SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)
21 de mayo de 1987 *

En el asunto 79/86,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, por la High Court of Justiciary de Edimburgo, destinada a obtener, en el litigio pendiente ante dicho órgano jurisdiccional, entre

R. T. Hamilton, Procurator Fiscal, Dunfermline,

y

Joseph Stanley Wilson Whitelock,

una decisión prejudicial sobre la interpretación de ciertas disposiciones de reglamentos comunitarios en materia de transportes por carreteras,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por los Sres. Y. Galmot, Presidente de Sala; U. Everling y J. C. Moitinho de Almeida, Jueces,

Abogado General: Sr. J. Mischo
Secretaria: Sra. B. Pastor, administradora

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. Arthur Hamilton, QC, y por la Sra. S. J. Hay,

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por su Consejero Jurídico principal, Sr. George Close,

habiendo considerado el informe para la vista y celebrada ésta el 22 de enero de 1987,

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 10 de marzo de 1987,

* Lengua de procedimiento: inglés.

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 5 de marzo de 1986, recibida en el Tribunal de Justicia el 14 de marzo de 1986, la High Court of Justiciary de Edimburgo planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CEE, una cuestión prejudicial sobre la interpretación de ciertas disposiciones de reglamentos comunitarios en materia de transportes por carretera.

2 Dicha cuestión se suscitó en el marco de un procedimiento penal seguido contra el Sr. Joseph Stanley Wilson Whitelock, inculpado, entre otros motivos, por haber utilizado un camión transformado para su empleo como vehículo de reparación de averías [1] y que no contaba con el aparato registrador previsto por el artículo 97, apartado 1, letra *a*, de la Transport Act 1968, modificada. Según esta disposición, constituye una infracción el hecho de utilizar un vehículo sin cumplir los requisitos de la normativa comunitaria sobre el aparato de control (tacógrafo).

3 La High Court of Justiciary de Edimburgo, al estimar que le era necesaria una interpretación de la normativa comunitaria en cuestión para emitir su sentencia, planteó la siguiente cuestión:

«Un camión acondicionado para utilizarlo como vehículo de auxilio y provisto al efecto de un torno eléctrico, de una grúa desmontable instalada entre dos rampas colocadas ante ella y de una polea situada encima de la parte delantera de la carrocería ¿está dispensado de las exigencias del artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 1463/70 del Consejo (por tratarse de un "vehículo especializado en reparación de averías", en los términos del artículo 4, apartado 9, del Reglamento nº 543/69 del Consejo), por más que en el marco de la actividad del propietario del vehículo, que es mecánico de automóviles, sea utilizado para el transporte de vehículos desde el lugar de su adquisición hasta el lugar en que el propietario ejerce su actividad, con vistas a repararlos y venderlos, cuando estos últimos vehículos estén fuera de circulación y hayan sido comprados por el propietario?»

4 Por lo que se refiere a los detalles del procedimiento principal, a las disposiciones comunitarias en cuestión así como a las observaciones presentadas por el Gobierno del Reino Unido y por la Comisión, la Sala se remite al informe para la vista. En

1 — La EE utiliza la expresión «vehículo especializado en la reparación de averías» (por «dépannage») para designar lo que en lenguaje coloquial se llama «grúa» (N. de T.).

lo sucesivo sólo se hará referencia a estos elementos en la medida exigida por el razonamiento del Tribunal.

5 En primer lugar conviene recordar que, según el artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 1463/70 del Consejo, de 20 de julio de 1970, relativo a la introducción de un aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 164, p. 1; EE 07/01, p. 145), modificado por el Reglamento nº 2828/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977 (DO L 344, p. 5; EE 07/02, p. 72), «el aparato de control deberá ser instalado y utilizado en los vehículos destinados al transporte de viajeros o de mercanías por carretera y matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos a los que se refiere el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 543/69 [...]». Dicho artículo 4 del Reglamento nº 543/69 del Consejo, de 25 de marzo de 1969, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 77, p. 49; EE 07/01, p. 116), tal como ha sido modificado por el Reglamento nº 2827/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977 (DO L 334, p. 1; EE 07/02, p. 70), menciona entre otros los «vehículos especializados en reparación de averías» (apartado 9).

6 De los propios términos de las citadas disposiciones resulta que la excepción en cuestión está vinculada al único rasgo de «vehículo especializado en reparación de averías», cualquiera que sea la naturaleza de la operación de transporte realizada.

7 Esta interpretación viene confirmada por el paralelismo entre el tenor literal del apartado 9 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69 y la redacción de las demás excepciones recogidas en este artículo. En efecto, tal como acertadamente ha señalado la Comisión, algunas de estas excepciones se refieren de modo expreso al uso a que deben dedicarse o destinarse las clases de vehículos consideradas para poderse acoger a exención. El hecho de que no esté previsto ningún requisito parecido referente al uso, por lo que toca a los «vehículos especializados en reparación de averías» nos lleva a concluir que la aplicación de la exención prevista para ellos no depende del uso efectivo que se haga de este tipo de vehículo.

8 Conviene pues determinar el significado del concepto de «vehículo especializado en repararación de averías» tal como se recoge en el artículo 4, apartado 9, del Reglamento nº 543/69.

9 A este propósito es oportuno recordar que, en la sentencia de 11 de julio de 1984 (Scott, 133/83, Rec. 1984, p. 2863), el Tribunal de Justicia consideró que la expresión «vehículo especializado» para determinadas operaciones de transporte, a

los efectos de la aplicación del Reglamento nº 543/69, se refiere sólo a los vehículos cuya fabricación, equipo u otras características permanentes garantizan que se utilizan primordialmente para tales operaciones.

10 Teniendo en cuenta, por un lado, las orientaciones resultantes de esta sentencia y, por otro, el sentido usual de la expresión «reparación de averías», la noción de «vehículo especializado en la reparación de averías» debe entenderse como referida a un vehículo cuya fabricación, equipo u otras características permanentes le destinan a ser usado primordialmente para recoger vehículos recientemente accidentados o inmovilizados por alguna avería mecánica. Las dimensiones de este tipo de vehículos deben permitir distinguirlos de los vehículos utilizados, primordialmente, no para la reparación de averías, sino para el simple transporte de otros vehículos.

11 En el marco de la cooperación establecida por el artículo 177 del Tratado entre el órgano jurisdiccional nacional y el Tribunal de Justicia, corresponde al primero presentar las apreciaciones de hecho necesarias para determinar si un camión acondicionado del modo descrito en la resolución de remisión se ajusta a estos criterios.

12 Por tales razones, procede responder a la cuestión prejudicial que el término «vehículo especializado en reparación de averías», en el sentido del artículo 4, apartado 9, del Reglamento nº 543/69 del Consejo, de 25 de marzo de 1969, se refiere a un vehículo cuya fabricación, equipo u otras características permanentes le destinan a ser usado primordialmente para recoger vehículos recientemente accidentados o inmovilizados por avería mecánica. Tal vehículo está exceptuado de cumplir los requisitos del artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 1463/70 del Consejo, de 20 de julio de 1970, cualquiera que sea el uso efectivo al que lo destine su propietario.

Costas

13 Los gastos efectuados por el Gobierno británico y por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

pronunciándose sobre la cuestión que, mediante resolución de 5 de marzo de 1986, le ha sometido la High Court of Justiciary de Edimburgo, declara:

El término «vehículo especializado en reparación de averías», en el sentido del apartado 9 del artículo 4 del Reglamento nº 543/69 del Consejo, de 25 de marzo de 1969, se refiere a un vehículo cuya fabricación, equipo u otras características permanentes le destinan a ser usado primordialmente para recoger vehículos recientemente accidentados o inmovilizados por alguna avería mecánica. Tal vehículo está exceptuado de cumplir el requisito del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 1463/70 del Consejo, de 20 de julio de 1970, cualquiera que sea el uso efectivo que de él haga su propietario.

Galmot Everling Moitinho de Almeida

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 21 de mayo de 1987.

El Secretario

P. Heim

El Presidente de la Sala Tercera

Y. Galmot