SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA
de 6 de diciembre de 1979 *

En el asunto 47/79,

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

Firma Städtereinigung K. Nehlsen KG, de Bremen,

y

Freie Hansestadt Bremen (Ciudad Libre y Hanseática de Bremen),

una decisión prejudicial sobre la interpretación del número 4 del artículo 4 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), en la versión del Reglamento (CEE) nº 2827/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977 (DO L 334, p. 1; EE 07/02, p. 69),

* Lengua de procedimiento: alemán.

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA,

integrado por los Sres.: A. O'Keeffe, Presidente de la Sala Primera, en funciones de Presidente; A. Touffait, Presidente de Sala; J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore, A.J. Mackenzie Stuart, G. Bosco y T. Koopmans, Jueces;

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

dicta la siguiente

Sentencia

(No se transcriben los antecedentes de hecho.)

Fundamentos de Derecho

1 Mediante resolución de 21 de marzo de 1979, recibida en el Tribunal de Justicia el 26 de marzo de 1979, el Oberverwaltungsgericht Bremen planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, varias cuestiones prejudiciales sobre la interpretación 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), tal como resultó modificado por el Reglamento (CEE) nº 2827/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977 (DO L 334, p. 1; EE 07/02, p. 69).

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre una empresa encargada, en virtud de un contrato de Derecho privado celebrado con las autoridades competentes de la ciudad de Bremen y de los municipios limítrofes, de la recogida de basuras en esos territorios utilizando sus propios

vehículos, y los servicios de inspección industrial de la ciudad de Bremen, los cuales comprobaron, en junio de 1976, que la referida empresa no observaba algunas de las disposiciones del Reglamento nº 543/69, concretamente las del artículo 7, relativas a la duración del tiempo de conducción, y las del artículo 14, relativas a la obligación de que los miembros de la tripulación lleven consigo una libreta individual de control, de manera que, mediante resolución de 29 de marzo de 1977, le obligaron a atenerse a dichas disposiciones, bajo pena de la imposición de multas coercitivas. La empresa interesada presentó una reclamación contra dicha resolución, alegando que, habida cuenta del carácter de Derecho público del servicio que lleva a cabo, los vehículos que utiliza para prestar tal servicio deben tener la consideración de vehículos que efectúan los transportes a que se refiere el número 4 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69, de modo que no les resulta aplicable dicho Reglamento.

3 Al haberse desestimado esta reclamación, la interesada interpuso un recurso ante el Verwaltungsgericht Bremen. Mientras se estaba tramitando este recurso, entró en vigor el Reglamento nº 2827/77, cuyo artículo 1 modificó el número 4 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69. El órgano jurisdiccional que conoce del recurso estimó que, como la resolución impugnada había continuado produciendo sus efectos, su validez debía apreciarse con referencia al texto modificado del número 4 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69. Decidió asimismo que este texto modificado no eximía a la empresa demandante de la aplicación de las disposiciones del Reglamento nº 543/69. Cuando se planteó el litigio ante el Oberverwaltungsgericht Bremen, dicho órgano jurisdiccional consideró que la solución del litigio dependía de la interpretación de la segunda parte del número 4 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69, tal como había resultado modificado por el Reglamento nº 2827/77, y planteó al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«a) aa) La expresión "vehículos utilizados por otras autoridades públicas para servicios públicos", que figura en la disposición citada más arriba, página 4, ¿debe interpretarse en el sentido de que se refiere únicamente a aquellos vehículos de los que la autoridad pública sea propietaria o tenga el poder de disposición,

bb) o se refiere también a los vehículos propiedad de personas o empresas privadas que éstas utilicen para prestar servicios públicos

por cuenta de la autoridad pública en virtud de un contrato de Derecho privado (contrato de arrendamiento de obra)?

b) En caso de respuesta afirmativa a la precedente cuestión bb):

Los vehículos del *único* empresario privado al que la autoridad pública haya concedido la ejecución de servicios públicos, ¿"hacen la competencia a transportistas profesionales", en el sentido de la citada disposición, debido a que la autoridad pública puede resolver el contrato celebrado con el empresario privado concesionario cuando otra empresa ofrezca la utilización de sus propios vehículos en condiciones más ventajosas?»

4 El artículo 4 del Reglamento nº 543/69, tal como resultó modificado por el Reglamento nº 2827/77, dispone lo siguiente:

«El presente Reglamento no se aplicará a los transportes efectuados por medio de:

1. [...]

2. [...]

3. [...]

4. vehículos destinados al servicio de la policía y demás fuerzas de orden público, las Fuerzas Armadas, los bomberos, la protección civil, la protección contra inundaciones, los servicios de agua, gas, electricidad, mantenimiento de carreteras, telégrafos, teléfonos, correos cuando se transporten envíos postales, la radiodifusión, la televisión, y la detección de emisoras o receptores de televisión o de radio, o vehículos utilizados por otras autoridades públicas para servicios públicos que no hagan la competencia a transportistas profesionales;

[...]»

Al tratarse de una disposición que establece una excepción al régimen general que el Reglamento nº 543/69 estableció en el sector de los transportes por

carretera, es preciso determinar su alcance, teniendo en cuenta la finalidad del Reglamento y el contexto jurídico en el que se sitúa.

5 Según se desprende de su exposición de motivos, el Reglamento nº 543/69 tiene fundamentalmente por objeto garantizar la aplicación de lo dispuesto en 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), y sobre todo de la Sección III, relativa a las «Disposiciones en materia social», cuyo artículo 10 prevé «la aproximación progresiva de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas específicas relativas a las condiciones de trabajo aplicables en el sector de los transportes por ferrocarril, por carretera y por vía navegable». Aplicando precisamente los artículos 11 y 12 de esta Sección, el Reglamento nº 543/69 considera, en su exposición de motivos, que es conveniente adoptar con prioridad las medidas necesarias relativas a la composición de las tripulaciones, los tiempos de conducción y de descanso, y prevé el establecimiento de un sistema –libreta individual o aparato mecánico adecuado– que haga posible el control individual de la observancia de las disposiciones en materia de tiempo de trabajo. Al perseguir estos objetivos, y en un contexto de armonización de las legislaciones nacionales, el Reglamento de que se trata se inscribe en el marco de una política común de transportes, en el sentido del artículo 74 del Tratado, y al mismo tiempo responde a los imperativos de una política social de la Comunidad, la cual, a tenor del artículo 117 del Tratado, tenderá a «promover la mejora de las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores, a fin de conseguir su equiparación por la vía del progreso».

6 Además, tal como se indica en la citada Decisión del Consejo de 1965, debe considerarse que las disposiciones de que se trata tienen por objeto, entre otros, eliminar las desigualdades que puedan falsear las condiciones de competencia en el sector de los transportes, mediante la erradicación de prácticas profesionales basadas en una explotación indebida del factor humano.

7 Es, pues, a la vista de estas finalidades como procede determinar el ámbito de aplicación del número 4 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69, tal como resultó modificado por el Reglamento nº 2827/77. Al excluir de la aplicación del régimen general determinadas categorías de transportes, el citado

número 4 sólo se refiere a los vehículos de servicio mencionados en su primera parte y, en lo relativo a los «vehículos utilizados por otras autoridades públicas para servicios públicos», únicamente contempla aquellas situaciones en las que no puede intervenir ningún elemento de competencia. En efecto, en este caso la observancia de las exigencias de la protección social y de la seguridad vial puede quedar garantizada mediante las normativas nacionales que regulen el servicio público de que se trate, teniendo en cuenta las necesidades específicas de tal servicio.

8 El referido número 4 del artículo 4 no indica de una manera clara y explícita que la excepción que establece a la aplicación del régimen general se extiende a aquellos transportes efectuados por medio de vehículos propiedad de empresas privadas que compitieron con otras empresas para obtener un contrato a fin de prestar un servicio público, tal como la recogida de basuras, por cuenta de la Administración pública. Aunque los términos en los que está redactada dicha disposición no dejan lugar a dudas en cuanto a su aplicación a los vehículos de los que la autoridad pública sea propietaria o que estén a su disposición, no son lo suficientemente explícitos y precisos como para poder entender que se refieren también a aquellos vehículos, propiedad de una empresa privada, que ésta utilice para ejecutar un servicio público o de interés público que se haya obligado a prestar en virtud de un contrato de Derecho privado.

9 Por las razones expuestas, procede responder a la primera letra aa) de la cuestión a) que la expresión «vehículos utilizados por otras autoridades públicas para servicios públicos», que figura en el número 4 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69, tal como resultó modificado por el Reglamento nº 2827/77, debe entenderse en el sentido de que se refiere únicamente a aquellos vehículos de los que la autoridad pública sea propietaria o tenga el poder de disposición.

10 Habida cuenta de la respuesta dada a esta cuestión, el examen de las restantes cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional nacional queda desprovisto de objeto.

Costas

11 Los gastos efectuados por el Gobierno de la República Federal de Alemania, el Consejo de las Comunidades Europeas y 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,

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por el Oberverwaltungsgericht Bremen mediante resolución de 21 de marzo de 1979, declara:

La expresión «vehículos utilizados por otras autoridades públicas para servicios públicos», que figura en el número 4 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 543/69 del Consejo, de 25 de marzo de 1969, tal como resultó modificado por el Reglamento (CEE) nº 2827/77 del Consejo,

de 12 de diciembre de 1977, debe entenderse en el sentido de que se refiere únicamente a aquellos vehículos de los que la autoridad pública sea propietaria o tenga el poder de disposición.

O'Keeffe Touffait Mertens de Wilmars

Pescatore Mackenzie Stuart Bosco Koopmans

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 6 de diciembre de 1979.

El Secretario
A. Van Houtte

El Presidente en funciones
A. O'Keeffe
Presidente de la Sala Primera