en la vista de 21 de junio de 2000;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 21 de septiembre de 2000;

dicta la siguiente

Sentencia

- ¹ Mediante resolución de 30 de junio de 1999, recibida en el Tribunal de Justicia el 6 de agosto siguiente, la Nottingham Magistrates' Court planteó, con arreglo al artículo 234 CE, una cuestión prejudicial sobre la interpretación del artículo 15 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28).
- ² Dicha cuestión se suscitó en el marco de un proceso penal seguido contra la empresa Skills Motor Coaches Ltd (en lo sucesivo, «Skills») y sus conductores, los Sres. Farmer, Burley y Denmann, acusados de haber infringido las disposiciones relativas a la utilización del aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

Marco jurídico

La normativa comunitaria

3 El artículo 1, punto 5, del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21) dispone:

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

[...]

5) “descanso”, cada período ininterrumpido de por lo menos una hora, durante el cual el conductor puede disponer libremente de su tiempo».

4 El artículo 4, punto 3, del mismo Reglamento establece:

«El presente Reglamento no se aplicará a los transportes efectuados mediante:

[...]

3) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros».

5 El Reglamento nº 3821/85 dispone en su artículo 15, apartados 2 y 3:

«2. Los conductores utilizarán hojas de registro todos los días que conduzcan, a partir del momento en que tomen a su cargo el vehículo. La hoja de registro no se retirará antes de que finalice el período de trabajo diario, excepto si se autorizare su retirada. No podrá utilizarse ninguna hoja de registro durante un período mayor que aquel para el que se hubiere previsto.

Cuando, como consecuencia de su alejamiento del vehículo, los conductores no puedan utilizar el aparato instalado en el mismo, los bloques de tiempos indicados en las letras b), c) y d) del segundo guión del apartado 3 deberán consignarse de forma legible y sin manchar las hojas, a mano, automáticamente o por otros medios.

Cuando haya más de un conductor en el vehículo, realizarán en las hojas de registro las modificaciones necesarias, de manera que las informaciones contempladas en los puntos 1 a 3 de la Sección II del Anexo I estén recogidas en la hoja del conductor que lleve efectivamente el volante.

3. Los conductores:

— velarán por la concordancia entre el marcado horario de la hoja y la hora oficial del país de matriculación del vehículo,

— accionarán los dispositivos de conmutación que permitan registrar por separado y de modo diferenciado los períodos de tiempo siguientes:

a) con el signo [no se reproduce el símbolo]: el tiempo de conducción;

b) con el signo [no se reproduce el símbolo]: los demás tiempos de trabajo;

c) con el signo [no se reproduce el símbolo]: el tiempo de disponibilidad, a saber:

— el tiempo de espera, es decir, el período durante el cual los conductores no están obligados a permanecer en su puesto de trabajo, excepto para responder a posibles llamadas con objeto de emprender o de reemprender la conducción o de realizar otros trabajos,

— el tiempo en que permanecen al lado de otro conductor, durante la marcha del vehículo,

— el tiempo en que se encuentran en una litera, durante la marcha del vehículo,

d) con el signo [no se reproduce el símbolo]: las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario.»

La normativa nacional

- 6 El artículo 97 de la Transport Act 1968 (Ley de transportes de 1968) establece sanciones en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos 13 a 15 del Reglamento n° 3821/85.

Hechos y procedimiento principal

- 7 Skills es una empresa de transporte de viajeros en autocar con domicilio social en Nottingham. Dicha empresa contrató a los Sres. Farmer, Burley y Denman como conductores de autocar. En el marco de su relación laboral, puede exigirse a los conductores de Skills que recojan un autocar en un lugar alejado del centro de operaciones de la empresa o de su casa. El conductor puede elegir libremente de qué forma se desplazará al lugar señalado por la empresa.
- 8 El Vehicle Inspectorate, servicio dependiente del Ministerio de Transportes, realizó un control de las hojas de registro mediante tacómetro correspondientes a los conductores empleados por Skills durante el mes de diciembre de 1997. Examinó igualmente en dicha ocasión el registro, llevado por Skills, en el que deben indicarse los servicios de los conductores así como el lugar y la hora en que han de iniciar su trabajo para efectuar un trayecto o una tarea determinados. El examen comparativo de las hojas de registro y del registro revelaron varias divergencias por lo que respecta a las horas en las que los Sres. Farmer, Burley y Denman habían comenzado su trabajo.
- 9 La primera categoría de imputaciones, denominada «categoría A», se refiere a los Sres. Farmer y Burley. Estos condujeron en varias ocasiones un coche saliendo de su domicilio o bien del centro de operaciones de Skills para dirigirse al lugar en

que se hacían cargo de un vehículo sujeto a la obligación de instalar y utilizar tacógrafo. El período correspondiente a dicho trayecto formaba parte del tiempo de trabajo según el registro, pero no se indicaba manualmente en las hojas de registro conforme al artículo 15 del Reglamento n° 3821/85.

- 10 La segunda categoría de imputaciones, denominada «categoría B», se refiere al Sr. Denman, que comenzó su trabajo el 18 de diciembre de 1997 con un servicio que debía considerarse un servicio nacional regular y que, con arreglo al artículo 4, punto 3, del Reglamento n° 3820/85 y al artículo 3, apartado 1, del Reglamento n° 3821/85, no estaba comprendido dentro del ámbito de aplicación de dichos Reglamentos. A continuación, el Sr. Denman se hizo cargo en Nottingham de un vehículo sujeto a la obligación de utilizar tacómetro, pero las hojas de registro presentadas no indicaban el período comprendido entre el inicio de la conducción del servicio regular, tal como se desprendía del registro, y el momento en el que se había hecho cargo del vehículo dotado de tacómetro.
- 11 Se acusa, en consecuencia, a Skills así como a los Sres. Farmer, Burley y Denman (en lo sucesivo, conjuntamente, «partes demandadas en el procedimiento principal») de haber utilizado vehículos mencionados en el artículo 97 de la Transport Act de 1968 cuyo material de registro no se utilizaba conforme a las exigencias de los artículos 13 a 15 del Reglamento n° 3821/85.
- 12 El órgano jurisdiccional remitente recuerda, en primer lugar, la sentencia de 2 de junio de 1994, Van Swieten (C-313/92, Rec. p. I-2177), según la cual la expresión «cada período de veinticuatro horas», que figura en el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n° 3820/85, debe entenderse referida a cualquier intervalo de esta duración que comienza en el momento en el que, después de un período de descanso semanal o diario, el conductor pone en funcionamiento el tacómetro. En el supuesto de que el descanso diario se disfrute en dos o tres períodos separados, el cálculo debe comenzar al término de aquel cuya duración no sea inferior a ocho horas.

- 13 En segundo lugar, el órgano jurisdiccional remitente cita la sentencia de 9 de junio de 1994, Michielsen y GTS (C-394/92, Rec. p. I-2497), en la cual el Tribunal de Justicia consideró que el «período de trabajo diario», a efectos del artículo 15, apartado 2, del Reglamento n° 3821/85, comprende el tiempo de conducción, los demás tiempos de trabajo, el tiempo de disponibilidad, las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario, siempre y cuando su duración no exceda de una hora, en el caso de que el conductor divida dicho tiempo de descanso en dos o tres períodos. El Tribunal de Justicia añadió que dicho período comienza en el momento en que, después de un período de descanso semanal o diario, el conductor pone en funcionamiento el tacómetro o, en el caso de que se fraccione el descanso diario, al final del período de descanso de duración no inferior a 8 horas.
- 14 Al invocar dicha jurisprudencia, las partes demandadas en el procedimiento principal estiman que los períodos anteriores al momento en que se hicieron cargo de un vehículo dotado de tacómetro no deben ser objeto de inscripción en las hojas de registro.
- 15 Al albergar dudas acerca de la interpretación que debe darse a las disposiciones de Derecho comunitario aplicables, la Nottingham Magistrates' Court decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«¿Deben interpretarse las obligaciones del conductor, previstas en el artículo 15, apartados 2 y 3 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de registrar “los demás tiempos de trabajo” y “las interrupciones de la conducción y los períodos de descanso diario” en la hoja de registro del vehículo, de forma que tales expresiones comprendan:

- a) el período de tiempo empleado en desplazarse para hacerse cargo del vehículo sujeto a la obligación de que se instale y utilice un aparato de control en el mismo en las circunstancias descritas en la categoría A mencionada anteriormente, es decir:
 - i) el tiempo empleado en el desplazamiento conforme a las instrucciones del empresario, o
 - ii) el tiempo (que forma parte del período de descanso diario o semanal que sigue al último período de trabajo) durante el cual el empleado se desplaza en el momento y de la forma que elija;
- b) el período de tiempo empleado en conducir o realizar otros trabajos que están exentos del requisito de instalar y utilizar un aparato de control del vehículo en las circunstancias descritas en la categoría B mencionada anteriormente.»

Sobre la cuestión prejudicial

- 16 Hay que señalar con carácter preliminar que, conforme a su tercer considerando, el Reglamento n° 3821/85 tiene por objeto garantizar un control eficaz de las disposiciones del Reglamento n° 3820/85.
- 17 Este último Reglamento tiene por objeto, según su primer considerando, armonizar las condiciones de competencia y mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y la seguridad en carretera.

- 18 En sus artículos 6 a 9, el Reglamento n° 3820/85 contiene disposiciones relativas al tiempo de conducción y a las interrupciones y tiempos de descanso, que, según se desprende del considerando decimocuarto de dicho Reglamento, responden a consideraciones relacionadas con la seguridad en carretera.
- 19 En efecto, dichas disposiciones pretenden garantizar al conductor una alternancia de los tiempos de conducción y de descanso que le asegure que no estará al volante del vehículo durante un período tan largo que le produzca un estado de fatiga y ponga en peligro la seguridad vial (sentencia Van Swieten, antes citada, apartado 23).
- 20 Los dos supuestos distintos planteados al Tribunal de Justicia hay que examinarlos a la luz de dichas consideraciones.

Sobre la primera parte de la cuestión

- 21 Mediante la primera parte de su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pretende básicamente que se dilucide si el artículo 15 del Reglamento n° 3821/85 debe interpretarse en el sentido de que la obligación del conductor de registrar los demás tiempos de trabajo se refiere igualmente a los períodos empleados por un conductor en los desplazamientos necesarios para hacerse cargo de un vehículo sujeto a la obligación de instalar y utilizar un aparato de control y situado en un lugar distinto del domicilio del conductor o del centro de operaciones del empresario. El referido órgano jurisdiccional desea saber también si la respuesta a dicha cuestión es diferente según que el empresario haya dado o no instrucciones respecto al momento o a la forma de realizar tal desplazamiento.
- 22 A este respecto, las partes demandadas en el procedimiento principal afirman que un conductor que se desplaza de su domicilio al lugar en el que ha de hacerse

cargo de un vehículo eligiendo libremente la forma de realizar dicho trayecto puede disponer libremente de su tiempo, por lo que debe considerarse que el referido período forma parte del descanso en el sentido de la definición que da de este término el artículo 1, punto 5, del Reglamento n° 3820/85.

- 23 No puede acogerse esta interpretación. En efecto, un conductor que se desplaza a un lugar preciso, que le ha sido indicado por su empresario y que es diferente del centro de operaciones de la empresa, para hacerse cargo de un vehículo y conducirlo, está cumpliendo una obligación para con su empresario. Por tanto, durante dicho trayecto no dispone libremente de su tiempo.
- 24 Además, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que el concepto de tiempo de trabajo en el sentido del artículo 15 del Reglamento n° 3821/85 abarca los momentos de actividad real del conductor que pueden influir en la conducción, incluido el tiempo de conducción (sentencia Michielsen y GTS, antes citada, apartado 14).
- 25 Pues bien, el tiempo empleado por un conductor para desplazarse al lugar en que se hace cargo de un vehículo dotado de tacómetro puede afectar a la conducción, puesto que influye en el estado de fatiga del conductor.
- 26 A la luz del objetivo del Reglamento n° 3820/85 consistente en mejorar la seguridad en carretera, debe considerarse, por tanto, que dicho tiempo forma parte de los demás tiempos de trabajo en el sentido del artículo 15 del Reglamento n° 3821/85.
- 27 Dicha interpretación es conforme asimismo con el objetivo consistente en mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, ya que evita que sean considerados períodos de descanso determinados períodos durante los cuales éstos ejercen una actividad que beneficia a sus empresarios.

- 28 No resulta decisivo a este respecto saber si el conductor recibió instrucciones precisas respecto a la forma en que debía realizar dicho trayecto. En efecto, al desplazarse a un lugar preciso y más o menos alejado del centro de operaciones de su empresario, el conductor realiza una tarea que le incumbe en virtud de la relación que le vincula a su empresario. Durante dicho período, no dispone libremente de su tiempo.
- 29 Por lo que respecta a la alegación de las partes demandadas en el procedimiento principal según la cual puede deducirse de las sentencias Van Swieten así como Michielsen y GTS, antes citadas, que no se ha de inscribir período alguno en las hojas de registro mientras el conductor no se haya hecho cargo del vehículo dotado de tacómetro, procede recordar que en dichas sentencias se pidió al Tribunal de Justicia que interpretase los conceptos de «cada período de veinticuatro horas» en el sentido del artículo 8, apartado 1, del Reglamento n° 3820/85, y de «período de trabajo diario» en el sentido del artículo 15, apartado 2, del Reglamento n° 3821/85. Teniendo en cuenta las finalidades de los citados Reglamentos, el Tribunal de Justicia los definió como períodos que comienzan en el momento en que, tras un período de descanso semanal o diario, el conductor pone en funcionamiento el tacómetro. Al dar esta definición, el Tribunal de Justicia se pronunció sobre el supuesto en el que la conducción de un vehículo dotado de tacómetro comenzaba inmediatamente después de un período de descanso. No puede deducirse de dichas sentencias que el Tribunal de Justicia quisiera con ello excluir del tiempo de trabajo determinados períodos de actividad efectiva que son posteriores a un período de descanso pero anteriores al momento de hacerse cargo de un vehículo dotado de tacómetro.
- 30 Por otra parte, la obligación de inscribir en las hojas de registro determinados períodos anteriores al momento de hacerse cargo del vehículo se ajusta plenamente a lo dispuesto en el artículo 15, apartado 2, del Reglamento n° 3821/85.
- 31 Si bien es cierto que dicha disposición prevé que los conductores utilicen las hojas de registro todos los días que conduzcan, a partir del momento en que tomen a su cargo el vehículo, dicha utilización puede efectivamente implicar un registro de períodos anteriores a dicho momento, como se exige específicamente en el caso de que el conductor se aleje de su vehículo.

- 32 Se desprende igualmente de dicha disposición que no puede considerarse que tales períodos forman parte del tiempo de conducción, aun cuando se dediquen a la conducción de un vehículo que no esté sujeto a la obligación de respetar los períodos de conducción y descanso establecidos en el Reglamento n° 3820/85.
- 33 En efecto, por lo que respecta a los períodos pasados lejos del vehículo dotado de tacómetro, de los que forman parte en particular, por definición, los períodos dedicados a la conducción de otro vehículo, el artículo 15, apartado 2, del Reglamento n° 3821/85 prevé únicamente su registro en una de las secciones mencionadas en el artículo 15, apartado 3, segundo guión, letras b), c) y d), y no un registro en la sección contemplada en el mismo guión, letra a), que se refiere únicamente a los tiempos de conducción del vehículo de que se trata.
- 34 En la medida en que dicho aspecto de la normativa vigente puede tener efectos negativos sobre la seguridad en carretera, corresponde al legislador comunitario decidir sobre su posible modificación.
- 35 Por consiguiente, procede responder a la primera parte de la cuestión que el artículo 15 del Reglamento n° 3821/85 debe interpretarse en el sentido de que la obligación del conductor de registrar los demás tiempos de trabajo se refiere igualmente a los períodos empleados por un conductor en los desplazamientos necesarios para hacerse cargo de un vehículo sujeto a la obligación de instalar y utilizar un aparato de control y situado en un lugar distinto del domicilio del conductor o del centro de operaciones del empresario, con independencia de que éste haya dado instrucciones al respecto o de que el conductor haya decidido el momento y la forma en que ha de realizarse el transporte.

Sobre la segunda parte de la cuestión

- 36 Mediante la segunda parte de su cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pretende fundamentalmente que se dilucide si el artículo 15 del Reglamento n° 3821/85 debe interpretarse en el sentido de que la obligación del conductor de registrar los demás tiempos de trabajo se refiere igualmente a los períodos empleados por un conductor en la conducción en el marco de un servicio de transporte que no está comprendido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 3821/85, antes de hacerse cargo de un vehículo sujeto a la aplicación del referido Reglamento.
- 37 A este respecto, dicho período constituye un período de actividad real del conductor que puede influir en la conducción y durante el cual no dispone libremente de su tiempo.
- 38 Por las razones indicadas en los apartados 29 a 31 de la presente sentencia, la obligación de registrar tal período se aplica —contrariamente a la argumentación de las partes demandadas en el procedimiento principal expuesta en el apartado 14 de la presente sentencia— con independencia del hecho de que éste sea anterior al momento de hacerse cargo de un vehículo dotado de tacómetro.
- 39 De lo antedicho se deduce que procede responder a la segunda parte de la cuestión prejudicial que el artículo 15 del Reglamento n° 3821/85 debe interpretarse en el sentido de que la obligación del conductor de registrar los demás tiempos de trabajo se refiere igualmente a los períodos empleados por un conductor en la conducción en el marco de un servicio de transporte que no está comprendido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 3821/85, antes de hacerse cargo de un vehículo sujeto a la aplicación del referido Reglamento.

Costas

- 40 Los gastos efectuados por los Gobiernos del Reino Unido, neerlandés y sueco, así como por la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Quinta),

pronunciándose sobre la cuestión planteada por la Nottingham Magistrates' Court mediante resolución de 30 de junio de 1999, declara:

El artículo 15 del Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, debe interpretarse en el sentido de que la obligación del conductor de registrar los demás tiempos de trabajo se refiere igualmente:

- a los períodos empleados por un conductor en los desplazamientos necesarios para hacerse cargo de un vehículo sujeto a la obligación de instalar y utilizar un aparato de control y situado en un lugar distinto del domicilio del

conductor o del centro de operaciones del empresario, con independencia de que éste haya dado instrucciones al respecto o de que el conductor haya decidido el momento y la forma en que ha de realizarse el transporte;

- a los períodos empleados por un conductor en la conducción en el marco de un servicio de transporte que no está comprendido dentro del ámbito de aplicación del Reglamento n° 3821/85, antes de hacerse cargo de un vehículo sujeto a la aplicación del referido Reglamento.

La Pergola

Wathelet

Edward

Jann

Sevón

.

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 18 de enero de 2001.

El Secretario

El Presidente de la Sala Quinta

R. Grass

A. La Pergola