ARRÊT DE LA COUR (deuxième chambre)
25 juin 1992 *

Dans l'affaire C-116/91,

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

Licensing Authority South Eastern Traffic Area

et

British Gas plc,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de l'article 4, point 6, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1), et de l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8),

LA COUR (deuxième chambre),

composée de MM. F. A. Schockweiler, président de chambre, G. F. Mancini et J. L. Murray, juges,

avocat général: M. M. Darmon
greffier: M. J. A. Pompe, greffier adjoint

* Langue de procédure: l'anglais.

considérant les observations écrites présentées:

— pour la société British Gas plc, par M. David Vaughan QC, M. Andrew Geddes, barrister, et M. C. E. H. Twiss, solicitor,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M. John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, en qualité d'agent,

— pour la Commission des Communautés européennes, par MM. A. Xavier Lewis et Lucio Gussetti, membres du service juridique, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les observations orales de British Gas plc, du gouvernement du Royaume-Uni, représenté par M. Derrick Wyatt, barrister, et de la Commission des Communautés européennes à l'audience du 12 mars 1992,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 8 avril 1992,

rend le présent

Arrêt

1 Par ordonnance du 10 janvier 1991, parvenue à la Cour le 23 avril suivant, la Petersfield Magistrates' Court a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, deux questions préjudicielles concernant l'interprétation de l'article 4, point 6, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisa-

tion de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1), et de l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8).

2 Ces questions ont été posées dans le cadre d'une procédure pénale engagée contre British Gas plc (ci-après « British Gas »), poursuivie pour avoir utilisé, pour le transport de marchandises par route, un véhicule non équipé d'un tachygraphe, en violation de l'article 97, paragraphe 1, sous a), du Transport Act 1968 (loi de 1968 sur les transports), tel que modifié. En vertu de cette disposition, le fait d'utiliser un véhicule sans satisfaire aux conditions posées par la réglementation communautaire concernant l'appareil de contrôle (tachygraphe) constitue une infraction.

3 Le tachygraphe est un appareil qui enregistre différentes données relatives à la marche du véhicule et qui permet ainsi de contrôler le respect de certaines dispositions du règlement n° 3820/85, précité, fixant le temps de conduite, les interruptions de conduite et le temps de repos des conducteurs de véhicules affectés aux transports de voyageurs ou de marchandises.

4 En vertu des dispositions combinées de l'article 2, paragraphe 1, et de l'article 1er, point 1, du règlement n° 3820/85, ce règlement s'applique en principe à tous les déplacements effectués à l'intérieur de la Communauté sur les routes ouvertes à l'usage public, à vide ou en charge, de véhicules affectés aux transports de voyageurs ou de marchandises. Toutefois, le règlement n° 3820/85 n'est pas applicable aux transports effectués au moyen des véhicules visés à l'article 4 de ce règlement. Ainsi, aux termes de l'article 4, point 6, le règlement n° 3820/85 ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de « véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio ».

5 En vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 3821/85, un tachygraphe « doit être installé et utilisé sur les véhicules affectés aux transports par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 4 ... du règlement (CEE) n° 3820/85 ».

6 Le 8 juin 1990, un véhicule appartenant à British Gas a été arrêté au Royaume-Uni alors qu'il transportait des cuisinières à gaz, des chauffe-eau, des compteurs à gaz, des bonbonnes de gaz, ainsi que des caisses de déchets. Ce véhicule n'était pas équipé d'un tachygraphe.

7 British Gas exerce essentiellement deux types d'activités. D'une part, elle met en place, entretient et exploite un réseau fixe destiné à assurer le transport et la fourniture de gaz au public. A cet égard, elle dispose du droit exclusif de fournir du gaz par conduites à certains locaux. D'autre part, British Gas vend des appareils à gaz (cuisinières, chauffe-eau, etc). Elle exerce cette activité en concurrence avec d'autres entreprises.

8 La majorité des véhicules appartenant à British Gas sont utilisés exclusivement dans le cadre de l'une ou de l'autre des activités de l'entreprise, pour le transport des produits, appareils et matériel nécessaires à cette activité (ci-après, respectivement, « produits techniques » et « produits commerciaux »). Toutefois, un nombre important de véhicules sont utilisés pour le transport tant de produits techniques que de produits commerciaux. Le véhicule arrêté le 8 juin 1990 appartenait à cette dernière catégorie.

9 Devant la juridiction nationale, British Gas a soutenu que le véhicule en question était un véhicule affecté au service du gaz, au sens de l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85. Il serait donc exempté de l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe, en vertu des dispositions combinées de l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 et de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 3821/85.

10 Estimant que le litige porté devant elle soulevait des questions d'interprétation du droit communautaire, la juridiction nationale a décidé de surseoir à statuer jusqu'à ce que la Cour se soit prononcée à titre préjudiciel sur les questions suivantes:

« 1) Les dispositions d'exemption, figurant à l'article 3 du règlement (CEE) n° 3821/85 et à l'article 4, point 6, du règlement (CEE) n° 3820/85, dans la mesure où elles s'appliquent aux véhicules affectés au service du gaz, s'appliquent-elles à tous les véhicules de transport de marchandises dépassant le poids fixé, quelle que soit la nature du chargement qu'ils peuvent transporter au moment considéré, dès lors qu'ils sont utilisés par une entreprise dont l'une des activités est la fourniture ou l'exploitation d'un réseau fixe destiné à fournir au public un service comprenant la production, le transport et la distribution de gaz et qu'ils sont affectés à ce service, celui-ci incluant le transport des moyens de construction, de réparation, de maintenance, d'installation ou de consommation du service ainsi fourni, y compris la fourniture et l'installation d'appareils consommant du gaz?

2) La mise en jeu de ces dispositions d'exemption dépend-elle de la nature du chargement transporté par le véhicule visé à la question 1 au moment considéré et, dans l'affirmative, l'exemption s'applique-t-elle:

a) aux véhicules utilisés exclusivement pour le transport de produits commerciaux?

b) aux véhicules utilisés pour le transport tant de produits commerciaux que de produits techniques, et y a-t-il une différence selon que ceux-ci sont transportés de manière simultanée ou consécutive?

c) aux véhicules utilisés exclusivement pour le transport des seuls produits techniques? »

11 Pour un plus ample exposé des faits du litige au principal, de la réglementation applicable, du déroulement de la procédure ainsi que des observations écrites déposées devant la Cour, il est renvoyé au rapport d'audience. Ces éléments du dossier ne sont repris ci-après que dans la mesure nécessaire au raisonnement de la Cour.

Sur la première question

12 Il convient de rappeler que l'article 4 du règlement n° 3820/85 prévoit des dérogations au régime général établi par ce règlement. Par conséquent, cette disposition ne saurait être interprétée de façon à étendre ses effets au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer la protection des intérêts qu'elle vise à garantir. De plus, la portée des dérogations qu'elle prévoit doit être déterminée en tenant compte des finalités du règlement n° 3820/85. En effet, il ressort du premier considérant de ce règlement que la possibilité de déroger à la réglementation communautaire ne saurait porter atteinte aux objectifs poursuivis dans ce domaine.

13 S'agissant des intérêts dont l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 vise à garantir la protection, il y a lieu d'observer que les dérogations prévues par cette disposition sont fondées sur la nature des services auxquels les véhicules sont affectés. A cet égard, il ressort de l'énumération figurant à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 que les services visés par cette disposition constituent tous des services généraux d'intérêt public.

14 Or, la notion de « service du gaz », en tant qu'elle désigne un service général d'intérêt public, utilisée à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 ne saurait être interprétée comme visant des activités autres que celles tenant à la production, la transmission ou la distribution du gaz, ou l'entretien des installations nécessaires à cet effet. En particulier, la fourniture d'appareils domestiques à gaz ne saurait être considérée comme relevant du « service du gaz » en tant que service général d'intérêt public.

15 Par ailleurs, il convient de relever que toute autre interprétation de la notion de « service du gaz », visée à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85, porterait atteinte aux objectifs de ce règlement.

16 Ainsi qu'il ressort du premier considérant du règlement n° 3820/85, ce règlement vise, par l'harmonisation des dispositions nationales en matière sociale dans le domaine des transports par route, à éliminer les disparités susceptibles de fausser la concurrence dans ce domaine et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière.

17 Or, dans l'hypothèse où une entreprise, telle que British Gas, chargée de la production, du transport et de la distribution du gaz serait autorisée à transporter des appareils domestiques à gaz au moyen de véhicules non équipés d'un tachygraphe, cette entreprise bénéficierait d'un avantage concurrentiel par rapport à l'ensemble des autres entreprises qui fournissent également de tels appareils.

18 A cet égard, British Gas a souligné que la réglementation nationale applicable contenait des dispositions similaires à celles du règlement n° 3820/85, concernant le temps de conduite, les interruptions de conduite et le temps de repos des conducteurs des véhicules lui appartenant.

19 Cet argument ne saurait être accepté. En effet, le champ d'application du règlement n° 3820/85 ne saurait dépendre de l'existence et de la teneur des législations nationales. De plus, même si les conducteurs des véhicules appartenant à une entreprise telle que British Gas sont soumis à des règles nationales identiques à celles posées par le règlement n° 3820/85, cette entreprise bénéficierait d'un avantage concurrentiel par rapport aux entreprises fournissant des appareils domestiques à gaz si elle était exemptée de l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe sur les véhicules utilisés pour le transport de tels appareils. En effet, elle ferait ainsi l'économie des coûts liés à l'installation et à l'entretien des tachygraphes sur ces véhicules, que les autres entreprises fournissant des appareils domestiques à gaz ont à supporter.

20 Par ailleurs, si l'ensemble des entreprises fournissant des appareils domestiques à gaz étaient exemptées de l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe sur les véhicules utilisés pour le transport de ces appareils, la réalisation des deux autres objectifs poursuivis par le règlement n° 3820/85, à savoir l'amélioration des conditions de travail et de la sécurité routière, serait compromise.

21 Par conséquent, il y a lieu de répondre à la première question posée par la juridiction nationale que la dérogation à l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe sur les véhicules affectés aux transports par route de passagers ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, prévue au bénéfice des véhicules affectés au service du gaz par les dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et de l'article 4, point 6, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, s'applique aux seuls véhicules utilisés, au moment considéré, dans le cadre de transports entièrement et exclusivement liés à la production, la transmission ou la distribution du gaz, ou à l'entretien des installations nécessaires à cet effet. Par contre, cette dérogation ne s'applique pas à des véhicules totalement ou partiellement utilisés, au moment considéré, pour le transport d'appareils domestiques à gaz.

Sur la seconde question

22 Eu égard à la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu d'examiner la seconde question.

Sur les dépens

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

Par ces motifs,

LA COUR (deuxième chambre),

statuant sur les questions à elle soumises par la Petersfield Magistrates' Court, par ordonnance du 10 janvier 1991, dit pour droit:

La dérogation à l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe sur les véhicules affectés aux transports par route de passagers ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, prévue au bénéfice des véhicules affectés au service du gaz par les dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et de l'article 4, point 6, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, s'applique aux seuls véhicules utilisés, au moment considéré, dans le cadre de transports entièrement et exclusivement liés à la production, la transmission ou la distribution du gaz, ou à l'entretien des installations nécessaires à cet effet. Par contre, cette dérogation ne s'applique pas à des véhicules totalement ou partiellement utilisés, au moment considéré, pour le transport d'appareils domestiques à gaz.

Schockweiler Mancini Murray

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 25 juin 1992.

Le greffier

J.-G. Giraud

Le président de la deuxième chambre

F. A. Schockweiler