

Sentencias del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas

Asunto C-251/97
República Francesa / Comisión de las Comunidades Europeas
Ayudas de Estado

«Artículo 92 del Tratado CE (actualmente artículo 87 CE, tras su modificación) —Concepto de ayuda— Reducción de las cargas sociales en contrapartida por los costes resultantes para las empresas de convenios colectivos en materia de reorganización y reducción del tiempo de trabajo.»

(Tribunal de Justicia en Pleno)

Mediante escrito presentado en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 10 de julio de 1997, la República Francesa interpuso un recurso que tiene por objeto la anulación de la Decisión 97/811/CE de la Comisión, de 9 de abril de 1997, relativa a las ayudas concedidas por Francia a los sectores textil, de la confección, del cuero y del calzado (en lo sucesivo «Decisión impugnada»).

Mediante dicha Decisión, la Comisión calificó de ayuda de Estado en el sentido del artículo 92, apartado 1 del Tratado CE (actualmente artículo 87 CE, apartado 1, tras su modificación) las medidas estatales destinadas a reducir regresivamente las cotizaciones de los empresarios a la Seguridad Social en el sector textil y en los de la confección, el cuero y el calzado.

Con el fin de luchar contra la continua caída del empleo en los sectores, de la confección, el cuero y el calzado y en el sector textil, el Parlamento francés, mediante el artículo 99 de la Ley número 96-314, de 12 de abril de 1996, por la que se adoptan diversas disposiciones de tipo económico y financiero (en lo sucesivo «Ley»), estableció la posibilidad de que el Estado suscribiera con dichos sectores profesionales, con carácter experimental y hasta el 31 de diciembre de 1997, convenios marco relativos al mantenimiento o el desarrollo del empleo, teniendo en cuenta los resultados de las negociaciones entre empresarios y trabajadores sobre reorganización y reducción del tiempo de trabajo mantenidas a raíz del Acuerdo nacional interprofesional sobre el empleo de 31 de octubre de 1995 y concediera a estos sectores, como contrapartida, una reducción adicional de las cargas sociales sobre los salarios bajos en relación con la medida general de reducción, aplicable a todos los sectores económicos, que fue adoptada mediante el artículo 1 de la Ley número 95/882, de 4 de agosto de 1995, sobre medidas urgentes en materia de empleo y

Seguridad Social, modificada por la Ley de los Presupuestos de 1996.

Al término del procedimiento previsto en el artículo 93, apartado 2, del Tratado CE (actualmente, artículo 88 CE, apartado 2), que había incoado en relación con las medidas establecidas por el artículo 99 de la Ley (en lo sucesivo «medidas controvertidas»), la Comisión notificó la Decisión impugnada al Gobierno francés.

El artículo 2 de la Decisión impugnada obliga a la República Francesa a poner fin cuanto antes a la concesión de las ayudas ilegales y a adoptar las medidas apropiadas para recuperar las ayudas ya otorgadas.

Según jurisprudencia reiterada, el concepto de ayuda engloba las ventajas concedidas por las autoridades públicas que, bajo diversas formas, alivian las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de una empresa.

El Tribunal de Justicia ha precisado en este contexto que una reducción parcial de las cargas sociales que recaen sobre los empresarios de un sector industrial determinado constituye una ayuda en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado si dicha medida está destinada a eximir parcialmente a estas empresas de las cargas económicas que se derivan de la aplicación normal del régimen general de Seguridad Social, sin que tal exención encuentre justificación en la naturaleza o en la estructura del dicho régimen.

El Tribunal de Justicia también ha destacado que el carácter social de las intervenciones estatales no basta para que escapen desde un principio a la calificación de ayudas en el sentido del artículo 92 del Tratado.

En el caso de autos, las medidas controvertidas tiene por objeto la reducción regresiva de las cotizaciones de los empresarios a la Seguridad Social en determinados sectores industriales y de este modo se presentan como medidas que, reuniendo los requisitos establecidos por la jurisprudencia citada, están comprendidas en el ámbito de aplicación del artículo 92, apartado 1, del Tratado.

No obstante, el Gobierno francés se opone a esta calificación alegando que la reducción de las cotizaciones no es más que la contrapartida de los costes adicionales y de carácter excepcional que las empresas



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

han aceptado asumir a raíz de la negociación de los acuerdos colectivos y que, en cualquier caso, habida cuenta de dichos costes adicionales, las medidas controvertidas son financieramente neutras.

Los acuerdos que celebran los agentes sociales forman un todo y no pueden evaluarse teniendo en cuenta por separado determinados aspectos positivos o negativos para una u otra parte. En vista de la diversidad de las consideraciones que inducen a los agentes sociales a negociar, así como del hecho de que el resultado de las negociaciones es el fruto de un compromiso en el que cada parte hace concesiones en determinados ámbitos a cambio de obtener ventajas en otros ámbitos que no están necesariamente relacionados, resulta imposible, al

menos en el presente contexto, evaluar con la precisión necesaria el coste final de dichos acuerdos para las empresas.

Por consiguiente, el hecho de que las medidas estatales consideradas tengan por objeto compensar los costes adicionales que las empresas de determinados sectores han asumido a raíz de la celebración y aplicación de acuerdos colectivos no impide que tales medidas sean calificadas de ayudas de Estado en el sentido del artículo 92 del Tratado.

El Tribunal de Justicia decidió:

- «1) Desestimar el recurso.
2) Condenar en costas a la República Francesa.»

Fuente: Tribunal de Justicia de la UE.

Asunto C-233/98 Hauptzollamt Neubrandenburg / Lensing & Brockhausen GmbH Libre circulación de mercancías

Prejudicial:
«Tránsito comunitario - Infracción - Recaudación de derechos - Estado competente.»
(Sala Primera)

Mediante resolución de 28 de abril de 1998, el Bundesfinanzhof planteó dos cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del artículo 36 del Reglamento (CEE) número 222/77 del Consejo, de 13 de diciembre de 1976, modificado por el Reglamento (CEE) número 474/90 del Consejo, de 22 de febrero de 1990, y del artículo 11bis del Reglamento (CEE) número 1062/87 de la Comisión, de 27 de marzo de 1987, modificado por el Reglamento (CEE) número 1429/90 de la Comisión, de 29 de mayo de 1990.

Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre Lensing & Brockhausen GmbH y el Hauptzollamt Neubrandenburg sobre la recaudación de derechos de aduana y del Impuesto sobre el Valor Añadido.

El 8 de julio de 1992, Lensing & Brockhausen, comisionista de aduanas, solicitó al Hauptzollamt que despachara a tránsito comunitario externo un envío de perfiles de acero procedente de Polonia. La declaración denominada «T 1» mencionaba como destinatario a Ateliers Metalgroup, de Marcinelle (Bélgica), y como aduana de destino, Charleroi (Bélgica).

Como fecha límite para presentar el envío se fijó el 16 de julio de 1992. Mediante escrito de 22 de enero de 1993, el Hauptzollamt informó a Lensing & Brockhausen de que la operación de tránsito no se

había ultimado. Un oficio por el que se solicitaba información, remitido el 3 de mayo de 1993 a la aduana de destino, no obtuvo respuesta. Dado que esta aduana tampoco contestó a un requerimiento enviado el 12 de octubre de 1994, el Hauptzollamt expidió, el 19 de enero de 1995, una liquidación de derechos de aduana y de IVA a la importación.

El 5 de febrero de 1995, Lensing & Brockhausen presentó una reclamación para demostrar que Ateliers Metalgroup sí había recibido y pagado los perfiles de acero.

Mediante escrito de 6 de septiembre de 1995, las autoridades belgas confirmaron que el envío no se había presentado a la aduana de destino y mencionaron una declaración de Ateliers Metalgroup conforme a la cual las mercancías de que se trata habían sido entregadas a DVL Industries.

Mediante decisión de 2 de enero de 1996, las autoridades alemanas fijaron los derechos de aduana y el IVA a la importación en 6.544,90 DEM y desestimaron la reclamación en todo lo demás.

En apoyo de su recurso ante el Finanzgericht, Lensing & Brockhausen alegó que Ateliers Metalgroup había confirmado la recepción de las mercancías el 9 de julio de 1992, es decir, en el plazo de presentación. En estas circunstancias la facultad de recaudar los derechos corresponde exclusivamente, en su opinión, al Estado miembro en cuyo territorio se descubrió la infracción o la irregularidad; por tanto, poco importa que las autoridades aduaneras belgas no hayan podido recaudar estos derechos de la empresa destinataria. Este recurso fue estimado



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

por haber considerado el Finanzgericht que correspondía a las autoridades aduaneras belgas, y no a la Administración alemana, exigir el pago de los derechos.

En apoyo de su recurso de casación («Revisión» alemana) ante el Bundesfinanzhof, el Hauptzollamt mantuvo el criterio de que no se cumplían los requisitos de devolución exigidos en el artículo 36, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento número 222/77.

El artículo 36 del Reglamento número 222/77 tiene por objeto determinar el Estado competente en materia de recaudación de Derechos de aduana cuando se ha cometido una infracción o una irregularidad durante o con ocasión de una operación de tránsito comunitario.

En el caso de que no se pueda determinar el lugar de la infracción o de la irregularidad, los apartados 2 y 3 establecen una serie de presunciones que permiten evitar los conflictos de competencia.

El Bundesfinanzhof tiene dudas sobre la interpretación del artículo 36 del Reglamento número 222/77, en relación con el artículo 11bis del Reglamento número 1062/87.

En su resolución de remisión, el órgano jurisdiccional nacional señala que la aduana de partida no señaló al obligado principal el plazo, al que se refiere el artículo 11bis del Reglamento número 1062/87, en el que debe aportarse la prueba de la regularidad de la operación de tránsito o del lugar en el que se ha cometido efectivamente la infracción.

El Reglamento número 222/77 fue derogado por el artículo 46, apartado 1, del Reglamento (CEE) número 2726/90 del Consejo, de 17 de septiembre de 1990, relativo al tránsito comunitario, y el procedimiento de tránsito del asunto principal se inició en 1992, es decir, antes de que la Comisión hubiera adoptado, conforme al artículo 46, apartado 2, del Reglamento número 2726/90, la medidas transitorias aplicables a las operaciones de tránsito comunitario iniciadas antes del 1 de enero de 1993. Tales medidas han sido objeto del Reglamento (CEE) número 1214/92 de la Comisión, de 21 de abril de 1992, que es aplicable desde el 1 de enero de 1994.

Pues bien, a tenor del artículo 129, párrafo primero, del Reglamento número 1214/92, las «operaciones de transporte» iniciadas, de acuerdo con las disposiciones de los Reglamentos números 222/77 y 1062/87 «a más tardar el último día que precede a la fecha de aplicación del presente Reglamento, proseguirán después de dicha fecha en las condiciones previstas por los citados Reglamentos».

Por dudar de las consecuencias a que da lugar la inobservancia del procedimiento previsto en el artículo 11bis del Reglamento número 1062/87, especialmente cuando los derechos a la importación ya no pueden percibirse en el Estado miembro en el que se prueba que se cometió la infracción por haber prescrito, el órgano jurisdiccional nacional planteó

al Tribunal de Justicia algunas cuestiones prejudiciales:

Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional nacional pretende fundamentalmente que se dilucide si el artículo 36, apartado 3, del Reglamento número 222/77, en relación con el artículo 11bis, apartado 2, del Reglamento número 1062/87, debe interpretarse en el sentido de que el Estado miembro del que depende la aduana de partida sólo puede recaudar los derechos a la importación si ha indicado al obligado principal que éste disponía de un plazo de tres meses para aportar la prueba del lugar en que se cometió efectivamente la infracción o irregularidad y esta prueba no se ha aportado en el plazo señalado.

En virtud del artículo 36, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento número 222/77, si, antes de la expiración de un plazo de tres años a partir de la fecha de registro de la declaración T 1, se determinará el Estado miembro en que se ha cometido realmente dicha infracción o irregularidad, dicho Estado miembro pasa a ser competente para proceder a la recaudación de los derechos y demás gravámenes, excepto los percibidos como recursos propios de la Comunidad. En este caso, y una vez se haya presentado la prueba de dicha recaudación, se devolverán los derechos y demás gravámenes inicialmente percibidos en virtud de la presunción de competencia del Estado miembro del que depende la aduana de partida, excepto los percibidos como recursos propios de la Comunidad.

Se deduce de los autos que Lensing & Brockhausen aportó, en dicho plazo, la prueba de que la infracción se había cometido en Bélgica, de forma que, en cualquier caso, este Estado miembro ha pasado definitivamente a ser el único competente para percibir los derechos correspondientes a la entrada de mercancías.

Del tenor literal del artículo 36, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento número 222/77 se deduce implícitamente que la aplicación de esta disposición presupone que las autoridades del Estado miembro del que depende la aduana de partida están facultadas para proceder a la recaudación de los derechos y demás gravámenes. Pues bien, de la respuesta a la primera cuestión se desprende que, al no haber notificado al obligado principal el plazo de tres meses a que se refiere el artículo 11bis, apartado 2, del Reglamento número 1062/87, dichas autoridades no pudieron adquirir válidamente la competencia para percibir los derechos correspondientes a la entrada de las mercancías. Por consiguiente, no pueden oponerse a la devolución de cantidades que no estaban facultadas para recaudar, sin que, por lo demás, proceda establecer una distinción entre los derechos percibidos como recurso propios de la Comunidad y los demás derechos y gravámenes.



**SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA**

El Tribunal de Justicia declaró:

«1) El artículo 36, apartado 3, del Reglamento (CEE) número 222/77 del Consejo, de 13 de diciembre de 1976, relativo al tránsito comunitario, modificado por el Reglamento (CEE) número 474/90 del Consejo, de 22 de febrero de 1990, con vistas a la supresión de la presentación del aviso del paso al franquear una frontera interior de la Comunidad, en relación con el artículo 11 bis, del apartado 2, del Reglamento (CEE) número 1062/87 de la Comisión, de 27 de marzo de 1987, por el que se establecen disposiciones de aplicación y medidas de simplificación del régimen de tránsito comunitario, modificado por el Reglamento (CEE) número 1429/90 de la Comisión, de 29 de mayo de 1990, debe interpretarse en el sentido de que el Estado miembro del que depende la aduana de partida sólo puede recaudar los derechos a la importación si ha indicado al principal obligado que éste disponía de un plazo de tres meses para aportar la prueba del lugar en que se cometió efectivamente la infracción o irregularidad y esta prueba no se ha aportado en el plazo señalado.

2) El artículo 36, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento número 222/77, modificado por el Reglamento número 474/90, debe interpretarse en el sentido de que no se aplica en un supuesto en el que el Estado miembro de que depende la aduana de partida ha recaudado los derechos correspondientes a las mercancías despachadas en régimen tránsito comunitario sin haber señalado al obligado principal ningún plazo para aportar la prueba del lugar en el que se cometió efectivamente la infracción o la irregularidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 bis, apartado 2, del Reglamento número 1062/87, modificado por el Reglamento número 1429/90, y, en tal caso, la devolución de los derechos recaudados indebidamente no está supeditada al requisito de que los derechos adeudados por el obligado principal hayan sido abonados en el Estado miembro en el que se cometió la infracción.»

Prejudicial:

«Directiva 93/89/CEE - Transporte de mercancías por carretera - Impuestos sobre los vehículos - Derechos de uso por la utilización de determinadas carreteras - Vehículos comerciales pesados.»

(Sala Sexta)

Mediante resolución de 8 de mayo de 1998 el Oberlandesgericht Köln planteó una cuestión prejudicial sobre la interpretación del artículo 2, apartado 1, del Acuerdo de 9 de febrero de 1994, relativo a la percepción de un derecho de uso para la utilización de determinadas carreteras por vehículos comerciales pesados, celebrado entre los Gobiernos de la República Federal de Alemania, del Reino de Bélgica,

del Reino de Dinamarca, del Gran Ducado de Luxemburgo y del Reino de los Países Bajos (en lo sucesivo, «Acuerdo»), y del artículo 2, cuarto guión, de la Directiva 93/89/CEE del Consejo, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como de los peajes y derechos de uso percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras (en lo sucesivo, «Directiva»).

Dicha cuestión se suscitó en el marco de la impugnación por el Sr. Piennigmann de una multa que se le había impuesto por infracción de la Autobahngebührengesetz (Ley relativa a los derechos de uso por la utilización de autopistas).

La Directiva tiene por objeto la eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembros mediante la armonización progresiva de los sistemas de cobro y el establecimiento de mecanismos equitativos de imputación del coste de la infraestructura a los transportistas. A tal fin, la Directiva establece una aproximación limitada de los impuestos percibidos por los Estados miembros sobre los vehículos (artículos 3 a 6) y algunas normas mínimas para la percepción de los peajes y de los derechos de uso (artículos 7 a 9).

A tenor del artículo 8, apartado 1, de la Directiva «dos o más Estados miembros podrán cooperar para establecer un sistema común de los derechos de uso aplicable al conjunto de sus territorios. En tal caso, dichos Estados miembros velarán por que la Comisión se asocie de forma estrecha a los trabajos encaminados a establecer un sistema común de derechos de uso, así como al posterior funcionamiento y posible modificación de dicho sistema».

Mediante su sentencia de 5 de julio de 1995, Parlamento/Consejo, el Tribunal de Justicia anuló la Directiva por incurrir en vicios sustanciales de forma, pero mantuvo sus efectos hasta que el Consejo hubiera adoptado una nueva normativa en la materia.

El Acuerdo se adoptó basándose en el artículo 8, apartado 1, de la Directiva.

Mediante decisión de 8 de julio de 1997, el Bundesamt für Güterverkehr (Oficina Federal de Transporte de Mercancías) impuso al Sr. Pfennigmann, en virtud de la Autobahngebührengesetz, una multa de 100 DEM por haber circulado por dos autopistas federales con su tractor (de peso total autorizado 7.490 kg) y un remolque acoplado (de peso total autorizado 8.500 kg) sin haber abonado los correspondientes derechos de uso. La finalidad del viaje era la entrega de verduras a una empresa a la que el Sr. Pfennigmann, agricultor, estaba vinculado por contratos de suministro.

El Sr. Pfennigmann interpuso ante el Amtsgericht Köln un recurso de anulación contra esta decisión.

Mediante sentencia de 17 de noviembre de 1997, el Amtsgericht desestimó este recurso.



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

El Oberlandesgericht Köln, ante el que el Sr. Pfennigmann había interpuesto un recurso, resolvió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«Para determinar si un vehículo o un conjunto de vehículos acoplados está destinado *únicamente* al transporte de mercancías en el sentido del artículo 2, apartado 1, del Acuerdo en relación con el artículo 2, cuarto guión, de la Directiva 93/89/CEE del Consejo, ¿debe tenerse en cuenta el momento y la forma en que se utilizó el vehículo en el caso concreto o debe apreciarse si, con independencia de la finalidad en el caso concreto, el destino general del vehículo o del conjunto de vehículos acoplados consiste en su utilización para el transporte de mercancías?»

El Tribunal de Justicia es competente para responder a la petición de decisión prejudicial presentada por el Oberlandesgericht, en la medida en que se refiere a la interpretación del artículo 2, cuarto guión, de la Directiva.

Por lo tanto, procede entender la cuestión prejudicial en el sentido de que el órgano jurisdiccional remitente pide fundamentalmente que se dilucide si, para determinar si un vehículo de motor o un conjunto de vehículos acoplados está destinado «únicamente» al transporte de mercancías por carretera, en el sentido del artículo 2, cuarto guión, de la Directiva, debe tenerse en cuenta el momento y la naturaleza de cada uso, o si debe tomarse en consideración el destino general del vehículo, independientemente de la utilización que pueda hacerse de él en un caso concreto.

La Directiva tiene por objeto eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembros mediante la armonización progresiva de los sistemas de cobro y el establecimiento de mecanismos equitativos de imputación del coste de la infraestructura a los transportistas.

Este objetivo debe alcanzarse por etapas y que, en las circunstancias actuales, la adaptación de los diferentes sistemas nacionales de imposición sigue estando limitada a los vehículos industriales que superen un determinado peso total en carga.

Fuente: Tribunal de Justicia de la UE.

En esta primera etapa, sólo se contemplan los vehículos que, por sus características, están destinados a participar regular y permanentemente, y no sólo ocasionalmente, en la competencia en el sector del transporte.

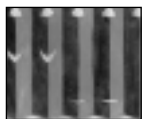
De acuerdo con las disposiciones de la Directiva, los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera son los únicos que deben quedar sometidos al pago de los impuestos enumerados en el artículo 3 en el Estado de matrícula, cuyos usuarios pueden estar obligados a pagar, en uno u otro Estado miembro, peajes y derechos de uso por utilizar determinadas infraestructuras de ese Estado.

El artículo 6, apartado 3, según guión, de la Directiva no carece de objeto, aunque los vehículos ocasionalmente destinados al transporte de mercancías por carretera estén excluidos del ámbito de la aplicación de la Directiva.

Las personas físicas o jurídicas cuya actividad principal no sea el transporte de mercancías pueden acogerse a la excepción prevista por esta disposición para vehículos que, aunque están destinados únicamente al transporte de mercancías por carretera, sólo circulan ocasionalmente por la vía pública del Estado miembro de matrícula. Como ha señalado el Abogado General en el punto 24 de sus conclusiones, así sucede en el caso de camiones utilizados en explotaciones industriales cerradas, como las minas o canteras.

El Tribunal de Justicia declaró:

«Para determinar si un vehículo de motor o un conjunto de vehículos acoplados está destinado únicamente al transporte de mercancías por carretera, en el sentido del artículo 2, cuarto guión, de la Directiva 93/89/CEE del Consejo, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como de los peajes y derechos de uso percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras, debe tenerse en cuenta el destino general del vehículo, independientemente de la utilización que pueda hacerse de él en un caso concreto.»



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

Asunto C-193/98
Alois Pfennigmann
Transportes

Prejudicial:
«Tránsito comunitario - Infracción - Recaudación de derechos - Estado competente.»
(Sala Primera)

Mediante resolución de 28 de abril de 1998, el Bundesfinanzhof planteó dos cuestiones prejudiciales sobre la interpretación del artículo 36 del Reglamento (CEE) número 222/77 del Consejo, de 13 de diciembre de 1976, modificado por el Reglamento (CEE) número 474/90 del Consejo, de 22 de febrero de 1990, y del artículo 11bis del Reglamento (CEE) número 1062/87 de la Comisión, de 27 de marzo de 1987, modificado por el Reglamento (CEE) número 1429/90 de la Comisión, de 29 de mayo de 1990.

Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre Lensing & Brockhausen GmbH y el Hauptzollamt Neubrandenburg sobre la recaudación de derechos de aduana y del Impuesto sobre el Valor Añadido.

El 8 de julio de 1992, Lensing & Brockhausen, comisionista de aduanas, solicitó al Hauptzollamt que despachara a tránsito comunitario externo un envío de perfiles de acero procedente de Polonia. La declaración denominada «T 1» mencionaba como destinatario a Ateliers Metalgroup, de Marcinelle (Bélgica), y como aduana de destino, Charleroi (Bélgica).

Como fecha límite para presentar el envío se fijó el 16 de julio de 1992. Mediante escrito de 22 de enero de 1993, el Hauptzollamt informó a Lensing & Brockhausen de que la operación de tránsito no se había ultimado. Un oficio por el que se solicitaba información, remitido el 3 de mayo de 1993 a la aduana de destino, no obtuvo respuesta. Dado que esta aduana tampoco contestó a un requerimiento enviado el 12 de octubre de 1994, el Hauptzollamt expidió, el 19 de enero de 1995, una liquidación de derechos de aduana y de IVA a la importación.

El 5 de febrero de 1995, Lensing & Brockhausen presentó una reclamación para demostrar que Ateliers Metalgroup sí había recibido y pagado los perfiles de acero.

Mediante escrito de 6 de septiembre de 1995, las autoridades belgas confirmaron que el envío no se había presentado a la aduana de destino y mencionaron una declaración de Ateliers Metalgroup conforme a la cual las mercancías de que se trata habían sido entregadas a DVL Industries.

Mediante decisión de 2 de enero de 1996, las autoridades alemanas fijaron los derechos de aduana y el IVA a la importación en 6.544,90 DEM y desestimaron

la reclamación en todo lo demás.

En apoyo de su recurso ante el Finanzgericht, Lensing & Brockhausen alegó que Ateliers Metalgroup había confirmado la recepción de las mercancías el 9 de julio de 1992, es decir, en el plazo de presentación. En estas circunstancias la facultad de recaudar los derechos corresponde exclusivamente, en su opinión, al Estado miembro en cuyo territorio se descubrió la infracción o la irregularidad; por tanto, poco importa que las autoridades aduaneras belgas no hayan podido recaudar estos derechos de la empresa destinataria. Este recurso fue estimado por haber considerado el Finanzgericht que correspondía a las autoridades aduaneras belgas, y no a la Administración alemana, exigir el pago de los derechos.

En apoyo de su recurso de casación («Revisión» alemana) ante el Bundesfinanzhof, el Hauptzollamt mantuvo el criterio de que no se cumplían los requisitos de devolución exigidos en el artículo 36, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento número 222/77.

El artículo 36 del Reglamento número 222/77 tiene por objeto determinar el Estado competente en materia de recaudación de Derechos de aduana cuando se ha cometido una infracción o una irregularidad durante o con ocasión de una operación de tránsito comunitario.

En el caso de que no se pueda determinar el lugar de la infracción o de la irregularidad, los apartados 2 y 3 establecen una serie de presunciones que permiten evitar los conflictos de competencia.

El Bundesfinanzhof tiene dudas sobre la interpretación del artículo 36 del Reglamento número 222/77, en relación con el artículo 11bis del Reglamento número 1062/87.

En su resolución de remisión, el órgano jurisdiccional nacional señala que la aduana de partida no señaló al obligado principal el plazo, al que se refiere el artículo 11bis del Reglamento número 1062/87, en el que debe aportarse la prueba de la regularidad de la operación de tránsito o del lugar en el que se ha cometido efectivamente la infracción.

El Reglamento número 222/77 fue derogado por el artículo 46, apartado 1, del Reglamento (CEE) número 2726/90 del Consejo, de 17 de septiembre de 1990, relativo al tránsito comunitario, y el procedimiento de tránsito del asunto principal se inició en 1992, es decir, antes de que la Comisión hubiera adoptado, conforme al artículo 46, apartado 2, del Reglamento número 2726/90, las medidas transitorias aplicables a las operaciones de tránsito comunitario iniciadas antes del 1 de enero de 1993. Tales medidas han sido objeto del Reglamento (CEE) número 1214/92 de la



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

Comisión, de 21 de abril de 1992, que es aplicable desde el 1 de enero de 1994.

Pues bien, a tenor del artículo 129, párrafo primero, del Reglamento número 1214/92, las «operaciones de transporte» iniciadas, de acuerdo con las disposiciones de los Reglamentos números 222/77 y 1062/87 «a más tardar el último día que precede a la fecha de aplicación del presente Reglamento, proseguirán después de dicha fecha en las condiciones previstas por los citados Reglamentos».

Por dudar de las consecuencias a que da lugar la inobservancia del procedimiento previsto en el artículo 11bis del Reglamento número 1062/87, especialmente cuando los derechos a la importación ya no pueden percibirse en el Estado miembro en el que se prueba que se cometió la infracción por haber prescrito, el órgano jurisdiccional nacional planteó al Tribunal de Justicia algunas cuestiones prejudiciales:

Mediante su primera cuestión, el órgano jurisdiccional nacional pretende fundamentalmente que se dilucide si el artículo 36, apartado 3, del Reglamento número 222/77, en relación con el artículo 11bis, apartado 2, del Reglamento número 1062/87, debe interpretarse en el sentido de que el Estado miembro del que depende la aduana de partida sólo puede recaudar los derechos a la importación si ha indicado al obligado principal que éste disponía de un plazo de tres meses para aportar la prueba del lugar en que se cometió efectivamente la infracción o irregularidad y esta prueba no se ha aportado en el plazo señalado.

En virtud del artículo 36, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento número 222/77, si, antes de la expiración de un plazo de tres años a partir de la fecha de registro de la declaración T 1, se determinará el Estado miembro en que se ha cometido realmente dicha infracción o irregularidad, dicho Estado miembro pasa a ser competente para proceder a la recaudación de los derechos y demás gravámenes, excepto los percibidos como recursos propios de la Comunidad. En este caso, y una vez se haya presentado la prueba de dicha recaudación, se devolverán los derechos y demás gravámenes inicialmente percibidos en virtud de la presunción de competencia del Estado miembro del que depende la aduana de partida, excepto los percibidos como recursos propios de la Comunidad.

Se deduce de los autos que Lensing & Brockhausen aportó, en dicho plazo, la prueba de que la infracción se había cometido en Bélgica, de forma que, en cualquier caso, este Estado miembro ha pasado definitivamente a ser el único competente para percibir los derechos correspondientes a la entrada de mercancías.

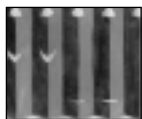
Del tenor literal del artículo 36, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento número 222/77 se deduce implícitamente que la aplicación de esta disposición presupone que las autoridades del Estado miembro

del que depende la aduana de partida están facultadas para proceder a la recaudación de los derechos y demás gravámenes. Pues bien, de la respuesta a la primera cuestión se desprende que, al no haber notificado al obligado principal el plazo de tres meses a que se refiere el artículo 11bis, apartado 2, del Reglamento número 1062/87, dichas autoridades no pudieron adquirir válidamente la competencia para percibir los derechos correspondientes a la entrada de las mercancías. Por consiguiente, no pueden oponerse a la devolución de cantidades que no estaban facultadas para recaudar, sin que, por lo demás, proceda establecer una distinción entre los derechos percibidos como recurso propios de la Comunidad y los demás derechos y gravámenes.

El Tribunal de Justicia declaró:

«1) El artículo 36, apartado 3, del Reglamento (CEE) número 222/77 del Consejo, de 13 de diciembre de 1976, relativo al tránsito comunitario, modificado por el Reglamento (CEE) número 474/90 del Consejo, de 22 de febrero de 1990, con vistas a la supresión de la presentación del aviso del paso al franquear una frontera interior de la Comunidad, en relación con el artículo 11 bis, del apartado 2, del Reglamento (CEE) número 1062/87 de la Comisión, de 27 de marzo de 1987, por el que se establecen disposiciones de aplicación y medidas de simplificación del régimen de tránsito comunitario, modificado por el Reglamento (CEE) número 1429/90 de la Comisión, de 29 de mayo de 1990, debe interpretarse en el sentido de que el Estado miembro del que depende la aduana de partida sólo puede recaudar los derechos a la importación si ha indicado al principal obligado que éste disponía de un plazo de tres meses para aportar la prueba del lugar en que se cometió efectivamente la infracción o irregularidad y esta prueba no se ha aportado en el plazo señalado.

2) El artículo 36, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento número 222/77, modificado por el Reglamento número 474/90, debe interpretarse en el sentido de que no se aplica en un supuesto en el que el Estado miembro de que depende la aduana de partida ha recaudado los derechos correspondientes a las mercancías despachadas en régimen tránsito comunitario sin haber señalado al obligado principal ningún plazo para aportar la prueba del lugar en el que se cometió efectivamente la infracción o la irregularidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 11 bis, apartado 2, del Reglamento número 1062/87, modificado por el Reglamento número 1429/90, y, en tal caso, la devolución de los derechos recaudados indebidamente no está supeditada al requisito de que los derechos adeudados por el obligado principal hayan sido abonados en el Estado miembro en el que se cometió la infracción.»



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

Prejudicial:

«Directiva 93/89/CEE - Transporte de mercancías por carretera - Impuestos sobre los vehículos - Derechos de uso por la utilización de determinadas carreteras - Vehículos comerciales pesados.»

(Sala Sexta)

Mediante resolución de 8 de mayo de 1998 el Oberlandesgericht Köln planteó una cuestión prejudicial sobre la interpretación del artículo 2, apartado 1, del Acuerdo de 9 de febrero de 1994, relativo a la percepción de un derecho de uso para la utilización de determinadas carreteras por vehículos comerciales pesados, celebrado entre los Gobiernos de la República Federal de Alemania, del Reino de Bélgica, del Reino de Dinamarca, del Gran Ducado de Luxemburgo y del Reino de los Países Bajos (en lo sucesivo, «Acuerdo»), y del artículo 2, cuarto guión, de la Directiva 93/89/CEE del Consejo, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como de los peajes y derechos de uso percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras (en lo sucesivo, «Directiva»).

Dicha cuestión se suscitó en el marco de la impugnación por el Sr. Piennigmann de una multa que se le había impuesto por infracción de la Autobahngebührengesetz (Ley relativa a los derechos de uso por la utilización de autopistas).

La Directiva tiene por objeto la eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembros mediante la armonización progresiva de los sistemas de cobro y el establecimiento de mecanismos equitativos de imputación del coste de la infraestructura a los transportistas. A tal fin, la Directiva establece una aproximación limitada de los impuestos percibidos por los Estados miembros sobre los vehículos (artículos 3 a 6) y algunas normas mínimas para la percepción de los peajes y de los derechos de uso (artículos 7 a 9).

A tenor del artículo 8, apartado 1, de la Directiva

«dos o más Estados miembros podrán cooperar para establecer un sistema común de los derechos de uso aplicable al conjunto de sus territorios. En tal caso, dichos Estados miembros velarán por que la Comisión se asocie de forma estrecha a los trabajos encaminados a establecer un sistema común de derechos de uso, así como al posterior funcionamiento y posible modificación de dicho sistema».

Mediante su sentencia de 5 de julio de 1995, Parlamento/Consejo, el Tribunal de Justicia anuló la Directiva por incurrir en vicios sustanciales de forma, pero mantuvo sus efectos hasta que el Consejo hubiera adoptado una nueva normativa en la materia.

El Acuerdo se adoptó basándose en el artículo 8, apartado 1, de la Directiva.

Mediante decisión de 8 de julio de 1997, el Bundesamt für Güterverkehr (Oficina Federal de Transporte de Mercancías) impuso al Sr. Pfennigmann, en virtud de la Autobahngebührengesetz, una multa de 100 DEM por haber circulado por dos autopistas federales con su tractor (de peso total autorizado 7.490 kg) y un remolque acoplado (de peso total autorizado 8.500 kg) sin haber abonado los correspondientes derechos de uso. La finalidad del viaje era la entrega de verduras a una empresa a la que el Sr. Pfennigmann, agricultor, estaba vinculado por contratos de suministro.

El Sr. Pfennigmann interpuso ante el Amtsgericht Köln un recurso de anulación contra esta decisión.

Mediante sentencia de 17 de noviembre de 1997, el Amtsgericht desestimó este recurso.

El Oberlandesgericht Köln, ante el que el Sr. Pfennigmann había interpuesto un recurso, resolvió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la siguiente cuestión prejudicial:

«Para determinar si un vehículo o un conjunto de vehículos acoplados está destinado *únicamente* al transporte de mercancías en el sentido del artículo 2, apartado 1, del Acuerdo en relación con el artículo 2, cuarto guión, de la Directiva 93/89/CEE del Consejo, ¿debe tenerse en cuenta el momento y la forma en que se utilizó el vehículo en el caso concreto o debe apreciarse si, con independencia de la finalidad en el caso concreto, el destino general del vehículo o del conjunto de vehículos acoplados consiste en su utilización para el transporte de mercancías?»

El Tribunal de Justicia es competente para responder a la petición de decisión prejudicial presentada por el Oberlandesgericht, en la medida en que se refiere a la interpretación del artículo 2, cuarto guión, de la Directiva.

Por lo tanto, procede entender la cuestión prejudicial en el sentido de que el órgano jurisdiccional remitente pide fundamentalmente que se dilucide si, para determinar si un vehículo de motor o un conjunto de vehículos acoplados está destinado «únicamente» al transporte de mercancías por carretera, en el sentido del artículo 2, cuarto guión, de la Directiva, debe tenerse en cuenta el momento y la naturaleza de cada uso, o si debe tomarse en consideración el destino general del vehículo, independientemente de la utilización que pueda hacerse de él en un caso concreto.

La Directiva tiene por objeto eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembros mediante la armonización progresiva de los sistemas de cobro y el establecimiento de mecanismos equitativos de imputación del coste de la infraestructura a los transportistas.

Este objetivo debe alcanzarse por etapas y que, en las circunstancias actuales, la adaptación de los diferentes sistemas nacionales de imposición sigue estan-



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

do limitada a los vehículos industriales que superen un determinado peso total en carga.

En esta primera etapa, sólo se contemplan los vehículos que, por sus características, están destinados a participar regular y permanentemente, y no sólo ocasionalmente, en la competencia en el sector del transporte.

De acuerdo con las disposiciones de la Directiva, los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera son los únicos que deben quedar sometidos al pago de los impuestos enumerados en el artículo 3 en el Estado de matrícula, cuyos usuarios pueden estar obligados a pagar, en uno u otro Estado miembro, peajes y derechos de uso por utilizar determinadas infraestructuras de ese Estado.

El artículo 6, apartado 3, según guión, de la Directiva no carece de objeto, aunque los vehículos ocasionalmente destinados al transporte de mercancías por carretera estén excluidos del ámbito de la aplicación de la Directiva.

Las personas físicas o jurídicas cuya actividad principal no sea el transporte de mercancías pueden acogerse a la excepción prevista por esta disposición para vehículos que, aunque están destinados única-

mente al transporte de mercancías por carretera, sólo circulan ocasionalmente por la vía pública del Estado miembro de matrícula. Como ha señalado el Abogado General en el punto 24 de sus conclusiones, así sucede en el caso de camiones utilizados en explotaciones industriales cerradas, como las minas o canteras.

El Tribunal de Justicia declaró:

«Para determinar si un vehículo de motor o un conjunto de vehículos acoplados está destinado únicamente al transporte de mercancías por carretera, en el sentido del artículo 2, cuarto guión, de la Directiva 93/89/CEE del Consejo, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como de los peajes y derechos de uso percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras, debe tenerse en cuenta el destino general del vehículo, independientemente de la utilización que pueda hacerse de él en un caso concreto.»

Fuente: Tribunal de Justicia de la UE.



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

Asunto C-234/98

G.C. Allen y otros / Amalgamated Construction Co. Ltd

Política social

Prejudicial:

«Mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de transmisión de empresas - Transmisión entre sociedades pertenecientes a un mismo grupo.»

(Sala Quinta)

Mediante resolución de 5 de mayo de 1998, el Industrial Tribunal, Leeds, planteó dos cuestiones prejudiciales sobre la interpretación de la Directiva 77/187/CEE del Consejo, de 14 de febrero de 1977.

Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un litigio entre el Sr. Allen y otros veintitrés mineros, por una parte y Amalgamated Construction Co. Ltd (en lo sucesivo «ACC»), por otra.

ACC es una sociedad británica cuya actividad minera consiste en la construcción de viales subterráneos y en la perforación de galerías por cuenta de los propietarios de las minas con el fin de que éstos puedan acceder al mineral y extraerlo.

ACC es una filial al 100 por 100 de AMCO Corporation plc (en lo sucesivo, «grupo AMCO»). El Grupo AMCO está integrado por una docena de socie-

dades entre las cuáles se halla otra filial al 100 por 100, AM Mining Services Ltd. (en lo sucesivo, «AMS»). AMS fue constituida en 1993 para la realización de trabajos relacionados con el cierre de los pozos, como el mantenimiento y el relleno de galerías. Para ello contrató a su propio personal, cuyas condiciones de trabajo no son las mismas que las vigentes en ACC y, en particular, son mucho menos favorables para los trabajadores. Aunque ACC y AMS tienen personalidad jurídica diferente, sus directivos son los mismos y sus funciones administrativas y logísticas son compartidas con las demás empresas del Grupo AMCO.

Progresivamente AMS diversificó su actividad, logrando que se le adjudicarán trabajos auxiliares de los de excavación subterránea, como los de limpieza y mantenimiento de las galerías. En particular, consolidó estas nuevas tareas en las minas Prince of Wales de Yorkshire. ACC ya operaba allí, realizando trabajos de perforación para la empresa nacional del carbón británica British Coal y luego, cuando ésta fue privatizada y se vendió una parte de sus activos, para RJB Mining (UK) Ltd. (en lo sucesivo, «RJB»).

En agosto de 1994 y luego en marzo de 1995, ACC, cuyos contratos iban a caducar, volvió a presentar ofertas para trabajos de perforación en las minas de carbón Prince of Wales. En todos los casos, las ofertas preveían que los trabajos serían subcontratados con AMS, cuyos costes de mano de obra eran inferiores a los de ACC. ACC obtuvo estos contratos. Sin embargo, como la correspondiente subcontratación con AMS dio lugar a una disminución de la actividad de ACC, éste despidió a algunos de los trabajadores empleados en dichas minas, manifestándoles que serían contratados por AMS una vez transcurrido un fin de semana.

En 1994 y 1995, los trabajadores despedidos por ACC percibieron indemnizaciones de despido y fueron luego contratados por AMS. No obstante, como normalmente ACC no terminaba sus propios trabajos de perforación hasta después de que AMS hubiera iniciado los suyos, resultaba difícil determinar, durante este período transitorio si los trabajadores afectados trabajaban para una u otra empresa.

En su calidad de subcontratante de los trabajos de construcción de viales, AMS disponía de la totalidad de las instalaciones y equipo que British Coal, primero, y RJB, después, ponían hasta entonces a disposición de ACC, como los sanitarios, la cantina y el material necesario para la evacuación de los escombros, el transporte de los materiales y la perforación subterránea.

Posteriormente, RJB manifestó objeciones sobre las condiciones de trabajo aplicadas por sus diferentes contratistas, entre lo que se encontraba AMS, por estimar que desmotivaban al personal de dichas empresas. A instancia de RJB, ACC decidió no subcontratar con AMS el nuevo contrato de obras que había obtenido y encargarse por sí misma de su ejecución. Para ello volvió a contratar a sus antiguos trabajadores que habían pasado a AMS —cuyas contrataciones tocaban a su fin— y, entre ellos, a los demandantes del procedimiento principal. Esta nueva contratación se hizo en condiciones de empleo mejores que las de AMS, pero menos favorables que las que otorgaba ACC antes de 1994 ó 1995.

Por estimar que deberían disfrutar de las condiciones de trabajo que ACC les otorgaba antes de ser contratados por AMS, los demandantes del procedimiento principal interpusieron un recurso antes el Industrial Tribunal. En apoyo de sus reivindicaciones alegaron que, según el Transfer of Undertakings (Protection of Employment) Regulations 1981 (Reglamento sobre transmisión de empresas [Protección del empleo]), que adaptaba el Derecho nacional a la Directiva, se había producido una doble transmisión de empresa, en primer lugar entre ACC y AMS y luego entre AMS y ACC. Esta, por su parte, niega que haya tenido lugar tal transmisión.

Por considerar que la solución del litigio dependía de la interpretación de la Directiva, el Industrial

Tribunal, Leeds, decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia varias cuestiones prejudiciales.

Sobre la primera parte de la primera cuestión

El órgano jurisdiccional nacional pregunta al Tribunal de Justicia si la Directiva puede aplicarse a una transmisión entre dos sociedades de un mismo grupo que tengan los mismos propietarios, la misma dirección, las mismas instalaciones y que trabajen en la misma obra.

Según el Tribunal de Justicia, el objetivo de la Directiva es regular toda mutación jurídica de la persona del empresario, siempre que se reúnan los demás requisitos que determina, y que, por tanto, puede aplicarse a una transmisión entre dos sociedades filiales de un mismo grupo que constituyen personas jurídicas diferentes que mantienen, cada una por su lado, relaciones laborales específicas con sus trabajadores. La circunstancia de que las sociedades de que se trata tengan no sólo los mismos propietarios, sino también la misma dirección y las mismas instalaciones, y trabajen en la misma obra es indiferente a este respecto.

Nada justifica que, para la aplicación de la Directiva, la unidad de comportamiento en el mercado de la sociedad matriz y de sus filiales prevalezca sobre la separación formal entre estas sociedades que tienen personalidades jurídicas distintas. En efecto, una solución de esta naturaleza, que tendría la consecuencia de excluir las transmisiones entre sociedades de un mismo grupo del ámbito de aplicación de la Directiva, iría precisamente en contra del objetivo de ésta que, según el Tribunal de Justicia, es garantizar, en la medida de lo posible, el mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de cambio de empresario, permitiéndoles seguir al servicio del nuevo empresario en las mismas condiciones que las pactadas con el cedente.

Sobre la segunda parte de la primera cuestión y sobre la segunda cuestión

El órgano jurisdiccional nacional desea que se dilucide, esencialmente, cuáles son los criterios que determinan la existencia de una transmisión y si en el caso de autos se reúnen estos criterios.

Según el Tribunal de Justicia, la Directiva tiene por objeto garantizar la continuidad de las relaciones laborales existentes en el marco de una entidad económica, con independencia de un cambio de propietario. El criterio decisivo para determinar la existencia de una transmisión a los efectos de esta Directiva es si la entidad de que se trata mantiene su identidad, lo que resulta, en particular, de que conti-



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA

nue efectivamente su explotación o de que ésta se reanude.

En primer lugar, para que la Directiva sea aplicable, la transmisión debe referirse a una entidad económica organizada de forma estable cuya actividad no se limite a la ejecución de una obra determinada. Así, el concepto de entidad hace referencia a un conjunto organizado de personas y elementos que permite el ejercicio de una actividad económica que persigue un objetivo propio.

Corresponde al órgano jurisdiccional nacional determinar, a la luz de los anteriores elementos de interpretación, si la actividad de perforación de ACC en las minas de carbón Prince of Wales estaba organizada como una entidad económica antes de que esta empresa subcontratara dicha actividad con AMS.

En segundo lugar, para determinar si se reúnen los requisitos necesarios para la transmisión de una entidad, han de tomarse en consideración todas las circunstancias de hecho características de la operación de que se trata, entre las cuáles figuran, en particular, el tipo de empresa o de centro de actividad de que se trate, el que se hayan transmitido o no elementos materiales como los edificios y los bienes muebles, el valor de los elementos inmateriales en el momento de la transmisión, el hecho de que el nuevo empresario se haga cargo o no de la mayoría de los trabajadores, el que se haya transmitido o no la clientela, así como el grado de analogía de las actividades ejercidas antes y después de la transmisión y la duración de una eventual suspensión de dichas actividades. Sin embargo, estos elementos son únicamente aspectos parciales de la evaluación de conjunto que debe hacerse y no pueden, por tanto, apreciarse aisladamente.

En el asunto principal, la mera circunstancia de que los servicios prestados por la empresa titular de los contratos de perforación y, luego, por la empresa con la cual se subcontrataron estas obras sean similares no es suficientemente para afirmar que existe transmisión de una entidad económica.

En el sector minero, es habitual que la mayor parte de los activos necesarios para la realización de los tra-

bajos de perforación sea suministrada por el propietario de la mina. De esta forma, AMS, convertido en subcontratista, pudo disponer de los equipos que RJB ponía antes a disposición de ACC.

La circunstancia de que ACC haya seguido siendo el único contratante de RJB y de que haya subcontratado los contratos de obras con AMS tampoco permite, por sí misma, descartar la existencia de una transmisión en el sentido de la Directiva.

Por lo que se refiere a la falta de coincidencia en el tiempo entre la contratación de los trabajadores de ACC por AMS y el principio o el fin de las contrataciones, es preciso señalar que una transmisión de empresa es una operación jurídica y material compleja cuya realización puede tomar cierto tiempo.

Corresponde al órgano jurisdiccional remitente determinar, a la luz de todos los elementos de interpretación, si en el asunto principal ha habido una transmisión.

El Tribunal de Justicia declaró:

«1) La Directiva 77/187/CEE del Consejo, de 14 de febrero de 1977, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de centros de actividad, puede aplicarse a una transmisión entre dos sociedades de un mismo grupo que tengan los mismos propietarios, la misma dirección, las mismas instalaciones y que trabajen en la misma obra.

2) La Directiva se aplica a una situación en la cual una sociedad perteneciente a un grupo decide subcontratar con otra sociedad del mismo grupo trabajos de perforación de minas, siempre que la operación vaya acompañada de la transmisión de una entidad económica entre las dos sociedades. El concepto de entidad económica hace referencia a un conjunto organizado de personas y elementos que permite el ejercicio de una actividad económica que persigue un objetivo propio.»

Fuente: Tribunal de Justicia de la UE.



SECCION
JURIDICO-
ECONOMICA