ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)
2 juin 1994 *

Dans l'affaire C-313/92,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par l'Arrondissementsrechtbank te Amsterdam (Pays-Bas) et tendant à obtenir, dans la procédure pénale poursuivie devant cette juridiction contre

Van Swieten BV,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation des articles 2, paragraphe 1, et 8, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1),

LA COUR (sixième chambre),

composée de MM. G. F. Mancini, président de chambre, M. Diez de Velasco (rapporteur), C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler et P. J. G. Kapteyn, juges,

avocat général: M. G. Tesauro,
greffier: M. H. A. Rühl, administrateur principal,

* Langue de procédure: le néerlandais.

considérant les observations écrites présentées:

— pour l'Officier van Justitie, par lui-même, M. J. A. van Zwieteren,

— pour le gouvernement néerlandais, par M. A. Bos, conseiller juridique au ministère des Affaires étrangères, en qualité d'agent,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par Mme S. Lucinda Hudson, du Treasury Solicitor's Department, en qualité d'agent,

— pour la Commission des Communautés européennes, par MM. Th. van Rijn et V. Di Bucci, membres du service juridique, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les observations orales de Van Swieten BV, représentée par M. J. B. Vallenduuk, conseiller juridique, en qualité d'agent, du gouvernement néerlandais, représenté par M. T. Heukels, conseiller juridique adjoint au ministère des Affaires étrangères, en qualité d'agent, du gouvernement du Royaume-Uni, représenté par Mme S. Lucinda Hudson et M. D. Bethlehem, barrister, et de la Commission des Communautés européennes à l'audience du 2 décembre 1993,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 20 janvier 1994,

rend le présent

Arrêt

1 Par jugement du 16 avril 1992, parvenu au greffe de la Cour le 22 juillet suivant, l'Arrondissementsrechtbank te Amsterdam (ci-après le « juge de renvoi ») a posé,

en vertu de l'article 177 du traité CEE, deux questions préjudicielles portant sur les articles 2, paragraphe 1, et 8, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1, ci-après le « règlement n° 3820/85 »).

2 Les questions ont été soulevées dans le cadre d'une procédure pénale introduite contre Van Swieten BV (ci-après « Van Swieten »), société de transports internationaux par route établie aux Pays-Bas, pour violation des dispositions communautaires et néerlandaises sur les temps de repos et de conduite.

3 Lors d'une inspection en octobre 1988, l'administration néerlandaise a découvert que 17 chauffeurs employés par Van Swieten n'avaient pas respecté les temps de repos et de conduite prescrits, alors qu'ils conduisaient des véhicules immatriculés aux Pays-Bas. Les irrégularités portaient, en l'espèce, sur le respect du temps de repos minimal à prendre pendant chaque période de 24 heures, tel que prévu par l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85. Elles avaient, pour la plupart, été commises sur des trajets à l'intérieur de la Communauté, mais aussi, dans quelques cas, lors de transports effectués à destination de la Suisse ou qui transitaient par cet État. La Suisse, pays tiers, n'est pas partie à l'accord AETR (accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, ci-après l'« accord AETR »).

4 Aux Pays-Bas, les temps de conduite et de repos des conducteurs de véhicules affectés au transport par route sont régis par la Rijtijdenwet de 1936 (loi sur les temps de conduite, ci-après la « loi de 1936 »), ainsi que par le Rijtijdenbesluit de 1977 (arrêté sur les temps de conduite, ci-après l'« arrêté de 1977 ») qui a été pris en application de cette loi.

5 En application de son article 1a, paragraphe 1, la loi de 1936 « s'applique notamment aux transports par route effectués entièrement ou partiellement à l'étranger par une entreprise établie aux Pays-Bas et aux activités exercées par les membres de

l'équipage qui y sont liées ». Les articles 11 à 14 de l'arrêté de 1977 régissent les périodes de service, de conduite et de repos des conducteurs. Toutefois, d'après l'article 17 du même arrêté de 1977, les dispositions de ces articles ne s'appliquent pas aux transports effectués à l'étranger auxquels le règlement n° 3820/85 ou l'accord AETR sont applicables.

6 Le champ d'application du règlement n° 3820/85 est défini par son article 2 dans les termes suivants:

« 1) Le présent règlement s'applique aux transports par route visés à l'article 1er, point 1, et effectués à l'intérieur de la Communauté.

2) L'accord européen relatif au travail des équipages effectuant des transports internationaux par route (AETR) s'applique, à la place des présentes règles, aux transports routiers internationaux:

— effectués à destination ou en provenance de pays tiers parties à l'accord, ou en transit par ces pays, pour l'ensemble du trajet, par des véhicules immatriculés dans un État membre ou dans un de ces pays tiers;

— effectués en provenance ou à destination d'un pays tiers qui n'est pas partie à l'accord par des véhicules immatriculés dans un de ces pays, pour tout trajet effectué à l'intérieur de la Communauté. »

7 Étant donné que le règlement n° 3820/85 n'a pas prévu de façon expresse son application aux trajets ayant leur origine ou leur destination dans un pays tiers non membre de l'accord AETR, quand ils sont effectués par des véhicules immatriculés dans un État membre, les autorités néerlandaises ont l'habitude, dans ces situations, d'appliquer la réglementation néerlandaise à la totalité du parcours et de ne pas prendre en compte le règlement n° 3820/85.

8 D'autre part, l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85 dispose:

« Dans chaque période de 24 heures, le conducteur bénéficie d'un temps de repos journalier d'au moins 11 heures consécutives, qui pourrait être réduit à un minimum de 9 heures consécutives trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit accordé par compensation avant la fin de la semaine suivante. »

9 Aux Pays-Bas, le système de contrôle du respect des temps de repos journaliers prévus par le règlement est basé sur les principes suivants. Le moment pertinent pour la fixation de la période de 24 heures est déterminé par:

— le moment du contrôle sur la route;

— le début du temps de repos hebdomadaire;

— le début du temps (suffisant) de repos journalier.

En outre, aux fins de la détermination, dans chaque cas particulier, de la période de 24 heures, il faut, lorsque le calcul donne un résultat apparent situé dans une période de repos au sens de l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, faire reculer dans le temps le moment — tel que désigné au début — jusqu'à ce que soit atteint le moment où le membre d'équipage n'est pas libre de disposer de son propre temps.

10 En première instance, le Kantonrechter te Amsterdam a condamné Van Swieten. Il a jugé en effet que certains de ses conducteurs n'avaient pas respecté, pour les transports effectués à l'intérieur de la Communauté, le temps de repos journalier

minimal prévu à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85 et, pour les transports à destination de la Suisse ou transitant par cet État, l'article 11 de l'arrêté de 1977.

11 Devant le juge de renvoi, Van Swieten a fait valoir que le règlement n° 3820/85 était applicable aux transports effectués à destination de la Suisse ou qui transitent par ce pays pour la partie du parcours qui se déroule à l'intérieur de la Communauté. Pour cette partie du trajet, l'application de la loi néerlandaise aurait donc dû être écartée.

12 Van Swieten a en outre contesté la méthode de contrôle utilisée par les autorités néerlandaises pour vérifier le respect des temps de repos journaliers qui, selon elle, ne serait pas compatible avec l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85. En effet, selon elle, la période de 24 heures dont il est question dans cette disposition est une période fixe et la première période de la semaine commence à courir à la fin du temps de repos hebdomadaire. A l'appui de sa thèse, la société invoque la version anglaise dudit article, une décision de la High Court of Justice du 28 avril 1988 (affaire Kelly/Shulman) et le premier considérant du préambule du règlement, qui souligne la nécessité d'assouplir les dispositions du règlement antérieur, à savoir le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 77, p. 49, ci-après le « règlement n° 543/69 »).

13 Doutant de l'interprétation à donner aux dispositions applicables du règlement n° 3820/85, l'Arrondissementsrechtbank te Amsterdam a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

« 1) En ce qui concerne l'article 2, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3820/85:

Cet article doit-il être interprété en ce sens que le règlement est (notamment) applicable au transport par route à l'intérieur de la Communauté visé à l'arti-

cle 1er, point 1, lorsque ce transport est effectué par des véhicules immatriculés dans un État membre à destination ou en provenance de pays tiers qui ne sont pas parties à l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), ou en transit par ces pays?

2) En ce qui concerne l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3820/85:

Les mots 'chaque période de 24 heures' doivent-ils être interprétés en ce sens qu'une telle période peut commencer à tout moment quelconque, en fonction du début du temps de repos hebdomadaire et journalier (suffisant) ainsi que du moment du contrôle effectué sur la route, ou bien la première d'une ou plusieurs périodes successives commence-t-elle au moment où la dernière période de repos hebdomadaire se termine? »

Sur la première question

14 Selon le paragraphe 1 de l'article 2 du règlement n° 3820/85, « le présent règlement s'applique aux transports par route visés à l'article 1, point 1, et effectués à l'intérieur de la Communauté ».

15 Ce règlement, qui se substitue au règlement n° 543/69, a prévu l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, en établissant notamment des règles relatives aux temps de conduite et de repos des conducteurs. D'après son premier considérant, le règlement n° 3820/85 vise à préserver et à approfondir les progrès accomplis par son prédécesseur, en assouplissant ses dispositions mais sans porter atteinte à leurs objectifs.

16 A cet égard, il y a lieu de relever qu'un des objectifs principaux du règlement n° 3820/85 est, à l'instar de la finalité du règlement n° 543/69, l'amélioration de la sécurité du trafic routier ainsi que des conditions de travail des conducteurs.

17 Or, force est de constater que l'effet utile de cette réglementation serait compromis si l'application du régime communautaire dépendait du parcours emprunté par les véhicules immatriculés dans les différents États membres et si les droits nationaux continuaient à s'appliquer dès lors que le trajet ne se situe que partiellement à l'intérieur de la Communauté.

18 Il en résulte que le règlement n° 3820/85 vise tout service de transport routier qui a lieu à l'intérieur de la Communauté par des véhicules immatriculés dans un État membre, même lorsque le transport est effectué en partie dans des États tiers.

19 Cette interprétation est d'ailleurs confirmée par le libellé de l'article 2 du règlement n° 543/69, selon lequel celui-ci s'appliquait « aux transports par route, pour le parcours ou la partie du parcours effectué à l'intérieur de la Communauté ». Il résulte de cette formulation que déjà le règlement qui a précédé le règlement n° 3820/85 et qui poursuivait les mêmes objectifs que ce dernier visait tous les transports routiers effectués à l'intérieur du territoire de la Communauté, indépendamment du trajet parcouru par le véhicule.

20 Enfin, le paragraphe 2 de l'article 2 du règlement n° 3820/85 corrobore également l'interprétation indiquée. En effet, cette disposition, qui énumère limitativement les cas dans lesquels l'accord AETR est applicable, à la place du règlement, ne vise pas un cas tel que celui évoqué par la première question préjudicielle. Il en résulte que ce cas n'est régi ni par l'accord AETR ni par le droit national, mais qu'il entre dans le champ d'application du règlement n° 3820/85.

21 Au vu de ce qui précède, il convient de répondre à la première question que l'article 2, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85 doit être interprété dans le sens que celui-ci est également applicable aux transports par route effectués à l'intérieur de la Communauté par des véhicules immatriculés dans un État membre à destination ou en provenance de pays tiers qui ne sont pas parties à l'accord AETR, ou en transit par ces pays.

Sur la seconde question

22 En ce qui concerne la question du début de la « période de 24 heures » mentionnée à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, il convient de rappeler que ce règlement a notamment pour objectif de garantir la sécurité routière et d'améliorer les conditions de travail des conducteurs.

23 Dans cette perspective, l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, en prévoyant que chaque période de 24 heures doit comporter un nombre minimal d'heures de repos journalier, entend assurer pour le conducteur une alternance des temps de conduite et de repos qui garantisse que celui-ci ne se trouvera pas au volant du véhicule pendant une période tellement longue qu'elle produirait un état de fatigue et mettrait en danger la sécurité routière.

24 Ainsi que l'avocat général l'a souligné aux points 11 et suivants de ses conclusions, il résulte de cet objectif du règlement n° 3820/85 que la période de 24 heures, dont il est question à l'article 8, paragraphe 1, ne peut pas être comprise comme un intervalle de temps devant être considéré isolément et commençant chaque jour au même moment, indépendamment du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent. En effet, cette théorie, dite du début fixe, permettrait, dans certaines hypothèses, au conducteur de retarder d'une façon excessive le moment de son repos journalier, mettant ainsi en péril la sécurité routière.

25 Il s'ensuit que la notion de période de 24 heures, figurant à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, désigne une période dont le début est variable, en ce sens qu'elle commence à courir au moment du début réel de la conduite après la fin du temps de repos journalier ou hebdomadaire précédent. En effet, seule cette interprétation permet d'aménager une alternance des périodes de conduite et de repos qui préserve la sécurité routière et allège les conditions de travail du conducteur.

26 Étant donné que l'article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement n° 3820/85 permet au conducteur de diviser le temps de repos journalier en deux ou plusieurs périodes séparées, il convient de préciser que le calcul de la période de 24 heures doit, dans une telle situation, débuter lorsque se termine la période de repos la plus longue, à savoir celle d'une durée minimale de 8 heures.

27 Dans ces conditions, il convient de répondre à la seconde question que l'expression « chaque période de 24 heures » qui apparaît à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85 doit être comprise comme visant tout intervalle de cette durée qui débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalier, le conducteur actionne le tachygraphe. Dans le cas où le repos journalier est pris en deux ou trois périodes séparées, le calcul doit commencer à la fin de celle dont la durée n'est pas inférieure à huit heures.

Sur les dépens

28 Les frais exposés par les gouvernements du Royaume-Uni et néerlandais ainsi que par 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 les questions à elle soumises par l'Arrondissementsrechtbank te Amsterdam, par jugement du 16 avril 1992, dit pour droit:

1) **L'article 2, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, doit être interprété dans le sens que celui-ci est également applicable aux transports par route effectués à l'intérieur de la Communauté par des véhicules immatriculés dans un État membre à destination ou en provenance de pays tiers qui ne sont pas parties de l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route, ou en transit par ces pays.**

2) **L'expression « chaque période de 24 heures » qui apparaît à l'article 8, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3820/85 doit être comprise comme visant tout intervalle de cette durée qui débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalier, le conducteur actionne le tachygraphe. Dans le cas où le repos journalier est pris en deux ou trois périodes séparées, le calcul doit commencer à la fin de celle dont la durée n'est pas inférieure à huit heures.**

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 2 juin 1994.

Le greffier

R. Grass

Le président de la sixième chambre

G. F. Mancini