

**BASE DE DATOS DE NORMACEF
TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA**

Sentencia de 9 de junio de 2016

Sala Sexta

Asunto C-287/14

SUMARIO:

Sector de transporte por carretera. *Responsabilidad del conductor por incumplir la obligación de utilizar un tacógrafo.* Si bien los Estados miembros, de acuerdo con el Reglamento núm. 561/2006, pueden atribuir plena responsabilidad a las empresas de transporte por las infracciones cometidas por sus conductores, no obstante, dicha normativa no obliga a ello, por lo que cabe interpretar que las autoridades competentes pueden imponer sanciones a los conductores que cometan infracciones de ese mismo Reglamento. Nada permite suponer que el legislador de la Unión pretendiera exonerar a los conductores de toda responsabilidad por las infracciones que cometan, en particular cuando estas están exclusivamente vinculadas con el ejercicio de sus funciones.

PRECEPTOS:

Reglamento (CE) núm. 561/2006 (Transporte por carretera), art. 10.3.
Ley 16/1987 (LOTT), art. 138.2.

PONENTE:

Doña M. Berger.

En el asunto C-287/14,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Gyulai törvényszék (Tribunal General de Gyula, Hungría), mediante resolución de 4 de junio de 2014, recibida en el Tribunal de Justicia el 11 de junio de 2014, en el procedimiento entre

Eurospeed Ltd

y

Szegedi törvényszék,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Sexta),

integrado por el Sr. E. Levits, en funciones de Presidente de la Sala Sexta, y la Sra. M. Berger (Ponente) y el Sr. S. Rodin, Jueces;

Abogado General: Sr. Y. Bot;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

- en nombre de Eurospeed Ltd, por el Sr. D. Irinkov, ügyvéd;
- en nombre del Gobierno húngaro, por los Sres. M.Z. Fehér, G. Szima y M. Bóra, en calidad de agentes;
- en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por la Sra. G. Galluzzo, avvocato dello Stato;
- en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. L. Havas y la Sra. J. Hottiaux, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1. La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del principio de responsabilidad de los Estados miembros por los perjuicios causados a los particulares como consecuencia de la infracción del Derecho de la Unión y del artículo 10, apartado 3, 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 del Consejo (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO 2006, L 102, p. 1).

2. Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre Eurospeed Ltd y el Szegedi törvényszék (Tribunal General de Szeged, Hungría) relativo a la indemnización de las consecuencias lesivas de una multa impuesta por este último a tres empleados de Eurospeed, en cuyos derechos se subrogó esta sociedad, como sanción por el incumplimiento de las obligaciones establecidas en el Reglamento n.º 561/2006.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 A tenor de los considerandos 17, 27 y 31 del Reglamento n.º 561/2006:

«(17) 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. Como estas disposiciones garantizan un descanso suficiente, y si además se tiene en cuenta la experiencia de las prácticas de aplicación de los últimos años, ya no es necesario un sistema de compensación por los períodos de descanso diario reducido.

[...]

(27) A fin de controlar de forma clara y eficaz la aplicación del Reglamento, es conveniente establecer disposiciones uniformes de responsabilidad aplicables a las empresas de transporte y a los conductores por infracción del mismo. Esta responsabilidad puede dar lugar a la imposición de sanciones penales, civiles o administrativas, según el Estado miembro de que se trate.

[...]

(31) El Reglamento (CEE) n.º 3821/85 [del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO 1985, L 370, p. 8)] debe modificarse con el fin de esclarecer las obligaciones específicas de las empresas de transporte y de los conductores y fomentar la seguridad jurídica, así como para facilitar la aplicación de los límites de los tiempos de conducción y los períodos de descanso en los controles de carretera.»

4. El artículo 9, apartado 2, del Reglamento n.º 561/2006 establece:

«Cualquier tiempo utilizado en viajar a un lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, o en volver de ese lugar, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor, no se considerará como descanso o pausa excepto cuando el conductor se encuentre en un ferry o tren y tenga acceso a una litera.»

5. El artículo 10, apartados 1, 2 y 3, del Reglamento n.º 561/2006 dispone:

«1. Las empresas de transporte no remunerarán a los conductores asalariados o que estén a su servicio, incluso mediante concesión de primas o incrementos salariales, en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas, si dichas remuneraciones fueran de tal naturaleza que pudiesen comprometer la seguridad en carretera y/o fomentar las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento.

2. Las empresas de transporte organizarán el trabajo de los conductores mencionados en el apartado 1 de tal manera que éstos puedan respetar las disposiciones del Reglamento [n.º 3821/85] y del capítulo II del presente Reglamento. Las empresas de transporte darán al conductor las instrucciones adecuadas y realizarán además controles regulares para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento [n.º 3821/85] y en el capítulo II del presente Reglamento.

3. Las empresas de transporte tendrán responsabilidad por las infracciones cometidas por los conductores de esas empresas, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de asignar plena responsabilidad a las empresas de transporte, los Estados miembros pueden condicionar esta responsabilidad a la infracción cometida por la empresa de los apartados 1 y 2. Los Estados miembros podrán estudiar cualquier prueba que pueda demostrar que la empresa de transporte no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.»

6. Según el artículo 19, apartados 1 y 2, del Reglamento n.º 561/2006:

«1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento y del Reglamento [n.º 3821/85] y tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Dichas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias. Ninguna infracción del presente Reglamento y del Reglamento [n.º 3821/85] será objeto de más de una sanción o procedimiento administrativo. Los Estados miembros notificarán a la Comisión estas medidas y las normas sobre sanciones antes de la fecha mencionada en el artículo 29, párrafo segundo. La Comisión informará a los Estados miembros en consecuencia.

2. Los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes aplicar sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra el presente Reglamento descubiertas en su territorio y para las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

Con carácter de excepción, cuando se descubra una infracción:

- que no se haya cometido en el territorio del Estado miembro afectado, y
- que haya sido cometida por una empresa establecida en otro Estado miembro o por un conductor cuyo centro de trabajo se encuentre en otro Estado miembro o en un tercer país,

en lugar de imponer una sanción, los Estados miembros podrán, hasta el 1 de enero de 2009, notificar las circunstancias de la infracción a la autoridad competente del Estado miembro o del tercer país en que esté establecida la empresa o en el que se encuentre el centro de trabajo del conductor.»

7. A tenor del artículo 22, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006:

«Los Estados miembros deberán enviar regularmente la información pertinente en relación con la interpretación y aplicación nacionales de las disposiciones del presente Reglamento a la Comisión, que pondrá esta información a disposición de los demás Estados miembros en soporte electrónico.»

8. El artículo 15, apartado 7, del Reglamento n.º 3821/85, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006 (DO 2006, L 102, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 3821/85 modificado»), dispone lo siguiente:

«a) Cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con aparato de control de conformidad con el anexo I, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) las hojas de registro de la semana en curso y las utilizadas por el conductor en los 15 días anteriores,
- ii) la tarjeta de conductor si posee una, y
- iii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento [...] n.º 561/2006.

No obstante, después del 1 de enero de 2008, los períodos a que se refieren los anteriores incisos i) y iii) abarcarán el día en curso y los 28 días anteriores;

b) cuando el conductor conduzca un vehículo dotado con un aparato de control de conformidad con el anexo IB, el conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo solicite un inspector:

- i) la tarjeta de conductor si posee una,
- ii) cualquier registro manual e impresión realizada durante la semana en curso y los 15 días anteriores conforme a lo dispuesto por el presente Reglamento y el Reglamento [...] n.º 561/2006, y
- iii) las hojas de registro correspondientes al mismo período a que se refiere el párrafo anterior, durante el cual condujo un vehículo dotado con equipo de control de conformidad con el anexo I.

No obstante, después del 1 de enero de 2008, los períodos a que se refiere el anterior inciso ii) abarcarán el día en curso y los 28 días anteriores.

c) Un inspector autorizado de control podrá verificar el cumplimiento del Reglamento [...] n.º 561/2006 mediante un análisis de las hojas de registro, de los datos mostrados o impresos registrados por el aparato de control o en la tarjeta de conductor o, a falta de lo anterior, al analizar cualquier otro documento acreditativo que justifique el incumplimiento de una disposición, como los previstos en el artículo 16, apartados 2 y 3.»

Derecho húngaro

9. El artículo 20 de la közúti közlekedésről szóló 1988. Évi I. törvény (Ley 1/1988, de circulación en carretera; en lo sucesivo, «Ley de circulación en carretera») dispone:

«1) Será sancionado con una multa quien infrinja las disposiciones contenidas en la presente Ley, en la normativa específica y en los actos de Derecho comunitario relativos:

[...]

d) a la utilización del aparato de control y del disco de tacógrafo en el ámbito del transporte por carretera, así como de las tarjetas empleadas por los tacógrafos digitales,

[...]

2) Están facultadas para tramitar el procedimiento relativo a la imposición de la multa (en función de sus competencias de control definidas en el apartado 11): la autoridad en materia de transportes, la policía, la autoridad aduanera, la autoridad de protección contra catástrofes, la autoridad en materia de empleo y la autoridad encargada de la vigilancia de los espacios públicos.

3) Las disposiciones contenidas en la normativa específica que regule la actividad de control de la autoridad competente serán aplicables al procedimiento de imposición de la multa al que se refiere el apartado 2, salvo que el presente artículo disponga otra cosa.

4) Podrá imponerse a cualquier persona -con excepción del arrendatario o conductor de un vehículo particular tomado en alquiler de un gestor de una flota de automóviles en el sentido de la Ley del impuesto de matriculación, si el impuesto de matriculación correspondiente al vehículo ha sido satisfecho y el conductor del vehículo particular lo demuestra mediante un certificado emitido por la autoridad aduanera- que contravenga lo dispuesto en el apartado 1, letras a) a j), y l), una multa de 10 000 a 800 000 forintos [húngaros (HUF)] y, en el supuesto contemplado en la letra k), de 10 000 a 300 000 [HUF]. Mediante normativa específica se fijará el importe máximo de las multas correspondientes en caso de infracción de las distintas disposiciones y de la multa que pueda imponerse, en ese mismo procedimiento, por diferentes actos u omisiones constitutivos de infracción. No podrá imponerse ninguna multa una vez transcurridos dos años desde la comisión del acto constitutivo de infracción (prescripción).

5) La persona responsable de la infracción de alguna de las disposiciones antes mencionadas estará obligada al pago de la multa. En caso de que la responsabilidad recaiga sobre varias personas, éstas estarán obligadas al pago del importe de la multa establecido en la normativa específica en proporción a su parte de responsabilidad respectiva en la infracción. Si no puede determinarse su parte de responsabilidad, la obligación de pagar la multa recaerá sobre ellas a partes iguales. No nacerá ninguna obligación de pagar la multa en caso de fuerza mayor ajena a la persona que realiza el transporte por carretera que ésta no hubiera previsto ni pudiera razonablemente prever.

[...]»

10. En el artículo 48, apartado 3, letra a), número 15, de la Ley de circulación en carretera, el legislador habilitó al Gobierno para establecer, mediante decreto gubernamental, entre otros extremos, «el importe de las multas que pueden imponerse en caso de infracción de las disposiciones relativas al transporte de mercancías por

carretera, al transporte de mercancías a granel y a determinadas normas de circulación vial, así como las reglas generales aplicables a las competencias administrativas en materia de imposición de las multas».

11. El artículo 5 del Decreto gubernamental n.º 156/2009, de 29 de julio, por el que se fija la cuantía de las multas aplicables por la infracción de determinadas disposiciones relativas al transporte por carretera de mercancías y de personas y a la circulación por carretera, y por el que se regulan las competencias administrativas en materia de imposición de las multas [a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságotalással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. kormányrendelet; en lo sucesivo, «Decreto gubernamental n.º 156/2009»] dispone lo siguiente:

«En relación con el artículo 20, apartado 1, letra d), de la Ley [de circulación en carretera], el importe de la multa que se haya fijado con arreglo al anexo 4 del presente Decreto deberá pagarlo -salvo que se disponga lo contrario mediante ley o reglamento- la persona que infringe una disposición relativa al aparato de control y al disco de tacógrafo y a su utilización prevista:

[...]
e) en el Reglamento [n.º 3821/85].
[...]

12. Según el órgano jurisdiccional remitente, los apartados I2 y I3 del anexo 4 del Decreto gubernamental n.º 156/2009 tienen la siguiente redacción:

I2: Acto sancionado con multa: el conductor no puede presentar la información registrada en el disco o en la tarjeta de conductor correspondiente al día en curso. Importe de la multa 400 000 [HUF]. Persona obligada al pago de la multa: el conductor.

I3: Acto sancionado con multa: el conductor no puede presentar la información registrada en el disco correspondiente a los 28 días precedentes. Importe de la multa: 400 000 [HUF]. Persona obligada al pago de la multa: el conductor; el transportista.»

13. Según establece el artículo 340, apartado 1, de la Ley 3/1952, por la que se aprueba el Código de Procedimiento Civil (Polgári perrendtartásról szóló 1952. Évi III. Törvény):

«Las sentencias de los tribunales no serán recurribles en apelación, a salvo de la excepción prevista en el apartado 2.»

14. Según el artículo 340/A, apartado 2, del citado Código:

«No es posible interponer recurso de casación [...]

[...]
b) en los asuntos en los que se fije una multa cuando la obligación de pago establecida en un asunto administrativo o en una resolución en la que se fije una multa o el importe de la indemnización no exceda de 1 000 000 [HUF].»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

15. Eurospeed es una empresa de transporte registrada en Bulgaria. Emplea, como conductores, a los Sres. Ivaylo Todorov Dishev, Deyan Todorov Dishev y Stoyan Dimov, nacionales búlgaros.

16. Mientras cubrían el trayecto entre la República Checa y Bulgaria, vehículos pesados matriculados en la República Checa y conducidos por las personas mencionadas en el anterior apartado 15 fueron sometidos a control en la frontera entre Hungría y Rumanía por agentes de la Nemzeti Adó- és Vámhivatal Csongrád Megyei Vám- és Pénzügyi Igazgatósága (Dirección de Inspección Aduanera y Tributaria del departamento de Csongrád, perteneciente a la Administración Nacional de Hacienda y Aduanas de Hungría).

17. Los Sres. Ivaylo Todorov Dishev y Diyan Todorov Dishev no pudieron presentar en ese control ningún disco de tacógrafo ni ningún registro manual en el que constaran las actividades realizadas por ellos en los veintiocho días anteriores.

18. En estas circunstancias, la Dirección de Inspección Aduanera y Tributaria del departamento de Csongrád consideró que esos dos conductores habían infringido el artículo 15, apartado 7, del Reglamento n.º 3821/85 modificado y el artículo 9, apartado 2, del Reglamento n.º 561/2006, e impuso a cada uno de ellos una multa administrativa de 400 000 HUF (cerca de 1 280 euros).

19. Por lo que respecta al Sr. Dimov, quien no había podido presentar un documento válido que acreditara la naturaleza de la actividad que ejercía con anterioridad al 12 de abril de 2013, fecha en la que fue contratado por Eurospeed como conductor, esa misma Dirección estimó que el interesado había infringido lo dispuesto en el artículo 15, apartado 7, del Reglamento n.º 3821/85 modificado y le impuso una multa de 400 000 HUF (cerca de 1 280 euros).

20. La Nemzeti Adó- és Vámhivatal Regionális Vám- és Pénzügyőrségi Főigazgatósága (Dirección Principal Regional de Inspección Aduanera y Tributaria perteneciente a la Administración Nacional de Hacienda y Aduanas de Hungría) confirmó, mediante resoluciones fechadas los días 30 y 31 de mayo y 3 de junio de 2013, las resoluciones de la Dirección de Inspección Aduanera y Tributaria del departamento de Csongrád.

21. El recurso interpuesto por los conductores del litigio principal contra estas resoluciones fue desestimado por el Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo y de lo Social de Szeged, Hungría). Ese órgano jurisdiccional rechazó, en particular, el argumento según el cual las multas deberían haberse impuesto a Eurospeed y no a los conductores.

22. Con arreglo a los artículos 340 y 340/A del Código de Procedimiento Civil, la sentencia del Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo y de lo Social de Szeged) no puede ser recurrida ni en apelación ni en casación.

23. Eurospeed, quien pagó las multas impuestas a sus empleados, interpuso un recurso ante el Gyulai törvényszék (Tribunal General de Gyula, Hungría) reclamando, en concepto de indemnización de los perjuicios resultantes de la infracción del Derecho de la Unión cometida por el Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo y de lo Social de Szeged), el pago de la cantidad de 1 248 000 HUF (cerca de 3 992 euros), correspondiente al importe de las multas, de la tasa de recurso y de los intereses de demora sobre esa suma.

24. A este respecto, Eurospeed alega en particular que el Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo y de lo Social de Szeged) infringió el artículo 10, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 al desestimar el recurso presentado por sus empleados, ya que las multas deberían haberle sido impuestas a ella y no a sus conductores. Para sostener esta alegación, Eurospeed invoca diferentes resoluciones nacionales de las que, a su juicio, se desprende que, en tal supuesto de hecho, la multa debe imponerse a la empresa de transporte que emplea al conductor y no a éste. Afirma que sólo cabe imponer la multa al conductor en caso de que la empresa de transporte quede eximida de responsabilidad.

25. El Szegedi törvényszék (Tribunal General de Szeged), del que el Szegedi közigazgatási és munkaügyi bíróság (Tribunal de lo Contencioso-Administrativo y de lo Social de Szeged) constituye una unidad organizativa, solicita que se desestime el recurso por considerar que, a la luz de la jurisprudencia de la Kúria (Tribunal Supremo, Hungría), puede legalmente imponerse una multa al conductor de un vehículo. En cualquier caso, considera que no se ha producido una infracción suficientemente flagrante y manifiesta de una norma jurídica.

26 El órgano jurisdiccional remitente señala en particular que, en caso de que debiera interpretarse el artículo 10, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 en el sentido de que impide que las sanciones previstas por los Estados miembros para reprimir los incumplimientos de las obligaciones que se derivan de ese Reglamento puedan imponerse, exclusivamente o no, al conductor de un vehículo, la normativa nacional controvertida en el litigio principal podría considerarse incompatible con el Derecho de la Unión. Por lo tanto, podría generarse eventualmente la responsabilidad del Estado por infringir ese Derecho.

27. En tales circunstancias, el Gyulai törvényszék (Tribunal General de Gyula) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿El hecho de que el sujeto responsable de indemnizar los daños ocasionados por el incumplimiento del Derecho de la Unión sea el Estado miembro excluye la aplicación de la normativa en materia de responsabilidad contra el órgano estatal que haya cometido efectivamente la infracción, a efectos de la resolución de una reclamación de daños y perjuicios interpuesta sobre esa base?

2) En caso de respuesta negativa a la primera cuestión, ¿excluye el artículo 10, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 la adopción por un Estado miembro de una norma que, en el supuesto de infracción de las obligaciones reguladas en el Reglamento, establece consecuencias jurídicas aplicables contra el conductor que haya cometido efectivamente la infracción, además o en lugar de contra la empresa de transportes?

3) En caso de respuesta afirmativa a la segunda cuestión, ¿procede considerar que una resolución de un órgano jurisdiccional nacional contencioso-administrativo que, frente al artículo 10, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, se basa en la normativa interna, contraria a dicho precepto, desconoce manifiestamente el Derecho de la Unión?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la segunda cuestión prejudicial

28. Mediante su segunda cuestión prejudicial, que procede examinar en primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, fundamentalmente, si el Reglamento n.º 561/2006, y en particular su artículo 10, apartado 3, debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional que, en lugar de a la empresa de transporte para la que trabaja el conductor o además de a ésta, hace responsable a ese conductor de las infracciones del referido Reglamento que éste cometa.

29. Resulta de la resolución de remisión que Eurospeed y el órgano jurisdiccional remitente interpretan que el artículo 10, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 se opone a la imposición de sanciones a un conductor para castigar las infracciones de ese Reglamento que éste cometa.

30. Ahora bien, esta interpretación no puede acogerse.

31. En primer lugar, debe recordarse que el artículo 19, apartado 2, de ese Reglamento dispone que los Estados miembros permitirán a las autoridades competentes aplicar sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra ese mismo Reglamento descubiertas en su territorio y para las que todavía no se haya impuesto ninguna sanción.

32. En consecuencia, resulta claramente del texto de esa disposición que el Reglamento n.º 561/2006 impone tanto a las empresas de transporte como a los conductores obligaciones determinadas y hace responsables a ambos de los incumplimientos de sus respectivas obligaciones.

33. No cabe considerar a este respecto, en contra de lo sugerido por el órgano jurisdiccional remitente, que el artículo 19, apartado 2, del Reglamento n.º 561/2006 contemple únicamente el supuesto de que la infracción se cometa en el territorio de otro Estado miembro. En efecto, dado que el artículo 19, apartado 2, primera frase, de ese Reglamento prevé expresamente que la posibilidad de que las autoridades competentes de un Estado miembro apliquen sanciones a una empresa o a un conductor por infracciones contra ese Reglamento existe «aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país», ello implica, a contrario, que un Estado miembro está facultado, en cualquier caso, para imponer una sanción a una empresa, a un conductor, o a ambos por infracciones cometidas en su territorio. Contrariamente a la interpretación que hace el órgano jurisdiccional remitente, el hecho de que la citada disposición amplíe la posibilidad de imponer sanciones por infracciones del Reglamento n.º 561/2006 cometidas fuera del territorio del correspondiente Estado miembro no puede interpretarse en el sentido de que circunscribe el ámbito de las infracciones que pueden sancionarse a aquellas que han sido cometidas en el territorio de otro Estado.

34. Esta interpretación queda corroborada por el considerando 27 del Reglamento n.º 561/2006, según el cual, para garantizar una aplicación clara y eficaz, es conveniente establecer disposiciones uniformes de responsabilidad aplicables a las empresas de transporte y a los conductores por infracción del mismo, pudiendo dar lugar esta responsabilidad a la imposición de sanciones penales, civiles o administrativas, según el Estado miembro de que se trate. Resulta inequívocamente de la redacción de ese considerando que los Estados miembros están autorizados a establecer un régimen de responsabilidad de los conductores por las infracciones de dicho Reglamento y que disponen, en lo referente a la naturaleza de las sanciones aplicables, de un margen de apreciación.

35. Asimismo, según el considerando 31 del Reglamento n.º 561/2006, el Reglamento n.º 3821/85 debe modificarse con el fin de esclarecer las obligaciones específicas de las empresas de transporte y de los conductores y fomentar la seguridad jurídica, así como para facilitar la aplicación de los límites de los tiempos de conducción y los períodos de descanso en los controles de carretera. Se desprende de la redacción de ese

considerando que el Reglamento n.º 561/2006, que modifica por otra parte el Reglamento n.º 3821/85, se refiere en particular a los conductores por lo que respecta a las obligaciones que deben cumplir en virtud de ese último Reglamento. En la medida en que, por una parte, los Estados miembros están obligados, en aplicación del artículo 19, apartado 1, del Reglamento n.º 561/2006, a establecer normas relativas a las sanciones en caso de infracción de ese Reglamento, de forma que esas sanciones sean eficaces, proporcionadas, disuasorias y no discriminatorias, y que, por otra parte, dicho Reglamento no excluye la responsabilidad de los conductores, cabe concluir que esos Estados pueden establecer disposiciones con arreglo a las cuales se impongan sanciones a los conductores, ya sean exclusivas respecto de los mismos o no.

36. Asimismo, debe señalarse que el artículo 15 del Reglamento n.º 3821/85 modificado impone obligaciones que sólo recaen sobre los conductores y que éstos deben respetar so pena de ver comprometida su responsabilidad.

37. En segundo lugar y por lo que se refiere al artículo 10, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, invocado por el órgano jurisdiccional remitente, debe señalarse que esta disposición, que establece normas particulares en materia de responsabilidad de las empresas de transporte, no puede interpretarse aisladamente, sino conjuntamente con lo dispuesto en el artículo 10, apartados 1 y 2, de ese Reglamento, el cual impone a esas empresas obligaciones relativas a la retribución de los conductores y a la organización del trabajo de éstos. Asimismo, si bien con arreglo al artículo 10, apartado 3, párrafo segundo, primera frase, del Reglamento n.º 561/2006, los Estados miembros pueden atribuir plena responsabilidad a las empresas de transporte por las infracciones cometidas por sus conductores, no se desprende ni de esta disposición ni de ninguna otra de ese Reglamento que los Estados miembros estén obligados a atribuir a esas empresas la plena responsabilidad por esas infracciones. Por lo tanto, no cabe deducir del artículo 10, apartado 3, de dicho Reglamento que éste se oponga a que un Estado miembro permita a las autoridades competentes imponer sanciones a los conductores que cometan infracciones de ese mismo Reglamento.

38. En tercer lugar, por lo que se refiere al considerando 17 del Reglamento n.º 561/2006, basta señalar, por una parte, que, si bien es cierto que este Reglamento tiene por objeto, en particular, mejorar las condiciones de trabajo del personal del sector del transporte por carretera (véanse en este sentido las sentencias de 3 de octubre de 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, apartado 31, y de 13 de marzo de 2014, A. Karuse, C-222/12, EU:C:2014:142, apartado 29), nada permite suponer que el legislador de la Unión pretendiera exonerar a los conductores de toda responsabilidad por las infracciones que cometan, en particular cuando éstas están exclusivamente vinculadas con el ejercicio de sus funciones.

39. Por otra parte, debe señalarse que el Reglamento n.º 561/2006 también persigue el objetivo de incrementar la seguridad vial en general. Así pues, los dos objetivos del citado Reglamento, esto es, mejorar las condiciones de trabajo e incrementar la seguridad vial, se concretan en la obligación de dotar, en principio, a los vehículos destinados al transporte por carretera de un aparato de control homologado que permita controlar el respeto del tiempo de conducción y de descanso de los conductores. Pues bien, interpretar que ese Reglamento veda la posibilidad de imponer a los conductores sanciones para reprimir el incumplimiento por parte de éstos de las obligaciones que les incumben en virtud de ese mismo Reglamento obstaculizaría la consecución del objetivo de incrementar la seguridad vial en general.

40. Asimismo, el Tribunal de Justicia ya ha admitido implícitamente, en las sentencias de 9 de febrero de 2012, Urbán (C-210/10, EU:C:2012:64); de 3 de octubre de 2013, Lundberg, (C-317/12, EU:C:2013:631), y de 13 de marzo de 2014, A. Karuse (C-22/12, EU:C:2014:142), la posibilidad de que los Estados miembros impongan tal sanción a los conductores.

41. Resulta del conjunto de las anteriores consideraciones que debe responderse a la segunda cuestión prejudicial que el Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional que, en lugar de a la empresa de transporte para la que trabaja el conductor o además de a ésta, hace responsable a ese conductor de las infracciones del referido Reglamento que éste cometa.

Sobre las cuestiones prejudiciales primera y tercera

42. A la luz de la respuesta dada a la segunda cuestión prejudicial, no ha lugar a responder a las cuestiones primera y tercera.

Costas

43. 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. 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 Sexta) declara:

El 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 del Consejo (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional que, en lugar de a la empresa de transporte para la que trabaja el conductor o además de a ésta, hace responsable a ese conductor de las infracciones del referido Reglamento que éste cometa.

Firmas

* Lengua de procedimiento: húngaro.

Fuente: sitio internet del Tribunal de Justicia.