DOMSTOLENS DOM (tredje afdeling)
21. maj 1987 *

I sag 79/86,

angående en anmodning, som High Court of Justiciary, Edinburgh, i medfør af EØF-traktatens artikel 177 har indgivet til Domstolen for i den for nævnte ret verserende sag

R. T. Hamilton, Anklagemyndigheden i Dunfermline,

mod

Joseph Stanley Wilson Whitelock,

at opnå en præjudiciel afgørelse vedrørende fortolkningen af en række bestemmelser i fællesskabsforordningerne om landevejstransport,

har

DOMSTOLEN (tredje afdeling),

sammensat af afdelingsformanden Y. Galmot, dommerne U. Everling og J. C. Moitinho de Almeida,

generaladvokat: J. Mischo
justitssekretær: fuldmægtig B. Pastor

under henvisning til de indlæg, der er indgivet af:

— Det forenede Kongeriges regering ved Arthur Hamilton, QC, og S. J. Hay,

— Kommissionen for De europæiske Fællesskaber ved ledende juridisk konsulent George Close,

på grundlag af retsmøderapporten og efter mundtlig forhandling den 22. januar 1987,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 10. marts 1987,

* Processprog: Engelsk.

afsagt følgende

Dom

1 Ved kendelse afsagt den 5. marts 1986, indgået til Domstolen den 14. marts 1986, har High Court of Justiciary, Edinburgh, i medfør af EØF-traktatens artikel 177 forelagt et præjudicielt spørgsmål vedrørende fortolkningen af en række bestemmelser i fællesskabsforordningerne om landevejstransport.

2 Spørgsmålet er blevet rejst under en straffesag, hvorunder Joseph Stanley Wilson Whitelock blandt andet er tiltalt for at have anvendt en lastvogn, der er ombygget til anvendelse som bjærgningskøretøj, uden at have udstyret den med det kontrolapparat, der foreskrives i Section 97, stk. 1, litra a), i Transport Act 1968 med senere ændringer. Det er i henhold til nævnte bestemmelse strafbart at anvende et køretøj, uden at betingelserne i fællesskabsforordningerne om kontrolapparater er iagttaget.

3 Idet High Court of Justiciary, Edinburgh, fandt, at en fortolkning af de omhandlede fællesskabsbestemmelser var nødvendig for sagens afgørelse, har den forelagt følgende spørgsmål:

»Er en lastvogn, der er ombygget til at blive anvendt som bjærgningskøretøj, idet den er udstyret med et elektrisk drevet spil samt forsynet med en aftagelig kran anbragt fortil mellem to ramper, og en bloktrisse tværsover foran, undtaget fra kravene i artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning nr. 1463/70 (som specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld, jfr. artikel 4, nr. 9, i Rådets forordning nr. 543/69), når ejeren benytter den i sin autoreparationsvirksomhed til at transportere defekte køretøjer, som han har købt, fra det sted, hvor de er købt, til sit forretningssted med henblik på at reparere og sælge dem?«

4 Vedrørende retsforhandlingerne i hovedsagen, de omhandlede fællesskabsbestemmelser samt de indlæg, der er indgivet af Det forenede Kongeriges regering og af Kommissionen, henvises til retsmøderapporten. Disse omstændigheder omtales

derfor kun i det følgende, såfremt det på de enkelte punkter er nødvendigt for forståelsen af Domstolens argumentation.

5 Det bemærkes for det første, at i henhold til artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning nr. 1463/70 af 20. juli 1970 om indførelse af et kontrolapparat inden for landevejstransport (EFT 1970 II, s. 419), som ændret ved Rådets forordning nr. 2828/77 af 12. december 1977 (EFT L 334, s. 5), »[skal] kontrolapparatet... installeres og benyttes i køretøjer, som anvendes til person- eller godsbefordring i landevejstrafik...; undtaget er de i artikel 4 i forordning (EØF) nr. 543/69 nævnte køretøjer...«. Den nævnte artikel 4 i Rådets forordning nr. 543/69 af 25. marts 1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport (EFT 1969 I, s. 158), som ændret ved Rådets forordning nr. 2827/77 af 12. december 1977 (EFT L 334, s. 1), omhandler blandt andet »specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld« (nr. 9).

6 Det fremgår af ordlyden af de førnævnte bestemmelser, at den her omhandlede undtagelse alene er betinget af, at der er tale om et »specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld«, hvorved arten af den udførte transportopgave er uden betydning.

7 Denne fortolkning bekræftes ved en sammenligning af ordlyden af artikel 4, nr. 9, i forordning nr. 543/69 med ordlyden af de andre undtagelser, der anføres i denne artikel. Som med rette anført af Kommissionen henvises der i nogle af disse undtagelsesbestemmelser til den anvendelse, der skal finde sted af de omhandlede typer køretøjer, eller som de skal være beregnet til, for at være omfattet af undtagelsen. Eftersom der ikke gælder nogen tilsvarende betingelse vedrørende anvendelsen, for så vidt angår »specialkøretøjer, der anvendes ved trafikuheld«, må det antages, at anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen for denne gruppe ikke afhænger af, hvorledes et køretøj af denne art faktisk anvendes.

8 Det er derfor nødvendigt at fastlægge indholdet af begrebet »specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld« i artikel 4, nr. 9, i forordning nr. 543/69.

9 Det bemærkes, at Domstolen vedrørende dette spørgsmål i dommen af 11. juli 1984 (Scott, 133/83, Sml. s. 2863) har fastslået, at udtrykket »specialkøretøj« til visse former for transport med henblik på anvendelsen af forordning nr. 543/69

kun omfatter køretøjer, hvis konstruktion, udstyr og andre fysiske egenskaber sikrer, at de hovedsageligt anvendes til en transportopgave af den omhandlede art.

10 Henset til — for det første — hvad der er fastslået ved den nævnte dom, og — for det andet — den almindelige betydning af ordet »bjærgning«, må begrebet »specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld« forstås som et køretøj, der efter konstruktion, udstyr og andre fysiske egenskaber i det væsentlige er bestemt til at blive anvendt til at fjerne køretøjer, der kort forinden har været indblandet i trafikuheld, eller andre defekte køretøjer. Et køretøj af denne art skal ved sin størrelse være forskelligt fra de køretøjer, der hovedsageligt anvendes blot til at transportere andre køretøjer, men derimod ikke til bjærgning.

11 Inden for rammerne af det samarbejde mellem den nationale retsinstans og Domstolen, der er fastlagt i traktaten artikel 177, påhviler det den nationale retsinstans at foretage den fornødne prøvelse af faktum med henblik på at fastslå, om en lastvogn, der er ombygget som beskrevet i forelæggelseskendelsen, opfylder de nævnte kriterier.

12 Af disse grunde må det præjudicielle spørgsmål besvares således, at der ved udtrykket »specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld«, jfr. artikel 4, nr. 9, i Rådets forordning nr. 543/69 af 25. marts 1969, skal forstås et køretøj, der er bygget, udstyret og i øvrigt ved faste indretninger er bestemt til at anvendes hovedsagelig til bortfjernelse af køretøjer, der kort forinden har været indblandet i trafikuheld, eller andre defekte køretøjer. Betingelserne i henhold til artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning nr. 1463/70 skal ikke være opfyldt, for så vidt angår et køretøj af denne art, og det er i den forbindelse uden betydning, hvorledes køretøjets ejer faktisk anvender dette.

Sagens omkostninger

13 De udgifter, der er afholdt af den britiske regering og af Kommissionen for De europæiske Fællesskaber, der har afgivet indlæg for Domstolen, kan ikke godtgøres. Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser,

kender

DOMSTOLEN (tredje afdeling),

vedrørende det spørgsmål, der er forelagt af High Court of Justiciary, Edinburgh, ved kendelse af 5. marts 1986, for ret:

Ved udtrykket »specialkøretøj, der anvendes ved trafikuheld«, jfr. artikel 4, nr. 9, i Rådets forordning nr. 543/69 af 25. marts 1969, skal forstås et køretøj, der er bygget, udstyret og i øvrigt ved faste indretninger er bestemt til at anvendes hovedsagelig til bortfjernelse af køretøjer, der kort forinden har været indblandet i trafikuheld, eller andre defekte køretøjer. Betingelserne i henhold til artikel 3, stk. 1, i Rådets forordning nr. 1463/70 af 20. juli 1970 skal ikke være opfyldt, for så vidt angår et køretøj af denne art, og det er i den forbindelse uden betydning, hvorledes køretøjets ejer faktisk anvender dette.

Galmot Everling Moitinho de Almeida

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 21. maj 1987.

P. Heim
Justitssekretær

Y. Galmot
Formand for tredje afdeling