

ARRÊT DE LA COUR
DU 7 FÉVRIER 1979 ¹

**Commission des Communautés européennes
contre Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**

«Tachygraphe»

Affaire 128/78

Sommaire

1. *Actes d'une institution — Règlement — Application — Obligations des États membres (Traité CEE, art. 189)*
2. *Obligations des États membres — Action unilatérale contraire au traité — Manquement aux devoirs de solidarité*

1. On ne saurait admettre qu'un État membre applique de manière incomplète ou sélective les dispositions d'un règlement de la Communauté, de manière à faire échec à certains éléments de la législation communautaire qu'il estimerait contraires à certains intérêts nationaux. Des difficultés d'application apparues au stade de l'exécution d'un acte communautaire ne sauraient permettre à un État membre de se dispenser unilatéralement de l'observation de ses obligations.
2. La rupture unilatérale par un État membre, selon la conception qu'il se fait de son intérêt national, de l'équilibre entre les avantages et les charges découlant de son appartenance à la Communauté, met en cause l'égalité des États membres devant le droit communautaire et crée des discriminations au préjudice de leurs ressortissants. Ce manquement aux devoirs de solidarité acceptés par les États membres du fait de leur adhésion à la Communauté affecte jusqu'aux bases essentielles de l'ordre juridique communautaire.

Dans l'affaire 128/78

COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, représentée par son conseiller juridique M. George Close, en qualité d'agent, ayant élu domicile à Luxembourg auprès de M. Mario Cervino, bâtiment Jean Monnet, Kirchberg,

partie requérante,

¹ — Langue de procédure: l'anglais.

contre

ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD, représenté par M. R.D. Munrow, Assistant Treasury Solicitor, en qualité d'agent, assisté de M^c Peter Scott, Queen's Counsel of the Middle Temple, ayant élu domicile à l'ambassade du Royaume-Uni à Luxembourg,

partie défenderesse,

ayant pour objet de faire constater que le Royaume-Uni a manqué aux obligations découlant du traité CEE et du règlement n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO n° L 164, p. 1),

LA COUR,

composée de MM. H. Kutscher, président, J. Mertens de Wilmars et Mackenzie Stuart, présidents de chambre, A. M. Donner, P. Pescatore, M. Sørensen, A. O'Keefe, G. Bosco et A. Touffait, juges,

avocat général: M. H. Mayras

greffier: M. A. Van Houtte

rend le présent

ARRÊT

En fait

Attendu que les faits de la cause, le déroulement de la procédure, les conclusions ainsi que les moyens et arguments des parties peuvent être résumés comme suit:

I — Faits et procédure

1. Le 25 mars 1969, le Conseil a adopté le règlement n° 543/69 relatif à l'harmoni-

sation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO n° L 77, 1969, p. 49).

Ce règlement fixait un certain nombre d'objectifs, tels que l'harmonisation des conditions de concurrence, la promotion du progrès social des travailleurs dans ce secteur et de la sécurité routière. A cette fin, le règlement prévoyait des dispositions relatives à l'âge minimal des conduc-

teurs, la composition des équipages, la durée des temps de conduite ainsi qu'aux repos journalier et hebdomadaire.

Pour assurer le contrôle du respect des dispositions du règlement, les membres de l'équipage des véhicules devaient tenir un livret individuel de contrôle.

L'article 16 du règlement n° 543/69 a prévu que ce livret individuel de contrôle serait remplacé par un appareil mécanique de contrôle, appelé tachygraphe.

Le 20 juillet 1970, le Conseil a adopté le règlement n° 1463/70 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO, n° L 164, 1970, p. 1).

Parmi ses objectifs, se trouve l'application effective du règlement n° 543/69 et, notamment, le remplacement dans la mesure du possible du livret individuel de contrôle par un appareil de contrôle, l'amélioration de la sécurité routière, l'élimination des entraves à la libre circulation des véhicules routiers dans la Communauté et des distorsions en matière de concurrence qui résultent des réglementations différentes selon les États membres (voir en particulier le premier, sixième, septième et onzième considérants).

A cette fin, le règlement prévoit l'installation et l'utilisation de tachygraphes sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, moyennant certaines exceptions (article 3). L'installation et l'utilisation de l'appareil deviendraient obligatoires à partir du 1^{er} janvier 1975, lors de leur mise en service, pour:

- a) les véhicules immatriculés pour la première fois à partir de cette date;
- b) les véhicules effectuant des transports de marchandises dangereuses, quelle que soit la date de leur immatriculation.

A partir du 1^{er} janvier 1978, l'installation et l'utilisation de l'appareil de contrôle seraient obligatoires pour tous les véhicules visés par le règlement (article 4).

Les membres de l'équipage des véhicules équipés d'un tachygraphe conforme aux dispositions approuvées ne sont pas tenus d'être porteurs du livret individuel de contrôle prévu par le règlement n° 543/69 (article 5).

D'autres dispositions du règlement portent sur l'homologation des modèles de tachygraphes (articles 6 à 13), l'installation et le contrôle (article 14), l'utilisation des tachygraphes (articles 15 à 18) et les dispositions transitoires (articles 19 et 20). Enfin, l'article 21, paragraphe 1¹ déclare que:

«Les États membres arrêtent, en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

Ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que sur les sanctions applicables en cas d'infractions.»

L'acte d'adhésion prévoit une disposition relative à l'entrée en vigueur du règlement n° 1463/70 au Royaume-Uni. L'article 133, complété par le point 4 du titre III de l'annexe VII dispose:

«Des dispositions identiques à celles prévues à l'article 4, paragraphe 1, s'appliquent à l'égard . . . du Royaume-Uni à partir du 1^{er} janvier 1976.»

De cette façon, l'acte d'adhésion retardait d'un an l'entrée en application des dispositions du règlement à l'égard du Royaume-Uni.

Le 25 juin 1973, le Conseil a adopté le règlement n° 1787/73, modifiant le règlement n° 1463/70. Ce règlement vise le

¹ — L'article 21 a été modifié par l'article 11 du règlement n° 2828/77 du Conseil, du 12 décembre 1977 (JO n° L 334, p. 5), et est devenu l'article 23 le 1^{er} janvier 1978.

cas où des tachygraphes conformes aux législations nationales avaient été installés sur des véhicules routiers. En outre, afin d'encourager l'installation et l'utilisation de tachygraphes dans l'intérêt de la sécurité routière sur les véhicules destinés au transport de marchandises dangereuses, la période au cours de laquelle des tachygraphes n'ayant fait l'objet que d'une homologation de portée nationale pouvaient être utilisés sur de tels véhicules, fut étendue jusqu'au 31 décembre 1979. Le règlement prévoit cependant que les tachygraphes en question devaient avoir été installés avant le 1^{er} janvier 1975 (ou, dans les cas des nouveaux États membres, avant le 1^{er} janvier 1976).

Le règlement n° 1463/70 a été derechef modifié par le règlement n° 2828/77 du 12 décembre 1977. Ce règlement autorisait en particulier les États membres à exempter certaines catégories de véhicules de l'application de l'ancien règlement et à reporter à une date ultérieure son application en ce qui concerne d'autres catégories de véhicules (articles 1 et 2). Ces dispositions ont pour effet d'assouplir l'application du règlement de 1970 à partir du 1^{er} janvier 1978, date de leur entrée en vigueur.

2. Dans une lettre du 30 janvier 1976 adressée à la Représentation permanente du Royaume-Uni, la direction générale des transports de la Commission a rappelé que le règlement n° 1463/70 était applicable dans les nouveaux États membres à partir du 1^{er} janvier 1976 pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir de cette date ainsi que pour les véhicules effectuant des transports de marchandises dangereuses, quelle que soit la date de leur immatriculation. En outre, elle a demandé à être informée le plus rapidement possible des dispositions prises par le gouvernement

du Royaume-Uni pour assurer l'application du règlement conformément aux dispositions de l'article 21.

Par lettre du 25 février 1976, la Représentation permanente du Royaume-Uni a envoyé à la Commission un projet intitulé «Règlement de 1976 relatif à l'installation d'appareils de contrôle dans les véhicules affectés au transport de passagers et de marchandises», destiné à instaurer un régime facultatif couvrant à la fois le trafic national et international.

L'avis de la Commission sur cet acte, transmis au ministre des affaires étrangères et du Commonwealth du 25 juin 1976, précisait qu'un régime facultatif était insuffisant pour assurer l'application correcte de l'article 4, paragraphe 1, du règlement n° 1463/70. La lettre de la Commission demandait également au gouvernement du Royaume-Uni de modifier le projet de règlement aussi rapidement que possible afin de tenir compte des observations formulées dans l'avis de la Commission et de transmettre à celle-ci le projet modifié pour consultation afin d'assurer l'application du règlement n° 1463/70 sans plus de retard.

La Commission a encore envoyé une lettre le 10 mars 1977, à laquelle il a été répondu par lettre datée du 16 mai 1977. Dans cette lettre, le gouvernement du Royaume-Uni confirmait son intention de ne pas se conformer entièrement à la législation communautaire et citait les mesures réellement adoptées.

3. Par lettre du 21 octobre 1977, la Commission a engagé la procédure de l'article 169 du traité CEE.

Dans sa réponse du 10 janvier 1978, le gouvernement du Royaume-Uni exprimait son intention de ne pas appliquer entièrement le règlement pour des raisons économiques, industrielles et pratiques.

Le 15 février 1978, la Commission a émis un avis motivé invitant le Royaume-Uni à adopter, dans un délai de deux mois, les mesures nécessaires pour se conformer au règlement en question.

Par lettre du 14 avril 1978, le gouvernement du Royaume-Uni a déclaré que, pour des raisons d'ordre pratique et d'opportunité politique, il ne saurait prendre, dans le délai fixé, les mesures requises par la Commission dans son avis motivé.

La Commission, en application de l'article 169, alinéa 2, du traité, a saisi la Cour de justice du manquement imputé au Royaume-Uni. La requête introductive du recours a été déposée le 8 juin 1978.

Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable.

II — Conclusion̄ des parties

La *Commission* conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

- a) déclarer qu'en n'ayant pas adopté en temps utile les mesures qui restent à prendre en vue de l'application du règlement n° 1463/70 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et en ayant négligé de consulter la Commission sur les mesures en question avant de les adopter, le Royaume-Uni a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu du traité, et en particulier celles qui lui incombent en vertu de l'article 23, paragraphe 1, dudit règlement modifié;
- b) condamner le gouvernement du Royaume-Uni aux dépens.

Le *gouvernement du Royaume-Uni* conclut à ce qu'il plaise à la Cour:

- ne pas se prononcer conformément à ce que prévoit l'article 169 du traité dans la mesure où, comme c'est le cas en l'espèce, une telle décision ne favoriserait pas sensiblement la réalisation des objectifs du traité et tendrait, ou pourrait tendre, au contraire, à faire obstacle aux objectifs de l'article 2 du traité, et à fausser la concurrence en imposant à l'économie d'un État membre une charge totalement disproportionnée sans que la Communauté en tire des avantages correspondants.

III — Moyens et arguments des parties

Selon la *Commission*, les seules mesures d'application prises par le gouvernement du Royaume-Uni seraient celles que prévoient les «Passenger and Goods Vehicles (Recording Equipment) Regulations 1977». Le gouvernement britannique admettrait que ces règlements ne constituent que des mesures «initiales» et qu'ils visent à permettre aux véhicules immatriculés au Royaume-Uni de se conformer au règlement «tachygraphe» au cours de leurs déplacements dans d'autres pays de la Communauté.

Cependant, ces règlements n'imposeraient pas l'installation de tachygraphes, même pour les déplacements internationaux. Ils ne prévoiraient en fait qu'un régime *facultatif* applicable aux transports nationaux et internationaux. Ce ne serait qu'en raison des réglementations en vigueur dans les autres États membres que les transporteurs sont contraints d'installer des tachygraphes pour les déplacements internationaux.

Les règlements britanniques manqueraient d'une disposition déterminant les infractions et les sanctions pour non-installation et non-utilisation des tachygraphes conformément à la législation communautaire.

En invoquant un risque de perturbation des relations avec les partenaires sociaux, l'augmentation des revendications salariales en cas d'acceptation des tachygraphes, l'incidence quasiment nulle sur le jeu de la concurrence de la non-application dudit règlement aux transports nationaux, le gouvernement britannique n'aurait pas pu justifier en droit le fait que le Royaume-Uni n'a pas appliqué intégralement le règlement en question.

Le Royaume-Uni se serait engagé solennellement à accomplir les obligations qui lui incombaient en vertu du traité, compte tenu des modifications qui ont été incorporées à l'acte d'adhésion et des modifications de règlements par lesquelles les besoins particuliers du Royaume-Uni ont été pris en considération.

Le système communautaire ne saurait fonctionner si un État membre pouvait se réserver le droit de ne pas appliquer en tout ou en partie une mesure communautaire obligatoire adoptée conformément à la procédure communautaire, dans la mesure où il était à ses yeux plus avantageux d'agir de la sorte.

Conformément au règlement n° 1463/70, aux dispositions du traité, en particulier les articles 5 et 189, et à l'acte d'adhésion, le Royaume-Uni serait tenu d'adopter en temps utile toutes les mesures d'application nécessaires après consultation de la Commission.

La Commission estime qu'à maints égards, le législateur communautaire a tenu compte des besoins du Royaume-Uni (en particulier la disposition du point 4 de la troisième partie de l'annexe VII de l'acte d'adhésion). En outre, le Royaume-Uni aurait eu amplement l'occasion, au cours de l'adoption ultérieure de règlement de modification, de manifester son opposition en arguant du fait que les tachygraphes étaient superflus en

ce qui concerne les transports nationaux. La Communauté n'aurait cependant pas accepté cette thèse.

Dans ces conditions, la non-application du règlement n° 1463/70 par le Royaume-Uni ne saurait être justifiée par aucune difficulté pratique d'exécution.

Dans son mémoire en défense, le *gouvernement du Royaume-Uni* se défend de ne pas avoir consulté la Commission avant d'édicter les mesures prises en application du règlement n° 1463/70.

Le 2 septembre 1975, le Royaume-Uni aurait soumis à la Commission un mémorandum exposant les obstacles sérieux que soulevait l'introduction obligatoire de tachygraphes en vertu du règlement n° 1463/70 et il aurait demandé l'opinion de la Commission sur ce point.

En outre, la Commission même a relevé, dans son recours, que le représentant permanent du Royaume-Uni lui a communiqué, le 25 février 1976, les mesures proposées par le Royaume-Uni. La Commission en aurait donné son avis, en demandant au Royaume-Uni de lui transmettre un projet modifié des mesures proposées.

En concluant qu'au Royaume-Uni les objectifs du traité et des règlements n° 543/69 et n° 1463/70 pourraient être mieux atteints sous la forme proposée par le Royaume-Uni que sous la forme requise par la Commission, le gouvernement britannique se serait rendu compte que la Commission ne pouvait pas accepter cette décision.

Toutefois, dans ces conditions il ne saurait pas admettre qu'il aurait adopté cette décision sans consulter la Commission. On ne saurait pas méconnaître les conséquences pratiques qu'entraînerait une tentative de faire appliquer des mesures obligatoires, alors que des catégories importantes de la branche indus-

trielle en cause démontrent une hostilité profonde envers les mesures proposées. Le Royaume-Uni estime qu'un risque sérieux de grève existe dans un secteur critique de l'économie nationale et que la stabilité de celle-ci serait, ou du moins pourrait être, menacée.

En effet, quelques entrepreneurs auraient été contraints de faire enlever un nombre considérable de tachygraphes de leurs véhicules. De telles circonstances mettraient dans une position impossible les agences chargées d'appliquer la loi et elles conduiraient inévitablement à une situation dans laquelle le respect du droit serait préjudicé. Les conséquences à long terme seraient totalement disproportionnées par rapport aux avantages qui pourraient être obtenus en satisfaisant à cette obligation.

L'usage généralisé des tachygraphes aurait plus de chances d'être accepté sans trouble sérieux, à la lumière de l'expérience faite sur la base d'un arrangement facultatif.

Le Royaume-Uni estime qu'en pratique ces objectifs du règlement n° 1463/70 ont été atteints pour l'essentiel en ce qui concerne le Royaume-Uni, en particulier pour les véhicules qui circulent entre les États membres.

Comparées à celles des autres États membres, les normes de sécurité routière pour ce qui est à la fois des transports nationaux et internationaux seraient plus sévères.

Dans ces conditions on verrait mal, selon le Royaume-Uni, comment le fait que l'introduction d'un appareil de contrôle ne soit pas obligatoire sur certains voyages nationaux pourrait être préjudiciable aux autres États membres ou à la Communauté dans son ensemble.

Dans sa réplique, la *Commission* observe qu'elle n'a jamais prétendu que le

Royaume-Uni ne l'a pas consultée du tout. Elle considère, en revanche, qu'en application de l'article 23 du règlement n° 1463/70 (modifié), la Commission n'a été consultée que sur des mesures d'application *partielles*. Il en résulterait que le Royaume-Uni aurait négligé de consulter la Commission sur toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre du règlement.

La Commission conteste que les objectifs poursuivis par le règlement n° 1463/70 pourront être atteints par d'autres moyens que ceux déterminés par les dispositions spécifiques dudit règlement.

Les États membres n'auraient pas la faculté d'écarter certaines dispositions d'un règlement, dispositions obligatoires dans tous leurs éléments et directement applicables dans tout État membre (article 189 du traité CEE), lorsqu'ils considèrent que les difficultés d'ordre interne sont trop grandes pour en permettre l'application (arrêt du 11 avril 1978, affaire 100/77, Commission/République italienne, 21^e attendu, Recueil 1978, p. 887).

La Commission souligne qu'en émettant un avis sur les mesures d'application proposées elle aurait agi conformément à l'article 155 du traité CEE.

On ne saurait exciper du fait que l'inobservation du règlement n'a porté aucun préjudice particulier aux autres États membres ou à la Communauté pour justifier l'omission des mesures nécessaires à sa mise en œuvre. Cela reviendrait à dire que les États membres conservent un pouvoir résiduel pour apprécier s'ils doivent remplir les obligations qui leur incombent en vertu du traité.

Le traité ne contiendrait aucune disposition permettant de soutenir ce genre de thèse. Autrement aucun État membre n'aurait la garantie que les actes juridiques arrêtés solennellement, souvent au

prix de grandes difficultés, seront appliqués en pratique par ses partenaires. La Commission se réfère à la jurisprudence de la Cour de justice, notamment à l'affaire 95/77 (Commission/Pays-Bas, arrêt du 11 avril 1978, Recueil 1978, p. 863), et aux conclusions de l'avocat général Reischl dans cette affaire.

La Commission maintient que l'application incomplète du règlement n° 1463/70 serait préjudiciable de par sa nature même. En effet, le fait qu'un État membre décide ouvertement de ne pas se conformer à l'obligation de mettre en œuvre un règlement important serait évidemment contraire aux intérêts de la Communauté. De plus, sur le plan commercial, le préjudice serait manifeste. Enfin, la Commission prend position sur la demande de la défenderesse que la Cour s'abstienne de faire une déclaration au titre de l'article 169 du traité (voir

point II ci-dessus, conclusions des parties). Elle fait observer qu'à sa connaissance il n'existe pas de tel pouvoir d'exemption. En outre, même en supposant l'existence d'un tel pouvoir, la Commission estime que les lettres envoyées par la défenderesse et les déclarations du ministre responsable ne permettent pas de conclure qu'un effort sérieux a été fait pour que le Royaume-Uni remplisse ses obligations en la matière.

IV — Procédure orale

Attendu que les parties ont été entendues en leurs plaidoiries à l'audience du 6 décembre 1978;

que l'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 18 janvier 1979;

En droit

- 1 Attendu que, par requête du 7 juin 1978, la Commission a demandé à la Cour de constater, en vertu de l'article 169 du traité, que le Royaume-Uni a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu du traité du fait de n'avoir pas adopté en temps utile les mesures qui restent à prendre en vue de l'application du règlement n° 1463/70 du Conseil du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO n° L 164, p. 1) et d'avoir négligé la consultation préalable de la Commission prévue par ledit règlement;
- 2 attendu que le règlement n° 1463/70, tel qu'il a été modifié par les règlements n°s 1787/73 et 2828/77 du Conseil du 25 juin 1973 (JO n° L 181, p. 1) et du 12 décembre 1977 (JO n° L 334, p. 5) a pour objet en substance de remplacer le livret individuel de contrôle par un appareil de contrôle, appelé tachygraphe, pour les transports par route;

- 3 qu'aux termes des considérants du règlement, cet appareil est destiné à enregistrer automatiquement les temps de conduite ainsi que d'autres éléments de la marche du véhicule, tels que vitesse et parcours;

que son installation et utilisation sont rendues obligatoires afin d'assurer un contrôle uniforme et efficace des temps de travail des équipages et d'améliorer la sécurité routière, tout en évitant d'entraver la libre circulation des véhicules dans la Communauté ou de provoquer des distorsions dans les conditions de concurrence;

que le règlement rend l'installation et l'utilisation de cet appareil de contrôle obligatoires à des dates différentes pour certaines catégories de véhicules, la disposition la plus importante étant l'article 4 qui les rend obligatoires à partir du 1^{er} janvier 1975 pour les véhicules immatriculés pour la première fois à partir de cette date et pour les véhicules effectuant des transports de marchandises dangereuses, quelle que soit la date de leur immatriculation;

- 4 qu'afin d'assurer l'observation de ces obligations, l'article 23, premier paragraphe, du règlement porte:

«Les États membres arrêtent en temps utile, après consultation de la Commission, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à l'exécution du présent règlement.

Ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que les sanctions applicables en cas d'infraction»;

- 5 que l'acte d'adhésion dispose dans son annexe VII, sous le titre III (transports), sous 4, que des dispositions identiques à celles prévues à l'article 4 du règlement n° 1463/70 s'appliquent à l'égard du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni à partir du 1^{er} janvier 1976;

- 6 attendu qu'il n'est pas contesté que l'installation et l'utilisation de l'appareil de contrôle n'ont été prévues par la législation britannique que sur base facultative et volontaire en ce qui concerne tant les véhicules effectuant des transports intracommunautaires que ceux effectuant des transports nationaux;

que, par contre, la législation britannique a maintenu les obligations relatives à la détention d'un livret individuel de contrôle, éliminées par ledit règlement;

- 7 attendu que la partie défenderesse allègue que cet arrangement répond de façon adéquate aux objectifs d'une promotion de la sécurité sur les routes et du progrès social des travailleurs ainsi que l'harmonisation de conditions de concurrence;

que la mise en œuvre du règlement n° 1463/70 sur son territoire serait réalisée de façon optimale par l'installation et l'utilisation de l'appareil de contrôle sur base volontaire, quitte à les rendre obligatoires le moment venu;

qu'elle ajoute qu'une exécution du règlement comportant des mesures contraignantes se heurterait à une vive résistance des milieux concernés, notamment des syndicats, qui aurait pour résultat d'occasionner des grèves dans le secteur des transports et porterait dès lors un grave préjudice à toute l'économie du pays;

- 8 que les objectifs de la politique communautaire dans la matière pouvant en ce qui concerne le Royaume-Uni être réalisés de façon aussi satisfaisante par le maintien du système de contrôle par le moyen du livret individuel que par l'introduction obligatoire de l'appareil de contrôle, le manquement reproché serait de nature purement technique et ne saurait donc, eu égard aux difficultés indiquées, être pris en considération;

que, par ailleurs, l'installation et l'utilisation de l'appareil de contrôle seraient dans la pratique assurées quant aux transports intracommunautaires déjà du fait que les autres États membres les ont rendues obligatoires;

- 9 attendu qu'aux termes de l'article 189 du traité, le règlement est obligatoire «dans tous ses éléments» pour les États membres;

qu'ainsi que la Cour l'a déjà dit dans son arrêt du 7 février 1973 (Commission/République italienne, Recueil p. 101 et suiv.), on ne saurait dès lors admettre qu'un État membre applique de manière incomplète ou sélective les dispositions d'un règlement de la Communauté, de manière à faire échec à certains éléments de la législation communautaire qu'il estimerait contraires à certains intérêts nationaux;

qu'en particulier, s'agissant de la mise en œuvre d'une règle générale destinée à éliminer certains abus dont sont victimes les travailleurs et qui, au surplus, comportent des dangers pour la sécurité sur les routes, l'État membre qui omet de prendre dans les délais requis, ensemble avec les autres États

membres, les dispositions dont l'application lui incombe, porte atteinte à la solidarité communautaire, en imposant, notamment en ce qui concerne les transports intracommunautaires, aux autres États membres la nécessité de remédier à ses propres omissions, et en s'appropriant, en ce qui concerne les transports nationaux, un avantage indu de compétition au détriment de ses partenaires;

- 10 attendu que, ainsi qu'il a été dit dans le même arrêt, des difficultés d'application apparues au stade de l'exécution d'un acte communautaire ne sauraient permettre à un État membre de se dispenser unilatéralement de l'observation de ses obligations;

que le système institutionnel de la Communauté offrait à l'État membre intéressé les moyens nécessaires pour obtenir qu'il soit raisonnablement tenu compte de ses difficultés, dans le respect des principes du marché commun et des intérêts légitimes des autres État membres;

- 11 que, dans ces conditions, on ne saurait admettre comme cause justificative les éventuelles difficultés d'application invoquées par la défenderesse;

- 12 attendu qu'en permettant aux États membres de profiter des avantages de la Communauté, le traité leur fait, comme il était indiqué dans l'arrêt cité, aussi l'obligation d'en respecter les règles:

que le fait, pour un État, de rompre unilatéralement, selon la conception qu'il se fait de son intérêt national, l'équilibre entre les avantages et les charges dérivant de son appartenance à la Communauté, met en cause l'égalité des États membres devant le droit communautaire et crée des discriminations à charge de leurs ressortissants;

que ce manquement aux devoirs de solidarité acceptés par les États membres du fait de leur adhésion à la Communauté affecte jusqu'aux bases essentielles de l'ordre juridique communautaire;

- 13 qu'il apparaît donc qu'en refusant délibérément de donner exécution sur son territoire aux dispositions du règlement n° 1463/70, le Royaume-Uni a manqué, de manière caractérisée, aux obligations qu'il a assumées en vertu de son appartenance à la Communauté économique européenne;

- 14 attendu que la Commission a encore demandé que le manquement du Royaume-Uni à son obligation de la consulter sur les mesures nationales à introduire conformément à l'article 23 cité, soit déclaré être un manquement distinct du manquement précédemment constaté;
- 15 attendu que l'omission de consulter la Commission se confond en l'occurrence avec le manquement aux obligations découlant de l'article 23, paragraphe 1, le gouvernement britannique ayant dès avant le 1^{er} janvier 1976 informé la Commission qu'il ne se considérait pas en mesure d'introduire les dispositions requises par cet article;

que, dans ces circonstances, le manquement reproché se confond avec celui qui vient d'être constaté et qu'il n'y a pas lieu à faire une déclaration distincte à cet égard;

Sur les dépens

- 16 Attendu qu'aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens;
- 17 que la partie défenderesse ayant succombé en ses moyens, il y a donc lieu de la condamner aux dépens;

par ces motifs,

LA COUR

déclare et arrête:

- 1) En n'ayant pas adopté en temps utile les mesures qui restent à prendre en vue de l'application du règlement n° 1463/70 du Conseil du 20 juillet 1970 concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, le Royaume-Uni a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu du traité.
- 2) La défenderesse est condamnée aux dépens.

Kutscher Mertens de Wilmars Mackenzie Stuart Donner Pescatore
Sørensen O'Keeffe Bosco Touffait

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg le 7 février 1979.

Le greffier
A. Van Houtte

Le président
H. Kutscher