


# LDM

## THE TOWING MAGAZINE



### TOW SHOW

Lyon 2017 

Orlando 2017 

### TECHNO

**Smartphone endurci Hisense Rock C30**  
Hisense C30 Rock Rugged Smartphone

### PRISE EN MAIN

#### GETTING STARTED

Drakkar by Monza 

### JURIDIQUE

#### LEGAL

**Facturation des véhicules volés en fourrière**  
Invoicing stolen vehicles in pound

**N°1 mondial des magazines du Dépannage**  
**The World's No. 1 Towing Magazine**

N°70 July / August / September 2017



# LÉGAL

**La facturation, par les sociétés de fourrière, des prestations d'enlèvement et de garde des véhicules retrouvés volés :**

## **Quels tarifs appliquer ?**



**L'interprétation de certaines préfectures selon laquelle les prestations d'enlèvement et de garde à titre conservatoire des véhicules retrouvés volés sur la voie publique ne pourraient être facturées par les gardiens de fourrière qu'en respectant les tarifs maxima fixés par l'arrêté du 14 novembre 2001 modifié apparaît erronée : les tarifs « libres » des sociétés de fourrière semblent pouvoir être appliqués. Une mise au point s'impose.**

**S'**il existe une activité qui, en présence de dispositions législatives et réglementaires d'application nationale insuffisamment claires et précises – celles du Code de la route –, laisse prospérer pratiquement autant d'interprétations et de pratiques locales que de départements, c'est bien celle de la fourrière.

L'application aléatoire, et parfois contraire au droit en vigueur, que les préfectures font de certains articles

du Code de la route place les sociétés de fourrière dans une situation d'incertitude néfaste à leur activité. Mais surtout, dans certains cas, elle les expose à tort à des menaces de perte de leur agrément et/ou d'engagement de leur responsabilité tant civile que pénale.

La problématique de la facturation des frais d'enlèvement et de garde des véhicules volés confiés à titre conservatoire aux gardiens de fourrière en est la parfaite illustration : certaines préfectures considèrent que ces prestations peuvent être facturées selon les tarifs librement fixés par chaque société ; tandis que d'autres, au contraire, soutiennent qu'elles ne peuvent être rémunérées que dans la limite des tarifs *maxima* fixés par l'arrêté du 14 novembre 2001 modifié, sous peine de sanctions pouvant aller jusqu'au retrait de l'agrément de gardien de fourrière, mais aussi d'enquêtes de la DGCCRF susceptibles de conduire à l'engagement de poursuites pénales contre la société et ses dirigeants pour des faits constitutifs du délit de pratique commerciale trompeuse au sens des articles L. 121-2 et suivants

Suite page 46

# Invoicing for removal and storage services by the pound companies of stolen found vehicles: what tariffs should be applied?

**The interpretation by some police prefectures according to which the removal and storage service charges of vehicles found on the public highway by pound keepers should only be invoiced in accordance with the maximum tariffs laid down by the modified Decree of November 14, 2001, appears to be incorrect: the “regular” tariffs from the pound companies appear to be applicable. We need a clarification.**

If there is an activity, without the presence of sufficiently clear and precise national legislation and regulations, such as those of the Highway Traffic Act, that leaves practically as many local interpretations and practices as departments, well it certainly is impoundment.

The random application that some prefectures make of certain sections of the Highway Traffic Act, which sometimes contravenes the prevailing law, place the pound companies in an uncertain situation detrimental to their activity. Above all, in certain cases, it mistakenly exposes them to danger of losing their accreditation and/or to their civil and criminal liability.

The problem of cost charging for the removal and storage of stolen vehicles entrusted as a protective measure to the pound companies is the perfect illustration: some prefectures consider that these services can be invoiced according to the tariffs freely fixed by each company; while others argue that they can only be remunerated within the limits of the maximum tariffs set by the amended Order of November 14, 2001, or be subjected to penalties which may lead to the withdrawal of their certification. And also be submitted by DGCCRF investigations likely to cause criminal accusations against the company and its officers for acts surrounding the offense in misleading commercial practice within the pursuant of Articles L. 121-2 and further of the Consumer Law Code (an offense which can give rise to severe penalties in case of conviction, both financial and of commercial continuity).

The prefecture's motivation to declare war against the entitlement of applying their own tariffs for the removal and the storage of vehicles found on the public highway is difficult to understand, since in most cases it is the Insurance companies that will pay these fees on behalf of insured owners against theft.

Most importantly, their position appears to be based on a misinterpretation of the applicable law, as the appropriate rates depend on the reason why the stolen vehicle is placed in storage with the pound company. Two hypotheses are then worth considering.

In the first case, the vehicle is impounded under the application of articles L.325-1 or L. 325-1-1 or L. 325-1-2 of the Highway Traffic Act, before being subsequently identified as stolen when already on the impoundment lot. Thus, in one of the situations (mostly offenses) referred to in any of these sections, the removal and storage of the vehicle is in line with the traditional impoundment procedures defined by Article R.325-12 of the Highway Traffic Act (with, in particular, the application of tariffs within the limits fixed by the decree of November 14, 2001, with an appraisal after three days, followed by a classification, and ultimately the release of the vehicle either for restitution, or for sale by the estate department, or for its wrecking).

The second hypothesis corresponds to the situation in which, in accordance with Article

R. 325-13 of the Highway Traffic Act, “a verification is conducted to insure if it is a stolen vehicle” is a requirement before any impoundment and for the agent to identify it as such. In this case, in accordance with Article R. 325-13, the vehicle is “entrusted to the pound company as a precaution until the owner or the insurer come forward”.

However, such an operation does not obey the impounding procedures, even if, for security reasons, Article R. 325-13 of the Code institutes that the pound keeper has sole control to his benefit from the impoundment (the removal can be carried out by professionals who do not possess the pound certification, which in itself demonstrates that in fact we are not, in this case, witnessing an “impounding operation”).

In this particular case, there is no requirement for an impoundment order to be issued, or for the owner or insurer to be noticed in recovering the vehicle, or to make an assessment for the vehicle classification. And above all, the vehicle is not incurring a consignment for the public service with in mind its auctioning, nor its destruction. Thereupon, in the event that the owner or his insurer, notwithstanding a formal notice from the pound keeper for this purpose, refuses to recover the vehicle and/or to pay the costs of removal and storage, the pound company should retain a judicial judge for, depending on whether the vehicle is high valued or not, either put forth the vehicle for auctioning (the vehicle being considered

Continued on page 47





du Code de la consommation (un délit qui peut donner lieu à des peines lourdes en cas de condamnation, tant financières qu'en ce qui concerne le droit de poursuivre son activité).

La motivation des préfectures entrées en guerre contre l'application d'une tarification libre à l'enlèvement et la garde conservatoire des véhicules retrouvés volés sur la voie publique est difficilement compréhensible, dans la mesure où, dans la plupart des cas, ce sont les compagnies d'assurance qui régleront ces frais pour le compte de propriétaires assurés contre le vol.

Mais surtout, cette position semble reposer sur une interprétation erronée du droit applicable, car les tarifs applicables sont fonction du motif pour lequel le véhicule volé est placé sous la garde du gardien de fourrière. Deux hypothèses sont ainsi envisageables.

Selon la première, le véhicule fait l'objet d'une mise en fourrière en application des articles L. 325-1 ou L. 325-1-1 ou L. 325-1-2 du Code de la route, avant d'être ultérieurement identifié comme volé

alors qu'il se trouve déjà sur le parc de fourrière. Ainsi, se trouvant dans une des situations (principalement d'infraction) visées par l'un de ces articles, l'enlèvement et la garde du véhicule répondent au régime classique de la mise en fourrière défini par l'article R. 325-12 du Code de la route (avec notamment l'application des tarifs dans les limites fixées par l'arrêté du 14 novembre 2001, une expertise au bout de trois jours suivie d'un classement, et *in fine* le prononcé d'une mainlevée du véhicule en vue soit de sa restitution, soit de sa mise en vente par le service des domaines, soit de sa destruction).

La seconde hypothèse correspond à celle où, procédant à « une vérification tendant à déterminer s'il s'agit d'un véhicule volé » comme l'article R. 325-13 du Code de la route l'impose avant toute prescription de mise en fourrière, l'agent l'identifie comme tel. Dans ce cas, conformément à l'article R. 325-13, le véhicule est « confié au gardien de fourrière à titre conservatoire en attendant que le propriétaire ou l'assureur se manifeste ».

Or, une telle opération n'obéit pas au régime de la mise en fourrière, quand bien même, pour des raisons de sécurité, l'article R. 325-13 du Code institue un monopole de garde au profit des gardiens de fourrière (l'enlèvement pouvant, lui, être effectué par des professionnels non détenteurs de l'agrément, ce qui en soi démontre que l'on n'est pas en présence d'une « opération de mise en fourrière »).

En particulier, rien n'exige que soit prise une prescription de mise en fourrière, que le propriétaire ou l'assureur soit mis en demeure de le récupérer, ou encore qu'intervienne une expertise en vue du classement du véhicule. Et surtout, le véhicule n'encourt ni une remise au service des domaines en vue de sa vente, ni sa destruction. À cet égard, dans l'hypothèse où le propriétaire ou son assureur, malgré une mise en demeure du gardien de fourrière à cet effet, refuserait de récupérer le

véhicule et/ou d'acquitter les frais d'enlèvement et de garde conservatoire, la société de fourrière devrait alors saisir le juge judiciaire pour, selon la valeur élevée ou non du véhicule, soit soumettre le véhicule à une vente aux enchères (le véhicule étant considéré comme abandonné trois mois après le démarrage de la garde conservatoire), soit faire condamner son débiteur à lui régler ces frais, cette condamnation pouvant, le cas échéant, être assortie d'une injonction de récupérer le véhicule dans un délai déterminé susceptible, en cas d'inexécution, d'aboutir à la destruction du véhicule.

L'impossibilité d'assimiler l'enlèvement et la garde conservatoire d'un véhicule retrouvé volé à une mise en fourrière a, au demeurant, été clairement soulignée par le Conseil d'État dans un arrêt *SARL PETITNET* du 19 novembre 2007 (req. n° 306782).

En conséquence, dès lors que l'enlèvement et la garde conservatoire du véhicule volé ne sont pas réalisés dans le cadre d'une opération de mise en fourrière, l'application des « tarifs maxima » fixés par l'annexe II de l'arrêté du 14 novembre 2001 ne s'impose pas à la société chargée de ces prestations. Cette dernière, sauf si elle s'est engagée par convention à respecter les tarifs de l'arrêté en cas de garde conservatoire de véhicules volés, choisit d'appliquer soit ceux plafonnés par l'arrêté de 2001, soit les tarifs libres affichés par son établissement.

Cette liberté tarifaire est pleinement confirmée par la jurisprudence judiciaire (cf. notamment Cour d'appel de Paris, pôle 5, chambre 11, 26 septembre 2014, n° 12/13347 / Cour d'appel de Versailles, chambre 12, section 1, 22 mars 2007, n° 06/03229). La motivation de l'arrêt de 2014 est, à cet égard, très claire : « *Considérant, liminairement, qu'il résulte de l'analyse des pièces versées au dossier qu'il ne s'agit pas d'une mise en fourrière au sens strict, mais d'un placement à titre conservatoire au sein des locaux de l'exploitant de la fourrière, sur demande de l'autorité de police suite à la découverte du véhicule volé, dont le tarif des frais d'enlèvement et de garde est libre et à la charge du propriétaire concerné (...).* »

En conclusion, la position de certaines préfectures consistant à exiger des sociétés auxquelles la garde conservatoire de véhicules volés est confiée, qu'elles respectent les tarifs réglementés des opérations de fourrière, et à considérer que l'application, dans un tel cas, de tarifs libres, serait constitutive d'un manquement à leurs obligations passible de poursuites disciplinaires, voire d'une infraction, n'apparaît pas fondée au regard des jurisprudences administratives et judiciaires, et doit être combattue. ■

**M<sup>e</sup> Paul-Henri Job,**  
**avocat associé, SCPLUSSAN**



as abandoned after three months of storage), or have the vehicle owner convicted of paying the fees. The debtor may settle such costs, and such a legal conviction may, where appropriate, be accompanied by an injunction to recover the vehicle within a specified time period which, in the event of non-compliance, may lead to the vehicle destruction.



The impossibility in complying for removal and storage of a found stolen vehicle to be impounded was, moreover, clearly stressed by the Conseil d'État in a *SARL PETITNET* judgment of November 19, 2007 (req. # 306782).

Consequently, where the removal and storage of the stolen vehicle is not carried out in the context of an impounding operation, the application of the "maximum tariffs" set out in Annex II of the Order of November 4, 2001, will not bind the company responsible for the service. The latter, unless it undertakes by agreement to respect the tariffs specified in the decree for impoundment storage of stolen vehicles, chooses to apply either those 2001 limits decreed or their usual commercial tariffs posted by the business establishment.

Court of Appeal, pole 5, Chamber 11, 26 September 2014, no. 12/13347/Versailles Court of Appeal, Chamber 12, section 1, 22 March 2007, No. 06/03229). The reasoning of the 2014 judgment is, in that regard, very clear: "*Whereas it is clear from the initial analysis of the documents in the file that it is not strictly a matter of impoundment, but removal on the request of the police authority to relocate the stolen vehicle following its discovery, so the tariff for the costs of removal and storage can be set freely by the concerned business owner (...)*"


This freedom for tariff application is fully confirmed by the jurisprudence (see in particular Paris


In conclusion, the position for some prefectures requiring businesses to whom the stolen vehicle storage is entrusted to abide by the regulated tariffs for pound operations, and to consider that the application of their usual tariffs in such cases would constitute a breach in their obligations subject to disciplinary proceedings, or even an offense, does not appear to be justified in administrative and judicial jurisprudence, and must be debated. ■


**M<sup>e</sup> Paul-Henri Job,**  
**avocat associé, SCP LUSSAN**

## Système de Remorquage Poids-Lourds VDZ Hefsystemen B.V. - Buren



 Tel.: +33 608 099 224  
or +33 680 909 378

 Portable: +32 495 532 810

 Tel.: +31 (0)6 531 860 08