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.

En juin 1976, l'inspection industrielle («Gewerbeaufsichtsamt») de Brême a découvert que Nehlsen ne se conformait pas à certaines dispositions du règlement n° 543/69, en particulier à celles de l'article 7, relatives à la durée des temps de conduite, ainsi qu'à celles de l'article 14, imposant aux équipages des véhicules de tenir un livret individuel de contrôle. Par ordonnance («Verfügung») du 29 mars 1977, l'inspection a enjoint à Nehlsen de se conformer à ces dispositions, en menaçant cette société de lui appliquer des pénalités.

Nehlsen a fait opposition («Widerspruch») contre cette ordonnance, demandant à être exemptée des conditions du règlement n° 543/69 en application de l'article 4, paragraphe 4, de cet acte. A l'époque, cette disposition était libellée dans les termes suivants:

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

...

4. véhicules de 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 et de la voirie, des télégraphes, des téléphones, de la poste, lorqu'ils effectuent des transports d'envois postaux, de la radio-diffusion et de la télévision;

Comme il fallait s'y attendre, Nehlsen a été débouté.

Elle a saisi ensuite le Verwaltungsgericht du Land de Brême.

Alors que l'instance était pendante devant ce tribunal, le Conseil a adopté le règlement (CEE) n° 2827/67, modifiant le règlement (CEE) n° 543/69 et, en particulier, l'article 4, paragraphe 4. Malheureusement il y a des différences entre les textes de l'article 4, paragraphe 4, modifié, dans les différentes langues officielles de la Communauté.

Dans la version en langue anglaise du règlement n° 2827/77, l'article 4, paragraphe 4, est libellé comme suit:

«This Regulation shall not apply to carriage by:

...

4. vehicles used by the police, gendarmerie, armed forces, fire brigades, civil defence, drainage or flood prevention authorities, water, gas or electricity services, highway authorities and refuse collection, telegraph or telephone services, by the postal authorities for the carriage of mail, by radio or television services or for the detection of radio or television transmitters or receivers, or vehicles which are used by other public authorities for public services and which are not in competition with professional road hauliers:

...».

Le Verwaltungsgericht a statué le 12 juillet 1978. Il a estimé que l'ordonnance dont appel ayant continué de produire ses effets, sa validité devait être appréciée par référence au texte modifié de l'article 4, paragraphe 4, mais que ce texte n'exemptait pas davantage Nehlsen de l'application des dispositions du règlement n° 543/79 que le texte précédent. Le facteur décisif était que Nehlsen remplissait ses engagements contractuels en se servant de ses propres véhicules et chauffeurs et non en plaçant ceux-ci sous le contrôle des pouvoirs publics concernés. Même dans sa nouvelle version, l'article 4, paragraphe 4, était uniquement applicable lorsqu'une autorité publique était elle-même responsable des conditions de travail des équipages de véhicules. De plus, le Verwaltungsgericht a estimé que Nehlsen se trouvait

«en concurrence avec des transporteurs routiers professionnels». Tel serait le cas parce qu'il s'agissait d'une entreprise commerciale et non d'une autorité publique et qu'elle devait se mettre en concurrence avec d'autres entreprises privées chaque fois que l'un de ses contrats devait être renouvelé. Le Verwaltungsgericht a donc rejeté l'appel.

L'Oberverwaltungsgericht devant lequel Nehlsen a interjeté appel a renvoyé l'affaire à la Cour pour décision préjudicielle en vue de «l'interprétation de l'article 4, paragraphe 4, dernière branche, de l'alternative du règlement (CEE) n° 543/69, dans la version qui lui a été donnée par le règlement (CEE) n° 2827/77». Les questions spécifiques sur lesquelles le Verwaltungsgericht demande à la Cour de se prononcer sont les suivantes:

«a) aa) L'expression «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics», au sens de la disposition citée ... 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 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 sous 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?»

Il ne saurait faire de doute, selon nous, que s'il fallait répondre à la question a) en se référant uniquement au texte anglais de l'article 4, paragraphe 4, nouveau, la réponse serait que l'exemption ne couvre pas les véhicules utilisés par une entreprise privée en vue de l'enlèvement d'immondices pour le compte d'une autorité publique conformément à un contrat de louage de services existant entre cette entreprise et cette autorité.

Comme vous l'aurez noté, Messieurs, l'article 4, paragraphe 4, contient une alternative. La première branche de cette alternative vise, dans le texte anglais, les «vehicles used by» certaines autorités et services publics spécifiques, y compris, formellement, les services de «refuse collection». La seconde branche comprend les «vehicles used by other public authorities for public services» pourvu qu'ils ne soient pas «in competition with professional road hauliers». Aussi, cette dernière ne saurait-elle viser les véhicules utilisés pour l'enlèvement des immondices, lesquels sont compris dans la première branche, et aucune des deux ne saurait viser les véhicules utilisés par des entreprises privées.

Quiconque consulterait exclusivement les textes en langue française et en langue néerlandaise parviendrait, croyons-nous, à la même conclusion.

Là où, dans la première branche de l'alternative, il est question dans le texte anglais de «vehicles used by the police, etc.», le texte français parle de «véhicules

affectés au service de la police, etc.» et le texte néerlandais dit simplement «dienstvoertuigen van politie, etc.». Le pendant, dans le texte français, de la phrase anglaise «highway authorities and refuse collection ... services» est la simple expression «la voirie», ce qui recouvre évidemment les deux. Le texte néerlandais indique expressément «ophaaldiensten voor huisvuil». En ce qui concerne la seconde branche de l'alternative, le pendant dans le texte français de «vehicles used by other public authorities for publics services» est «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics». Le texte néerlandais indique «door andere overheidsinstanties voor openbare diensten gebruikte voertuigen». Nous ne pensons pas que le fait que le texte français passe de «affectés au service de» à «utilisés par» ou que le texte néerlandais passe de «van» à «voor ... gebruikte», ait une quelconque portée. Nous pouvons imaginer que ces variantes ont été introduites pour des raisons de style, d'un genre que la langue anglaise ignore.

Les textes danois et italien sont différents sous un aspect: aucun des deux ne mentionne expressément l'enlèvement des immondices dans la première branche de l'alternative. Le mot utilisé dans le texte danois est «vejvæsenet», lequel, croyons-nous comprendre, vise l'enlèvement de neige et le balayage de routes, mais non pas l'enlèvement d'immondices ménagers. Le texte italien indique «manutenzione della rete stradale» ce qui, croyons-nous comprendre, n'est pas normalement considéré comme incluant l'enlèvement des immondices, mais pourrait néanmoins, au sens large, être compris en ce sens. Pour le surplus, les textes danois et italien ne diffèrent pas fondamentalement des textes en langue anglaise, française et néerlandaise. Dans le texte en langue danoise, l'équivalent de «vehicles used by the police, etc.» est, dans la première branche, «tjenestekøretøjer, der benyttes af politiet, etc.»; dans le texte italien, il est écrit «veicoli delle forze di polizia, etc.». L'équivalent, dans le texte danois, de «vehicles used by other public authorities for public services» est «køretøjer, der anvendes af andre offentlige myndigheder til offentlige tjenesteydelser», tandis que dans le texte italien nous trouvons «veicoli utilizzati da altre autorità pubbliche per servizi pubblici».

Aussi ne croyons pas que la consultation du texte dans les langues danoise et italienne permette d'aboutir à une conclusion différente de celle qu'indiquent les textes en langue anglaise, française et néerlandaise.

Voyons maintenant ce que dit le texte en langue allemande, lequel semble être moins clair. Le pendant de «véhicules affectés au service de la police, etc.», dans la première branche de l'alternative, est «Fahrzeugen der Polizei, etc.», c'est-à-dire un génitif comme dans les textes néerlandais et italien. De plus, la première branche du texte allemand ne mentionne pas l'enlèvement d'immondices. Elle se réfère seulement (en tant que cela intéresse la présente affaire) aux «Straßenbauämter», ce qui, croyons-nous comprendre, signifie «ponts et chaussées». Dans la seconde branche, le pendant de «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics» est «Fahrzeugen, die von anderen Trägern öffentlicher Gewalt zu öffentlichen Zwecken eingesetzt ... werden». Cela semble devoir se traduire littéralement par «véhicules consacrés par d'autres transporteurs d'autorités publiques à des objets publics».

Le pendant exact en langue allemande de «used», «utilisé», «gebruikte», «anvendes», «utilizzati», serait, croyons-nous comprendre, «gebraucht». «Eingesetzt» a un sens quelque peu plus large et moins précis. Le texte allemand est aussi le seul à parler de «personnes investies d'une autorité publique» («Trägern öffentlicher Gewalt») au lieu de «auto-

rités publiques» simplement, et de «objets publics» («öffentlichen Zwecken») plutôt que de «services publics».

Manifestement, toutefois, la légère ambiguïté du texte allemand qui en résulte ne saurait porter à la conclusion que l'article 4, paragraphe 4, doit être interprété en un sens qui serait incompatible avec son libellé dans les cinq autres langues et inconciliable également avec l'idée qui lui est manifestement sous-jacente, ce en quoi nous nous rallions entièrement à l'opinion exprimée par le Verwaltungsgericht de Brême. Nous pouvons seulement marquer notre surprise que la Commission, qui disposait des six textes, ait présenté une argumentation différente devant la Cour. Le gouvernement allemand et la ville de Brême, de leur côté, ont appuyé l'interprétation adoptée par le Verwaltungsgericht.

En conséquence, nous sommes d'avis qu'en réponse à la première question posée à la Cour par l'Oberverwaltungsgericht, vous devriez dire, Messieurs, que les termes «véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics», figurant à l'article 4, paragraphe 4, du règlement n° 543/69 modifié par le règlement n° 2827/77, ne vise pas les véhicules utilisés par une entreprise privée pour l'enlèvement d'immondices en exécution d'un contrat conclu entre cette entreprise et une autorité publique en vue de l'accomplissement de ce service.

Si tel est le cas, la deuxième question posée à la Cour par l'Oberverwaltungsgericht n'appelle pas de réponse. Nous tenons toutefois à observer que si l'article 4, paragraphe 4, visait les entreprises se trouvant dans la situation de la firme Nehlsen, il viserait également toute autre entreprise privée se trouvant en concurrence avec celles-ci, si bien que les mots par lesquels se termine l'article 4, paragraphe 4, n'excluraient pas, croyons-nous, l'application de l'exemption en de telles circonstances.