SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera) de 28 de noviembre de 1978 *

En el asunto 97/78,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por el Oberlandesgericht Düsseldorf (Sala Segunda), destinada a obtener, en el procedimiento pendiente ante dicho órgano jurisdiccional sobre imposición de multas a

Fritz Schumalla, con domicilio en Emmerich-Elten,

una decisión prejudicial sobre la validez del 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),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por los Sres.: J. Mertens de Wilmars, Presidente, A. O'Keeffe y G. Bosco, Jueces,

Abogado General: Sr. J.-P. Warner,
Secretario: Sr. A. Van Houtte,

* Lengua de procedimiento: alemán.

dicta la siguiente

Sentencia

(No se transcriben los antecedentes de hecho.)

Fundamentos de Derecho

1 Considerando que, mediante resolución de 6 de marzo de 1978, recibida en el Tribunal de Justicia el 24 de abril del mismo año, el Oberlandesgericht Düsseldorf planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, una cuestión prejudicial sobre la validez del 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), por cuanto el citado Reglamento persigue objetivos en materia de seguridad vial;

2 que de la resolución de remisión se desprende que, en virtud de lo previsto en las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 7 a) de la Fahrpersonalgesetz (Ley relativa a las tripulaciones de los transportes por carretera), el demandante en el litigio principal fue condenado en primera instancia, por haber efectuado, entre el 18 de julio y el 8 de septiembre de 1976, como conductor de camiones, diversos transportes de mercancías de larga distancia sin cumplir lo previsto en los apartados 1 y 2 del artículo 7 y en el apartado 1 del artículo 11 del citado Reglamento, que establecen la duración máxima del tiempo de conducción y la duración mínima del tiempo de descanso, respectivamente;

que el demandante alega que, en la medida en que las citadas disposiciones persiguen un objetivo de seguridad vial, la materia objeto del Reglamento nº 543/69 es ajena al ámbito de competencias que el Tratado reconoce al Consejo en materia de transportes;

que, para aclarar este punto, el órgano jurisdiccional nacional solicita al Tribunal de Justicia que se pronuncie sobre si el Reglamento nº 543/69 «está cubierto por el Tratado CEE, siendo por ello válido».

3 Considerando que, como se desprende de su exposición de motivos, el objeto fundamental del Reglamento nº 543/69 del Consejo es garantizar la aplicación de las disposiciones de la Decisión 65/271/CEE del Consejo, de 13 de mayo de 1965, relativa a la armonización de determinadas disposiciones que inciden en la competencia en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable (DO 1965, 88, p. 1500; EE 07/01, p. 91), especialmente por lo que respecta a su Sección III, relativa a las «Disposiciones en materia social»;

que, al citar en su exposición de motivos no sólo el artículo 75, sino también el Tratado en su totalidad, el Reglamento impugnado pone de manifiesto que la armonización de determinadas disposiciones nacionales, que dicho texto pretende garantizar en uno de los sectores objeto de dicha Decisión, se inscribe dentro de los objetivos de la Comunidad, definidos en el artículo 3 del Tratado;

que, en este contexto de armonización de las legislaciones nacionales, el Reglamento persigue una serie de objetivos relacionados entre sí, en materia de protección social del conductor, de seguridad vial y de igualdad en las condiciones de competencia entre transportistas;

4 que, puesto que implica la adopción de «normas comunes», en el sentido de la letra a) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado, tal armonización constituye un elemento esencial de la política común de transportes, cuyo establecimiento responde a los imperativos de la letra e) del artículo 3 del Tratado y que se inscribe entre los fundamentos de la Comunidad;

que, a tenor de lo previsto en el artículo 74 del Tratado, los Estados miembros perseguirán los objetivos de este último en el sector del transporte por ferrocarril, carretera y vías navegables, en el marco de la referida política;

que, para ello, al confiar al Consejo la tarea de establecer dicha política, el Tratado le confiere una amplia facultad normativa por lo que respecta a la adopción de las correspondientes normas comunes;

que, en efecto, de conformidad con lo dispuesto en la letra c) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado, para la aplicación del citado artículo 74 y teniendo en cuenta las peculiaridades del sector de transportes, el Consejo, aparte de las normas y requisitos contemplados en las letras a) y b), deberá adoptar «cualquier otra disposición oportuna»;

que el apartado 2 del mismo precepto pone de manifiesto que el Consejo sigue disfrutando de dicha facultad normativa incluso después de finalizar el período transitorio;

que, por otra parte, el apartado 2 del artículo 79 de Tratado confirma que dicha facultad le ha sido concedida con carácter general y, en concreto, para eliminar aquellas discriminaciones que, en materia de transportes, pudieran afectar al régimen de competencia;

5 que el Reglamento nº 543/69, relativo principalmente a la materia social que es objeto de la Sección III de la Decisión de 13 de mayo de 1965, no constituye sino un desarrollo parcial del artículo 74 del Tratado y de la citada Decisión, que prevé la armonización de las disposiciones nacionales en los ámbitos de la fiscalidad, de la intervención de los Estados miembros y de los regímenes sociales;

que, por consiguiente y a la vista de la amplitud de las facultades que le han sido conferidas para el establecimiento de una política común de transportes, el Consejo no ha rebasado sus competencias al regular materias relativas al mismo tiempo a la política social y la seguridad vial, por estar relacionados entre sí;

6 que, por otra parte, aquellas disposiciones comunes que, además de la protección social del conductor, garantizan una mejora de la seguridad vial no pueden sino contribuir a la eliminación de las disparidades que pueden falsear sustancialmente las condiciones de competencia en el sector del transporte, resultando, así, «útiles», en el sentido de la letra c) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado, para el establecimiento de una política común de transportes;

que, además, puesto que, por estar regulada por una normativa común, la seguridad en los transportes por vía férrea, carretera y vía navegable contribuye a que se respeten las condiciones de competencia en el sector del transporte, no sólo responde a los objetivos de dicha política, sino también a los imperativos del mercado común tal como se enuncian en la letra f) del artículo 3.

7 Considerando que, en virtud de lo expuesto, procede afirmar que el examen de la cuestión planteada no ha revelado elemento alguno que pudiera afectar a la invalidez del Reglamento nº 543/69.

Costas

8 Considerando que los gastos efectuados por el Consejo y por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso;

que, 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 Oberlandesgericht Düsseldorf mediante resolución de 6 de marzo de 1978, declara:

El examen de la cuestión planteada no ha revelado elemento alguno que pudiera afectar a la validez del 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.

Mertens de Wilmars O'Keeffe Bosco

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 28 de noviembre de 1978.

El Secretario
A. Van Houtte

El Presidente de la Sala Primera
J. Mertens de Wilmars