CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. PHILIPPE LÉGER

présentées le 25 janvier 1996 *

1. Ces deux renvois préjudiciels, quoique émanant de juridictions différentes, portent en substance sur la même question, celle de l'interprétation de la notion de « véhicules affectés aux services de l'enlèvement des immondices », visée à l'article 4, point 6, 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 [1] (ci-après le « règlement »).

2. Ce règlement poursuit un triple objectif de sécurité routière, d'harmonisation des conditions de concurrence et de progrès social [2]. A cet effet, il impose des temps de conduite et de repos (sections IV et V) à l'intention des conducteurs ayant l'âge minimal requis (section III) qui effectuent des transports par route entrant dans son champ d'application (section II); il interdit le versement de rémunérations proportionnées aux distances parcourues ou au volume des marchandises transportées, pour autant qu'elles compromettent la sécurité routière (section VI); il n'autorise que des dérogations limitées (section VII), sauf à faire application du système de contrôle et de sanctions mis en place (section VIII).

Afin d'assurer un contrôle efficace des dispositions relatives aux temps de travail, l'article 3, point 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 [3] prévoit l'installation et l'utilisation d'un appareil de contrôle « [...] sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 4 et à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3820/85 ».

3. L'article 4 du règlement n° 3820/85 exclut de son champ d'application treize catégories

* Langue originale: le français.

1 — JO L 370, p. 1. Ce règlement remplace et modifie 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), lui-même modifié à plusieurs reprises, par les règlements du Conseil (CEE) n° 514/72, du 28 février 1972 (JO L 67, p. 1), (CEE) n° 515/72, du 28 février 1972 (JO L 67, p. 11), (CEE) n° 2827/77, du 12 décembre 1977 (JO L 334, p. 1), et (CEE) n° 2829/77, du 12 décembre 1977 (JO L 334, p. 11). Dans la mesure où les deux règlements sont relatifs au même domaine et poursuivent les mêmes objectifs, nous pourrons nous référer dans les développements qui suivent à votre jurisprudence relative tant au règlement de 1969 qu'à celui de 1985.

2 — Premier considérant.

3 — Règlement du Conseil 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8).

de véhicules. En particulier, le point 6 de cet article dispose:

« [Le présent règlement ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:]

6) véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, *de l'enlèvement des immondices*, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio » [4].

4. C'est cette dernière disposition que les juges de renvoi vous soumettent à interprétation, à l'occasion de litiges dont les cadres factuels sont les suivants.

Contexte de l'affaire C-335/94, Hans Walter Mrozek et Bernhard Jäger

5. MM. Mrozek et Jäger, les deux requérants au principal dans cette affaire, sont employés, en qualité de fondés de pouvoirs, auprès de l'entreprise Rethmann Entsorgungswirtschaft GmbH & Co. KG (ci-après « Rethmann »). Ils sont responsables de la répartition par équipes des chauffeurs de l'entreprise.

6. Dans le cadre de ses activités, Rethmann passe avec les communes, ou, le cas échéant, les districts, des contrats à long terme portant sur l'évacuation des déchets. Au terme de ces contrats, elle est chargée de procéder à l'enlèvement et au transport, d'une part, de déchets industriels et, d'autre part, d'ordures ménagères d'un type particulier (telles que des piles sèches ou des produits chimiques) déposées par la population dans des conteneurs spécialement placés à cet effet par Rethmann dans les villes.

7. M. Jäger est responsable de l'organisation des tournées des véhicules de collecte transportant ces déchets ménagers depuis leur ramassage, où ils font l'objet d'un premier tri, jusqu'aux établissements de Rethmann, où ils font l'objet d'un tri plus poussé. M. Mrozek a quant à lui la responsabilité des véhicules acheminant les déchets depuis ces établissements jusqu'aux centres d'évacuation définitive.

8. C'est à l'occasion de ces transports que, des conducteurs s'étant vu reprocher d'avoir contrevenu aux temps de conduite applicables conformément à l'Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (règlement pris

4 — Souligné par nous.

en application du régime relatif aux temps de travail), les deux requérants se sont vu infliger des amendes administratives pour ne pas avoir organisé les heures de travail des conducteurs en conformité avec la réglementation.

9. Dans le recours qu'ils ont formé contre ces amendes devant l'Amtsgericht Recklinghausen, MM. Mrozek et Jäger ont fait valoir que les transports étaient effectués par des « véhicules affectés aux services de l'enlèvement des immondices » au sens de l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85, pour soutenir qu'ils étaient par conséquent exemptés des obligations imposées par le règlement. Ils ont en outre prétendu que l'exception prévue par la réglementation communautaire excluait la possibilité pour le droit national d'instaurer des prescriptions en matière de temps de conduite.

10. Estimant que la solution du litige dépend de l'interprétation à donner des dispositions communautaires en la matière, le juge de renvoi vous soumet les questions suivantes:

« 1) Comment convient-il de définir la notion d'enlèvement des immondices visée à l'article 4, point 6, du règlement (CEE) n° 3820/85?

a) S'agit-il à cet égard uniquement de l'enlèvement d'ordures ménagères ou au contraire également du transport de déchets d'établissements industriels ou commerciaux?

b) Pour ce qui est des ordures ménagères,

aa) L'exception figurant à l'article 4, point 6, du règlement (CEE) n° 3820/85 s'étend-elle également aux déchets particuliers provenant de la consommation des ménages, tels que piles, peintures, solvants, etc.?

bb) L'exception vaut-elle uniquement pour les transports de courte durée à l'intérieur d'une commune, et notamment pour le transport de porte à porte, ou s'étend-elle également aux transports de plus longue durée, par exemple au transport vers des décharges situées en dehors du périmètre de la commune?

cc) L'article 4, point 6, du règlement réserve-t-il un sort privilégié au transport également lorsque l'enlèvement des immondices est pris en charge par des entreprises privées agissant par délégation de la commune?

c) Au cas où les transports de déchets industriels seraient également compris dans le champ d'application de cette disposition:

aa) Cela comprend-il également le transport de tous les déchets industriels, quels qu'ils soient?

bb) Des transports relativement longs — par exemple, jusqu'à des décharges — relèvent-ils, également dans cette hypothèse, de l'article 4, point 6, du règlement?

d) La circulation à vide des véhicules, par exemple au retour des décharges, sans chargement, relève-t-elle de l'article 4, point 6?

e) Les déplacements servant à la préparation des transports, ayant pour objet, par exemple, de permuter des véhicules ou des semi-remorques entre les différents établissements d'une entreprise, relèvent-ils également de cette disposition?

2) Quel rapport d'implication existe-t-il entre le régime dérogatoire de l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 et les réglementations nationales en matière de temps de conduite?

a) Au cas où un trajet relève du régime dérogatoire de l'article 4, point 6, du règlement CEE, une limitation du temps de conduite peut-elle néanmoins continuer de résulter de réglementations nationales?

b) Ou doit-on tenir pour inapplicables à de tels transports des réglementations nationales telles que l'Arbeitszeitordnung ou l'Ausführungsverordnung zur Arbeitszeitordnung (règlement pris pour l'application du régime relatif aux temps de travail)? »

Contexte de l'affaire C-39/95, Pierre Goupil

11. M. Goupil est le président directeur général d'une société inscrite au registre du commerce et des sociétés sous l'activité « *nettoyage, nettoiement, assainissement et traitement des déchets* ». En pratique, l'entreprise se charge de collecter des déchets auprès d'entreprises et de les transporter au

centre d'enfouissement technique ou à l'usine d'incinération.

12. Lors d'un contrôle pratiqué sur l'un des chauffeurs de l'entreprise, alors qu'il effectuait un transport routier de deux bennes de déchets, il a été constaté sur les disques du tachygraphe dont le camion était équipé un dépassement de la durée de conduite prévue par le règlement n° 3820/85. Des poursuites pour infraction au règlement n° 3821/85 et à un décret français ont alors été entamées contre M. Goupil.

13. Au cours de l'audience devant la juridiction nationale, M. Goupil a fait valoir qu'il n'était pas transporteur, mais prestataire de services dans les déchets industriels et commerciaux sans valeur marchande, et qu'il ne s'estimait en conséquence pas tenu de respecter les obligations prévues par les règlements n°s 3820/85 et 3821/85.

14. Le tribunal de police de la Rochelle relève que « [...] de nombreuses sociétés ayant un objet social identique à celui de la société aujourd'hui incriminée ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux de police français », et « Qu'eu égard aux divergences de jurisprudence » sur le point de savoir si de telles entreprises relèvent de l'exemption prévue à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85, il apparaît nécessaire de saisir votre Cour de la question suivante:

« L'article 4 du règlement (CEE) n° 3820/85 exclut-il du règlement (CEE) n° 3821/85 les véhicules des sociétés privées d'enlèvement et de traitement des déchets transportant des bennes de déchets ou des déchets industriels y compris lorsque ces transports sont réalisés sur de longues distances? »

Réponses aux questions

15. Nous nous attacherons tout d'abord à traiter la question commune aux deux affaires: celle du champ d'application de la dérogation prévue à l'article 4, point 6, du règlement en ce qu'elle vise les « véhicules affectés aux services de l'enlèvement des immondices », en apportant à cette occasion les différentes précisions qu'appelle la première question soumise par l'Amtsgericht Recklinghausen, avant de répondre à la seconde question soulevée dans l'affaire C-335/94, relative à la possibilité éventuelle pour le droit national de limiter les heures de conduite en dehors du champ d'application du règlement.

Sur la notion de « services de l'enlèvement des immondices »

16. L'article 4 se présente comme une disposition excluant du champ d'application du règlement, tel que défini à l'article 2 comme couvrant les transports par route [5] effectués à l'intérieur de la Communauté, les transports effectués au moyen d'un certain nombre de véhicules. Il s'agit donc d'une disposition *dérogatoire* aux dispositions générales que contient la réglementation.

17. Il convient de bien avoir à l'esprit le cadre dans lequel la réglementation sociale communautaire en matière de transports par route a été adoptée. Le législateur a eu pour souci d'harmoniser certaines dispositions dans ce domaine afin d'en assurer une application uniforme sur tout le territoire des États membres [6], pour permettre que soit atteint le triple objectif poursuivi.

18. Cette uniformité d'application suppose une interprétation stricte du champ des exemptions autorisées.

19. Votre jurisprudence constante a ainsi toujours refusé d'interpréter largement les dispositions dérogatoires du règlement n° 543/69 et du règlement n° 3820/85 [7], tant il est vrai que « des dérogations ne sauraient être interprétées de façon à étendre leurs effets au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer la protection des intérêts qu'elles visent à garantir » [8].

20. Plus particulièrement, les exemptions prévues par l'article 4 qu'il vous est aujourd'hui demandé d'interpréter font déjà l'objet d'une jurisprudence fournie, qui consacre le principe d'une interprétation stricte de cette disposition dérogatoire.

21. C'est ainsi que dans l'arrêt du 6 décembre 1979, Nehlsen [9], vous avez estimé que l'exemption en faveur des véhicules « utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics qui ne concurrencent pas les transporteurs professionnels », prévue à l'article 4, point 4, du règlement n° 543/69 modifié, ne pouvait s'appliquer aux véhicules des personnes privées utilisés pour des services publics ou pour le compte d'autorités publiques.

5 — Le « transport par route » étant entendu, aux termes de l'article 1er, point 1, comme « tout déplacement effectué sur les routes ouvertes à l'usage du public, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises ».

6 — Voir le troisième considérant du règlement n° 543/69.

7 — Voir, par exemple, relativement à l'exemption de tachygraphe prévue par l'article 14 bis, paragraphe 3, sous a), du règlement n° 543/69 tel que modifié par les règlements n°s 515/72 et 2827/77, l'arrêt du 11 juillet 1984, Scott (133/83, Rec. p. 2863); relativement à l'article 12 du règlement n° 3820/85, qui autorise à déroger, sous certaines conditions, aux dispositions du règlement, l'arrêt du 9 novembre 1995, Bird (C-235/94, Rec. p. I-3933).

8 — Arrêt Bird, précité (point 10), et les arrêts cités par la Cour, du 22 mars 1984, Paterson e.a. (90/83, Rec. p. 1567, point 16), et du 25 juin 1992, British Gas (C-116/91, Rec. p. I-4071, point 12).

9 — 47/79, Rec. p. 3639, point 7.

22. Dans l'arrêt du 21 mai 1987, Whitelock [10], vous avez interprété la notion de « véhicules spécialisés de dépannage », visée à l'article 4, point 9, du règlement n° 543/69, tel que modifié par l'article 1er, paragraphe 1, du règlement n° 2827/77 [11], comme visant les seuls véhicules présentant des aménagements ou caractéristiques tels qu'ils ne peuvent être utilisés, principalement, que pour l'enlèvement des véhicules récemment accidentés, à l'exclusion des véhicules utilisés pour le simple transport d'autres véhicules.

23. Dans l'arrêt British Gas, précité [12], vous avez considéré que la dérogation à l'obligation d'installer et d'utiliser un tachygraphe, prévue au bénéfice des « véhicules affectés aux services du gaz » par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85, s'applique aux seuls véhicules utilisés dans le cadre de transports entièrement et exclusivement liés à la production, la transmission ou la distribution du gaz, ou à l'entretien des installations nécessaires à cet effet. Par contre, cette dérogation ne s'applique pas à des véhicules totalement ou partiellement utilisés pour le transport d'appareils domestiques à gaz.

24. Par ailleurs, outre une interprétation stricte, et conformément à votre jurisprudence, l'article 4, point 6, doit recevoir une lecture conforme aux objectifs poursuivis [13] que sont la sécurité routière, l'harmonisation des conditions de concurrence et le progrès social: « [...] il ressort du premier considérant de ce règlement que la possibilité de déroger à la réglementation communautaire ne saurait porter atteinte aux objectifs poursuivis dans ce domaine » [14].

25. Notons également que les dérogations mises en place par l'article 4, point 6, sont fondées sur la considération que les services envisagés sont tous des services généraux d'intérêt public:

« S'agissant des intérêts dont l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 vise à garantir la protection, il y a lieu d'observer que les dérogations prévues par cette disposition sont fondées sur la nature des services auxquels les véhicules sont affectés. A cet égard, il ressort de l'énumération figurant à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 que les services visés par cette disposition constituent tous des *services généraux d'intérêt public* » [15].

26. Il convient donc, pour appréhender le champ de l'exemption prévue au bénéfice des « véhicules affectés aux services de l'enlèvement des immondices », de définir cette dernière notion en considération des éléments ainsi dégagés par votre jurisprudence.

10 — 79/86, Rec. p. 2363, point 10.

11 — Il s'agit de l'actuel article 4, point 10, du règlement n° 3820/85.

12 — Point 21.

13 — Voir, par exemple, les arrêts Nehlsen, précité (point 4); Scott, précité (point 15); British Gas, précité (point 12), et du 15 décembre 1993, Charlton e.a. (C-116/92, Rec. p. I-6755, point 14).

14 — Arrêt British Gas, précité, point 12.

15 — Ibidem, point 13, souligné par nous.

27. A cet égard, le choix des termes utilisés, « services », « enlèvement » et « immondices », nous semble devoir revêtir une signification précise.

28. Il est révélateur tout d'abord que ce soit le terme « enlèvement » (« collection and disposal » dans la version en anglais, « Abfuhr » en allemand) qu'ait retenu le législateur communautaire, de préférence à celui de « transport ».

29. Ce choix ne nous paraît pas fortuit, dès lors que le terme « transport » est par ailleurs utilisé dans le corps même de l'article 4 pour désigner d'autres exemptions. Ainsi le règlement ne s'applique-t-il pas, par exemple, aux « véhicules affectés aux *transports* de marchandises et dont le poids maximal autorisé [...] ne dépasse pas 3,5 tonnes » [16], aux « véhicules affectés aux *transports* de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres » [17], aux « véhicules *transportant* du matériel de cirque ou de fêtes foraines » [18].

30. Les deux termes ont en effet une signification différente. La notion d'« enlèvement » a une portée plus réduite que celle de « transport ». Elle consiste en un ramassage, une collecte, un simple retrait en définitive d'une chose d'un endroit où elle avait été disposée. Cette notion suppose un déplacement sur une distance limitée et de courte durée. A l'inverse, un « transport » peut s'effectuer sur une distance plus longue et en un laps de temps étendu. C'est en ce sens d'ailleurs que l'on parle de « transports » routiers. Or, il nous semble que le législateur a bien entendu distinguer les deux termes et réserver le bénéfice de la dérogation aux seuls véhicules affectés à l'*enlèvement*.

31. Si l'on admettait que la dérogation aux dispositions très contraignantes, notamment des temps de conduite et de repos, prévues par la réglementation communautaire s'étend aux véhicules affectés au *transport* des immondices, on autoriserait une interprétation extensive de l'article 4, point 6. Une telle interprétation ne saurait être admise, conformément à votre jurisprudence, dès lors qu'elle irait à l'encontre des objectifs poursuivis. En effet, dans l'esprit de la réglementation adoptée, les temps de conduite doivent être limités et contrôlés afin de ne compromettre notamment ni la sécurité routière ni les conditions de travail des conducteurs.

32. Le représentant de M. Goupil a fait valoir à cet égard au cours de l'audience que, en tout état de cause, les transports s'effectuent sur de courtes distances et ont une durée qui ne saurait dépasser 24 heures, conformément à la réglementation nationale. Un tel argument ne saurait être retenu. Comme l'a relevé le représentant du gouvernement français, si l'on admet que les activités de transport des immondices sont exemptées des mesures de contrôle mises en

16 — Article 4, *point* 1.
17 — Ibidem, point 3.
18 — Ibidem, point 9.

place, comment s'assurer, en l'absence de tachygraphe, que des abus aux conséquences dommageables à la fois pour la sécurité routière et la protection sociale des conducteurs ne sont pas commis? Seule l'application des règles communautaires aux « transports » peut s'avérer efficace.

33. A l'inverse, restreindre le bénéfice de la dérogation aux seuls véhicules affectés à l'« enlèvement » n'emporterait pas les mêmes conséquences dommageables. De tels véhicules circulent à une vitesse très réduite, dans un périmètre limité, et effectuent des arrêts fréquents sur les lieux de dépôt des immondices.

34. Relevons à cet égard que le mode d'organisation prévu, qui peut varier d'une collectivité à une autre, est sans incidence relativement aux objectifs poursuivis. Il peut en effet indifféremment s'agir d'un enlèvement traditionnel de porte à porte ou d'un enlèvement sélectif auprès de conteneurs spécialement placés à cet effet à l'intention des populations, comme cela tend à se développer.

35. Peu importe également le type de véhicule utilisé, qu'il soit muni d'équipements spéciaux ou pas.

36. Peu importe enfin en principe que, à la suite de son activité de ramassage, le véhicule achemine sa cargaison vers le seul centre de traitement, ou qu'il poursuive ensuite vers des centres d'évacuation définitifs, tant il est vrai que le seul critère déterminant devra être celui de la proximité. Les objectifs poursuivis ne seront pas mis à mal tant que la dérogation ne bénéficie qu'aux véhicules pour lesquels l'activité de transport proprement dite reste subsidiaire par rapport à l'activité essentielle d'enlèvement.

Mais si, comme cela est souvent le cas, les centres d'évacuation définitifs sont éloignés des agglomérations, le transport vers ces centres, qui supposerait un temps de conduite plus long, ne serait plus couvert par l'exemption.

Il appartient en tout état de cause au juge national d'apprécier dans chaque cas si la distance parcourue vers ces centres par le véhicule apparaît comme une activité suffisamment secondaire par rapport au ramassage proprement dit pour ne pas compromettre notamment les objectifs de sécurité routière et de progrès social.

37. Conformément à cette considération, et en réponse en particulier au point d) de la première question posée dans l'affaire C-335/94, la circulation à vide des véhicules relève de l'article 4, point 6, si elle entre dans le cadre de l'activité essentielle de ramassage et ne constitue pas, de par sa longueur et sa

durée, une activité de « transport ». Lorsqu'un véhicule quitte son entrepôt, effectue le ramassage des immondices et les achemine vers un centre approprié de proximité, il s'agit d'une activité d'« enlèvement ». Le fait que le véhicule soit vide au départ et à la fin de sa tournée ne rend pas l'article 4, point 6, inapplicable.

38. En définitive, on peut d'ores et déjà conclure que le champ de la dérogation prévue ne s'étend pas aux véhicules dont le *transport* des immondices constitue l'activité essentielle. La dérogation ne peut bénéficier qu'aux véhicules chargés du ramassage des immondices et de leur acheminement vers des centres de tri, de traitement ou d'évacuation, dès lors que l'activité de transport que suppose ce dernier aspect de leur activité reste subsidiaire par rapport au premier.

39. Le contenu du terme « enlèvement » ayant ainsi été précisé, attachons-nous à la signification de celui d'« immondices » (« refuse » en anglais; « Müll » en allemand).

40. A l'inverse du terme « enlèvement », le choix du terme « immondices » ne semble pas révéler une volonté du législateur de limiter le type de déchets susceptibles d'être enlevés par les véhicules bénéficiant d'une exemption en vertu de l'article 4, point 6.

41. Ce mot a en effet un sens très large, comme en témoigne la définition qu'en donne en français les dictionnaires Larousse — « Ordures ménagères, déchets de toute sorte » — et Robert — « Déchets de la vie humaine et animale, résidus du commerce et de l'industrie ». Le type de déchets collectés, qu'il soit de nature domestique ou commerciale, est en principe sans importance pour l'application de l'exemption.

42. Cependant, cette notion ne doit non plus être entendue trop largement. Une interprétation trop extensive pourrait en effet s'avérer difficilement conciliable avec d'autres dispositions communautaires. Ainsi, l'article 13, paragraphe 1, sous d), du règlement autorise déjà les États membres à prévoir des dérogations au bénéfice des véhicules transportant des déchets d'animaux. La notion d'« immondices » ne saurait donc englober les déchets d'animaux, sauf à ce que l'article 4, point 6, fasse double emploi avec la disposition précitée. Cette notion ne saurait non plus comprendre par exemple des marchandises dangereuses, dont le transport fait par ailleurs l'objet de contrôles dans le cadre législatif communautaire [19].

43. Il convient donc de comprendre la notion d'« immondices » dans son acception la plus large, comprenant tant les ordures ménagères que les déchets de l'industrie, du commerce ou de l'artisanat, sauf à ce qu'une réglementation plus spécifique exis-

19 — Directive 95/50/CE du Conseil, du 6 octobre 1995, concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route (JO L 249, p. 35).

tant pour un type de déchets particulier trouve à s'appliquer.

44. Une autre limitation à la définition du terme « immondices » se déduit par ailleurs de l'analyse de l'expression « affectés aux services » visée également par l'article 4, point 6.

45. Nous l'avons vu, votre arrêt British Gas, précité, met en lumière le fait que les exemptions visées à l'article 4, point 6, ont en commun de constituer des services généraux d'intérêt public. L'expression « véhicules affectés aux services de l'enlèvement des immondices » désigne ainsi les véhicules affectés à la mission de service public d'enlèvement des immondices, service imposé dans l'intérêt de l'hygiène générale et de la salubrité publique.

46. Cette mission d'intérêt général, qui s'impose dès lors qu'une collectivité humaine est constituée, prend généralement la forme d'une collecte de porte à porte ou d'un enlèvement sélectif des ordures.

47. La notion d'« immondices » visée par la réglementation trouve ici une limite: ne sont concernés que les déchets ou résidus produits habituellement par l'activité normale d'une collectivité humaine. Peu importe leur nature, tant il est vrai par exemple que des individus peuvent produire à la fois des déchets de nature alimentaire et des déchets d'un type industriel (résidus de peinture, piles ou autres) [20] et que, inversement, des industries, à côté de déchets propres à leur activité, peuvent, de par l'activité humaine qu'elles supposent, rejeter des résidus alimentaires. Cependant, l'enlèvement de l'ensemble de ces déchets doit procéder d'un objectif d'intérêt *général*.

48. Dès lors qu'un véhicule assure l'enlèvement, puis l'acheminement d'immondices dans le cadre d'une mission qui n'est plus de service public et dans un secteur d'activité ouvert à la concurrence, on quitte le champ des exemptions pour entrer dans le régime général. Les transports à des fins commerciales dans un secteur concurrentiel entrent donc dans le champ d'application naturel de la réglementation communautaire et non dans celui des exemptions.

49. Cependant, le terme « services », s'il fait référence à une mission de service public, ne permet pas de distinguer selon que cette mission est effectuée directement par une administration publique ou confiée par cette dernière à une entreprise privée. C'est que, à

20 — A l'article 1er, paragraphe 3, des directives du Conseil 89/369/CEE, du 8 juin 1989 (JO L 163, p. 32), et 89/429/CEE, du 21 juin 1989 (JO L 203, p. 50), concernant la prévention et la réduction de la pollution atmosphérique en provenance des installations existantes et des installations nouvelles d'incinération des déchets municipaux, les « déchets municipaux », par exemple, sont définis comme « les déchets ménagers ainsi que les déchets de commerces, d'entreprises ou d'autres déchets, qui, de par leur nature ou leur composition, se rapprochent des déchets ménagers ».

notre sens, cette distinction ne constitue pas un critère d'application de l'exemption prévue.

50. Une telle conception s'impose si l'on compare le texte actuel de l'article 4, point 6, à celui de la réglementation précédente. L'article 4, point 4, du règlement n° 543/69, tel que modifié par le règlement n° 2827/77, excluait du champ de la réglementation les « [...] véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics [...] » [21]. La modification du libellé dans le règlement n° 3820/85 démontre l'intention d'élargir le champ d'application de la disposition, conformément à l'objectif général d'assouplissement énoncé au premier considérant, de telle sorte que le bénéfice de celle-ci ne soit plus réservé aux seuls véhicules utilisés par les autorités publiques, pourvu que l'opération en cause concoure à l'exécution d'un service d'intérêt général d'enlèvement des immondices.

51. Admettre que la dérogation prévue puisse bénéficier à des entreprises privées n'a pas pour effet de leur conférer un avantage concurrentiel. En effet, comme le relève la Commission [22], soit la mission d'intérêt général d'enlèvement des immondices est confiée par l'autorité publique à une seule entreprise, auquel cas le bénéfice de l'exemption ne pourrait être attribué à aucune autre entreprise, soit plusieurs entreprises sont sollicitées pour assurer ensemble cette mission, auquel cas elles profitent toutes de la même façon de la disposition dérogatoire.

52. Nous considérons donc que la dérogation peut bénéficier tant aux autorités publiques qu'aux entreprises privées assurant, sous le contrôle des premières, un service général d'intérêt public d'enlèvement des immondices.

53. L'analyse de la notion de « véhicules affectés aux services de l'enlèvement des immondices » permet d'en donner l'acception suivante.

54. Sont visés par la dérogation prévue à l'article 4, point 6, les véhicules affectés au ramassage des déchets de toutes sortes ne faisant pas l'objet d'une réglementation particulière et subsidiairement à leur acheminement à proximité, dans le cadre d'un service général d'intérêt public assuré directement par les autorités publiques ou sous le contrôle de ces dernières par des entreprises privées.

21 — Sur l'interprétation de ce texte, voir l'arrêt Nehlsen, précité.
22 — Point 13 de ses observations dans l'affaire C-335/94.

Sur la limitation du temps de conduite par le droit national

55. Par sa seconde question dans l'affaire C-335/94, le juge de renvoi demande en substance si les réglementations nationales adoptées en matière de temps de conduite peuvent trouver à s'appliquer aux domaines exclus du champ d'application de la réglementation communautaire, tels que ceux prévus à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85.

56. Il ressort du onzième considérant du règlement [23] que l'harmonisation poursuivie au niveau communautaire dans le domaine des transports par route n'est que partielle et laisse hors de son champ d'application un certain nombre de situations, telles que celles prévues à l'article 4, point 6.

57. Cependant, une telle exclusion ne saurait écarter le pouvoir réglementaire des États membres dans ces situations. Une disposition excluant simplement l'application de la réglementation communautaire n'a pas pour objet ni pour effet d'exclure tout type de réglementation portant sur les transports concernés.

58. De façon générale, le troisième considérant réserve d'ailleurs la faculté de prévoir, au niveau national, des règles plus rigoureuses, conformément aux objectifs poursuivis:

« considérant que les dispositions du présent règlement ayant trait aux conditions de travail ne peuvent pas porter atteinte à la compétence des partenaires sociaux de stipuler, notamment dans le cadre de conventions collectives de travail, des dispositions plus favorables aux travailleurs; que, en vue de favoriser le progrès social ou d'améliorer la sécurité routière, chaque État membre doit garder la faculté d'appliquer certaines mesures appropriées. »

Plus particulièrement le quatorzième considérant dispose:

« considérant que, en ce qui concerne les temps de conduite, il convient d'en limiter la durée continue et la durée journalière, sans que cette réglementation puisse porter atteinte aux réglementations nationales qui obligent le conducteur à ne conduire de véhicule qu'aussi longtemps qu'il est en mesure de le faire en toute sécurité. »

23 — « considérant que certains transports peuvent être exclus du champ d'application du présent règlement. »

59. Il convient donc de considérer que, dans les domaines qui ne sont pas couverts par le champ d'application du règlement, les États membres restent compétents pour établir ou maintenir, s'ils l'estiment nécessaire, des réglementations compatibles avec le droit communautaire et poursuivant les mêmes objectifs.

60. En conséquence, nous vous proposons de répondre comme suit aux juridictions nationales:

Dans les affaires C-335/94 et C-39/95:

« La notion de 'véhicules affectés aux services de l'enlèvement des immondices' visée à l'article 4, point 6, 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 interprétée en ce sens qu'elle vise les véhicules affectés au ramassage des déchets de toute sorte ne faisant pas l'objet d'une réglementation particulière et subsidiairement à leur acheminement à proximité, dans le cadre d'un service général d'intérêt public assuré directement par les autorités publiques ou sous le contrôle de ces dernières par des entreprises privées. »

Dans l'affaire C-335/94:

« L'instauration d'un régime dérogatoire par l'article 4, point 6, du règlement précité ne fait pas obstacle à la faculté des États membres d'édicter des réglementations nationales relatives aux temps de conduite pour les véhicules visés par cette disposition. »