CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. MARCO DARMON

presentadas el 8 de abril de 1992 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

1. La Petersfield Magistrates' Court pregunta al Tribunal de Justicia en qué condiciones están sujetos a la obligación de ir equipados con tacógrafo los vehículos de transporte destinados al servicio de gas.

2. Con el fin de mejorar, en particular, las condiciones de trabajo y la seguridad vial en el ámbito del transporte por carretera, el 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,[1] adoptado con arreglo al artículo 75 del Tratado CEE, exige una edad mínima para la conducción de vehículos de transporte de mercancías y de viajeros (Sección III), una limitación del tiempo de conducción (Sección IV), de las interrupciones y tiempos de descanso (Sección V) y prohíbe en principio las remuneraciones en función de las distancias recorridas o del volumen de las mercancías transportadas (Sección VI).

3. Para garantizar un control eficaz de las normas relativas al tiempo de conducción y otros tiempos de trabajo establecidas por dicho Reglamento, el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985,[2] establece un aparato de control homologado, conocido con el nombre de «tacógrafo», con el que deberán ir equipados los vehículos matriculados en un Estado miembro y destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías.

4. Dicho principio general está sujeto a las mismas excepciones previstas en el Reglamento nº 3820/85, al que se remite pura y simplemente el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85.

5. De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85, en relación con el artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, están excluidos, por tanto, del ámbito de aplicación de esos dos Reglamentos, determinados transportes efectuados mediante ciertos vehículos, en particular los «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».[3]

6. Denunciada por la Licensing Authority South Eastern Traffic Area por haber dejado circular, el 8 de junio de 1990, un vehículo que no llevaba tacógrafo, la sociedad British Gas alegó dichas disposiciones.

* Lengua original: francés.

1 — DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21.

2 — Reglamento relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28).

3 — Número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85.

7. Este asunto no se hubiera sometido al Tribunal de Justicia si el citado vehículo se hubiera destinado exclusivamente al servicio de gas, con arreglo al número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85.

8. Ahora bien, resulta que dicho camión tenía un doble uso: servía al propio tiempo para transportar «productos técnicos», como los contadores de gas destinados a ser montados en la red, y «productos comerciales», cocinas de gas domésticas,[4] por ejemplo, reflejando de este modo los dos sectores de actividad de British Gas.

9. La sociedad anónima British Gas posee, mantiene y desarrolla una red de conducciones y canalizaciones de gas y se encarga de la distribución de gas entre los particulares. *No tiene competidores en este sector de actividad.*[5]

10. Para incrementar sus ventas de gas,[6] procede igualmente a la venta e instalación de aparatos domésticos de gas: *compite, en este sector,* con los minoristas que venden este tipo de material.

11. Los vehículos de una sociedad encargada del servicio de gas, que transportan al propio tiempo «productos técnicos» destinados al mantenimiento de la red y «productos comerciales», ¿están sujetos a la obligación de ir equipados con tacógrafo, y deben hacerse distinciones según la naturaleza de la carga transportada? Este es el sentido de las dos cuestiones prejudiciales del Juez *a quo* a las que propongo que se dé una respuesta única.[7]

12. El Reglamento nº 3820/85 así como el Reglamento nº 3821/85 que lo completa persiguen tres objetivos, recogidos en el primer considerando del Reglamento nº 3820/85: *la armonización de las condiciones de competencia entre los transportes terrestres, la mejora de las condiciones de trabajo y de la seguridad en carretera.* Estos objetivos asumen los perseguidos por el Reglamento (CEE) nº 543/69,[8] al que sustituyó el Reglamento nº 3820/85.

13. El Tribunal de Justicia ha declarado, en relación con el Reglamento nº 543/69, que:

«[...] aquellas disposiciones *comunes* que, además de la protección social del conductor, garanticen una mejora de la seguridad vial, no pueden sino contribuir a la eliminación de aquellas disparidades que pueden falsear sustancialmente las condiciones de competencia en el sector del transporte, manifestándose, de esta manera, "útiles", en el sentido de la letra c) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado, de cara al establecimiento de una política común de transportes».[9]

14. En la sentencia de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen/Bremen,[10] el Tribunal de Justicia recordaba que las disposiciones del Reglamento nº 543/69 tenían por «objeto, entre otros, eliminar las desigualdades que puedan falsear las condiciones de competen-

4 — Véase la resolución del Juez a quo, p. 8 de la traducción francesa.

5 — Ibidem, p. 2 de la traducción francesa.

6 — Ibidem, p. 4 de la traducción francesa.

7 — Como sugiere, por lo demás, el Gobierno del Reino Unido en el punto 8 de sus observaciones.

8 — DO L 77, p. 49; EE 07/01, p. 116.

9 — Sentencia de 28 de noviembre de 1978, Schumalla (97/78, Rec. p. 2311), apartado 6, el subrayado es mío.

10 — Sentencia 47/79, Rec. p. 3639.

cia en el sector de los transportes, mediante la erradicación de las prácticas profesionales basadas en una explotación indebida del factor humano», [11] estableciendo el principio, confirmado repetidas veces posteriormente, [12] de que el ámbito de aplicación de las excepciones debe determinarse «*a la vista de estas finalidades*». [13]

15. Dado que dichos objetivos sólo pueden alcanzarse, por definición, si la normativa es general y *uniforme*, el Tribunal de Justicia ha deducido que una interpretación amplia del ámbito de aplicación de las disposiciones relativas a la protección de los conductores llevaba aparejada una *interpretación estricta* del ámbito de las excepciones.

16. De ahí que el Tribunal de Justicia haya declarado que la obligación de descanso diario establecida en el párrafo primero del apartado 2 del artículo 11 del Reglamento nº 543/69 se imponía a todos los miembros de las tripulaciones de vehículos de transporte por carretera, no alcanzándose el objetivo de mejorar la seguridad vial si la obligación de descanso sólo afecta al empresario. [14] De igual modo, si dicho Reglamento se aplica al conductor por cuenta ajena, debe regir también para el trabajador autónomo. [15]

17. Por el contrario, el Tribunal de Justicia ha reservado la excepción al empleo de tacógrafo a los vehículos que están «especializados [...] en operaciones de venta de bienes a domicilio» [16] «cuya construcción, equipamiento u otras características permanentes garanticen su utilización principal para tales operaciones [...]». [17] Cabe esperar, en efecto, que se respeten los tiempos de conducción y descanso para tales vehículos, puesto que su especial concepción no permite otro uso que una actividad de venta que implica paradas frecuentes. De igual modo, el Tribunal de Justicia ha señalado que, para disfrutar de la exención de tacógrafo como «vehículo especializado en reparación de averías», [18] este último debe estar acondicionado o reunir tales características que sólo pueda ser utilizado, primordialmente, para recoger vehículos recientemente accidentados *y no para el simple transporte de otros vehículos.* [19] El Tribunal de Justicia ha procurado, pues, que las posibilidades de establecer excepciones a la normativa comunitaria en materia de tacógrafo *perjudiquen lo menos posible los objetivos perseguidos por dicha normativa.*

18. Señalemos, a este respecto, la fórmula especialmente elocuente de la sentencia de 22 de marzo de 1984, Paterson/Weddel: [20]

«[...] El apartado 2 del artículo 14 *bis* [del Reglamento nº 543/69], por cuanto prevé excepciones a la aplicación de las normas generales del Reglamento nº 543/69, no puede interpretarse en el sentido de extender sus efectos más allá de lo necesario para la protección de los intereses que va dirigido a garantizar.» [21]

11 — Ibidem, apartado 6.

12 — Véase, por ejemplo, la sentencia de 11 de julio de 1984, Regina/Scott (133/83, Rec. p. 2863), apartado 15.

13 — Citada sentencia de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen/Bremen apartado 7, el subrayado es mío; véase también el apartado 4 de la misma sentencia.

14 — Sentencia de 18 de febrero de 1975, Auditeur du travail/Cagnon y Taquet (69/74, Rec. p. 171), apartado 8.

15 — Sentencia de 25 de enero de 1977, Derycke (65/76, Rec. p. 29).

16 — Excepción prevista por la letra a) del apartado 3 del artículo 14 bis del Reglamento nº 543/69, modificado por el apartado 8 del artículo 1 del Reglamento (CEE) nº 2827/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977 (DO L 334, p. 1; EE 07/02, p. 69).

17 — Citada sentencia de 11 de julio de 1984, Regina/Scott.

18 — Excepción prevista por el número 9 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69, modificado por el apartado 1 del artículo 1 del citado Reglamento nº 2827/77 del Consejo.

19 — Sentencia de 21 de mayo de 1987, Hamilton/Whitelock (79/86, Rec. p. 2363), apartado 10.

20 — Sentencia 90/83, Rec. p. 1567.

21 — Apartado 16.

19. Las exenciones del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 y las excepciones que pueden conceder los Estados miembros con arreglo al artículo 13 del mismo Reglamento están enumeradas con suma precisión. No cabe ninguna duda de que el legislador comunitario ha querido hacer con ello una lista exhaustiva de las mismas.

20. Determinadas exenciones están justificadas por la inexistencia de riesgos para la seguridad vial: en este caso se encuentran los vehículos con peso inferior a 3,5 toneladas (número 1 del artículo 4), los vehículos que transportan un máximo de nueve viajeros (número 2 del artículo 4) o los que no superan los 30 km/h (número 4 del artículo 4).

21. Otras se explican por los reducidos tiempos de conducción, que imposibilitan la superación del tiempo de conducción autorizado (apartado 3 del artículo 4, por ejemplo).

22. Como hemos visto, con arreglo al número 6 del artículo 4, los vehículos destinados al servicio de gas están exentos de la obligación de llevar tacógrafo, al igual que los destinados al servicio de alcantarillado, de protección contra inundaciones, agua, red viaria, etc. Este número está situado entre el referido a los vehículos militares y los de bomberos y dos apartados relativos a los vehículos destinados a situaciones de urgencia o a tareas médicas.

23. Es cierto que el número 4 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69, modificado en último término por el apartado 1 del artículo 1 del Reglamento nº 2827/77, sólo eximía a los «vehículos destinados al servicio de [...] los servicios de gas» («*used by the services*», en la versión inglesa) y que el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 emplea la fórmula «vehículos destinados a los servicios [...] de gas» («*used in connection with [...] the services*», en la versión inglesa).

24. Aun cuando la nueva formulación sea más globalizadora, debe interpretarse conforme a los objetivos perseguidos por el Reglamento, como establece el primer considerando del Reglamento nº 3820/85, según el cual «hay que suavizar las disposiciones del mencionado Reglamento [nº 543/69 modificado], *sin perjudicar los objetivos de las mismas*». [22]

25. Como señaló acertadamente el representante de la Comisión en la vista, si bien se han modificado los términos de la normativa aplicable, los objetivos de ésta siguen siendo los mismos.

26. Todos los vehículos a los que se refiere el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 tienen algo en común: *concurren a una misión de servicio público de interés general* en sectores en los que —con frecuencia— no existe competencia y donde la ausencia de tacógrafo no provoca, por tanto, distorsiones de competencia.

27. Precisamente en relación con los servicios públicos, el número 4 (modificado) del artículo 4 del Reglamento nº 543/69, pre-

22 — El subrayado es mío. British Gas se refiere erróneamente, en el punto 3.23 de sus observaciones, al vigésimo segundo considerando, que se refiere a las excepciones concedidas por los Estados miembros con arreglo al artículo 13 y no a las exenciones del artículo 4, que son objeto de los considerandos decimoprimero y decimosegundo.

veía la exención de los vehículos «utilizados por otras autoridades públicas para servicios públicos que no hagan la competencia a los transportistas profesionales». El Tribunal de Justicia ha considerado que esta formulación —nada ambigua, es cierto— excluía a los vehículos de las personas privadas utilizados para servicios públicos o por cuenta de autoridades públicas, contemplando únicamente la referida exención «aquellas situaciones en las que no puede intervenir ningún elemento de competencia».[23]

28. Cuando se trata de un vehículo que realiza un transporte en el ámbito de una misión que no es de servicio público y en un sector de actividad abierto a la competencia, como ocurre en el caso de los vehículos de una sociedad encargada del servicio de gas cuando transportan «productos comerciales», se abandona el ámbito de las exenciones para pasar al del régimen general. Los transportes con fines comerciales en un sector en competencia están comprendidos, por tanto, en el ámbito de aplicación natural de los citados Reglamentos, y no en el de las exenciones.

29. Admitir que una sociedad encargada del servicio de gas puede hacer la entrega de aparatos domésticos de gas con vehículos no equipados con tacógrafo, mientras que dicho aparato debe instalarse en los vehículos de los comerciantes de la competencia, es crear una distorsión de competencia entre operadores económicos *que se dedican, en parte, exactamente a la misma actividad* y contravenir la normativa dirigida a establecer una igualdad de competencia entre los transportistas.

23 — Citada sentencia de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen/Bremen, apartado 7.

30. De igual modo, extender la exención del número 6 del artículo 4 a los demás proveedores de aparatos de gas equivaldría a dar al traste con el objetivo de la mejora de la seguridad vial y de las condiciones de trabajo que persiguen los Reglamentos nº 3820/85 y nº 3821/85.

31. A mi juicio, una sociedad encargada del servicio de gas sólo puede invocar, por tanto, la exención del número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, cuando sus vehículos procedan *exclusivamente* al transporte de material técnico relacionado con el mantenimiento de la red, como los contadores de gas.

32. En tal materia, se requiere una interpretación estricta cuando el acondicionamiento de los vehículos hace que puedan ser utilizados también con fines comerciales. Es, pues, la naturaleza de su misión y de los productos que transportan la que permite distinguir los casos de exención de tacógrafo de aquellos en que se exige el mismo. Sólo debe concederse la exención cuando transporten exclusivamente los productos denominados «técnicos».

33. Los inconvenientes que pueden derivarse de ello para la sociedad encargada del servicio de gas, como la instalación de tacógrafo en todos los vehículos que no están destinados exclusivamente al transporte de «productos técnicos» y la obligación de ponerlo en marcha cada vez que el vehículo transporte «productos comerciales», me parecen insignificantes si se los compara con la importancia de los objetivos perseguidos por la normativa comunitaria. Por lo demás, su posible existencia no puede bastar para no aplicar ésta.

34. Para dar respuesta a una argumentación de British Gas, es necesario precisar, además, que una sociedad encargada del servicio de gas no puede invocar la severidad de su legislación nacional para afirmar —suponiendo incluso que las disposiciones de dicha legislación sean tan rigurosas como la normativa comunitaria— que la exención de tacógrafo no le proporciona ninguna ventaja sobre sus competidores.[24] Está claro, en efecto, que el ámbito de aplicación de un Reglamento no puede depender del contenido de las legislaciones nacionales.

35. Por otra parte, el hecho de que los vehículos destinados al servicio de gas cubran tan sólo trayectos cortos, no puede justificar, por lo que respecta al transporte de productos comerciales, una exención de tacógrafo de la que no disfrutan —en situaciones análogas— sus competidores.[25]

36. Precisaré, por último, que el Reglamento nº 3820/85 se refiere a la Decisión del Consejo de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que tienen incidencia sobre la competencia en el sector de los transportes,[26] en la que se hace referencia a la «*aproximación progresiva* de disposiciones específicas relativas a las condiciones de trabajo aplicables en el sector de los transportes».[27] Una interpretación amplia de las exenciones del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 tan sólo podría representar, con respecto a dicho objetivo, un paso hacia atrás que el Tribunal de Justicia siempre se ha negado a admitir.[28]

37. Propongo, por tanto, que el Tribunal de Justicia declare lo siguiente:

«1) Los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y (CEE) nº 3821/85 del Consejo se aplican a todos los vehículos utilizados para un transporte que no está vinculado total y exclusivamente a la producción y distribución de gas, así como al mantenimiento de las instalaciones necesarias al efecto.

2) La exención prevista en el número 6 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 y en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 se refiere a los vehículos utilizados para un transporte que está vinculado exclusivamente a la producción y la distribución de gas, así como al mantenimiento de las instalaciones necesarias al efecto.»

24 — Véanse los puntos 3.25 y 4.3 de las observaciones de British Gas.

25 — Véase punto 3.26 de las observaciones de British Gas.

26 — DO 1965, 88, p. 1500; EE 07/01, p. 91.

27 — Considerando tercero de la citada Decisión, el subrayado es mío.

28 — Véanse, sobre este punto, las conclusiones del Abogado General Sr. Reischl en la citada sentencia de 18 de febrero de 1975, Cagnon y Taquet.