

Asunto C-283/23 [Marhon] ¹

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

2 de mayo de 2023

Órgano jurisdiccional remitente:

Cour de cassation (Belgique) [Tribunal de Casación (Bélgica)]

Fecha de la resolución de remisión:

26 de abril de 2023

Recurrentes en casación:

FB

JL

Cour de cassation de Belgique (Tribunal de Casación de Bélgica)

Resolución

[*omissis*]

- I. **FB**, [*omissis*] con domicilio en [*omissis*] [Bélgica], procesado,
 - II. **JL**, sociedad de responsabilidad limitada con domicilio social en [*omissis*] [Bélgica], responsable civil,
- recurrentes en casación,

¹ La denominación del asunto es ficticia. No se corresponde con el nombre de ninguna parte en el procedimiento.

[*omissis*]

I. PROCEDIMIENTO ANTE EL TRIBUNAL DE CASACIÓN

Los recursos de casación se dirigen contra una sentencia dictada el 23 de marzo de 2022 en apelación por el tribunal correctionnel (Tribunal de lo Penal) de Eupen.

[*omissis*]

II. HECHOS Y ANTECEDENES PROCESALES

- 1 El 28 de febrero de 2019, en Saint-Vith, la policía controló un vehículo de transporte de madera compuesto por un tractor (camión) y un remolque, perteneciente a la sociedad de responsabilidad limitada JL.

El tractor y el remolque se colocaron en un dispositivo de pesaje de la zona de policía del Eifel. Los tickets de pesaje muestran que el tractor pesaba 38 240 kg y el remolque 26 740 kg, es decir, un peso total que supera la masa máxima autorizada de 20 856 kg.

- 2 El conductor del camión, FB, fue procesado ante el tribunal de police d'Eupen, section Saint-Vith (Tribunal de Infracciones Leves de Eupen, Sección de Saint-Vith), como autor de los siguientes delitos:
 - Acusación A: como conductor en la vía pública, haber transportado mercancías por carretera con un vehículo cuya masa total en carga supera la masa máxima autorizada, efectuado sin licencia válida de transporte nacional o internacional.
 - Acusación B: como transportista de mercancías sujeto a la normativa comunitaria, a la Ley de 15 de julio de 2013 (descrita más adelante) o a los Decretos de aplicación de dicha Ley, haber dado instrucciones o realizado actos que hayan dado lugar a que se sobrepase la masa y dimensiones máximas autorizadas de los vehículos o conjuntos de vehículos.

El empresario del conductor, la citada sociedad, se personó en el procedimiento como responsable civil.

- 3 Por sentencia dictada el 2 de febrero de 2021, el Tribunal de Infracciones Leves de Eupen, Sección de Saint-Vith, absolvió al camionero de los cargos mencionados, basándose en que los tickets de pesaje no contenían ninguna indicación sobre la persona que había efectuado el pesaje ni sobre la marca y el número de serie de las básculas utilizadas, por lo que no era posible determinar si los tickets se referían realmente a las básculas.

El procureur du Roi (Fiscalía) interpuso recurso de apelación contra la sentencia.

- 4 Ante el tribunal de première instance d'Eupen (chambre correctionnel) [Tribunal de Primera Instancia de Eupen (Sala de lo Penal)], en apelación, el camionero y su empresario alegaron que el peso del vehículo no se había medido con un instrumento de pesaje que cumpliera los requisitos establecidos en la normativa aplicable.

Según ellos, el instrumento de pesaje utilizado se rige por el arrêé royal du 12 octobre 2010 relatif à l'approbation, à la vérification et à l'installation des instruments de mesures utilisés pour surveiller l'application de la loi relative à la police de la circulation routière (Real Decreto de 12 de octubre de 2010 sobre homologación, verificación e instalación de instrumentos de medida utilizados para vigilar la aplicación de la Ley relativa al control de la circulación vial).

El Tribunal de Primera Instancia de Eupen (Sala de lo Penal) desestimó esta alegación.

En su sentencia, señaló que el artículo 1 del citado Real Decreto de 12 de octubre de 2010 establece que se aplica «sin perjuicio de la aplicación de otras normas relativas a instrumentos específicos», y consideró que, en el caso de autos, el instrumento de pesaje utilizado se rige por la norma que transpone al Derecho belga la Directiva 2014/31/UE del Parlamento y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático, a saber, el arrêé royal du 12 avril 2016 relatif aux instruments de pesage à fonctionnement non automatique (Real Decreto de 12 de abril de 2016 sobre instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático).

Tras constatar que se había determinado la marca y el número de serie del instrumento de pesaje, que estaba calibrado, que el aparato había sido sometido a una verificación periódica válida durante cuatro años y que tanto el camionero como su empresario habían reconocido la sobrecarga consignada en el atestado, el Tribunal de Primera Instancia de Eupen (Sala de lo Penal), mediante sentencia dictada el 23 de marzo de 2022, condenó al camionero, sobre la base de las acusaciones A y B, a una multa de [omissis][3 200] euros [omissis], y a la inhabilitación para conducir cualquier vehículo de motor por un período de tres meses.

- 5 El camionero (en lo sucesivo, «el recurrente») y su empresario (en lo sucesivo, «la recurrente») interpusieron sendos recursos de casación contra dicha sentencia.

III. DISPOSICIONES LEGALES APLICABLES

- 6 Los actos de la acusación A son punibles conforme a los artículos 21, párrafo primero, apartado 5, y 35, apartado 4, del arrêé royal du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route (Real Decreto de 22 de mayo de 2014 sobre el transporte de mercancías por carretera), y 41, párrafo tercero, de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route (Ley de 15 de julio de 2013

sobre el transporte de mercancías por carretera) y por la que se da ejecución al Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo y se aplica el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, sobre normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera.

Conforme al artículo 21, párrafo primero, apartado 5, del citado Real Decreto, «no serán válidas las autorizaciones de transporte nacionales y las autorizaciones de transporte comunitarias [...] 5. cuando se utilicen para un vehículo o un conjunto de vehículos cuya masa total en carga o cuyas dimensiones superen las normas autorizadas para dicho vehículo o conjunto de vehículos o las normas autorizadas por el règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité (Reglamento general sobre las condiciones técnicas que deben reunir los vehículos de motor, sus remolques, sus componentes y accesorios de seguridad)».

El artículo 35, apartado 4, del Real Decreto establece que «no serán válidas las licencias de transporte internacional [...] cuando se utilicen para un vehículo o un conjunto de vehículos cuya masa total en carga o cuyas dimensiones superen las normas autorizadas para dicho vehículo o conjunto de vehículos o las normas autorizadas por el Reglamento general sobre las condiciones técnicas que deben reunir los vehículos de motor, sus remolques, sus componentes y accesorios de seguridad».

El artículo 41, párrafo tercero, de la Ley de 15 de julio de 2013 establece que «serán castigados con pena de prisión de ocho días a un año y multa de quinientos euros a cincuenta mil euros [*omissis*], o con una sola de estas penas, quienes infrinjan las siguientes disposiciones de la normativa comunitaria, de la presente Ley o de sus Decretos de aplicación: 1. la obligación de estar en posesión de una licencia de transporte válida [...]».

- 7 A los hechos de la acusación B se refiere el artículo 43, párrafo tercero, de la citada Ley de 15 de julio de 2013, que remite a las sanciones establecidas en el artículo 41, párrafo tercero.

El artículo 43, párrafo tercero, de esta Ley dispone: «El comitente, el cargador, el comisionista de transportes o el comisionista expedidor de un transporte de mercancías sujeto a la reglamentación comunitaria, a la presente Ley o a sus Decretos de aplicación, serán castigados con la misma pena que los autores de las infracciones que se mencionan a continuación, si han dado instrucciones o realizado actos que hayan dado lugar a estas infracciones: 1. sobrepasar las masas y dimensiones máximas autorizadas de los vehículos o conjuntos de vehículos.»

- 8 El artículo 1 del Real Decreto de 12 de abril de 2016 establece: «El presente Decreto transpone la Directiva 2014/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático.»

El artículo 2, párrafo primero, de dicho Real Decreto establece que «se aplica a todos los instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático».

El párrafo segundo de dicho artículo dispone:

«A efectos del presente Real Decreto, se distinguen los siguientes ámbitos de utilización de los instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático:

1. la determinación de la masa para las transacciones comerciales.
2. la determinación de la masa para el cálculo de un peaje, tarifa, impuesto, prima, multa, remuneración, compensación o gravamen similar.
3. la determinación de la masa para la aplicación de una ley o reglamento o para un peritaje judicial.
4. la determinación de la masa en la práctica médica con respecto al pesaje de pacientes a efectos de seguimiento, diagnóstico y tratamiento médicos.
5. la determinación de la masa para la fabricación de medicamentos para su venta con receta en farmacias y la determinación de la masa en análisis realizados en laboratorios médicos y farmacéuticos.
6. la fijación de precios en función de la masa para la venta directa al público y para la fabricación de productos preenvasados.
7. todas las aplicaciones distintas de las enumeradas en los apartados 1 a 6.»

Según el artículo 32, «los instrumentos utilizados para las aplicaciones enumeradas en el artículo 2, párrafo segundo, apartados 1 a 6, estarán sujetos a las normas generales relativas a la verificación periódica y al control técnico de los instrumentos de medida».

IV. DECISIÓN DEL TRIBUNAL DE CASACIÓN

A. Sobre el recurso de casación del recurrente:

Sobre el segundo motivo de casación:

En cuanto a la primera parte del motivo:

- 9 El motivo se basa en la infracción del Real Decreto de 12 de abril de 2016, sobre instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático.

Ante el Tribunal de lo Penal, los recurrentes alegaron que la báscula utilizada por la policía para determinar la sobrecarga del vehículo no cumplía los requisitos establecidos en el Real Decreto de 12 de octubre de 2010, sobre homologación, verificación e instalación de instrumentos de medida utilizados para la vigilancia de la aplicación de la Ley relativa al control de la circulación vial.

Mediante el motivo se reprocha a la sentencia recurrida que considere que el instrumento de pesaje no estaba sujeto a los criterios establecidos en el citado Real Decreto, sino que debía cumplir los previstos en el Real Decreto de 12 de abril de 2016. Según el recurrente, este último Real Decreto, que transpone la Directiva 2014/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático, no puede aplicarse en el ámbito sancionador. Asimismo, alega que el Real Decreto de 12 de octubre de 2010 prevé la aplicación de normas de homologación del organismo de control más específicas que las exigidas por el Real Decreto de 12 de abril de 2016.

- 10 El artículo 1 de la citada Directiva establece el ámbito de aplicación de esta y, según el apartado 2 de esta disposición, a efectos de la Directiva se distinguen los siguientes campos de utilización de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático, entre los que figuran, en particular, en la letra c), «la determinación de la masa para la aplicación de leyes o reglamentos» y, en la letra g), cualquier aplicación diferente de las mencionadas en las letras [anteriores]».

Por una parte, el artículo 3, apartado 1, de la Directiva establece que «los Estados miembros adoptarán todas las medidas para garantizar que solo se puedan comercializar los instrumentos que cumplan los requisitos aplicables de la presente Directiva».

Y el artículo 2, punto 3), define la «comercialización» como todo suministro, remunerado o gratuito, de un instrumento para su distribución o utilización en el mercado de la Unión en el transcurso de una actividad comercial.

Pero, por otra parte, el artículo 3, apartado 2, y el artículo 3, apartado 3, de la Directiva establecen que «los Estados miembros adoptarán todas las medidas para garantizar que los instrumentos no puedan ser puestos en servicio para los usos enumerados en el artículo 1, apartado 2, letras a) a f), a menos que cumplan [o continúen ajustándose a] los requisitos de la presente Directiva».

Estas últimas disposiciones no se refieren al concepto de «puesta a disposición en el mercado» y, por tanto, a la distribución o utilización de los instrumentos en cuestión en una actividad comercial, sino que se refieren a la utilización de los instrumentos, en particular, con el fin de determinar el peso a efectos de la aplicación de una ley o de un reglamento.

Sin embargo, el título de la Directiva parece más restrictivo, ya que su finalidad es armonizar las legislaciones de los Estados miembros en materia de «comercialización» de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático.

El Real Decreto de 12 de abril de 2016 reproduce el texto de las citadas disposiciones de la Directiva.

Se plantea, por tanto, la cuestión de la aplicación de la Directiva y de la norma belga de transposición a una situación, como la del presente asunto, en la que el instrumento de pesaje en cuestión ha sido utilizado a efectos de la aplicación de una legislación o una normativa de carácter penal, es decir, ajena al ámbito de la actividad comercial en lo que respecta al usuario.

- 11 Dado que esta cuestión se refiere a la interpretación de un acto adoptado por una institución de la Unión Europea, procede, de conformidad con el artículo 267, párrafo tercero, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, someter al Tribunal de Justicia de la Unión Europea una cuestión prejudicial.

B. Sobre el recurso de casación interpuesto por la recurrente:

- 12 Este Tribunal de Casación suspende el procedimiento hasta que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se haya pronunciado sobre la cuestión que se formula en la parte dispositiva de la presente resolución.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE CASACIÓN

Suspende el procedimiento hasta que el Tribunal de Justicia de la Unión Europea se pronuncie, con carácter prejudicial, sobre la siguiente cuestión:

«¿Son aplicables los artículos 1, 2, punto 3), y 3 de la Directiva 2014/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático, al uso por las autoridades judiciales o policiales de instrumentos de pesaje de funcionamiento no automático con el fin de determinar la masa de los vehículos para la aplicación de una ley o de una normativa nacional que establece sanciones penales, y que prohíbe la puesta en circulación de vehículos cuya masa medida supere la masa máxima autorizada, como los artículos 41, párrafo tercero, apartado 1, y 43 párrafo tercero, apartado 1, de la Ley de 15 de julio de 2013 sobre el transporte de mercancías por carretera y por la que se aplica el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo, y se aplica el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera, y 21, párrafo primero, apartado 5, y 35, apartado 4, del Real Decreto de 22 de mayo de 2014, sobre el transporte de mercancías por carretera?»

[Así juzgado por el Tribunal de Casación, Sala Segunda, en Bruselas, [*omissis*] y pronunciado en audiencia pública el veintiséis de abril de dos mil veintitrés [*omissis*].

F. Gobert

F. Stévenart Meeûs

F. Lugentz

T. Konsek

E. de Formanoir

F. Roggen

DOCUMENTO DE TRABAJO