RAPPORT D'AUDIENCE
présenté dans l'affaire 241/86 *

I — Faits et procédure

1. *Dispositions législatives applicables*

a) *Législation belge*

L'arrêté royal belge du 15 mars 1968, modifié par l'arrêté royal du 12 décembre 1975 (*Moniteur belge* 1975, p. 16518) et par l'arrêté royal du 16 novembre 1984 (*Moniteur belge* 1985, p. 275), portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, prévoit dans son article 31 que les dimensions des véhicules, dont la demande d'agrément est antérieure au 1er janvier 1986, ne peuvent excéder la hauteur de 4 mètres.

L'article 2, paragraphe 1, définit le champ d'application de l'arrêté royal comme suit:

« Sont soumis aux prescriptions du présent règlement général, les véhicules automobiles circulant sous couvert d'une plaque d'immatriculation belge, ainsi que les remorques belges tirées par eux. »

En ce qui concerne les véhicules immatriculés à l'étranger, l'article 2, paragraphe 4, de l'arrêté prévoit que ces véhicules doivent, pour être admis à la circulation sur la voie publique en Belgique, répondre aux conditions techniques prévues par la convention internationale sur la circulation routière et ses annexes, signée à Genève le 19 septembre 1949, ainsi qu'à celles prévues par la réglementation en vigueur dans les pays d'immatriculation, notamment en matière de chargement. Il en est de même pour les remorques étrangères tirées par eux, ou tirées par un véhicule automobile immatriculé en Belgique. Selon l'article 23 de la Convention internationale sur la circulation routière (*Pasinomie* 1954, p. 430) les dimensions et poids maximaux des véhicules admis à circuler sur les routes d'un État contractant sont fixés par la législation nationale. L'article 46, paragraphe 3, de l'arrêté royal du 1er décembre 1975, portant règlement général sur la police de circulation routière, dispose que « la hauteur d'un véhicule chargé ne peut dépasser 4 mètres ».

b) *Législation communautaire*

Le 19 décembre 1984, le Conseil a arrêté, en vertu des articles 75 et 76 du traité CEE, la directive 85/3 relative aux poids, aux dimensions et à certaines autres caractéristiques techniques de certains véhicules routiers (JO 1985, L 2, p. 14). Selon l'article 3, paragraphe 1, de cette directive, les États membres ne peuvent refuser ou interdire l'usage sur leur territoire en trafic international de véhicules immatriculés ou mis en circulation dans tout État membre pour des raisons concernant les poids et les dimensions, si ces véhicules sont conformes aux valeurs limites spécifiées à l'annexe I. Cette disposition est applicable nonobstant le fait que l'autorité compétente de l'État membre dans lequel les véhicules sont immatriculés, ou mis en circulation, a autorisé des limites dépassant celles qui sont fixées à l'annexe I. L'annexe I indique, sous

* Langue de procédure: le néerlandais.

le point 1.3, la hauteur maximale de 4 mètres, pour les véhicules de tout type.

Enfin, l'article 7 de la directive prévoit que les États membres prennent les mesures nécessaires pour se conformer à la directive à partir du 1er juillet 1986 pour ce qui concerne l'application des dispositions autres que celles de l'article 4 et de l'annexe II.

2. *Antécédents du litige au principal*

Le 16 août 1985, la police belge a arrêté un camion avec semi-remorque immatriculé en France. Le véhicule était conduit par M. Jacques Bodin dont les établissements Minguet & Thomas étaient civilement responsables, en tant qu'employeurs. La police a constaté que le véhicule avait une hauteur excédant 4 mètres, hauteur maximale autorisée en Belgique. Ces faits ont donné lieu à une poursuite pénale contre M. Bodin et les établissements Minguet & Thomas. A l'audience du tribunal de police de Harelbeke, les prévenus ont soutenu que, selon la réglementation française, la hauteur maximale admise est de 4,30 mètres. Dans ces circonstances, ils ont invoqué le droit communautaire, notamment les dispositions sur la libre circulation des marchandises, en faisant valoir que l'application, à leur égard, de la législation belge sur la hauteur maximale des véhicules serait incompatible avec ces dispositions.

3. *Questions préjudicielles*

Par jugement du 4 juin 1986, le tribunal de police de Harelbeke a décidé de surseoir à statuer et de saisir la Cour de justice à titre préjudiciel, conformément à l'article 177 du traité CEE, de la question de savoir:

« si une disposition d'un arrêté royal, en l'espèce l'article 31, paragraphe 1, alinéa 4, de l'arrêté royal belge du 15 mars 1968, prescrivant une hauteur maximale de 4 mètres pour tous les véhicules ou remorques sur le territoire d'un État membre, alors que cette hauteur maximale n'existe pas dans d'autres États membres, est incompatible avec les règles concernant la libre circulation des marchandises et des services, et les dispositions relatives aux transports, telles qu'elles sont contenues dans le traité CEE ».

4. *Procédure*

Le jugement de renvoi a été enregistré au greffe de la Cour le 11 septembre 1986.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut CEE de la Cour de justice, des observations écrites ont été déposées par M. Jacques Bodin, prévenu au principal, et Éts Minguet & Thomas, civilement responsables, représentés par M. Luc van Dorpe, avocat à Courtrai, et M. Pierre van Herreweghe, avocat à Amiens, par le gouvernement du royaume de Belgique, représenté par M. de Belder, directeur des affaires européennes au ministère des Relations extérieures, en qualité d'agent, par le gouvernement de la République italienne, représenté par M. Luigi Ferrari Bravo, chef du service du contentieux diplomatique, en qualité d'agent, assisté de M. Ivo M. Braguglia, avocat de l'État, ainsi que par la Commission des Communautés européennes, représentée par M. Thomas van Rijn, membre de son service juridique, en qualité d'agent.

Par décision du 29 janvier 1987, prise en application de l'article 95, paragraphes 1 et 2, du règlement de procédure, la Cour a renvoyé l'affaire devant la sixième chambre.

Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé d'ouvrir la procédure orale sans procéder à des mesures d'instruction préalables. Elle a, cependant, invité la Commission à répondre, par écrit, à une question.

II — Résumé des observations écrites déposées devant la Cour

Selon *M. Bodin et Éts Minguet & Thomas,* une condition technique d'une hauteur maximale de 4 mètres pour tous les camions serait arbitraire, en l'absence de toute véritable nécessité technique. L'application de cette condition aux véhicules immatriculés dans un autre État membre constituerait une discrimination des entreprises de cet État membre, ainsi qu'une entrave à la libre circulation des marchandises et à la libre concurrence dans le marché commun. La possibilité de bloquer l'entrée des camions français à la frontière, au motif qu'ils ne répondent pas aux conditions techniques belges, aurait pour résultat que les entreprises de transport françaises ne pourraient pas utiliser la plus grande partie de leur parc automobile pour le transport à l'intérieur du marché commun.

En particulier, M. Bodin et Éts Minguet & Thomas se réfèrent à l'article 76 du traité CEE, selon lequel les États membres ne peuvent rendre moins favorables, dans leur effet direct ou indirect à l'égard des transporteurs des autres États membres par rapport aux transporteurs nationaux, les dispositions diverses régissant les transports. Le maximum de 4 mètres n'existant pas dans d'autres États membres, la disposition litigieuse de l'arrêté royal belge aurait pour effet d'avantager les transporteurs nationaux.

Le *gouvernement belge* se limite à observer que la législation belge est conforme à la directive 85/3 et que la hauteur maximale admise dans d'autres États membres, par exemple en Allemagne et aux Pays-Bas, est également de 4 mètres.

Le *gouvernement italien* se réfère également à la directive 85/3. Il souligne que cette directive était déjà en vigueur à la date des faits reprochés à M. Bodin, à savoir le 16 août 1985. Il s'ensuivrait que la conformité de la disposition belge à ladite directive pourrait rendre la question du tribunal de police sans objet.

Ensuite, le gouvernement italien observe qu'il est difficile de s'imaginer qu'une disposition nationale garantissant la sécurité routière pourrait constituer une mesure d'effet équivalant à une restriction quantitative au sens de l'article 30 du traité. En tout cas, selon le gouvernement italien, la disposition nationale serait justifiée par des raisons de « sécurité publique » ou de « protection de la santé et de la vie des personnes », mentionnées dans l'article 36 du traité.

La *Commission* est, en premier lieu, d'avis qu'une disposition comme celle de l'article 31 de l'arrêté royal belge, qui interdit l'entrée sur le territoire national de véhicules ne réunissant pas certaines conditions techniques, pourrait être considérée en principe comme une mesure d'effet équivalent au sens de l'article 30. La Commission observe que des véhicules sont à considérer comme étant des marchandises couvertes par l'article 30 du traité et que, par conséquent, leur libre circulation dans la Communauté est garantie. En outre, la quantité et la nature des marchandises qui peuvent être transportées par le véhicule seraient directement influencées par la disposition sur la hauteur maximale. Parce qu'une telle disposition est applicable aux véhicules nationaux et à ceux provenant d'autres États membres, il faudrait, conformément à la jurisprudence de la Cour, examiner si elle est justifiée par des exigences impératives tenant à l'efficacité des contrôles fiscaux, la loyauté des transactions commerciales et la défense des consommateurs. Si tel n'est pas le cas, comme en l'espèce, il serait nécessaire de vérifier si une hauteur maximale de 4 mètres prescrite pour les véhicules se justifie en vertu de l'article 36 du traité, notamment

par des exigences liées à la sécurité routière et à la protection de la santé publique. Tel pourrait être le cas, le maximum pouvant être fonction de l'état des viaducs ou tunnels, et même des ponts et des routes. En outre, il n'y aurait aucune raison de supposer que l'interdiction en cause serait un moyen de discrimination arbitraire ou une entrave déguisée aux échanges entre les États membres.

En deuxième lieu, la Commission fait valoir que les dispositions du traité en matière de libre circulation des services ne sont pas applicables, l'article 61 du traité précisant que la libre circulation des services, en matière de transports, est régie par les dispositions du titre relatif au transport. A cet égard, la Commission constate que ce titre ne comporte pas de dispositions susceptibles d'être appliquées en l'espèce. Toutefois, la directive 85/3 contiendrait une norme communautaire sur la hauteur maximale des véhicules qui est identique à la norme belge.

Sur la base de ces considérations, la Commission propose de répondre comme suit à la question posée:

« Les règles du droit communautaire, notamment les dispositions relatives à la libre circulation des marchandises, à la libre circulation des services et au transport, doivent être interprétées en ce sens qu'elles ne font pas obstacle au maintien par un État membre d'une disposition de droit interne imposant une hauteur maximale de 4 mètres pour tout véhicule ou remorque sur le territoire de cet État, alors que cette hauteur maximale n'existe pas dans d'autres États membres. »

T. Koopmans
Juge rapporteur