



Prensa e Información

Tribunal de Justicia de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 145/17

Luxemburgo, 20 de diciembre de 2017

Sentencia en el asunto C-102/16
Vaditrans BVBA / Belgische Staat

En el sector de los transportes por carretera, los conductores no pueden tomar en su vehículo el período de descanso semanal normal al que tienen derecho

En cambio, el período de descanso semanal reducido puede efectuarse en el vehículo en determinadas condiciones

En agosto de 2014, Vaditrans, empresa de transporte establecida en Bélgica, interpuso ante el Raad van State (Consejo de Estado, actuando como Tribunal de lo Contencioso-Administrativo, Bélgica) un recurso de anulación de un real decreto belga en virtud del cual puede imponerse una multa de 1 800 euros al conductor de un camión que efectúe su período de descanso semanal normal en el vehículo. Según Vaditrans, el referido real decreto es incompatible con el principio de legalidad penal, puesto que prohíbe y castiga que se efectúe el período de descanso semanal normal en el vehículo, mientras que un reglamento de la Unión en la materia ¹ no contempla tal prohibición. En cambio, el Estado belga considera que de este Reglamento se desprende claramente que un conductor no puede tomar su período de descanso semanal normal en el vehículo, y que la multa establecida a tal efecto por la legislación belga no hace sino aplicar la prohibición contenida en dicho Reglamento.

El Reglamento de la Unión de que se trata, que armoniza las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, impone a los conductores que efectúen un período de descanso diario normal de al menos once horas (que, en determinadas condiciones, puede reducirse a nueve horas) y un período de descanso semanal normal de al menos cuarenta y cinco horas (que, en determinadas condiciones, puede reducirse a veinticuatro horas). El Reglamento añade que, cuando el conductor lo elija, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado. ²

El Raad van State solicita al Tribunal de Justicia que esclarezca las exigencias del Reglamento. En concreto, pregunta si cabe considerar que el Reglamento contiene una prohibición implícita de tomar el período de descanso semanal normal en el vehículo. Si así fuera, el Raad van State desea saber si, al no establecer esa prohibición de forma clara y expresa, el Reglamento vulnera el principio de legalidad de los delitos y de las penas.

En su sentencia dictada hoy, el Tribunal de Justicia comienza apuntando que, cada vez que el Reglamento alude a la vez a los conceptos de «período de descanso semanal normal» y «período de descanso semanal reducido», emplea la expresión general «período de descanso semanal». Ahora bien, cuando se refiere a la posibilidad de efectuar los períodos de descanso en el vehículo, el Reglamento utiliza la expresión general «período de descanso diario» —que engloba tanto los períodos de descanso diarios normales como los reducidos—, y la expresión específica «período de descanso semanal reducido». **Según el Tribunal de Justicia, como el legislador de la Unión no ha empleado la expresión general «período de descanso semanal» para englobar las**

¹ 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).

² Se trata del artículo 8, apartado 8, del Reglamento n.º 561/2006.

dos categorías de períodos de descanso semanales, de ello se desprende claramente que su intención era permitir que el conductor efectuase los períodos de descanso semanales reducidos en el vehículo y prohibirle, por el contrario, hacer lo mismo en el caso de los períodos de descanso semanales normales.

A continuación, el Tribunal de Justicia añade que **la finalidad principal del Reglamento es mejorar las condiciones de trabajo del personal del sector del transporte por carretera y la seguridad vial en general.** Para ello, el legislador quiso ofrecer a los conductores la posibilidad de pasar sus períodos de descanso semanales normales en un lugar que ofrezca condiciones de alojamiento adaptadas y adecuadas. Ahora bien, una cabina de camión no parece constituir un lugar de descanso adaptado a períodos de descanso más largos que los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos. El Tribunal de Justicia observa que, si se considerara que los períodos de descanso semanales normales pueden disfrutarse en el vehículo, esto implicaría que un conductor podría efectuar la totalidad de sus períodos de descanso en la cabina del vehículo, **lo que sería manifiestamente contrario al objetivo de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores, perseguido por el Reglamento.**

Por último, el Tribunal de Justicia destaca que, durante el proceso de adopción del Reglamento, la Comisión propuso que los conductores tuviesen la posibilidad de efectuar en el vehículo el conjunto de los períodos de descanso (es decir, tanto los diarios reducidos y normales como los semanales reducidos y normales). Sin embargo, esta propuesta se modificó posteriormente de modo que sólo pudiera efectuarse en el vehículo el período de descanso semanal reducido fuera de la base, y no el período de descanso semanal normal, con el fin de proteger el bienestar y la higiene de los conductores. **Según el Tribunal de Justicia, esta modificación demuestra plenamente que la intención del legislador era excluir la posibilidad de que los períodos de descanso semanales normales se tomasen en el vehículo.**

El Tribunal de Justicia concluye que el Reglamento de la Unión que armoniza las disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera contiene manifiestamente la prohibición de que los conductores tomen los períodos de descanso semanales normales en el vehículo.

En cuanto a la segunda cuestión planteada por el Raad van State, el Tribunal de Justicia recuerda que el principio de legalidad de las penas exige que las normativas de la Unión definan claramente las infracciones y las sanciones que las castigan. Pues bien, dado que el Reglamento contiene manifiestamente la prohibición de tomar los períodos de descanso semanales normales en el vehículo e impone a los Estados miembros la obligación de establecer las sanciones aplicables a las infracciones de dicho Reglamento,³ no se vulnera el principio de legalidad penal. Corresponde por lo tanto a los Estados miembros determinar qué sanciones son apropiadas para asegurar el alcance y la eficacia del Reglamento y velar por que dichas sanciones sean aplicadas en condiciones de fondo y de procedimiento análogas a las que rigen para las infracciones del Derecho nacional de naturaleza e importancia similares.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667

Las imágenes del pronunciamiento de la sentencia se encuentran disponibles en:

«[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106

³ Se trata del artículo 19 del Reglamento n.º 561/2006.