SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)
de 21 de marzo de 1996 *

En el asunto C-39/95,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, por el tribunal de police de La Rochelle (Francia), destinada a obtener, en el proceso penal seguido ante dicho órgano jurisdiccional contra

Pierre Goupil,

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),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por los Sres.: D.A.O. Edward, Presidente de Sala; P. Jann (Ponente) y L. Sevón, Jueces;

Abogado General: Sr. P. Léger;
Secretario: Sr. H. von Holstein, Secretario adjunto;

* Lengua de procedimiento: francés.

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre del Sr. Goupil, por M[es] Paul Mauriac y Alexandre Carnelutti, Abogados de París;

— en nombre del Gobierno francés, por las Sras. Edwige Belliard, directeur adjoint de la direction des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, y Anne de Bourgoing, chargé de mission de la misma Dirección, en calidad de Agentes;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por la Sra. Lindsey Nicoll, del Treasury Solicitor's Department, en calidad de Agente;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. Götz zur Hausen, Consejero Jurídico, en calidad de Agente;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Sr. Goupil, representado por M[es] Paul Mauriac y Alexandre Carnelutti; del Gobierno francés, representado por el Sr. Romain Nadal, secrétaire adjoint des affaires étrangères de la direction des affaires juridiques del ministère des Affaires étrangères, en calidad de Agente; del Gobierno del Reino Unido, representado por el Sr. Nicholas Green, Barrister, y de la Comisión, representada por el Sr. Götz zur Hausen, expuestas en la vista de 30 de noviembre de 1995;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 25 de enero de 1996;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 31 de enero de 1995, recibida en el Tribunal de Justicia el 17 de febrero siguiente, el tribunal de police de La Rochelle planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, una cuestión 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; en lo sucesivo, «Reglamento»).

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un proceso penal seguido contra el Sr. Goupil, acusado de haber infringido en cuatro ocasiones la normativa relativa a la jornada laboral de los conductores.

3 El Reglamento prevé, en las Secciones IV y V, la duración de los tiempos de conducción y de descanso. No obstante, a tenor del artículo 4:

«El presente Reglamento no se aplicará a los transportes efectuados mediante:

[...]

6) 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;

[...]»

4 El Sr. Goupil es presidente del consejo de administración de una sociedad que se dedica a la limpieza, saneamiento y tratamiento de residuos. Los vehículos de la sociedad recogen los residuos en las empresas y los transportan a un centro de enterramiento o a una planta de incineración. Durante un control, los servicios de gendarmería comprobaron que uno de los conductores de la empresa había sobrepasado en cuatro ocasiones el período legal de conducción continua. En consecuencia, se iniciaron contra el Sr. Goupil actuaciones por infracción del Reglamento y del Decreto francés nº 1130, de 17 de octubre de 1986.

5 Durante la vista ante el órgano jurisdiccional nacional, el Sr. Goupil indicó que, de conformidad con el número 6 del artículo 4 del Reglamento, no estaba obligado a equipar los vehículos de su empresa con un tacógrafo y que, en consecuencia, el haber sobrepasado el tiempo de conducción no podía constituir una infracción.

6 El tribunal de police de La Rochelle decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«El artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85, ¿excluye del Reglamento (CEE) nº 3821/85 los vehículos de empresas privadas de retirada y tratamiento de residuos que transportan contenedores de residuos o residuos industriales, incluso cuando tales transportes se realizan a larga distancia?»

7 Mediante esta cuestión, el órgano jurisdiccional nacional pide fundamentalmente que se defina el concepto de «vehículos destinados a los servicios de retirada de basuras», contenido en el número 6 del artículo 4 del Reglamento.

8 En primer lugar, es necesario recordar que el artículo 4 del Reglamento enumera determinadas categorías de transportes que quedan excluidas de su ámbito de aplicación. Por constituir así una excepción al régimen general, el artículo 4 no puede interpretarse de forma que sus efectos se amplíen más allá de lo necesario para asegurar 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 (véase la sentencia de 25 de junio de 1992, British Gas, C-116/91, Rec. p. I-4071, apartado 12).

9 Por lo que respecta a los intereses cuya protección pretende garantizar el número 6 del artículo 4 del Reglamento, 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 que los servicios a que se refiere dicha disposición constituyen todos ellos servicios generales de interés público (sentencia British Gas, antes citada, apartado 13).

10 El objetivo del Reglamento es, según resulta de su primer considerando, armonizar las condiciones de competencia y mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad en carretera.

11 Teniendo en cuenta estos objetivos, principalmente el relativo a la mejora de la seguridad en carretera, procede interpretar el concepto de «retirada de basuras» en el sentido de que sólo comprende la recogida de las basuras del lugar donde se han depositado. Los vehículos destinados a esta actividad recorren una distancia limitada durante un corto espacio de tiempo, siendo el transporte accesorio a la retirada. El transporte de basuras que no presente estas características no puede acogerse a la exención. Corresponde a los órganos jurisdiccionales nacionales determinar en cada asunto de que conozcan si tal es el caso.

12 Además, dado que los servicios a que se refiere en el número 6 del artículo 4 son de interés general, las basuras que pueden ser objeto de la actividad de que se trata deben definirse como aquellos residuos de carácter tanto doméstico como comercial y los residuos especiales cuya retirada responda al interés general. Esta interpretación se ajusta también al objetivo de armonización de las condiciones de competencia, sin impedir, no obstante, la aplicación de disposiciones más específicas relativas a determinados tipos de residuos, como la letra d) del apartado 1 del artículo 13 del Reglamento, aplicable al transporte de los restos de animales.

13 Dentro de los límites así definidos, están también comprendidos en el número 6 del artículo 4 del Reglamento la circulación de los vehículos vacíos y sus desplazamientos en el marco de la preparación de los transportes.

14 Por último, para que los vehículos de que se trata puedan acogerse a la exención, no es necesario que sean directamente utilizados por las autoridades públicas. El Reglamento nº 3820/85 tiene por objeto flexibilizar el Reglamento (CEE) nº 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). A diferencia de la disposición a la que sustituye, a saber, el número 4 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69, en su versión modificada por el Reglamento (CEE) nº 2827/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977, por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 543/69 (DO L 334, p. 1; EE 07/02, p. 69), el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 ya no contiene ninguna referencia a los «vehículos utilizados por otras autoridades públicas para servicios públicos». Esta modificación del texto tiene como consecuencia que la excepción puede aplicarse tanto a las autoridades públicas como a las empresas privadas que prestan, bajo el control de las primeras, un servicio general de interés público.

15 En consecuencia, procede responder a la cuestión que el concepto de «vehículos destinados a los servicios de retirada de basuras», que figura en el número 6 del artículo 4 del Reglamento, debe interpretarse en el sentido de que se refiere a los vehículos destinados a la recogida de toda clase de residuos que no sean objeto de una normativa más específica y al traslado de éstos a un lugar próximo, en el marco de un servicio general de interés público prestado directamente por las autoridades públicas o, bajo su control, por empresas privadas.

Costas

16 Los gastos efectuados por los Gobiernos francés y del Reino Unido, así como 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 del 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 Primera),

pronunciándose sobre la cuestión planteada por el tribunal de police de La Rochelle mediante resolución de 31 de enero de 1995, declara:

El concepto de «vehículos destinados a los servicios de retirada de basuras», que figura en el número 6 del artículo 4 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, debe interpretarse en el sentido de que se refiere a los vehículos destinados a la recogida de toda clase de residuos que no sean objeto de una normativa más específica y al traslado de éstos a un lugar próximo, en el marco de un servicio general de interés público prestado directamente por las autoridades públicas o, bajo su control, por empresas privadas.

Edward Jann Sevón

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 21 de marzo de 1996.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Primera

D.A.O. Edward