RAPPORT D'AUDIENCE
présenté dans l'affaire 79/86 *

I — Faits et procédure écrite

1. Le 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) prévoit l'introduction d'un appareil de contrôle (tachygraphe) dans les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises. Il fixe notamment les caractéristiques techniques des tachygraphes et définit les véhicules dans lesquels ils doivent être installés. L'article 3, paragraphe 1, de ce règlement, tel que modifié par le règlement n° 2828/77 du Conseil, du 12 décembre 1977 (JO L 334, p. 5), dispose à cet effet:

« L'appareil de contrôle doit être installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport 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° 543/69 ainsi que des véhicules affectés à un service régulier de voyageurs dont le parcours de la ligne dépasse 50 km. »

L'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 (point 9) « les véhicules spécialisés de dépannage ».

2. Le 5 juillet 1983, M. Whitelock, qui exerçait une activité de réparateur de voitures, conduisait un camion « Bedford », immatriculé au Royaume-Uni, sur la voie reliant la ville de Perth à l'autoroute en direction d'Edimbourg, dans le district de Dunfermline. Ledit camion, qui n'était pas équipé d'un appareil de contrôle au sens des dispositions communautaires précitées, avait été transformé afin d'être utilisé comme véhicule de dépannage. Il était équipé d'un treuil électrique, d'une grue démontable située entre deux rampes à l'avant de celle-ci et d'une poulie au-dessus de la partie avant de la carrosserie. Une remorque, également munie d'un treuil, était attachée au camion.

Il ressort du dossier que M. Whitelock, dans le cadre de son activité de réparateur de voitures, était susceptible d'être appelé 24 heures sur 24 par la police, afin d'aider à remorquer les véhicules impliqués dans des accidents de la route. Le jour dont il s'agit, il transportait des voitures usagées hors d'état de marche, qu'il avait achetées lui-même sur le marché des voitures d'occasion, à son garage pour réparations, afin de les remettre en état de marche et de pouvoir les revendre à des particuliers. Deux des voitures en cause avaient été hissées sur le camion au moyen du treuil de celui-ci, alors qu'une troisième avait été chargée sur la remorque, au moyen du treuil de la remorque.

Sur la base de ces éléments de faits, M. Whitelock a été prévenu de plusieurs infractions, y compris celle d'avoir utilisé le

* Langue de procédure: l'anglais.

camion décrit ci-dessus, sans que celui-ci ait été équipé d'un appareil enregistreur prévu par l'article 97 (1) (a) du Transport Act 1968, telle que modifiée par l'article 2 (1) (a) des Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations 1979. Selon ces dispositions, le fait d'utiliser un véhicule sans satisfaire aux conditions du règlement n° 1463/70 du Conseil du 20 juillet 1970, précité, constitue une infraction.

M. Whitelock a été acquitté des charges retenues contre lui en première instance par le shérif compétent, au motif notamment que son camion était un « véhicule spécialisé de dépannage » au sens de la réglementation communautaire et était, de ce fait, exempté de l'obligation d'être muni d'un appareil de contrôle. Contre ce jugement, le ministère public a interjeté appel.

C'est dans le cadre de la procédure d'appel que la High Court of Justiciary, à Édimbourg, a sursis à statuer et a saisi la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, de la question préjudicielle 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 poulie 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? »

3. L'acte de renvoi a été enregistré au greffe de la Cour le 14 mars 1986.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice de la CEE, des observations écrites ont été déposées par le gouvernement britannique, représenté par M. Arthur Hamilton, QC, et M^me^ S. J. Hay, en qualité d'agent, ainsi que par la Commission des Communautés européennes, représentée par son conseiller juridique principal, M. George Close, en qualité d'agent.

Par ordonnance du 7 juillet 1986, la Cour (troisième chambre) a rejeté la demande de M. Whitelock tendant à obtenir le bénéfice de l'assistance judiciaire gratuite, en application des articles 76 et 104 du règlement de procédure.

Par décision du 10 novembre 1986, la Cour, sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, a décidé de renvoyer la présente affaire devant la troisième chambre, en application de l'article 95 du règlement de procédure, et d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable.

II — Observations écrites

Le gouvernement britannique suggère de répondre par la négative à la question préjudicielle. En revanche, la Commission estime que cette question appelle une réponse affirmative.

1. Le *gouvernement britannique* remarque d'emblée que la portée des règlements n^os^ 543/69 et 1463/70 doit être déterminée en fonction du libellé des dispositions en question, de la structure des règlements et de leurs objectifs. Les trois objectifs du règlement n° 543/69 seraient la protection sociale des conducteurs, l'amélioration de la

sécurité routière et l'élimination des disparités de nature à fausser la concurrence dans le secteur des transports. La portée des dérogations auxdits règlements ne saurait être interprétée de manière à porter atteinte à ces objectifs.

Le gouvernement britannique estime que l'appréciation de la question préjudicielle soulève deux sous-questions. La première concernerait le sens et la portée du terme « dépannage » et, en particulier, le point de savoir si cette notion ne vise que les cas de sauvetage et d'urgence ou si elle inclut tous les cas dans lesquels un véhicule qui n'est pas en état de marche est transporté par un autre véhicule. La seconde sous-question concernerait le sens du terme « spécialisé » et, notamment, le point de savoir si un véhicule qui est matériellement équipé de manière à pouvoir être utilisé à des fins de dépannage et qui est effectivement utilisé à certains moments à de telles fins, mais qui peut être également utilisé à d'autres fins de transport et qui est effectivement utilisé à d'autres moments à de telles fins, est un véhicule spécialisé de dépannage.

En ce qui concerne la notion de « dépannage », le gouvernement britannique relève que l'article 4 du règlement n° 543/69, dans sa rédaction initiale, visait conjointement, dans un seul paragraphe, les « véhicules effectuant des transports de malades et de blessés ainsi que de matériel en vue d'un sauvetage et véhicules spécialisés de dépannage ». Cette rédaction suggérerait que les véhicules spécialisés de dépannage remplissent une fonction d'urgence ou de sauvetage. La modification ultérieure de l'article 4, par le règlement n° 2827/77, qui aurait groupé les « véhicules spécialisés de dépannage » dans un paragraphe distinct, n'aurait pas cherché à apporter une altération au sens de cette expression. En effet, la signification courante du mot anglais « breakdown » évoquerait la survenance d'un événement concernant le véhicule, auquel il faudrait faire face, plutôt qu'une simple description de son état comme celle évoquée par le terme « unroadworthy ». Cette interprétation serait également conforme à la notion d'accident imprévu qui semblerait se dégager des textes français et allemand.

Le sauvetage consisterait à fournir aux voitures immobilisées en raison d'un incident ou d'un accident une assistance sur place et, si nécessaire, à leur fournir la possibilité d'être remorquées ou transportées vers le lieu le plus proche où elles peuvent être réparées ou mises à la ferraille. Le sauvetage à partir de pareils lieux fortuits d'accidents imprévus devrait être distingué de l'enlèvement prévu à l'avance à partir d'un lieu tel qu'un marché de voitures d'occasion. En effet, dans le cas du sauvetage, normalement un seul véhicule serait transporté ou remorqué, alors que, dans les autres cas, il serait plus probable que plusieurs véhicules soient transportés simultanément. En outre, dans le cas du sauvetage, il serait probable que le véhicule de sauvetage appelé vienne d'un endroit le plus proche possible et, après s'être rendu sur place, transporte le véhicule immobilisé au lieu le plus proche où il pourra être réparé ou mis à la ferraille. En revanche, dans les autres cas, les distances à parcourir pour atteindre le lieu d'enlèvement ou pour en revenir pourraient être substantielles, et une atteinte aux objectifs de sécurité routière et de protection sociale des conducteurs serait plus probable.

En conséquence, le gouvernement britannique soutient que le terme « dépannage » ne vise que les cas où un incident mécanique ou un accident est survenu à un véhicule sur la voie publique et où, en raison de

l'urgence résultant directement d'un tel événement, le véhicule et, le cas échéant, ses occupants ont besoin d'un sauvetage. Il ne s'appliquerait cependant pas à l'enlèvement de véhicules qui ne sont pas en état de marche, sur un marché où de tels véhicules sont vendus.

En ce qui concerne la notion de véhicule « spécialisé », le gouvernement britannique rappelle l'arrêt du 11 juillet 1984 (Scott, 133/83, Rec. p. 2863), relatif à l'usage de véhicules spécialisés pour les opérations de vente de porte à porte [article 14 bis, paragraphe 3, sous a), du règlement n° 543/69]. La Cour serait, dans cette affaire, parvenue à la conclusion que ce sont la construction, l'équipement et d'autres caractéristiques permanentes du véhicule qui devraient assurer que celui-ci est principalement utilisé pour une opération de transport relevant des dérogations prévues par le règlement.

Ce test unique de la spécialisation ne pourrait toutefois pas fonctionner aussi aisément lorsqu'il s'agit de véhicules spécialisés de dépannage pour lesquels les caractéristiques permanentes pourraient ne pas être suffisantes pour assurer que le véhicule ne soit pas utilisé à d'autres fins, c'est-à-dire des transports normaux. En conséquence, il conviendrait d'apprécier en l'espèce la spécialisation aussi bien sous l'aspect des caractéristiques matérielles que sous celui de l'utilisation à laquelle le véhicule est affecté. Pour être exempté en tant que véhicule spécialisé de dépannage, le véhicule en cause devrait donc être non seulement spécialement construit ou adapté à des fins de dépannage, mais devrait être également détenu et utilisé uniquement à de telles fins. Ce raisonnement aurait d'ailleurs été adopté dans un arrêt rendu par la Queen's Bench Division de la High Court d'Angleterre (Universal Salvage Ltd and Another/Boothby, RTR 1984, p. 289).

2. La *Commission* expose que la question préjudicielle soulève deux problèmes principaux, à savoir, d'une part, si un véhicule du type envisagé est susceptible d'être considéré comme un véhicule spécialisé de dépannage au sens de l'article 4, point 9, du règlement n° 543/69 et, d'autre part, si l'exemption est affectée par le fait que la dépanneuse a été utilisée pour le transport de véhicules qui n'étaient pas en état de marche, achetés sur un marché public situé à une certaine distance du centre d'activités du propriétaire, et non pas, par exemple, à la suite d'un accident de la circulation de date récente.

En ce qui concerne la première sous-question, des indications seraient contenues dans l'arrêt du 11 juillet 1984 (Scott, précité) qui aurait reconnu que la notion de « véhicule spécialisé » dans certaines opérations de transport vise les seuls véhicules dont la construction, l'équipement ou d'autres caractéristiques permanentes garantissent qu'ils sont principalement utilisés pour l'une de ces opérations. En l'espèce, il semblerait possible de conclure que le véhicule de dépannage dont il s'agit présente un degré suffisant de spécialisation en tant que véhicule de dépannage — compte tenu du fait qu'il est équipé d'une grue, de rampes et d'une poulie — pour garantir qu'il est utilisé principalement en tant que tel. La première sous-question devrait, dès lors, recevoir une réponse affirmative.

En ce qui concerne la seconde sous-question, il importerait de savoir si l'intention du législateur communautaire était de limiter l'exemption à l'usage de véhicules de dépannage dans leur fonction caractéristique d'enlèvement d'un véhicule récemment tombé en panne. Il serait à souligner, à cet égard, que l'exemption est consentie pour les véhicules spécialisés de dépannage en tant que tels et non pas pour les véhicules spécialisés de dépannage utilisés à des fins particulières.

Dans ce contexte, il serait éclairant de comparer le libellé de l'exemption prévue

pour les véhicules de dépannage au point 9 de l'article 4 avec les diverses autres exemptions prévues par le même article ou par l'article 14 bis du règlement n° 543/69. Ces exemptions pourraient être réparties en trois catégories, à savoir:

— les véhicules exemptés en raison de leur construction et de leur équipement (par exemple article 4, points 6 et 9);

— les véhicules exemptés en raison de l'usage qui en est fait sans égard à leur construction ou à leur équipement [par exemple article 4, points 3, 4, 5 et 8, article 14 bis, paragraphe 2, sous c)];

— les véhicules exemptés en raison de leur construction et de leur usage [par exemple article 4, points 1, 2 et 7, article 14 bis, paragraphe 3, sous a)].

Le fait qu'il n'y a pas de limitation d'usage prévue pour les véhicules spécialisés de dépannage, alors que tel est le cas pour d'autres véhicules, imposerait la conclusion que le législateur communautaire doit avoir voulu ne pas prévoir une telle limitation pour les véhicules spécialisés de dépannage. Il conviendrait donc de conclure que l'usage réel auquel était affecté le véhicule en cause dans les circonstances de l'espèce ne fait pas obstacle à l'application de l'exemption.

En conclusion, la Commission propose de répondre comme suit à la question préjudicielle:

« Un camion équipé pour être utilisé en tant que dépanneuse du fait qu'il est équipé d'un treuil électrique et d'une grue démontable située entre deux rampes à l'avant de celle-ci ainsi que d'une poulie au-dessus de la partie avant de la carrosserie peut être considéré comme étant un véhicule spécialisé de dépannage aux fins de l'article 4, point 9, du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil. La circonstance qu'il ait été utilisé dans le cadre de l'activité professionnelle de son propriétaire, réparateur de véhicules automobiles, pour transporter des véhicules achetés par celui-ci, qui n'étaient pas en état de marche, du lieu de leur acquisition jusqu'à l'endroit où il exerce son activité, cela en vue de les remettre en état et de les vendre, ne constitue pas un élément susceptible de mettre en échec l'application de l'exemption prévue par l'article 4, point 9. »

U. Everling
Juge rapporteur