

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta)  
de 15 de diciembre de 1993 \*

En el asunto C-116/92,

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

**Kevin Albert Charlton,**

**James Huyton,**

**Raymond Edward William Wilson,**

una decisión prejudicial sobre la interpretación de los apartados 1 y 2 del artículo 7 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 (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por los Sres.: M. Diez de Velasco, Presidente de la Sala Cuarta, en funciones de Presidente de Sala; F.A. Schockweiler, M. Zuleeg, P.J.G. Kapteyn y J.L. Murray, Jueces;

Abogado General: Sr. W. Van Gerven;

Secretaria: Sra. D. Louterman-Hubeau, administradora principal;

\* Lengua de procedimiento: inglés.

consideradas las observaciones escritas presentadas:

- En nombre de Kevin Albert Charlton, James Huyton y Raymond Edward William Wilson, por el Sr. J. Anderson Backhouse, Solicitor;
- en nombre del Gobierno francés, por la Sra. E. Belliard, directeur adjoint de la direction des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, en calidad de Agente;
- en nombre del Gobierno neerlandés, por el Dr. B.R. Bot, secretaris-generaal del Ministerie van Buitenlandse zaken, en calidad de Agente;
- en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Srta. S.L. Hudson, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente, asistida por el Sr. D. Bethlehem, Barrister;
- en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. X. Lewis y V. Di Bucci, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de K. A. Charlton y otros; del Gobierno del Reino Unido, y de la Comisión de las Comunidades Europeas, expuestas en la vista de 1 de julio de 1993;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 15 de septiembre de 1993;

dicta la siguiente

## Sentencia

- 1 Mediante resolución de 7 de abril de 1992, recibida en el Tribunal de Justicia el 13 de abril siguiente, la Manchester Crown Court (Reino Unido) planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, tres cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de los apartados 1 y 2 del artículo 7 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 (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21; en lo sucesivo, «Reglamento»).
  
- 2 La Manchester Crown Court (en lo sucesivo, «órgano jurisdiccional remitente») conoce de un recurso de apelación interpuesto contra una resolución penal dictada por los Heywood Magistrates. Estos habían condenado a los Sres. Charlton, Huyton y Wilson por diferentes infracciones al apartado 1 del artículo 6, a los apartados 1 y 2 del artículo 7 y al apartado 1 del artículo 8 del Reglamento, así como a lo dispuesto en la Transport Act 1968, en su versión modificada, y en la Drivers' Hours (harmonization with Community Rules) Regulation 1986.
  
- 3 En el marco de dicho procedimiento, el órgano jurisdiccional remitente decidió plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:
  - «1) Para una correcta interpretación de los apartados 1 y 2 del artículo 7, ¿crea el Reglamento períodos independientes de conducción de cuatro horas y media en total, después de los cuales o durante los cuales han de realizarse interrupciones de al menos cuarenta y cinco minutos si el conductor no inicia inmediatamente un período de descanso diario o un período de descanso semanal?
  
  - 2) En relación con un período de conducción diario, ¿en qué momento comienza el cálculo de cuatro horas y media?

- 3) ¿Termina éste y empieza de nuevo un período de cuatro horas y media:
- a) al cumplirse la totalidad de los cuarenta y cinco minutos de descanso
  - o
  - b) al término de un total de cuatro horas y media de conducción
  - o
  - c) en un sistema continuo, en cualquier momento, cuando el conductor haya estado conduciendo durante cuatro horas y media en total y durante ese tiempo no haya realizado una interrupción de por lo menos cuarenta y cinco minutos?»
- 4 Para una más amplia exposición de los hechos del litigio principal, del desarrollo del procedimiento, así como de las observaciones escritas presentadas ante el Tribunal de Justicia, la Sala se remite al informe para la vista. En lo sucesivo sólo se hará referencia a estos elementos en la medida exigida por el razonamiento del Tribunal.

#### **Sobre las cuestiones primera y tercera**

- 5 Dado que las cuestiones primera y tercera se refieren al mismo problema, procede examinarlas conjuntamente.
- 6 Según el Gobierno del Reino Unido, las cuestiones prejudiciales se refieren al problema central de la interpretación del período de cuatro horas y media al que se refiere el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento, así como a la relación de dicho período con el tiempo de conducción diario previsto en el apartado 1 del artículo 6 del mismo texto legal.

- 7 El artículo 7, cuya interpretación solicita el órgano jurisdiccional remitente, está redactado en los siguientes términos:

«1. 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.

2. Podrá sustituirse dicha interrupción por interrupciones de al menos quince minutos cada una, intercaladas en el período de conducción o situadas inmediatamente después del mismo, de forma que se respete lo dispuesto en el apartado 1.»

- 8 El Reglamento n° 3820/85 tiene por objeto la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el ámbito de los transportes por carretera. Deroga y sustituye al 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). Tal como resulta de su primer considerando, pretende proteger los progresos alcanzados en dicho sector, pero suavizando las disposiciones del Reglamento derogado, sin perjudicar sus objetivos. Se articula en torno a tres objetivos, a saber, la eliminación de las disparidades que pueden falsear la competencia, la protección de la seguridad en carretera y la mejora de las condiciones de vida y de trabajo de los conductores. Sustituye la semana móvil por la semana fija (número 4 del artículo 1).

- 9 Por lo que respecta a los tiempos de conducción, el Reglamento mantiene el principio de limitación del tiempo continuo (apartado 1 del artículo 7) y del tiempo diario (apartado 1 del artículo 6), pero los prolonga en comparación con el Reglamento n° 543/69. Correlativamente, se adaptan las interrupciones de la conducción para tener en cuenta la prolongación del tiempo de conducción diario. En cualquier caso, el artículo 11 del Reglamento autoriza a los Estados miembros a adoptar disposiciones más estrictas en relación con los tiempos de conducción. Por lo que a él se refiere, el conductor puede apartarse de lo dispuesto en el Reglamento en la medida necesaria para garantizar la seguridad de las personas, del vehículo o de su carga, siempre que no se comprometa la seguridad en carretera y con objeto de llegar a un punto de parada adecuada, tal como permite el artículo 12 del Reglamento.

- 10 Invocando el carácter ambiguo de estas disposiciones, los inculpados en el procedimiento principal proponen que se siga la interpretación menos restrictiva, conforme a los principios generales del Derecho, en particular los principios de interpretación más favorable a los inculpados en materia penal y de interpretación más liberal que dé a los particulares la mayor libertad para llevar a cabo sus actividades como estimen oportuno. Así, consideran que el período de conducción diario comprende dos períodos de cuatro horas y media, dentro o al final de los cuales el conductor debe realizar una parada de cuarenta y cinco minutos o varias interrupciones de al menos quince minutos hasta llegar a un tiempo total de cuarenta y cinco minutos. Siempre según los inculpados, dado que el descanso correspondiente al segundo período de cuatro horas y media puede tomarse al finalizar el mismo, el Reglamento permite que el conductor conduzca durante nueve horas al día, parando solamente cuarenta y cinco minutos en cualquier momento dentro o al final del primer período de cuatro horas y media (teoría de la vuelta a cero al finalizar un período de conducción de cuatro horas y media).
- 11 El Gobierno del Reino Unido defiende la opinión contraria. Según dicho Gobierno, la interpretación que proponen los inculpados permitiría al conductor que concentrara al principio de la jornada las interrupciones correspondientes al primer período de cuatro horas y media conducir sin interrupción durante la práctica totalidad de la jornada. Dicho resultado iría en contra del Reglamento, que en ningún caso permite conducir más de cuatro horas y media sin efectuar una pausa de cuarenta y cinco minutos, en una o varias veces. De esta manera, para atenerse al artículo 7 del Reglamento, el conductor debería tener en cuenta en todo momento, dentro del período máximo de conducción diaria de nueve horas, no sólo el tiempo durante el que pretende conducir, sino también el que acaba de pasar al volante sin efectuar una o varias paradas de al menos cuarenta y cinco minutos en total, de forma que, al final del período de conducción diario de nueve horas, no pueda encontrarse ningún período dentro del cual el tiempo de conducción sobrepase las cuatro horas y media (teoría del período de conducción continuo).
- 12 Por último, el Gobierno francés presenta una solución intermedia. Propone una interpretación del artículo 7 del Reglamento según la cual, tras cuarenta y cinco minutos de interrupción, incluidas todas las interrupciones de al menos quince minutos dentro de un período de conducción de cuatro horas y media, vuelve a iniciarse el cómputo previsto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento, sin que a partir de ese momento se tenga en cuenta todo el período anterior.

- 13 De acuerdo con las teorías del Reino Unido y de la República Francesa, el período de conducción diario establecido en el apartado 1 del artículo 6 del Reglamento no se compone de dos períodos de cuatro horas y media, como afirman los inculpa-dos. Según la interpretación del Reino Unido, el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento contiene únicamente una obligación de efectuar interrupciones en todo momento dentro del período de conducción diario. En cuanto a la teoría de la República Francesa, la misma no excluye la posibilidad de que el cómputo de las cuatro horas y media previsto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento vuelva a iniciarse varias veces dentro de un período de conducción diario.
- 14 Tal como ha afirmado el Tribunal de Justicia en repetidas ocasiones (véanse las sen-tencias de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen, 47/79, Rec. p. 3639, y de 11 de julio de 1984, Scott, 133/83, Rec. p. 2863), en presencia de una disposición insuficiente-mente clara y explícita, procede determinar su alcance teniendo en cuenta las fina-lidades del texto legal y el contexto jurídico en el que el mismo se sitúa.
- 15 Del decimocuarto considerando del Reglamento se deduce que la limitación de los tiempos de conducción obedece a consideraciones de seguridad en carretera. Esta afirmación se ve confirmada en el artículo 12 del Reglamento, antes citado, que prevé la posibilidad de que el conductor se aparte de lo dispuesto en el Regla-mento, incluido su artículo 7, para permitirle llegar a un punto de parada ade-cuado, siempre que no se comprometa la seguridad en carretera.
- 16 De lo anterior resulta que queda excluido que pueda interpretarse que los aparta-dos 1 y 2 del artículo 7 del Reglamento n° 3820/85 autorizan que los conductores conduzcan ininterrumpidamente durante un período superior a cuatro horas y media.
- 17 Por consiguiente, debe rechazarse la interpretación que proponen los inculpa-dos en el procedimiento principal, en la medida en que la misma no se adecua a los objetivos de seguridad en carretera perseguidos por el Reglamento.

- 18 Procede recordar también que, de acuerdo con su primer considerando, el Reglamento suavizó las disposiciones del Reglamento n° 543/69, antes mencionado, incluidos los límites diario y semanal de los períodos de conducción, así como los tiempos de descanso (véase la sentencia de 2 de octubre de 1991, Kennes y Verkooyen, C-8/90, Rec. p. I-4391, apartado 3).
- 19 Así, prolongó la duración de los períodos de conducción previstos en el apartado 1 de su artículo 6 y en el apartado 1 de su artículo 7. No obstante, en contrapartida, prolongó el tiempo de interrupción regulado por los apartados 1 y 2 de dicho artículo 7.
- 20 En este contexto, un endurecimiento de los límites de los tiempos de conducción debe considerarse una excepción al objetivo general de flexibilización perseguido por el Reglamento y, en consecuencia, debe ser interpretado en sentido estricto.
- 21 La interpretación que defiende el Reino Unido sería contraria al objetivo de suavizar las disposiciones del Reglamento n° 543/69, antes mencionado, tal como se enuncia en el primer considerando del Reglamento, ya que el cómputo de las interrupciones que propone dicho Estado sólo se detendría al finalizar el período de conducción diario o cuando el conductor hubiera efectuado una interrupción de al menos cuarenta y cinco minutos. Esta interpretación llevaría, en realidad, a contabilizar dos veces el mismo período de conducción en los casos en que el conductor dividiera el tiempo de interrupción obligatorio. Además, no se ajustaría al propio tenor literal del apartado 2 del artículo 7, que prevé expresamente que, ya que el período de descanso de cuarenta y cinco minutos debe tomarse, a tenor del apartado 1, al finalizar un período de conducción de cuatro horas y media, el mismo puede ser «sustituido» por interrupciones de al menos quince minutos cada una, intercaladas en el período de conducción o inmediatamente después de dicho período.
- 22 En consecuencia, procede declarar que, cuando un conductor haya observado una interrupción de cuarenta y cinco minutos, de una sola vez o mediante varias interrupciones de al menos quince minutos situadas dentro de o al finalizar un período de cuatro horas y media, debe reiniciarse el cómputo previsto en el apartado 1 del artículo 7, sin tener en cuenta el tiempo de conducción y las interrupciones anteriormente realizadas por dicho conductor.

## Sobre la segunda cuestión

- 23 Por lo que respecta a la cuestión del inicio del período de conducción, procede destacar que uno de los objetivos perseguidos mediante la sustitución del Reglamento n° 543/69 por el Reglamento n° 3820/85 era, de acuerdo con su quinto considerando, mejorar el control del trabajo de los conductores.
- 24 El sistema creado para garantizar la eficacia de dicho control fue establecido mediante el 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). El tercer considerando de este Reglamento señala que el único control eficaz de los tiempos de conducción y de interrupción previstos en los apartados 1 y 2 del artículo 7 del Reglamento n° 3820/85 es el que se realiza mediante el aparato de control que prevé el Reglamento n° 3821/85.
- 25 Por consiguiente, procede responder a la segunda cuestión que el inicio del cómputo previsto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento n° 3820/85 coincide con el momento en que el conductor acciona el aparato de control al que se refiere el Reglamento n° 3821/85 y empieza a conducir.

## Costas

- 26 Los gastos efectuados por el Reino Unido, la República Francesa, el Reino de los Países Bajos y por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes en el litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por la Manchester Crown Court (Reino Unido) mediante resolución de 7 de abril de 1992, declara:

- 1) Los apartados 1 y 2 del artículo 7 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, deben interpretarse en el sentido de que prohíben que los conductores incluidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento conduzcan de manera ininterrumpida durante más de cuatro horas y media. No obstante, cuando un conductor haya observado una interrupción de cuarenta y cinco minutos, de una sola vez o mediante varias interrupciones de al menos quince minutos situadas dentro de o al finalizar un período de cuatro horas y media, debe reiniciarse el cómputo previsto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento, sin tener en cuenta el tiempo de conducción y las interrupciones anteriormente realizadas por dicho conductor.
- 2) El inicio del cómputo previsto en el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento n° 3820/85 coincide con el momento en que el conductor acciona el aparato de control al que se refiere el Reglamento (CEE) n° 3821/85, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, y empieza a conducir.

Diez de Velasco

Schockweiler

Zuleeg

Kapteyn

Murray

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 15 de diciembre de 1993.

El Secretario

El Presidente en funciones

J.-G. Giraud

M. Diez de Velasco  
Presidente de la Sala Cuarta