ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)
21 mai 1987 *

Dans l'affaire 79/86,

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

R. T. Hamilton, procurator fiscal, Dunfermline,

et

Joseph Stanley Wilson Whitelock,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de certaines dispositions de règlements communautaires dans le domaine des transports par route,

LA COUR (troisième chambre),

composée de MM. Y. Galmot, président de chambre, U. Everling et J. C. Moitinho de Almeida, juges,

avocat général: M. J. Mischo
greffier: M^me^ B. Pastor, administrateur

considérant les observations présentées:

— pour le gouvernement du Royaume-Uni par M. Arthur Hamilton, QC, et par M^me^ S. J. Hay,

— pour la Commission des Communautés européennes par son conseiller juridique principal, M. George Close,

vu le rapport d'audience et à la suite de la procédure orale du 22 janvier 1987,

l'avocat général entendu en ses conclusions à l'audience du 10 mars 1987,

* Langue de procédure: l'anglais.

rend le présent

Arrêt

1 Par décision du 5 mars 1986, parvenue à la Cour le 14 mars 1986, la High Court of Justiciary, à Edimbourg, a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, une question préjudicielle relative à l'interprétation de certaines dispositions de règlements communautaires dans le domaine des transports par route.

2 Cette question a été soulevée dans le cadre d'une procédure pénale engagée contre M. Joseph Stanley Wilson Whitelock, poursuivi entre autres pour avoir fait usage d'un camion transformé afin d'être utilisé comme véhicule de dépannage, sans que celui-ci ait été équipé de l'appareil enregistreur prévu par l'article 97 (1)(a) du Transport Act 1968, telle que modifié. Selon cette disposition, le fait d'utiliser un véhicule sans satisfaire aux conditions de la réglementation communautaire en matière d'appareil de contrôle (tachygraphe) constitue une infraction.

3 Estimant qu'une interprétation de la réglementation communautaire en cause lui était nécessaire pour rendre son jugement, la High Court of Justiciary, à Édimbourg, a formulé la question suivante:

« Un camion qui est aménagé afin d'être utilisé comme véhicule de dépannage en raison du fait qu'il est équipé d'un treuil électrique, d'une grue démontable située entre deux rampes à l'avant de celle-ci et d'une partie située au-dessus de la partie avant de la carrosserie, est-il dispensé de satisfaire aux conditions de l'article 3, paragraphe 1, du règlement du Conseil n° 1463/70 (en tant que véhicule spécialisé de dépannage visé à l'article 4, point 9, du règlement du Conseil n° 543/69), bien que, dans le cadre de l'activité du propriétaire, qui est réparateur de voitures, il soit utilisé pour transporter des véhicules du lieu de leur acquisition jusqu'à l'endroit où le propriétaire exerce son activité en vue de les réparer et de les vendre, lesquels véhicules ne sont pas en état de marche et ont été achetés par le propriétaire? »

4 En ce qui concerne les détails de la procédure au principal, les dispositions communautaires en cause ainsi que les observations présentées par le gouvernement du Royaume-Uni et par la Commission, il est renvoyé au rapport d'audience.

Ces éléments du dossier ne sont repris ci-dessous que dans la mesure nécessaire au raisonnement de la Cour.

5 Il est à rappeler d'abord que, aux termes de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 164, p. 1), tel que modifié par le règlement n° 2828/77 du Conseil, du 12 décembre 1977 (JO L 334, p. 5), « l'appareil de contrôle doit être installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises... à l'exception des véhicules visés à l'article 4 du règlement (CEE) n° 543/69... ». Ledit article 4 du règlement n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 77, p. 49), tel que modifié par le règlement n° 2827/77 du Conseil, du 12 décembre 1977 (JO L 334, p. 1), mentionne entre autres les « véhicules spécialisés de dépannage » (point 9).

6 Il ressort des termes mêmes des dispositions précitées que la dérogation dont il s'agit se rattache à la seule qualité de « véhicule spécialisé de dépannage », quelle que soit la nature de l'opération de transport effectuée.

7 Cette interprétation est confirmée par le rapprochement du libellé du point 9 de l'article 4 du règlement n° 543/69 et de la formulation des autres dérogations énumérées dans cet article. En effet, ainsi que la Commission l'a relevé avec raison, certaines de ces dérogations se réfèrent expressément à l'usage auquel les catégories de véhicules considérées doivent être affectées ou destinées pour pouvoir bénéficier de l'exemption. Le fait qu'aucune condition semblable tenant à l'usage n'est prévue en ce qui concerne les « véhicules spécialisés de dépannage » amène à conclure que l'applicabilité de l'exemption prévue à leur égard ne dépend pas de l'usage qui est effectivement fait de ce type de véhicule.

8 Il convient donc de déterminer la signification de la notion de « véhicule spécialisé de dépannage », telle que visée à l'article 4, point 9, du règlement n° 543/69.

9 Sous ce rapport, il est à rappeler que, dans l'arrêt du 11 juillet 1984 (Scott, 133/83, Rec. p. 2863), la Cour a jugé que l'expression « véhicule spécialisé » pour certaines opérations de transport, aux fins de l'application du règlement

n° 543/69, vise les seuls véhicules dont la construction, l'équipement ou d'autres caractéristiques permanentes garantissent qu'ils sont principalement utilisés pour une telle opération.

10 Compte tenu, d'une part, des indications qui ressortent de cet arrêt et, d'autre part, du sens ordinaire du mot « dépannage », la notion de « véhicule spécialisé de dépannage » doit être comprise comme visant un véhicule dont la construction, l'équipement ou d'autres caractéristiques permanentes le déterminent à être utilisé principalement pour enlever des véhicules récemment accidentés ou autrement atteints d'une panne de fonctionnement. Les dimensions de ce type de véhicule doivent permettre de le distinguer des véhicules utilisés principalement, non pour le dépannage, mais pour le simple transport d'autres véhicules.

11 Dans le cadre de la coopération instituée par l'article 177 du traité entre la juridiction nationale et la Cour, il appartient à la première de porter les appréciations de fait nécessaires en vue d'établir si un camion aménagé de la manière décrite dans l'acte de renvoi satisfait à ces critères.

12 Pour ces raisons, il y a lieu de répondre à la question préjudicielle que le terme « véhicule spécialisé de dépannage », au sens de l'article 4, point 9, du règlement n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, vise un véhicule dont la construction, l'équipement ou d'autres caractéristiques permanentes le déterminent à être utilisé principalement pour enlever des véhicules récemment accidentés ou autrement atteints d'une panne de fonctionnement. Un tel véhicule est dispensé de satisfaire aux conditions de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, quel que soit l'usage qui en est effectivement fait par son propriétaire.

Sur les dépens

13 Les frais exposés par le gouvernement britannique et par 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 (troisième chambre),

statuant sur la question à elle soumise par la High Court of Justiciary, à Édimbourg, par décision du 5 mars 1986, dit pour droit:

Le terme « véhicule spécialisé de dépannage », au sens de l'article 4, point 9, du règlement n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, vise un véhicule dont la construction, l'équipement ou d'autres caractéristiques permanentes le déterminent à être utilisé principalement pour enlever des véhicules récemment accidentés ou autrement atteints d'une panne de fonctionnement. Un tel véhicule est dispensé de satisfaire aux conditions de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, quel que soit l'usage qui en est effectivement fait par son propriétaire.

Galmot Everling Moitinho de Almeida

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 21 mai 1987.

Le greffier

P. Heim

Le président de la troisième chambre

Y. Galmot