INFORME PARA LA VISTA
presentado en el asunto 79/86 *

I. Hechos y fase escrita

1. El 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) prevé la introducción de un aparato de control (tacógrafo) en los vehículos dedicados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías. En particular fija las características técnicas de los tacógrafos y define los vehículos en los que deben instalarse. El artículo 3, apartado 1, de este Reglamento, modificado por el Reglamento nº 2828/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977 (DO L 334, p. 5; EE 07/02, p. 72), dispone a tal efecto: [1]

«El aparato de control deberá ser instalado y utilizado en los vehículos destinados al transporte de viajeros o de mercancías 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, así como de los vehículos destinados a un servicio de línea regular de viajeros cuyo recorrido sea superior a 50 km.»

El 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), 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 (punto 9) «los vehículos especializados en reparación de averías».

2. El 5 de julio de 1983, el Sr. Whitelock, que ejercía una actividad de mecánico de automóviles, conducía un camión «Bedford», matriculado en el Reino Unido, por la carretera que une la ciudad de Perth con la autopista en dirección a Edimburgo, en el distrito de Dunfermline. Dicho camión, que no estaba equipado con un aparato de control conforme a las citadas disposiciones comunitarias, había sido transformado para ser utilizado como vehículo-grúa de auxilio. Estaba equipado de un torno eléctrico, de una grúa desmontable instalada entre dos rampas colocadas ante ella y de una polea situada por encima de la parte delantera de la carrocería. Un remolque, también provisto de un torno, iba enganchado al camión.

Consta en autos que el Sr. Whitelock, en el marco de su actividad de mecánico de automóviles, podía ser llamado en cualquier momento del día y de la noche por la policía para ayudar a remolcar vehículos implicados en accidentes de circulación. El día de autos, transportaba en dirección a su garaje y para reparar los vehículos usados y averiados que había comprado él mismo en el mercado de vehículos de segunda mano, con vistas a ponerlos de nuevo en funcionamiento y venderlos a particulares. Dos de los coches en cuestión habían sido subidos al camión por medio del torno, mientras que un tercero iba cargado sobre el remolque utilizando el torno del remolque.

A partir de estos hechos, el Sr. Whitelock fue inculpado por varias infracciones, entre ellas haber utilizado el camión más arriba

* Lengua de procedimiento: inglés.

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.).

descrito sin que éste estuviera equipado del aparato de control previsto por el artículo 97 (1) (a) de la Transport Act 1968, modificada por el artículo 2 (1) (a) de las Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations, 1979. Según estas disposiciones, constituye una infracción el hecho de utilizar un vehículo sin cumplir los requisitos del citado Reglamento nº 1463/70 del Consejo, de 20 de julio de 1970.

El Sheriff competente retiró los cargos presentados contra el Sr. Whitelock en primera instancia, debido fundamentalmente a que su camión era un «vehículo especializado en reparación de averías» en el sentido de la normativa comunitaria y por ello estaba exento de la obligación de montar un aparato de control. Contra esta resolución apeló el Ministerio Fiscal.

En el marco de este recurso de apelación, la High Court of Justiciary de Edimburgo suspendió su resolución y planteó al Tribunal de Justicia, en aplicación del artículo 177 del Tratado CEE, la siguiente cuestión prejudicial:

«Un camión acondicionado para utilizarlo como vehículo de reparación de averías 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?»

3. La resolución de remisión fue registrada en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 14 de marzo de 1986.

De acuerdo con el artículo 20 del Protocolo sobre el Estatuto del Tribunal de Justicia de la CEE, ha presentado observaciones escritas el Gobierno británico, representado por el Sr. Arthur Hamilton, QC, y por la Sra. S. J. Hay, en calidad de Agente, y la Comisión de las Comunidades Europeas, representada por su Consejero Jurídico principal, Sr. George Close, en calidad de Agente.

Mediante auto de 7 de julio de 1986, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) desestimó la solicitud del Sr. Whitelock para obtener el beneficio de justicia gratuita, en aplicación de los artículos 76 y 104 del Reglamento de Procedimiento.

Mediante auto de 10 de noviembre de 1986, el Tribunal de Justicia, visto el informe del Juez Ponente y oído el Abogado General, acordó atribuir el presente asunto a la Sala Tercera, en aplicación del artículo 95 del Reglamento de Procedimiento, e iniciar la fase oral sin previo recibimiento a prueba.

II. Observaciones escritas

El Gobierno británico sugiere que se conteste negativamente a la cuestión prejudicial. Por el contrario, la Comisión considera que dicha cuestión merece una respuesta afirmativa.

1. El *Gobierno británico* señala en primer lugar que el alcance de los Reglamentos nº 543/69 y nº 1463/70 debe ser determinado en función del tenor literal de las disposiciones en cuestión, de la estructura de los Reglamentos y de sus objetivos. Añade que los tres objetivos del Reglamento nº 543/69 son la protección social de los

conductores, la mejora de la seguridad en carretera y la eliminación de las disparidades que pueden falsear la competencia en el sector de transportes. Las excepciones a dichos Reglamentos no han de interpretarse de modo que se sacrifiquen estos objetivos.

El Gobierno británico considera que el examen de la cuestión prejudicial plantea dos preguntas subordinadas. La primera sobre el sentido y alcance del término «reparación de averías» y, en particular, sobre si esta noción sólo incluye los casos de auxilio de urgencia o si incluye todos los casos en los que un vehículo fuera de circulación es transportado por otro. La segunda pregunta se refiere al sentido del término «especializado» y, en particular, a saber si un vehículo que está materialmente equipado para poderlo utilizar para operaciones de auxilio y que en efecto se utiliza para ello en determinados momentos, pero que puede también ser utilizado con otros fines de transporte y que en efecto en otros momentos se destina a tales fines, es un vehículo «especializado en reparación de averías», en el sentido del Reglamento nº 543/69 del Consejo, es decir, de auxilio en carretera.

Por lo que respecta a la noción de «reparación de averías», el Gobierno británico destaca que el artículo 4 del Reglamento nº 543/69, en su redacción inicial, contemplaba de modo conjunto en un solo apartado los «vehículos que efectúan transportes de enfermos y de heridos, así como de material para salvamentos y vehículos especializados en reparación de averías». Esta redacción sugiere, según el mismo Gobierno, que los «vehículos especializados en la reparación de averías» cumplen una función de urgencia o de salvamento. La posterior modificación del artículo 4 por el Reglamento nº 2827/77, que ha contemplado los «vehículos especializados en la reparación de averías» en un apartado distinto, no pretendió con ello introducir una modificación del sentido de esta expresión. En efecto, el significado normal de la palabra inglesa «breakdown» denota que se ha producido un suceso que afecta al vehículo, y ante el que se ha de reaccionar, y no una descripción de su estado, como el término «unroadworthy». Esta interpretación coincide con la noción de accidente imprevisto que aparece en las versiones francesa y alemana.

El auxilio consiste en proporcionar a los vehículos inmovilizados por una avería o un accidente una asistencia en el mismo lugar de los hechos y, cuando fuere necesario, ofrecerles la posibilidad de remolcarlos o transportarlos hasta el lugar más próximo en que puedan ser reparados o destinados a chatarra. El auxilio a partir de semejantes lugares fortuitos en que acaecieron los accidentes imprevistos debiera distinguirse del transporte previsto de antemano, desde un lugar como un mercado de vehículos de segunda mano. En efecto, en el caso de auxilio, normalmente se transporta o remolca un solo vehículo, mientras que en los demás casos es más probable que se transporten varios vehículos simultáneamente. Además, en el caso de auxilio, es probable que el vehículo de socorro llamado venga de un lugar lo más cercano posible y, una vez llegado, transporte el vehículo inmovilizado al lugar más cercano en el que se pueda reparar o destinar a chatarra. Al contrario, en los otros casos, pueden ser grandes las distancias que se recorran hasta llegar al lugar de recogida o para volver de él, lo que haría mayor el riesgo de perjudicar los objetivos de seguridad del tráfico y de protección social de los conductores.

En consecuencia, el Gobierno británico mantiene que el término «reparación de averías» sólo se refiere a los casos en que un vehículo ha sufrido una avería mecánica o un accidente en la vía pública y, por la ur-

gencia provocada por el suceso, el vehículo y, en su caso, sus ocupantes tienen necesidad de auxilio. No se aplica, sin embargo, a la recogida de vehículos fuera de circulación en el mercado en el que son vendidos.

Por lo que respecta a la noción de vehículo «especializado», el Gobierno británico se remite a la sentencia de 11 de julio de 1984 (Scott, 133/83, Rec. 1984, p. 2863), referente al uso de vehículos especializados para operaciones de venta de puerta a puerta (artículo 14 *bis*, apartado 3, letra *a*, del Reglamento nº 543/69). En este asunto el Tribunal de Justicia había llegado a la conclusión de que son la fabricación, el equipo, y otras características permanentes del vehículo las que deben asegurar que éste se utiliza fundamentalmente para una de las modalidades de transporte incluidas en las excepciones previstas por el Reglamento.

Este criterio único para reconocer la especialidad, sin embargo, no puede aplicarse tan fácilmente cuando se trata de vehículos especializados de auxilio, en los que las características permanentes pueden ser insuficientes para garantizar que el vehículo no se emplea para otros usos, es decir para transportes normales. En consecuencia, conviene estimar en cada caso la especialización, tanto desde el punto de vista de las características materiales como desde el del uso al que se dedica el vehículo. Para quedar exento, en razón de estar especializado en operaciones de auxilio, el vehículo en cuestión no sólo debe haber sido especialmente fabricado o adaptado para tales fines, sino que también debe ser poseído y dedicado exclusivamente a tales fines. Por otra parte, este razonamiento ha sido aceptado por una sentencia de la Queen's Bench Division de la High Court de Inglaterra (Universal Salvage Ltd and Another/Boothby, RTR 1984, p. 289).

2. La *Comisión* afirma que la cuestión prejudicial plantea dos problemas principales, a saber, por un lado, si un vehículo del tipo en cuestión puede considerarse como un «vehículo especializado en reparación de averías», en el sentido del artículo 4, apartado 9, del Reglamento nº 543/69 y, por otra parte, si la exención queda afectada por el hecho de que el mismo vehículo haya sido utilizado para el transporte de vehículos fuera de circulación, comprados en un mercado abierto al público situado a una determinada distancia del centro de actividades del propietario y no, por ejemplo, como resultado de un accidente de circulación reciente.

Por lo que respecta al primer problema, la sentencia de 11 de julio de 1984 (Scott, ya citada) contiene indicios de que la noción de «vehículo especializado» en determinadas operaciones de transporte se refiere sólo a vehículos cuya fabricación, equipo, u otras características permanentes garantizan que se utilizan con carácter principal para una de tales operaciones. En el presente caso parece posible la conclusión de que el vehículo especializado de auxilio de que se trata ofrece un grado suficiente de especialización como tal (teniendo en cuenta el hecho de que va equipado de grúa, rampas y polea) para garantizar que se utiliza fundamentalmente como vehículo de auxilio. La primera subcuestión debe por lo tanto recibir una respuesta afirmativa.

Por lo que respecta al segundo problema, hay que determinar si la intención del legislador comunitario era limitar la exención al uso de vehículos de reparación de averías en su función característica de recogida de un vehículo que recientemente ha sufrido una avería. En este sentido hay que subrayar que la exención se concede a los vehículos especializados de reparación de averías en cuanto tales, y no a los vehículos especializados en reparación de averías cuando son utilizados con fines determinados.

En tal contexto, resulta ilustrativo comparar el tenor literal de la exención prevista para

los vehículos de reparación de averías en el apartado 9 del artículo 4 con las otras exenciones diversas previstas por el mismo artículo o por el artículo 14 *bis* del Reglamento nº 543/69. Estas exenciones se pueden clasificar en tres categorías, a saber:

— los vehículos exentos por su fabricanción y su equipo (por ejemplo, artículo 4, apartados 6 y 9);

— los vehículos exentos por el uso que se hace de ellos, sin tener en cuenta su fabricación o su equipo (por ejemplo, artículo 4, apartados 3, 4, 5 y 8, y artículo 14 *bis*, apartado 2, letra *c)*;

— los vehículos exentos por su fabricación y por su uso (por ejemplo, artículo 4, apartados 1, 2 y 7, y artículo 14 *bis*, apartado 3, letra *a)*.

Al no preverse una limitación de uso para los vehículos especializados en reparación de averías, como es el caso para otros vehículos, se impone la conclusión de que el legislador comunitario no debe haber querido prever tal limitación para los vehículos especializados en reparaciones. Hay por ello que concluir que el uso efectivo al que se dedique el vehículo en cuestión en las circunstancias del caso concreto no obsta a la aplicación de la exención.

En conclusión, la Comisión propone que se responda del siguiente modo a la cuestión prejudicial:

«Un camión acondicionado para utilizarlo como vehículo de auxilio y reparación de averías y provisto al efecto de un torno eléctrico y de una grúa desmontable instalada entre dos rampas colocadas ante ella y una polea situada encima de la parte delantera de la carrocería puede considerarse un «vehículo especializado en la reparación de averías» a los efectos del artículo 4, apartado 9, del Reglamento CEE nº 543/69 del Consejo. La circunstancia de haber sido utilizado en el marco de la actividad profesional de su propietario, mecánico de automóviles, para transportar vehículos comprados por éste que estén fuera de circulación, desde el lugar de su adquisición hasta el lugar en que él ejerce su actividad, con vistas a repararlos y venderlos, no constituye una circunstancia que excluye la aplicación de la exención prevista por el artículo 4, apartado 9.»

U. Everling
Juez Ponente