# ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)
11 juin 1987 *

Dans l'affaire 241/86,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par le Politierechtbank (tribunal de police) de Harelbeke et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

**Ministère public**

et

**Jacques Bodin,** demeurant à Montdidier (Somme-France),

et

**Éts Minguet & Thomas,** ayant leur siège social à Montdidier,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation des dispositions du traité relatives à la libre circulation des marchandises, à la libre prestation des services et à la politique commune des transports,

LA COUR (sixième chambre),

composée de MM. C. Kakouris, président de chambre, T. Koopmans, O. Due, K. Bahlmann et G. C. Rodríguez Iglesias, juges,

avocat général: M. C. O. Lenz
greffier: M^me^ B. Pastor, administrateur

considérant les observations présentées:

— pour M. J. Bodin et Éts Minguet & Thomas, civilement responsables, représentés par M. L. van Dorpe, avocat à Courtrai, et M. P. van Herreweghe, avocat à Amiens,

— pour le gouvernement du royaume de Belgique, représenté par M. H. de Belder, directeur des affaires européennes au ministère des Relations extérieures, en qualité d'agent,

* Langue de procédure: le néerlandais.

— pour le gouvernement de la République italienne, représenté par M. L. Ferrari Bravo, chef du service du contentieux diplomatique, en qualité d'agent, assisté de M. I. M. Braguglia, avocat de l'État,

— pour la Commission des Communautés européennes, représentée par M. T. van Rijn, membre de son service juridique, en qualité d'agent,

vu le rapport d'audience et à la suite de la procédure orale du 17 mars 1987,

ayant entendu les conclusions de l'avocat général présentées à l'audience du même jour,

rend le présent

## Arrêt

1 Par jugement du 4 juin 1986, parvenu à la Cour le 11 septembre suivant, le Politierechtbank (tribunal de police) de Harelbeke a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, une question préjudicielle relative à l'interprétation des dispositions de ce traité sur la libre circulation des marchandises, la libre prestation des services et la politique commune des transports, en vue d'être mis en mesure d'apprécier la compatibilité, avec ces dispositions, de l'application de mesures nationales relatives à la hauteur maximale permise de véhicules ou remorques.

2 Cette question a été soulevée dans le cadre d'une poursuite pénale engagée contre M. Jacques Bodin, prévenu d'avoir conduit, sur la voie publique, un véhicule dont la hauteur dépassait les dimensions maximales admises, et contre l'entreprise Éts Minguet & Thomas, dont le siège se trouve à Montdidier, en France, en tant que civilement responsable.

3 Il ressort du dossier que, d'après les dispositions belges sur la police de la circulation routière, aucun véhicule dont la hauteur, à l'état chargé, dépasse 4 mètres n'est admis à circuler sur les routes. M. Bodin a introduit sur les routes belges un camion avec un tracteur et une semi-remorque immatriculés en France et dont, selon les constatations de la police, la hauteur était supérieure à 4 mètres. A

l'audience du tribunal de police, les prévenus ont soutenu que le camion en cause, bien qu'ayant une hauteur dépassant 4 mètres, était admis à la circulation en France, en vertu des dispositions législatives et réglementaires applicables dans ce pays et que, dans ces conditions, le droit communautaire faisait obstacle à l'application, à leur égard, des dispositions belges sur la hauteur maximale des véhicules.

4 Le tribunal de police a alors sursis à statuer pour demander à la Cour, à titre préjudiciel, si une disposition d'une réglementation d'un État membre, qui prescrit une hauteur maximale de 4 mètres pour tous les véhicules ou remorques circulant sur le territoire d'un État membre, alors que cette limite de hauteur n'est pas imposée dans d'autres États membres, est compatible avec les dispositions du traité relatives à la libre circulation des marchandises, à la libre prestation des services et à la politique commune des transports.

5 En ce qui concerne les dispositions communautaires et nationales en cause et les observations présentées à la Cour, il est renvoyé au rapport d'audience.

6 La liberté de transporter des marchandises par route, qui est en cause dans le litige au principal, relève, dans l'économie générale des dispositions du traité, du domaine de la prestation de services en matière de transports. Selon l'article 61 du traité, la libre prestation de ces services est régie par les dispositions du traité relatives à la politique commune des transports. Cette politique commune fait l'objet des articles 74 et suivants du traité; en particulier, ses différentes étapes sont définies par l'article 75.

7 C'est sur la base de l'article 75 qu'a été adoptée la directive 85/3 du Conseil, du 19 décembre 1984, relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers (JO L 2, p. 14). Selon l'article 3, paragraphe 1, de cette directive, un État membre ne peut interdire l'usage sur son territoire en trafic international d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre pour des raisons concernant les dimensions de ce véhicule, si celles-ci sont conformes aux valeurs limites spécifiées à l'annexe I de la directive; cette annexe indique la hauteur maximale de 4 mètres pour les véhicules de tout type (point 1.3 de l'annexe).

8 L'article 3, paragraphe 1, précité, ajoute que les prescriptions qu'il édicte sont applicables nonobstant le fait que l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule en question est immatriculé a autorisé des limites dépassant celles fixées à l'annexe I de la directive. Ainsi, la situation envisagée par la question de la juridiction nationale est expressément prévue par ces dispositions de la directive.

9 En conséquence, ces dispositions ne font pas obstacle à l'application, aux véhicules immatriculés dans un autre État membre, d'une réglementation nationale qui prescrit, en conformité avec la directive, une hauteur maximale de 4 mètres pour tous les véhicules ou remorques admis à circuler sur le territoire national, alors même que cette hauteur maximale n'est pas imposée par la législation de l'État membre d'immatriculation.

10 La juridiction nationale demande également si une réglementation d'un État membre concernant la hauteur maximale des véhicules, telle que celle en cause dans le litige au principal, est compatible avec les dispositions du traité relatives à la libre circulation des marchandises.

11 A cet égard, il y a lieu d'observer que la libre circulation des marchandises entre les États membres est susceptible d'être gênée, non pas par l'application de dispositions nationales relatives à la hauteur maximale des véhicules transportant les marchandises, prise en elle-même, mais par la disparité des limites retenues par les législations des différents États membres.

12 Il faut cependant observer que les considérants de la directive 85/3, précitée, partent de la constatation que les différences entre les normes en vigueur dans les États membres en matière de dimensions des véhicules routiers utilitaires sont de nature à entraver le trafic entre les États membres et qu'il est, dès lors, nécessaire de fixer, dans le cadre de la politique commune des transports, des normes communes à cet égard. Les considérants de la directive ajoutent qu'il apparaît opportun de permettre aux États membres qui autorisent sur leur territoire des dimensions plus élevées que celles prévues par la directive de n'appliquer celles-ci qu'aux véhicules immatriculés sur leur territoire, lorsqu'ils sont utilisés dans leur trafic national.

13 Il apparaît, ainsi, que la directive 85/3 a précisément pour but de rapprocher, dans le secteur des transports internationaux, les législations nationales dont la disparité pourrait être de nature à restreindre la libre circulation des marchandises à

l'intérieur de la Communauté. Dans ces conditions, l'application d'une législation nationale qui est conforme aux valeurs limites fixées par la directive communautaire ne saurait être considérée comme une mesure d'effet équivalant à une restriction quantitative au sens de l'article 30 du traité.

14 Il résulte de ce qui précède que les dispositions du traité relatives à la libre circulation des marchandises, à la libre prestation des services et à la politique commune des transports doivent être interprétées en ce sens qu'elles ne font pas obstacle à l'application, aux véhicules immatriculés dans un autre État membre, d'une réglementation nationale qui prescrit, conformément à la directive 85/3, une hauteur maximale de 4 mètres pour tous les véhicules ou remorques admis à circuler sur le territoire national, alors que la même limite n'est pas prévue par l'État membre d'immatriculation.

**Sur les dépens**

15 Les frais exposés par le gouvernement du royaume de Belgique, le gouvernement de la République italienne et 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 (sixième chambre),

statuant sur la question à elle soumise par le Politierechtbank de Harelbeke, par jugement du 4 juin 1986, dit pour droit:

**Les dispositions du traité relatives à la libre circulation des marchandises, à la libre prestation des services et à la politique commune des transports doivent être interprétées en ce sens qu'elles ne font pas obstacle à l'application, aux véhicules imma-**

**triculés dans un autre État membre, d'une réglementation nationale qui prescrit, conformément à la directive 85/3, une hauteur maximale de 4 mètres pour tous les véhicules ou remorques admis à circuler sur le territoire national, alors que la même limite n'est pas prévue par l'État membre d'immatriculation.**

Kakouris Koopmans

Due Bahlmann Rodríguez Iglesias

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 11 juin 1987.

Le greffier

P. Heim

Le président de la sixième chambre

C. Kakouris