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

Dans l'affaire C-394/92,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par le Politierechtbank te Hasselt (Belgique) et tendant à obtenir, dans la procédure pénale poursuivie devant cette juridiction contre

Marc Michielsen,

Geybels Transport Service NV (GTS),

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation des articles 6 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, ainsi que de l'article 15, paragraphes 2 à 4 inclus, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, respectivement p. 1 et 8),

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,

* Langue de procédure: le néerlandais.

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

considérant les observations écrites présentées:

— pour le gouvernement belge, par M. J. Devadder, directeur d'administration 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. Thomas van Rijn et Vittorio Di Bucci, membres du service juridique, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les observations orales du gouvernement du Royaume-Uni, représenté par M. D. Bethlehem, barrister, et de la Commission 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 ordonnance du 9 novembre 1992, parvenue à la Cour le 13 novembre suivant, le Politierechtbank te Hasselt a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, trois

questions préjudicielles sur l'interprétation des articles 6 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, ainsi que de l'article 15, paragraphes 2 à 4 inclus, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, respectivement p. 1 et 8).

2 Ces questions ont été soulevées dans le cadre d'une poursuite pénale dirigée contre Marc Michielsen (ci-après le « prévenu ») et l'entreprise Geybels Transport Service (ci-après « l'entreprise Geybels ») en tant que partie civilement responsable.

3 Le 12 août 1991, le prévenu, qui conduisait un tracteur au service de l'entreprise Geybels, a fait l'objet d'un contrôle à Anvers au titre des règlements n°s 3820/85 et 3821/85, précités. Il s'est alors avéré qu'il avait commis plusieurs infractions contre ces règlements.

4 Il résulte en effet du dossier qu'au cours de deux journées différentes il n'avait pas respecté les temps de repos et de conduite et que, en outre, le jour du contrôle en question, il avait utilisé deux feuilles d'enregistrement dans le tachygraphe de son véhicule. La seule question douteuse qui est encore en suspens devant le juge de renvoi et pour laquelle une interprétation des dispositions communautaires s'avère nécessaire est celle concernant l'utilisation frauduleuse des feuilles de contrôle par le prévenu.

5 Devant le Politierechtbank te Hasselt, le prévenu a fait valoir que l'utilisation d'une deuxième feuille d'enregistrement était tout à fait régulière dans la mesure où, ayant terminé son temps de travail journalier et quitté l'entreprise, il entreprenait une nouvelle mission.

6 Estimant que l'interprétation de certaines notions contenues dans les règlements n°s 3820/85 et 3821/85 n'apparaissait pas de façon claire, le juge de renvoi a décidé de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

« 1) Temps de travail

Le temps de travail est-il la période pendant laquelle le conducteur d'un véhicule soumis aux règlements (CEE) n°s 3820/85 et 3821/85 ne peut pas disposer librement de son temps?

Le temps de travail comprend-il les périodes de conduite, leurs interruptions et le temps consacré à d'autres activités?

Cette définition est-elle suffisamment exacte ou doit-elle être remplacée par une autre définition ou nuancée?

2) Jour

Le jour est-il une période de 24 heures et quel en est le début pour l'interprétation des règlements (CEE) n°s 3820/85 et 3821/85? 00 heure 00 du jour civil ou le moment où le conducteur concerné prend pour la première fois un véhicule soumis à la réglementation?

Le début du jour peut-il encore se situer à un autre moment?

3) Fin de la période de travail

La fin de la période de travail se situe-t-elle au moment où le conducteur concerné n'est plus redevable vis-à-vis de la direction de l'entreprise de transport d'aucune justification relative à son emploi du temps et où il retrouve la liberté de disposer de son temps?

Une autre définition est-elle possible? »

Sur les première et troisième questions

7 Par les première et troisième questions, le juge de renvoi interroge la Cour sur la signification des notions de « temps de travail » et « fin de la période de travail », au sens des règlements n°s 3820/85 et 3821/85, sans mentionner toutefois une disposition précise de ces règlements.

8 S'agissant de la première question, il convient de souligner que l'expression « temps de travail » se trouve dans différentes dispositions du règlement n° 3821/85, notamment à son article 15, paragraphe 3, et aux points I, sous a), II, sous 4), et IV, sous b), de son annexe I. Cependant, une définition de ladite notion n'est pas prévue dans ce règlement ni dans le règlement n° 3820/85.

9 Le gouvernement belge et la Commission ne proposent pas d'adopter une définition tirée des règlements n°s 3820/85 et 3821/85, car, d'après leur interprétation, ils n'établissent qu'une harmonisation partielle des dispositions sociales dans le domaine des transports routiers.

10 Le gouvernement du Royaume-Uni considère quant à lui que les deux règlements forment un système complet. Ainsi, les définitions demandées peuvent être déduites des dispositions de ces règlements et surtout de la notion de « repos », telle que définie à l'article 1er, point 5), du règlement n° 3820/85. Il considère ainsi que le « temps de travail », au sens de l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85, devrait être compris comme la « période de travail journalière », cette notion couvrant les périodes au cours desquelles le conducteur ne peut pas disposer librement de son temps. La « fin de la période de travail » serait dès lors déterminée par le début d'un temps de repos journalier ou hebdomadaire suffisant.

11 Pour donner une réponse utile à la première question posée par le juge de renvoi, il convient de relever à titre liminaire que les notions de « temps de travail » et de « période de travail journalière » ne peuvent pas être considérées comme synonymes dans le cadre des règlements nos 3820/85 et 3821/85. La différenciation de ces notions découle en effet des paragraphes 2 et 3 de l'article 15 du règlement n° 3821/85.

12 D'une part, le paragraphe 2, premier alinéa, de cet article du règlement prévoit que « la feuille d'enregistrement n'est pas retirée avant la fin de la période de travail journalière, à moins que son retrait ne soit autrement autorisé ».

13 D'autre part, le paragraphe 3, deuxième tiret, du même article établit que le tachygraphe doit « enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes: a) ... le temps de conduite; b) ... tous les autres temps de travail; c) ... le temps de disponibilité, et d) ... les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier ».

14 Il découle des dispositions précitées que la notion de « période de travail journalière » du paragraphe 2 de l'article 15 est plus large que celle de « temps de travail » du paragraphe 3 de la même disposition. En effet, la première vise toute la journée de travail en tant qu'espace de temps continu, tandis que la seconde ne recouvre que les moments d'activité réelle du chauffeur susceptibles d'influencer la

conduite, y compris le temps de conduite. Ainsi, les « temps de disponibilité », « les interruptions de conduite et les périodes de repos journaliers », tels qu'énoncés au paragraphe 3 de l'article 15 du règlement n° 3821/85 ne relèvent pas de la notion de « temps de travail » puisque le fait qu'ils soient précédés par l'expression « tout autre temps de travail » exclut qu'ils puissent être considérés comme faisant partie du temps de travail.

15 En revanche, il n'est pas possible d'exclure a priori que ces « temps de disponibilité » ainsi que les « interruptions de conduite et les périodes de repos journaliers » se trouvent à l'intérieur de la « période de travail journalière » car, d'après le paragraphe 2 du même article 15, ils doivent figurer sur la feuille d'enregistrement, laquelle ne peut être retirée pendant la durée de la période de travail journalière.

16 Puisque les notions « temps de travail » et « période de travail journalière » n'ont pas la même signification dans le cadre des règlements n°s 3820/85 et 3821/85, il convient de déterminer laquelle de ces deux notions est visée par le juge de renvoi. Or, comme il a été indiqué au point 4 du présent arrêt, la seule question douteuse qui reste ouverte dans l'affaire au principal est celle de la légalité de l'utilisation par le prévenu de deux feuilles d'enregistrement au cours d'un même jour. Étant donné que, conformément à l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85, la feuille d'enregistrement ne peut pas être retirée avant la fin de la période de travail journalière, il importe d'interpréter cette dernière notion, visée par cette disposition, pour permettre au juge national d'apprécier la légalité du comportement du prévenu.

17 Ainsi la première question doit être comprise comme visant la notion de « période de travail journalière », de même que sa portée et ses limites, et doit dès lors être examinée avec la troisième question qui porte sur le même problème.

18 Il convient toutefois de déterminer concrètement les périodes qui sont couvertes par la notion de « période de travail journalière », parmi celles indiquées au paragraphe 3 de l'article 15 du règlement n° 3821/85.

19 Les deux premières catégories de temps (les « temps de conduite » et « tous les autres temps de travail ») constituent par définition des périodes de travail.

20 S'agissant de la troisième catégorie (le « temps de disponibilité »), à partir du moment où, d'après le paragraphe 4 de l'article 15, précité, elle peut être enregistrée conjointement avec la deuxième (« tous les autres temps de travail ») au choix des États membres, il devient impossible lors du contrôle de la comptabiliser indépendamment des temps de travail réel.

21 Quant aux « périodes de repos », il convient d'observer que le règlement n° 3820/85 fixe, en son article 6, paragraphe 1, la durée maximale de la période de conduite journalière. De même, la durée minimale du temps de repos journalier est prévue à son article 8, paragraphe 1. Le deuxième alinéa de cet article précise que ledit temps de repos, dans le cas où il serait pris en deux ou trois fois au cours d'une même période de 24 heures, doit comprendre au minimum une période de 8 heures consécutives et que la durée minimale du repos est alors portée à douze heures.

22 Il faut également souligner que le repos est défini à l'article 1er, point 5, du règlement n° 3820/85 comme « toute période ininterrompue d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps ». En vertu de l'article 2 du règlement n° 3821/85, cette définition est applicable aux fins de ce dernier règlement.

23 Compte tenu de la définition du repos établie à l'article 1er, point 5, précité, dans le cas où le conducteur divise son temps de repos en deux ou trois périodes, les parties dudit temps dont la durée est inférieure à une heure relèvent de la période de travail journalière.

24 Pour ce qui est des « interruptions de conduite », force est de constater que l'article 7, paragraphe 5, du règlement n° 3820/85 prévoit qu'elles ne peuvent pas être considérées comme repos journalier. Étant donné que, par définition, elles doivent être placées entre des temps de conduite, elles ne sont pas susceptibles d'être individualisées à l'intérieur de la période de travail journalière.

25 En vue de déterminer le début et la fin de la période de travail journalière ainsi circonscrite, il y a lieu de partir de l'arrêt du 2 juin 1994, Van Swieten (C-313/92, Rec. p. I-2177, points 22 à 27), où la Cour a dit pour droit que la période d'activité journalière du conducteur débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalière, le conducteur actionne le tachygraphe. Dans le cas où le repos journalier est pris en deux ou trois périodes séparées, la période d'activité commence à la fin de la période de repos dont la durée n'est pas inférieure à huit heures. En conséquence, la fin de la période de travail journalière correspond au début d'une période de repos journalier, ou, au cas où le repos journalier est pris en deux ou trois périodes séparées, au début d'une période de repos d'une durée minimale de huit heures consécutives.

26 Au vu de ce qui précède, il convient de répondre aux première et troisième questions que la « période de travail journalière », au sens de l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85, inclut le temps de conduite, tous les autres temps de travail, le temps de disponibilité, les interruptions de conduite et le temps de repos journalier, pour autant qu'il ne dépasse pas la durée d'une heure, dans le cas où le conducteur divise ce temps de repos en deux ou trois périodes. Cette période débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalière, le conducteur actionne le tachygraphe ou, en cas de fractionnement du repos journalier, à la fin de la période de repos dont la durée n'est pas inférieure à huit heures. Elle prend fin au début d'une période de repos journalier ou, en cas de fraction-

nement du repos journalier, au début d'une période de repos d'une durée minimale de huit heures consécutives.

Sur la deuxième question

27 Par la deuxième question, le juge de renvoi demande si la notion de « jour », au sens des règlements n°s 3820/85 et 3821/85, coïncide avec celle de « période de 24 heures » visée à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85, et à quel moment celle-ci commence.

28 Il découle de la lecture du paragraphe 1 de l'article 8 du règlement n° 3820/85 que les termes « jour » et « période de 24 heures » sont synonymes. En effet, au premier alinéa dudit paragraphe, il est fait référence à la période de 24 heures, tandis qu'au deuxième alinéa du même texte c'est le mot jour qui est employé, les deux alinéas ayant le même objet, à savoir le temps de repos.

29 Dans l'arrêt Van Swieten, précité, la Cour a défini l'expression « période de 24 heures » comme visant toute période débutant au moment où le conducteur actionne le tachygraphe après la fin d'une période de repos hebdomadaire ou journalier.

30 Par conséquent, il convient de répondre à la deuxième question que la notion de « jour », au sens des règlements n°s 3820/85 et 3821/85, doit être comprise comme équivalant à celle de « période de 24 heures » qui vise tout espace de temps de cette durée commençant au moment où le conducteur actionne le tachygraphe, après la fin d'une période de repos hebdomadaire ou journalier.

Sur les dépens

31 Les frais exposés par les gouvernements belge et du Royaume-Uni et 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 le Politierechtbank te Hasselt, par ordonnance du 9 novembre 1992, dit pour droit:

1) **« La période de travail journalière » au sens de l'article 15, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, inclut le temps de conduite, tous les autres temps de travail, le temps de disponibilité, les interruptions de conduite et le temps de repos journalier, pour autant qu'il ne dépasse pas la durée d'une heure, dans le cas où le conducteur divise ce temps de repos en deux ou trois périodes. Cette période débute au moment où, après une période de repos hebdomadaire ou journalière, le conducteur actionne le tachygraphe ou, en cas de fractionnement du repos journalier, à la fin de la période de repos dont la durée n'est pas inférieure à huit heures. Elle prend fin au début d'une période de repos journalier ou, en cas de fractionnement du repos journalier, au début d'une période de repos d'une durée minimale de huit heures consécutives.**

2) La notion de « jour », au sens des règlements (CEE) n°s 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, et 3821/85, doit être comprise comme équivalant à celle de « période de 24 heures » qui vise tout espace de temps de cette durée commençant au moment où le conducteur actionne le tachygraphe, après la fin d'une période de repos hebdomadaire ou journalier.

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 9 juin 1994.

Le greffier Le président de la sixième chambre

R. Grass G. F. Mancini