ARRÊT DE LA COUR
DU 6 DÉCEMBRE 1979 [1]

Firma Städtereinigung K. Nehlsen KG contre Freie Hansestadt Bremen (demande de décision préjudicielle, formée par l'Oberverwaltungsgericht de Brême)

«Sécurité routière»

Affaire 47/79

Sommaire

Transports — Politique commune — Dispositions sociales — Règlement du Conseil n° 543/69 — Champ d'application matériel — Véhicules des autorités publiques — Exclusion — Véhicules d'une entreprise privée utilisés pour l'accomplissement d'un service public — Inclusion

(Règlement du Conseil n° 543/69, art. 4, point 4, tel que modifié par le règlement n° 2827/77)

Aux termes de son article 4, point 4, le règlement n° 543/69 du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, tel que modifié par le règlement n° 2827/77, ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de «... véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics». Cette expression doit être comprise comme visant seulement les véhicules dont l'autorité publique est propriétaire ou dont elle a le pouvoir de disposer, à l'exclusion des véhicules appartenant à une entreprise privée et utilisés par celle-ci pour l'accomplissement d'un service public ou d'intérêt public qu'elle s'est engagée à assurer, en vertu d'un contrat de droit privé.

Dans l'affaire 47/79,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par l'Oberverwaltungsgericht de Brême, et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

FIRMA STÄDTEREINIGUNG K. NEHLSEN KG, à Brême,

1 — Langue de procédure: l'allemand.

et

FREIE HANSESTADT BREMEN (Ville hanséatique libre de Brême),

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de l'article 4, point 4, du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO 1969, n° L 77, p. 49), dans la version du règlement (CEE) n° 2827/77 du Conseil, du 12 décembre 1977 (JO 1977, n° L 334, p. 1),

LA COUR,

composée de M.M. A. O'Keeffe, président de la première chambre, faisant fonction de président, A. Touffait, président de chambre, J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore, Mackenzie Stuart, G. Bosco et T. Koopmans, juges,

avocat général: M. J. P. Warner
greffier: M. A. Van Houtte

rend le présent

ARRÊT

En fait

I — Faits et procédure

1. La firme «Städtereinigung K. Nehlsen KG», à Brême (ci-après dénommée «SRN»), est une entreprise privée qui a conclu, avec les organismes compétents de droit public de la ville de Brême et des cantons limitrophes, un contrat portant sur l'enlèvement des ordures dans ce territoire, au titre de service public. Le contrat d'enlèvement, conclu pour une longue durée, pouvait être prorogé de façon continue, s'il n'était pas résilié par écrit dans un délai déterminé.

Les services compétents de l'inspection du travail ont constaté que la SRN ne

respectait pas, dans l'exercice de l'activité susdite, les dispositions du règlement n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969 (JO 1969, n° L 77, p. 49), relatives à la *durée du travail.* Ils ont ainsi menacé la SRN de lui infliger des astreintes pour toute infraction aux dispositions précitées du règlement n° 543/69.

L'opposition formée contre cette décision n'ayant pas abouti, l'intéressée a formé un recours contre la Freie Hansestadt Bremen devant le «Verwaltungsgericht Bremen». Le recours a été rejeté par jugement du 12 juillet 1978. La SRN a alors interjeté appel contre ce jugement devant l'«Oberverwaltungsgericht Bremen».

Dans son recours, l'intéressée soutient qu'en vertu du caractère de droit public du service qu'elle accomplit, les véhicules dont elle se sert pour l'exécution de ce service sont à considérer comme des «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics», au sens de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69 précité, tel que complété par l'article 1, paragraphe 1, du règlement n° 2827/77 du Conseil du 12 décembre 1977 (JO 1977, n° L 334, p. 1). Elle conclut ainsi que, conformément à cette disposition, elle échappe à l'application des dispositions du règlement n° 543/69, y compris celles relatives à la durée du travail.

L'article 4 du règlement n° 543/69 du Conseil prévoit, au point 4, selon le texte du règlement n° 2827/77 susdit, ce qui suit:

«Le présent règlement ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:

4. véhicules affectés au service de la police, de la gendarmerie, des forces armées, des pompiers, de la protection civile, de la protection contre les eaux, des services de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des télégraphes, des téléphones, de la poste pour les envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio, ou véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels.»

2. L'Oberverwaltungsgericht Bremen a observé que l'article 4, point 4, ci-dessus repose, en ce qui concerne le dernier membre de phrase, sur deux éléments:

— il doit s'agir d'abord de véhicules affectés à des services publics,

— il ne doit pas y avoir de concurrence entre les utilisateurs de ces véhicules et les transporteurs professionnels.

L'Oberverwaltungsgericht estime que, si les véhicules utilisés directement par les organismes chargés de la collecte et de l'enlèvement des ordures relèvent sûrement du régime dérogatoire de l'article 4, point 4, dernier membre de phrase, du règlement n° 543/69, la situation est en revanche douteuse lorsque les organismes susdits, au lieu d'utiliser leurs propres véhicules, affectent, sur la base d'un contrat passé avec une entreprise privée, les véhicules de celle-ci à l'enlèvement des ordures.

Même à supposer que, dans ce dernier cas, les véhicules en question soient à considérer comme des «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics» au sens de l'article 4, point 4, susdit, encore faudrait-il, selon l'Oberverwaltungsgericht, se demander dans quelles conditions lesdits véhicules seraient censés ne pas concurrencer les transporteurs professionnels. Plus particulièrement, il importerait de savoir si

une telle concurrence est réputée exister, dès lors que l'autorité publique demeure libre de résilier le contrat avec l'entreprise en cause si une autre entreprise privée offre l'utilisation de ses véhicules à des conditions plus avantageuses.

Compte tenu de ces incertitudes, l'Oberverwaltungsgericht a décidé, par ordonnance du 21 mars 1979, de surseoir à statuer et, conformément à l'article 177 du traité CEE, de renvoyer à la Cour de justice les questions suivantes:

«a) aa) L'expression «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics», au sens de la disposition citée au point 2 ci-dessus, doit-elle être comprise comme visant seulement les véhicules dont l'autorité publique est propriétaire ou dont elle a le pouvoir de disposer,

bb) ou bien vise-t-elle les véhicules appartenant à des personnes ou entreprises privées, que celles-ci utilisent pour assurer des services publics pour le compte de l'autorité publique en vertu d'un contrat de droit privé (contrat de louage d'ouvrage)?

b) En cas de réponse affirmative à la question bb) qui précède:

Les véhicules d'un entrepreneur privé, qui est le *seul* à qui l'autorité publique a concédé l'accomplissement de services publics, «concurrencent-ils les transporteurs professionnels» au sens de la disposition citée au point 2 ci-dessus, parce que l'autorité publique peut résilier le contrat conclu avec l'entrepreneur privé concessionnaire lorsqu'une autre entreprise offre l'utilisation de ses propres véhicules à des conditions plus avantageuses?»

3. L'ordonnance de l'Oberverwaltungsgericht a été enregistrée au greffe de la Cour le 26 mars 1979.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice CEE, des observations écrites ont été déposées par la Freie Hansestadt Bremen, représentée par son agent M. Rumler, par le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne, représenté par son agent M. Seidel, par le Conseil des Communautés européennes, représenté par son conseiller juridique M. Sacchettini, en qualité d'agent, et par la Commission des Communautés européennes, représentée par ses conseillers juridiques MM. Bebr et Lasnet, en qualité d'agents.

Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable.

II — Observations écrites présentées en vertu de l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice des CE

Le *Conseil des Communautés européennes*, ayant remarqué que le texte de l'ordonnance se référait à deux reprises à la validité du règlement (CEE) n° 543/69, s'était réservé, dans un bref mémoire, de déposer des observations visant à défendre cette validité, au cas où elle serait mise en doute pendant le déroulement de la procédure.

Le problème de la validité du règlement (CEE) n° 543/69 n'a cependant été abordé dans aucun des mémoires deposés devant la Cour.

Le *gouvernement de la république fédérale d'Allemagne,* dont l'opinion est partagée sans réserve par la *Freie Hansestadt Bremen,* estime qu'il convient de répondre à la *première question* dans le sens que l'expression «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics» peut viser uniquement les véhicules dont l'autorité publique est propriétaire ou dont elle a le pouvoir de disposer.

A son avis, l'article 4, point 4, du règlement (CEE) n° 543/69, tel que complété par le règlement (CEE) n° 2827/77, serait en effet une disposition d'exception et devrait dès lors être interprété restrictivement. Le règlement (CEE) n° 543/69 aurait pour objet l'application des dispositions en matière sociale de la décision du Conseil 65/271/CEE du 13 mai 1965, «relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable». Son but serait donc d'éliminer, tant entre les divers modes de transport qu'à l'intérieur de chacun d'entre eux, les différences pouvant fausser d'une manière remarquable les conditions de concurrence, et non pas, du moins en premier lieu, d'introduire des mesures générales de politique social «en tant que telles». A la lumière de cet objectif, la réglementation d'exception constituée par l'article 4 précité serait justifiée en raison du fait que les domaines qu'elle englobe se situent en dehors de la concurrence. L'exception devrait, cependant, être interprétée aussi strictement que possible, puisque seulement l'«autorité publique» en tant que telle n'est pas en concurrence avec le secteur privé.

Même si l'on regardait le règlement n° 543/69 du point de vue de la politique sociale, il n'en resterait pas moins que l'exception prévue par son article 4, point 4, ne saurait s'étendre à des véhicules appartenant à des entreprises privées. Il serait en effet admissible que le règlement ne s'applique pas aux véhicules dont dispose une autorité publique, celle-ci étant censée pouvoir garantir elle-même le respect des dispositions sociales dans l'utilisation de ces véhicules. Une pareille garantie n'existerait pas, par contre, dans le cas de l'accomplissement de tâches publiques par des entreprises privées sur la base d'un contrat, car les moyens de travail utilisés par ces entreprises n'entreraient pas dans la sphère de responsabilité de l'autorité publique, mais resteraient soumis au pouvoir de disposition de l'entrepreneur privé.

Le fait de charger de certaines tâches publiques des entreprises privées qui ne sont pas intégrées au secteur public relèverait donc entièrement des règles de la concurrence et ne pourrait pas être exclu des mesures communautaires visant à créer des conditions uniformes de concurrence dans le cadre de la politique commune des transports.

Enfin, il y aurait lieu de souligner, à titre complémentaire, que l'entrepreneur privé travaillant sur la base d'un contrat de droit privé en vue de réaliser des objectifs publics n'est nullement un «concessionnaire de service public» qui serait doté de fonctions de souveraineté. On pourrait donc laisser de côté la question de savoir si l'activité d'un «concessionnaire de service public» relèverait éventuellement de l'exception prévue par l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69.

En ce qui concerne la *deuxième question,* le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne observe tout d'abord qu'elle n'est posée que pour le cas où, contrairement à son opinion, on répondrait à la première question dans le sens de la seconde possibilité qui y figure. Il désire néanmoins, à toutes fins utiles, prendre position également sur la deuxième question, à laquelle il suggère de répondre par l'affirmative.

Afin d'établir si les prestataires de services publics concurrencent les «transporteurs professionnels», ce serait la concurrence *pour* l'accomplissement d'un service public qui revêtirait de l'importance, et non pas la concurrence *pendant* l'accomplissement de ce service. Il serait en effet évident que, pendant la durée du contrat passé avec l'administration publique, il n'y aurait pas de concurrence, l'exécution des tâches publiques étant en principe confiée à un seul entrepreneur privé pour un même domaine. Cette concurrence se ranimerait par contre au moment de passer le contrat, puisque ce serait alors que l'autorité publique aurait la possibilité de choisir la plus favorable parmi de nombreuses offres d'entrepreneurs privés. Or, la concurrence serait faussée, si un soumissionnaire pouvait à ce moment-là disposer, à lui seul, d'un avantage concurrentiel uniquement parce qu'il accorde des conditions de travail plus défavorables à ses collaborateurs. Il serait donc indispensable, pour assurer le maintien de conditions égales de concurrence sur le marché commun des transports, de prendre en considération seulement la concurrence *pour* l'«utilisation» par l'autorité publique. Toute autre interprétation — en liaison notamment avec l'interprétation large ici présumée du terme «utilisation» — mettrait en cause la politique commune pour une partie considérable du secteur des transports.

La *Commission des Communautés européennes* expose, tout d'abord, quelques considérations générales concernant l'objectif et les caractéristiques du règlement (CEE) n° 543/69. Elle remarque que les buts poursuivis par ce règlement sont: 1) la protection sociale des conducteurs; 2) l'amélioration de la sécurité routière; 3) l'élimination des disparités qui peuvent fausser considérablement les conditions de concurrence dans le domaine des transports. Les dispositions du règlement relatives à la durée de conduite garantiraient en effet la réalisation simultanée de ces trois buts.

Le règlement précité aurait prévu un certain nombre d'exceptions à son application, parmi lesquelles également celles ayant trait aux véhicules affectés à l'exécution d'un service public. L'énumération exhaustive des exceptions s'étant avérée trop rigide, compte tenu de la manière différente dont les services publics sont organisés dans les États membres, le règlement (CEE) n° 2827/77 aurait complété cette énumération par une disposition générale visant les «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels». Cette disposition générale ne serait pas une exception supplémentaire, mais plutôt une clause comprenant tous les véhicules, autres que ceux expressément indiqués dans l'énumération précédente, qui en raison de leur utilisation sont exclus du champ d'application du règlement n° 543/69.

La dérogation prévue par l'article 4, point 4, précité, reposerait sur deux critères: a) l'utilisation des véhicules pour un but d'intérêt public et général et b) l'absence de toute concurrence avec les transporteurs professionnels.

Quant au premier critère, une activité d'intérêt public (dans le cas d'espèce, l'enlèvement des ordures) ne perdrait certainement pas son caractère du fait de ne pas être exercée directement par l'autorité publique. Les véhicules utilisés dans le cadre de cette activité seraient donc «utilisés par l'autorité publique pour des intérêts publics», même s'ils appartiennent à des entrepreneurs privés

avec lesquels l'administration a passé un contrat de louage d'ouvrage. Preuve en serait qu'une disposition limitative («véhicules de *service*») figurant dans la proposition de la Commission n'a pas été retenue dans le texte définitif du règlement n° 2827/77 adopté par le Conseil.

Cela dit, il y aurait lieu d'examiner l'absence de concurrence avec les transporteurs professionnels. Il serait constant que, pendant la *durée de validité* du contrat, l'entreprise exerçant une activité d'intérêt public n'est soumise à aucune concurrence de la part d'autres transporteurs professionnels. Il serait cependant question de savoir si l'article 4, point 4, se réfère uniquement à l'absence d'une concurrence effective ou s'il exige, en outre, l'absence d'une concurrence potentielle, c'est-à-dire de la concurrence qui renaît chaque fois qu'il faut prolonger ou résilier le contrat avec l'entreprise privée.

Lequel de ces deux éléments devrait donc être considéré comme étant d'importance prééminente: la possibilité de concurrence potentielle ou l'exclusion temporaire de la concurrence effective?

Selon la Commission, une entreprise privée ne pourrait invoquer la disposition dérogatoire de l'article 4, point 4, que lorsque le contrat, en excluant une concurrence effective dans un territoire déterminé, empêche également toute concurrence potentielle d'autres transporteurs professionnels pendant la durée de validité du contrat.

La Commission souligne, enfin, qu'ainsi qu'il résulte du dossier, l'inspection du travail et le Verwaltungsgericht de Brême ont encore appliqué la version originaire de l'article 4, point 4, la nouvelle version n'étant entrée en vigueur que le 1er janvier 1978. Il s'ensuivrait donc qu'à cette époque-là, en vertu de la définition plus restreinte figurant à l'article précité, les véhicules affectés par une entreprise privée à l'enlèvement des immondices seraient tombés dans le champ d'application du règlement n° 543/69.

En conclusion, la Commission propose de répondre de la manière suivante aux questions posées par l'Oberverwaltungsgericht de Brême:

«1. La dernière phrase de la disposition d'exception de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69 dans la version du règlement n° 2827/77 exclut de l'application dudit règlement tous les véhicules utilisés pour des services publics d'intérêt général, quelles que soient les modalités de gestion de ces services, qu'ils soient assurés par l'autorité publique elle-même ou par une entreprise privée concessionnaire.

2. Une entreprise privée ne peut invoquer une telle exception que s'il est établi que, en vertu du mandat qui lui a été donné, cette entreprise, en utilisant les véhicules affectés à ces services publics à l'intérieur du territoire concédé, exclut la concurrence effective de manière telle que toute concurrence potentielle reste sans effet pendant la durée de validité du contrat.»

III — Procédure orale

A l'audience du 26 septembre 1979, la Freie Hansestadt Bremen, représentée par M. Fritz Rumler, en qualité d'agent, le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne, représenté par M. Martin Seidel, en qualité d'agent, et la Commission des Communautés euro-

péennes, représentée par ses conseillers juridiques MM. Gerhard Bebr et Étienne Lasnet, en qualité d'agents, ont été entendus en leurs observations orales. Le Conseil, représenté par son conseiller juridique, M. Antonio Sacchettini, en qualité d'agent, était présent à l'audience.

La Commission des Communautés européennes a ultérieurement précisé ses conclusions en ce qui concerne la deuxième question, à laquelle elle suggère maintenant de répondre qu'une entreprise privée ne peut invoquer l'exception de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69 dans la version du règlement n°.2827/77 que s'il est établi qu'en vertu du contrat qui lui donne mandat d'un service public, la continuité du service public se trouve garantie et que l'utilisation de ses véhicules dans le service public exclue la concurrence à l'intérieur du territoire concédé.

L'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 6 novembre 1979.

En droit

1 Par ordonnance du 21 mars 1979, parvenue à la Cour le 26 mars 1979, l'Oberverwaltungsgericht de Brême a soumis à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, des questions concernant l'interprétation du règlement n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO 1969, n° L 77, p. 49), tel que modifié par le règlement n° 2827/77 du Conseil du 12 décembre 1977 (JO 1977, n° L 334, p. 1).

2 Ces questions ont été soulevées dans le cadre d'un litige entre une entreprise chargée, en vertu d'un contrat de droit privé conclu avec les autorités compétentes de la ville de Brême et des cantons limitrophes, de l'enlèvement des ordures sur ces territoires au moyen de ses propres véhicules, et les services de l'inspection industrielle de la ville de Brême qui, en juin 1976, ont constaté que ladite entreprise ne respectait pas certaines dispositions du règlement n° 543/69, notamment celles de l'article 7, relatives à la durée du temps de conduite, et de l'article 14, concernant l'obligation pour les membres d'équipage d'être munis d'un livret individuel de contrôle, et l'ont de ce fait obligée, par décision du 29 mars 1977, de se conformer à ces dispositions, sous peine de se voir infliger des astreintes. L'entreprise concernée a fait opposition à cette décision, en faisant valoir qu'en raison du caractère de

droit public du service par elle assuré, les véhicules dont elle se sert pour l'exécution de ce service devraient être considérés comme des véhicules effectuant des transports au sens de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69, et seraient de ce fait soustraits à l'application dudit règlement.

3 Cette opposition ayant été rejetée, l'intéressée a introduit un recours devant le Verwaltungsgericht de Brême. Pendant que cette procédure était en cours, le règlement n° 2827/77 du Conseil du 12 décembre 1977 est entré en vigueur, modifiant, à l'article 1, le point 4 de l'article 4 du règlement n° 543/69. La juridiction saisie du recours a estimé que, la décision litigieuse ayant continué de produire ses effets, sa validité devait être appréciée par référence au texte modifié de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69. Elle a en outre décidé que ce texte modifié n'exemptait pas l'entreprise requérante de l'application des dispositions du règlement n° 543/69. Le litige ayant été porté devant l'Oberverwaltungsgericht de Brême, cette juridiction a relevé que la solution du litige était liée à l'interprétation de la deuxième partie de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69, tel que modifié par le règlement n° 2827/77, et a posé à la Cour de justice les questions suivantes:

«a) aa) L'expression «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics», au sens de la disposition citée ci-dessus, p. 4, doit-elle être comprise comme visant seulement les véhicules dont l'autorité publique est propriétaire ou dont elle a le pouvoir de disposer,

bb) ou bien vise-t-elle aussi les véhicules appartenant à des personnes ou entreprises privées, que celles-ci utilisent pour assurer des services publics pour le compte de l'autorité publique en vertu d'un contrat de droit privé (contrat de louage d'ouvrage)?

b) En cas de réponse affirmative à la question bb) qui précède:

Les véhicules d'un entrepreneur privé, qui est le *seul* à qui l'autorité publique a concédé l'accomplissement de services publics, «concurrencent-ils les transporteurs professionnels» au sens de la disposition citée ci-dessus, parce que l'autorité publique peut résilier le contrat conclu avec l'entrepreneur privé concessionnaire lorsqu'une autre entreprise offre l'utilisation de ses propres véhicules à des conditions plus avantageuses ?»

4 L'article 4 du règlement n° 543/69 du Conseil, tel que modifié par le règlement n° 2827/77 du Conseil, prévoit ce qui suit:

«Le présent règlement ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:

1. ...

2. ...

3. ...

4. véhicules affectés au service de la police, de la gendarmerie, des forces armées, des pompiers, de la protection civile, de la protection contre les eaux, des services de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des télégraphes, des téléphones, de la poste pour les envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio, ou véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels;

...».

S'agissant d'une disposition qui déroge au régime général institué par le règlement n° 543/69 du Conseil, dans le domaine des transports par route, il convient d'en déterminer la portée, en tenant compte des finalités du règlement et du contexte juridique dans lequel celui-ci se situe.

5 Ainsi qu'il ressort de son préambule, le règlement n° 543/69 du Conseil a essentiellement pour objet d'assurer la mise en œuvre des dispositions de la décision du Conseil du 13 mai 1965 «relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable» (JO 1965, n° 88, p. 1500), et notamment de la section III relative aux «dispositions en matière sociale», prévoyant, à l'article 10, «le rapprochement dans le progrès des dispositions législatives, réglementaires et administratives spécifiques relatives aux conditions de travail applicables dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable». C'est précisément en application des articles 11 et 12 de cette section que le règlement n° 543/69 considère, dans son préambule, qu'il convient de prendre par priorité les mesures nécessaires concernant la composition des équipages, le temps de conduite et de repos, et qu'il prévoit l'institution d'un système — livret individuel ou appareil mécanique approprié — permettant le contrôle individuel du respect

des dispositions en matière de temps de travail. En poursuivant ces objectifs, dans un contexte d'harmonisation des législations nationales, le règlement en cause s'inscrit dans le cadre d'une politique commune des transports, au sens de l'article 74 du traité, et répond en même temps aux impératifs d'une politique sociale de la Communauté qui, aux termes de l'article 117 du traité, tend à «promouvoir l'amélioration des conditions de vie et de travail de la main-d'œuvre permettant leur égalisation dans le progrès».

6 Au surplus, il y a lieu de considérer que les dispositions en cause, ainsi qu'il est indiqué par la décision du Conseil précitée de 1965, ont pour but entre autres d'éliminer des disparités de nature à fausser la concurrence dans le secteur des transports par la suppression de pratiques professionnelles fondées sur une exploitation indue du facteur humain.

7 C'est dans le respect de ces finalités qu'il y a donc lieu de déterminer le champ d'application de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69, tel que modifié par le règlement n° 2827/77. En exemptant de l'application du régime général certaines catégories de transports, le point 4 précité ne s'étend qu'aux véhicules de service mentionnés dans sa premiere partie, et ne vise, en ce qui concerne «les véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics», que les situations où aucun élément de concurrence ne peut entrer en jeu. En effet, dans ce cas le respect des exigences de protection sociale et de sécurité routière peut être assuré par les réglementations nationales régissant le service public concerné, compte tenu des nécessités spécifiques d'un tel service.

8 L'article 4, point 4, précité, n'indique pas de manière claire et explicite que l'exception qu'il comporte à l'application du régime général s'étend aux transports effectués au moyen de véhicules appartenant à des entreprises privées qui sont entrées en compétition pour obtenir un contrat afin d'assurer un service public, tel que l'enlèvement des ordures, pour le compte de l'autorité publique. Si les termes dans lesquels cette disposition est rédigée ne laissent pas de doutes quant à son application à l'égard des véhicules dont l'autorité publique est propriétaire ou dont elle a le pouvoir de disposer, ils ne sont cependant pas suffisamment explicites et précis pour pouvoir être compris comme visant également les véhicules appartenant à une entreprise

privée, utilisés par celle-ci pour l'accomplissement d'un service public ou d'intérêt public qu'elle s'est engagée à assurer, en vertu d'un contrat de droit privé.

9 Pour ces raisons, il y a lieu de répondre à la première question sous aa) que l'expression «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics», au sens de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969, tel que modifié par le règlement n° 2827/77 du Conseil du 12 décembre 1977, doit être comprise comme visant seulement les véhicules dont l'autorité publique est propriétaire ou dont elle a le pouvoir de disposer.

10 Eu égard à la réponse donnée à cette question, l'examen des autres questions posées par la juridiction nationale devient sans objet.

Sur les dépens

11 Les frais exposés par le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne, le Conseil des Communautés européennes et la Commission des Communautés européennes, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet de remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR,

statuant sur les questions à elle soumises par l'Oberverwaltungsgericht de Brême, par ordonnance du 21 mars 1979,

dit pour droit:

L'expression «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics», au sens de l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69 du Conseil du 25 mars 1969, tel que modifié par le règlement n° 2827/77 du Conseil du 12 décembre 1977, doit être comprise comme visant seule-

ment les véhicules dont l'autorité publique est propriétaire ou dont elle a le pouvoir de disposer.

O'Keeffe Touffait Mertens de Wilmars

Pescatore Mackenzie Stuart Bosco Koopmans

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg le 6 décembre 1979.

Le greffier

A. Van Houtte

Le président faisant fonction

A. O'Keeffe
président de la première chambre

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. JEAN-PIERRE WARNER, PRÉSENTÉES LE 6 NOVEMBRE 1979 [1]

Messieurs,

La présente affaire est déférée à la Cour à titre préjudiciel par l'Oberverwaltungsgericht de Brême. L'ordonnance de renvoi pose des questions d'interprétation du règlement du Conseil (CEE) n° 543/69, du 25 mars 1969, «relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route». La Cour a déjà eu l'occasion de se pencher sur ce règlement dans un certain nombre d'affaires, la dernière de celles-ci étant, croyons-nous, l'affaire 97/78, *Schumalla*, Recueil 1978, p. 2311, où nous avons relevé les affaires antérieures dans nos conclusions. Les questions posées par l'Oberverwaltungsgericht de Brême sont toutefois nouvelles.

L'appelante devant cette juridiction est la société «Firma Städtereinigung K. Nehlsen KG», («Nehlsen»). L'intimée est la ville de Brême.

Nehlsen est une entreprise commerciale de droit privé ayant passé avec les autorités locales de Brême des contrats en vertu desquels elle assure l'enlèvement des immondices dans les zones ressortissant à la juridiction de ces autorités.

1 — Traduit de l'anglais.