SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda) de 25 de junio de 1992 *

En el asunto C-116/91,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por la Petersfield Magistrates' Court, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional entre

Licensing Authority South Eastern Traffic Area

y

British Gas plc,

una decisión prejudicial sobre la interpretación del número 6 del artículo 4 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), y del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 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 TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por los Sres.: F. A. Schockweiler, Presidente de Sala; G. F. Mancini y J. L. Murray, Jueces;

Abogado General: Sr. M. Darmon;
Secretario: Sr. J. A. Pompe, Secretario adjunto;

* Lengua de procedimiento: inglés.

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre de la sociedad British Gas plc, por los Sres. David Vaughan, QC, Andrew Geddes, Barrister, y C. E. H. Twiss, Solicitor;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, en calidad de Agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por los Sres. A. Xavier Lewis y Lucio Gussetti, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones de British Gas plc, del Gobierno del Reino Unido, representado por el Sr. Derrick Wyatt, Barrister, y de la Comisión de las Comunidades Europeas, expuestas en la vista de 12 de marzo de 1992;

oídas las conclusiones del Abogado General presentadas en audiencia pública el 8 de abril de 1992;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 10 de enero de 1991, recibida en el Tribunal de Justicia el 23 de abril siguiente, la Petersfield Magistrates' Court planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, dos cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del número 6 del artículo 4 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), y del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 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 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un proceso penal seguido contra British Gas plc (en lo sucesivo, «British Gas»), por haber utilizado, para el transporte de mercancías por carretera, un vehículo no equipado con tacógrafo, en contravención de la letra a) del apartado 1 del artículo 97 de la Transport Act 1968 (Ley de transportes de 1968), tal como ha sido modificado. Con arreglo a dicha disposición, utilizar un vehículo sin cumplir los requisitos exigidos por la normativa comunitaria respecto al aparato de control (tacógrafo) constituye una infracción.

3 El tacógrafo es un aparato que registra diferentes datos relativos al funcionamiento del vehículo, permitiendo de este modo controlar el cumplimiento de determinadas disposiciones del citado Reglamento nº 3820/85, que fija el tiempo de conducción, las interrupciones de conducción y el tiempo de descanso de los conductores de vehículos destinados a los transportes de viajeros o de mercancías.

4 Con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 2 en relación con el número 1 del artículo 1 del Reglamento nº 3820/85, dicho Reglamento se aplica en principio a todos los desplazamientos efectuados dentro de la Comunidad por las carreteras abiertas al uso público de vehículos vacíos o con carga destinados al transporte de viajeros o de mercancía. No obstante, el Reglamento nº 3820/85 no es aplicable a los transportes efectuados mediante los vehículos a que se refiere el artículo 4 del citado Reglamento. Así, con arreglo al número 6 del artículo 4, el Reglamento nº 3820/85 no se aplica a los transportes efectuados mediante «vehículos destinados a los servicios de alcantarillado, protección contra inundaciones, agua, gas, electricidad, red viaria, retirada de basuras, telégrafos, teléfonos, envíos postales, radiodifusión, televisión y detección de emisores o receptores de radio o televisión».

5 Con arreglo al apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85, el tacógrafo «se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 4 [...] del Reglamento (CEE) nº 3820/85».

6 El 8 de junio de 1990, un vehículo perteneciente a British Gas fue detenido en el Reino Unido cuando transportaba cocinas de gas, calentadores, contadores de gas, bombonas de gas, así como cajas de material de desecho. Dicho vehículo no iba equipado con tacógrafo.

7 British Gas desarrolla fundamentalmente dos tipos de actividades. Por una parte, instala, mantiene y explota una red fija destinada a realizar el transporte y el suministro de gas al público. A este respecto, disfruta del derecho exclusivo de suministrar gas a través de conducciones a ciertos locales. Por otra parte, British Gas vende aparatos de gas (cocinas, calentadores, etc.). Ejerce esta actividad en competencia con otras empresas.

8 La mayoría de los vehículos pertenecientes a British Gas se utilizan exclusivamente para una u otra de las actividades de la empresa, para el transporte de productos, aparatos y material necesarios para dicha actividad (en lo sucesivo, «productos técnicos» y «productos comerciales», respectivamente). No obstante, un importante número de vehículos se utilizan para el transporte tanto de productos técnicos como de productos comerciales. El vehículo detenido el 8 de junio de 1990 pertenecía a esta última categoría.

9 Ante el órgano jurisdiccional nacional, British Gas señaló que el vehículo de que se trata era un vehículo destinado al servicio de gas, a efectos del número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85. Estaría exento, por tanto, de la obligación de ir equipado con tacógrafo, según lo dispuesto en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, en relación con el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85.

10 Por estimar que el litigio que se le sometía planteaba cuestiones de interpretación del Derecho comunitario, el órgano jurisdiccional nacional decidió suspender el procedimiento hasta que el Tribunal de Justicia se pronunciara con carácter prejudicial sobre las cuestiones siguientes:

«1) Las excepciones a que se refieren el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y el número 6 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85, en la medida en que rigen para los vehículos utilizados en relación con el servicio de suministro de gas, ¿son aplicables a todos los vehículos de transporte de mercancías que superen el peso establecido, con independencia de la naturaleza de la carga que en su momento transporten, siempre que se utilicen por parte de una empresa que tenga entre sus actividades el abastecimiento o gestión de una red fija de prestación de servicios públicos relacionados con la producción, transporte y distribución de gas y que se utilicen en relación con dicho servicio, incluyendo el transporte de los medios de construcción, reparación, mantenimiento, instalación o consumo del servicio prestado, incluyendo la provisión e instalación de aparatos de consumo de gas?

2) ¿Depende la existencia de dichas dispensas de la naturaleza de la carga que en su momento transporta el vehículo aludido en la cuestión 1 y, en caso afirmativo, la excepción comprende:

a) los vehículos usados exclusivamente para el transporte de productos comerciales;

b) los vehículos usados para el transporte tanto de productos comerciales como de productos técnicos y varía la situación según se transporten simultánea o consecutivamente;

c) los vehículos utilizados única y exclusivamente para el transporte de productos técnicos?»

11 Para una más amplia exposición de los hechos del litigio principal, de la normativa aplicable, 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 la primera cuestión

12 Hay que señalar que el artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 prevé excepciones al régimen general establecido por el citado Reglamento. Por consiguiente, la citada disposición no puede interpretarse de forma que sus efectos se amplíen más allá de lo necesario para garantizar la protección de los intereses que tiene por objeto garantizar. Además, el alcance de las excepciones que prevé debe determinarse teniendo en cuenta las finalidades del Reglamento nº 3820/85. En efecto, resulta del primer considerando de dicho Reglamento que la posibilidad de establecer excepciones a la normativa comunitaria no puede ir en contra de los objetivos perseguidos en este ámbito.

13 Por lo que respecta a los intereses cuya protección pretende garantizar el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, procede señalar que las excepciones previstas por dicha disposición se fundan en la naturaleza de los servicios a los que están destinados los vehículos. En este sentido, se deduce de la enumeración que figura en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 que los servicios a que se refiere dicha disposición constituyen todos ellos servicios generales de interés público.

14 Ahora bien, el concepto de «servicio de gas», por cuanto designa un servicio general de interés público, utilizado en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, no puede interpretarse en el sentido de que se refiere a actividades distintas de las relacionadas con la producción, la transmisión o la distribución de gas, o el mantenimiento de las instalaciones necesarias al efecto. En concreto, el suministro de aparatos domésticos de gas no puede considerarse como perteneciente al «servicio de gas» como servicio general de interés público.

15 Por otra parte, hay que señalar que cualquier otra interpretación del concepto de «servicio de gas», al que se refiere el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, iría en contra de los objetivos de dicho Reglamento.

16 Como se deduce del primer considerando del Reglamento nº 3820/85, éste se dirige, mediante la armonización de las disposiciones nacionales en materia social en el sector de los transportes por carretera, a eliminar las disparidades que puedan falsear la competencia en dicho sector y a mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad en carretera.

17 Ahora bien, en el supuesto de que una empresa como British Gas, encargada de la producción, el transporte y la distribución de gas, fuera autorizada a transportar aparatos domésticos de gas en vehículos no equipados con tacógrafo, dicha empresa disfrutaría de una ventaja, en términos de competencia, con respecto a todas las demás empresas que suministran también tales aparatos.

18 A este respecto, British Gas ha señalado que la normativa nacional aplicable contenía disposiciones similares a las del Reglamento nº 3820/85, relativas al tiempo de conducción, las interrupciones y el tiempo de descanso de los conductores de los vehículos que le pertenecen.

19 No puede aceptarse dicha argumentación. En efecto, el ámbito de aplicación del Reglamento nº 3820/85 no puede depender de la existencia y el tenor literal de las legislaciones nacionales. Además, aun cuando los conductores de los vehículos que pertenecen a una empresa como British Gas estuvieran sometidos a normas nacionales idénticas a las recogidas en el Reglamento nº 3820/85, dicha empresa gozaría de una ventaja en términos de competencia con respecto a las empresas que suministran aparatos domésticos de gas si se la eximiera de la obligación de instalar y utilizar un tacógrafo en los vehículos utilizados para el transporte de tales aparatos. En efecto, de esa forma se ahorrarían los costes relacionados con la instalación y el mantenimiento de los tacógrafos en dichos vehículos, que las demás empresas proveedoras de aparatos domésticos de gas deben soportar.

20 Por otra parte, si el conjunto de las empresas proveedoras de aparatos domésticos de gas estuvieran exentas de la obligación de instalar y utilizar un tacógrafo en los vehículos utilizados para el transporte de dichos aparatos, se pondría en peligro el logro de los otros dos objetivos perseguidos por el Reglamento nº 3820/85, a saber, la mejora de las condiciones de trabajo y de la seguridad en carretera.

21 Por consiguiente, procede responder a la primera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional que la excepción a la obligación de instalar y utilizar un tacógrafo en los vehículos destinados a los transportes por carretera de pasajeros o de mercancías y matriculados en un Estado miembro, prevista para los vehículos destinados al servicio de gas por lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, en relación con el número 6 del artículo 4 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, se aplica únicamente a los vehículos utilizados, en el momento considerado, en el sector de transportes vinculados total y exclusivamente a la producción, la transmisión o la distribución de gas, o al mantenimiento de las instalaciones necesarias a tal efecto. Por el contrario, dicha excepción no se aplica a los vehículos utilizados total o parcialmente, en el momento considerado, para el transporte de aparatos domésticos de gas.

Sobre la Segunda cuestión

22 Habida cuenta de la respuesta dada a la primera cuestión, no procede examinar la segunda cuestión.

Costas

23 Los gastos efectuados por el Gobierno del Reino Unido 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 Segunda),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por la Petersfield Magistrates' Court mediante resolución de 10 de enero de 1991, declara:

La excepción a la obligación de instalar y utilizar un tacógrafo en los vehículos destinados a los transportes por carretera de pasajeros o de mercancías y matriculados en un Estado miembro, prevista para los vehículos destinados al servicio de gas por lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, en relación con el número 6 del artículo 4 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, se aplica únicamente a los vehículos utilizados, en el momento considerado, en el sector de transportes vinculados total y exclusivamente a la producción, la transmisión o la distribución de gas, o al mantenimiento de las instalaciones necesarias a tal efecto. Por el contrario, dicha excepción no se aplica a los vehículos utilizados total o parcialmente, en el momento considerado, para el transporte de aparatos domésticos de gas.

Schockweiler Mancini Murray

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 25 de junio de 1992.

El Secretario

J.-G. Giraud

El Presidente de la Sala Segunda

F. A. Schockweiler