ARRÊT DE LA COUR
DU 15 DÉCEMBRE 1977 [1]

Auditeur du travail contre Bernard Dufour, SA Creyf's Interim et SA Creyf's Industrial (demande de décision préjudicielle, formée par le tribunal correctionnel de Charleroi)

Affaire 76-77

Sommaire

Transport par route — Dispositions sociales — Harmonisation — Livret individuel de contrôle — Délivrance — Entreprise de transport — Obligation — Entreprise de travail temporaire — Responsabilité éventuelle
(Règlement nº 543/69, art. 14, § 7 et 8)

C'est à l'entreprise de transport d'apprécier si un livret individuel de contrôle doit être délivré aux membres de l'équipage et c'est dès lors à elle qu'incombe l'obligation d'observer les dispositions de l'article 14, paragraphes 7 et 8, du règlement nº 543/69. Il n'en serait autrement que si la législation nationale, prise en vertu de l'article 14, paragraphe 9, du règlement, dans le cas particulier de location de main-d'œuvre, imposait cette responsabilité à l'entreprise de travail temporaire.

Dans l'affaire 76-77,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par le tribunal correctionnel de Charleroi et tendant à obtenir, dans le litige pendant devant cette juridiction entre

AUDITEUR DU TRAVAIL

et

BERNARD DUFOUR, SA CREYF'S INTERIM ET SA CREYF'S INDUSTRIAL

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation à donner au mot «entreprise» figurant à l'article 14, paragraphes 7 et 8, du règlement nº 543/69

1 — Langue de procédure: le français.

adopté le 25 mars 1969 par le Conseil de la CEE et relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route,

LA COUR,

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

avocat général: M. F. Capotorti
greffier: M. A. Van Houtte

rend le présent

ARRÊT

En fait

Attendu que les faits et les arguments des parties développés au cours de la procédure écrite et orale peuvent être résumés comme suit:

I — Faits et procédure

Il ressort du jugement de renvoi que le 30 juillet 1975, un contrôle de gendarmerie a permis d'intercepter à Ronse (Belgique) un camion circulant pour le compte de la firme Daniel Construction Company International et piloté par le chauffeur André Gustin, dépourvu du livret individuel de contrôle prévu à l'article 14, paragraphe 1, du règlement n° 543/69 du Conseil, et cela sans que le camion soit pourvu d'un appareil de contrôle, ce qui eût pu éviter la nécessité du livret individuel. La firme Daniel CCI exposa qu'elle avait loué pour conduire l'un de ses propres camions les services du chauffeur André Gustin à la SA Creyf's Interim. Le gérant de cette dernière société, Bernard Dufour, a déclaré qu'il avait donné en location à la firme Daniel CCI un chauffeur titulaire d'un permis de conduire valable et a spécifié que la SA Creyf's ne possédait pas de véhicule.

Le procureur du roi a poursuivi Bernard Dufour du chef d'infraction à l'arrêté royal du 23 mars 1970, sanctionné par l'article 2 de la loi du 18 février 1969 et la SA Creyf's Interim en qualité de civilement responsable.

Le tribunal correctionnel de Charleroi a alors constaté que se pose la question de savoir si l'obligation de remettre le livret individuel aux membres de l'équipage d'un véhicule incombe à l'entreprise dont l'unique objet social est de donner de la main-d'œuvre en location, en l'oc-

currence un conducteur de camion, ou à l'entreprise qui a pris cette main-d'œuvre en location et utilise les services dudit conducteur pour ses transports par route.

Le tribunal correctionnel a constaté:
— que l'article 14, paragraphe 1, du règlement n° 543/69 du Conseil (JOCE 1969 n° L 77) oblige les membres de l'équipage d'un véhicule non affecté à un service régulier à être porteurs d'un livret individuel de contrôle conforme à un modèle figurant en annexe dudit règlement;
— que l'article 14, paragraphe 7, prévoit qu'un registre des livrets individuels doit être tenu par toute entreprise et que ce registre doit comporter le nom des membres de l'équipage auxquels un livret est délivré;
— que l'article 14, paragraphe 8, prévoit que les livrets individuels clôturés doivent être conservés par l'entreprise pendant une durée d'au moins un an.

Le tribunal correctionnel, ayant recherché vainement la définition de la notion d'entreprise à l'article 1 du règlement n° 543/69 qui y définit les qualifications employées dans ses dispositions ultérieures, a relevé que l'article 18 du même règlement fait renvoi, pour les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires à son exécution, aux mesures qu'arrêteront en temps utile, après consultation de la Commission, les États membres eux-mêmes; cet article 18 spécifie que ces dispositions portent, entre autres, sur l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle ainsi que sur les *sanctions applicables* en cas d'infraction.

Ayant alors recherché et étudié les textes nationaux adoptés par les autorités belges pour l'exécution du règlement communautaire n° 543/69, le tribunal correctionnel a conclu de son examen des arrêtés royaux des 23 mars 1970 et 7 mai 1973 qu'ils ne définissaient pas plus que le texte communautaire la notion d'entreprise. La jurisprudence de la Cour de cassation belge n'éclairerait pas plus le point en discussion.

Le tribunal correctionnel de Charleroi a, dès lors, décidé d'user de la faculté ouverte par l'article 177 CEE et de poser à la Cour de justice des Communautés européennes les questions préjudicielles suivantes:

«Sur l'interprétation à donner au mot 'entreprise' figurant dans le texte de l'article 14, paragraphes 7 et 8, du règlement (CEE) n° 543/69 du 25 mars 1969 et dans le texte des annexes des arrêtés royaux belges des 23 mars 1970 et 7 mai 1973:
1. Le mot 'entreprise' vise-t-il exclusivement la personne physique ou morale, qui, effectivement, soit elle-même, soit au moyen de préposés, effectue des transports par route, même si ces transports ne constituent qu'une partie de ses occupations professionnelles?
2. Dans l'hypothèse où la personne ci-dessus utilise la main-d'œuvre d'un personnel qu'elle a pris en location pour conduire son ou ses véhicules, cette personne est-elle déchargée de l'obligation de remettre le livret individuel de contrôle à tout membre de l'équipage, et le mot 'entreprise' vise-t-il dans ce cas, la personne physique ou morale qui donne la main-d'œuvre en location?
3. Doit-on considérer que le mot 'entreprise' signifie 'employeur' et que, dans ce cas, le lien de subordination reste établi entre le locateur de main-d'œuvre et l'ouvrier ou bien s'établit entre le locateur de main-d'œuvre et l'ouvrier?»

La Commission des Communautés européennes et le gouvernement du royaume des Pays-Bas ont déposé des observations écrites en vertu de l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour.

La Cour, l'avocat général entendu, a décidé d'ouvrir la procédure orale sans instruction préalable. Elle a toutefois demandé à la juridiction qui a posé la question de fournir si possible:
«— la contrat de louage de services intervenu à propos du chauffeur André Gustin entre les 'deux entreprises';

— la correspondance échangée à ce propos entre les entreprises;
— le contrat qui lie le chauffeur Gustin à l'entreprise de louage de services;
— l'identité de l'entrepreneur qui paie le salaire de Gustin et qui cotise pour lui aux assurances sociales;»

et à la Commission de préciser, lors de la procédure orale, qui devrait «normalement», selon elle, délivrer le livret de contrôle: le propriétaire d'un camion ou le loueur du chauffeur.

II — Résumé des observations déposées en vertu de l'article 20 du statut de la Cour

Sur la «recevabilité»

La *Commission* fait remarquer qu'elle n'a pas d'observations à élever quant à la recevabilité de la demande du tribunal correctionnel de Charleroi «dans la mesure où elle porte sur l'interprétation de textes communautaires».

En droit

Le gouvernement néerlandais estime, relativement à la première question déférée à la Cour de justice, que la notion d'entreprise au sens du règlement (CEE) n° 543/69 concerne exclusivement les personnes, physiques ou morales, qui, soit par elles-mêmes, soit par l'intermédiaire de personnel propre ou de main-d'œuvre louée, effectuent à temps complet ou partiel des transports par route et des travaux annexes à cette activité.

En ce qui concerne les questions 2 et 3, le gouvernement des Pays-Bas est d'avis que, dans le cas d'espèce tel qu'il est présenté dans la question, la notion d'entreprise doit être entendue comme se rapportant à la personne, physique ou morale, pour laquelle un membre d'équipage exécute effectivement des travaux s'inscrivant dans le cadre du transport par route. L'obligation de délivrer le livret individuel de contrôle incombe à une telle personne et celle-ci doit être pénalement responsable du non-respect de toute disposition applicable à l'entreprise et, entre autres, de l'obligation de délivrer le livret individuel de contrôle. Le gouvernement néerlandais est d'avis que cette solution est souhaitable par le fait même qu'il est équitable que soit pénalement responsable la personne la plus à même de veiller à l'observation de la réglementation sus-mentionnée.

La *Commission*, après avoir rappelé les faits de la cause et l'état de la réglementation, souligne l'importance du règlement n° 543/69 dont la triple finalité — le progrès social, l'harmonisation des conditions de concurrence et la sécurité routière — a été évoquée par la Cour dans l'arrêt 65-76 du 25 janvier 1977 (Recueil 1977, p. 29).

Le litige actuel pose le problème de savoir ce qu'il faut entendre par «entreprise» au sens de ce règlement, notamment dans l'hypothèse particulière où les services du chauffeur qui conduit le véhicule d'une entreprise de roulage sont «loués» par une entreprise de travail temporaire (à propos du travail temporaire dans la Communauté, la Commission renvoie à un article du professeur G. Schnorr, CDE 1973, p. 131).

Il ressort du règlement n° 543/69 et des textes belges d'application qu'il est fait une distinction nette entre l'entreprise et les membres de l'équipage dont les obligations sont différentes, et que les organismes publics nationaux qui délivrent le livret individuel de contrôle ne le font pas directement aux membres de l'équipage, mais le tiennent à la disposition des entreprises qui — elles — le délivrent à ceux-ci.

De l'avis de la Commission, après examen du règlement et de l'annexe, les notions d'entreprise et d'employeur sont employées indifféremment, ce qui a été relevé par la Cour dans l'attendu 11 de l'arrêt 67-76 déjà cité. Aussi le terme d'«entreprise» devrait être compris dans le sens le plus large et couvrir aussi bien

l'employeur qui paie le salaire et supporte les charges sociales que quiconque dont le chauffeur est le préposé en vertu d'un lien de subordination.

Or, la difficulté du cas d'espèce consiste précisément dans le fait que, par l'intervention d'une entreprise de travail temporaire, l'obligation de travail du chauffeur n'existe pas envers la même personne que l'obligation d'obéissance; il existe par ailleurs une double relation de travail à propos du même chauffeur. «Ceci implique que l'entreprise de travail temporaire ne peut pas louer les services d'un conducteur sans s'assurer de ce que celui-ci soit en possession du livret individuel de contrôle, lequel est obligatoire au même titre que, par exemple, le permis de conduire; de même, l'entreprise qui fait effectuer un transport ne peut pas laisser partir le conducteur sur l'un de ses véhicules, sans avoir vérifié qu'il est muni du livret; enfin, le conducteur ne peut pas prendre la route sans ce livret, qu'il doit tenir à jour quotidiennement».

Dès lors, étant donné qu'il existe une obligation de résultat, la Commission est d'avis que «dans le cas où il y a donc plusieurs 'entreprises' en cause, celles-ci ont l'obligation de s'assurer réciproquement de ce que le livret de contrôle soit délivré par l'une d'entre elles de façon que le règlement puisse trouver sa pleine application».

Dans ces conditions, plusieurs hypothèses sont concevables:

a) Le législateur national peut avoir arrêté les dispositions nécessaires à cet effet et édicté, à propos de cas analogues à ceux de l'espèce, quelle entreprise doit effectivement délivrer le livret de contrôle aux membres de l'équipage.

b) En l'absence d'une telle réglementation, des dispositions conventionnelles entre les entreprises concernées devraient déterminer celle à laquelle incombe l'obligation de délivrer le livret.

Il appartient, bien entendu, au juge national de vérifier dans quelle mesure de telles dispositions existent. Mais en l'absence de telles dispositions, les entreprises qui participent, directement ou indirectement, occasionnellement ou de manière permanente, à des opérations de transport rentrant dans le champ d'application du règlement, doivent s'assurer, dans chaque cas et préalablement au départ de l'équipage, de ce que le livret individuel ait été délivré à celui-ci.

En effet, l'obligation de délivrer le livret est une obligation de résultat inconditionnelle s'imposant à tous ceux qui sont concernés par l'application du règlement et qui tend à éviter que chaque partie élude sa responsabilité en invoquant celle de l'autre partie.

Dans le cas où les entreprises concernées ne se sont pas assurées préalablement de la remise du livret de contrôle, elles doivent être considérées comme étant toutes les deux, au même titre, responsables de cette non-délivrance.

La Commission propose donc de répondre comme suit aux questions préjudicielles soumises à la Cour de justice par le tribunal correctionnel de Charleroi:

— «on entend par 'entreprise', au sens du règlement n° 543/69, toute personne morale ou physique participant directement ou indirectement, occasionnellement ou de manière permanente à une opération de transport rentrant dans le champ d'application de ce règlement, notamment qu'elle utilise la main-d'œuvre d'un personnel qu'elle a pris en location ou qu'elle donne cette main-d'œuvre en location;

— en l'absence de dispositions nationales ou de conventions conclues entre les parties et déterminant à qui incombe l'obligation de délivrer le livret, les diverses entreprises concernées doivent s'assurer réciproquement de ce que le livret individuel de contrôle soit effectivement délivré;

— si ces entreprises ne se sont pas assurées de ce que le livret ait été délivré, elles doivent être considérées comme étant responsables, au même titre, de cette non-délivrance».

III — Procédure orale

A l'audience du 26 octobre 1977, M. Étienne Lasnet a comparu pour la Commission à titre d'agent.

Il a répondu à deux questions du juge rapporteur et a développé les points suivants:

— la Commission insiste sur le fait que normalement une situation semblable à celle qui a donné lieu au litige devrait être réglée par un texte national;
— en l'absence d'un tel texte, une seconde solution pourrait être l'existence d'une convention amiable entre les entreprises concernées;
— en l'absence de réglementation ou de convention privées, les entreprises devraient s'assurer réciproquement du fait que la réglementation communautaire est respectée; le conducteur lui-même devrait la connaître, car nul n'est censé ignorer la loi;
— en tout cas, l'obligation de «résultat» de la réglementation communautaire est inconditionnelle, ce qui explique la co-responsabilité possible des entreprises;
— seuls certains indices pourraient permettre de faire peser cette responsabilité plus sur une entreprise que sur une autre, ainsi que le suggère le gouvernement des Pays-Bas.

L'avocat général a présenté ses conclusions à l'audience du 22 novembre 1977.

En droit

1 Attendu que, par jugement en date du 13 juin 1977, parvenu à la Cour le 30 juin 1977, le tribunal correctionnel de l'arrondissement de Charleroi a demandé à la Cour, en vertu de l'article 177 du traité CEE, l'interprétation à donner au mot «entreprise» figurant à la fois dans le texte de l'article 14, alinéas 7 et 8, du règlement CEE n° 543/69 du 25 mars 1969 (JO n° L 77 du 29. 3. 1969, p. 49) relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, et repris dans les annexes des arrêtés royaux des 23 mars 1970 et 7 mai 1973 portant exécution du règlement susvisé;

2 que cette question est posée à l'occasion d'une poursuite pénale contre le directeur d'une entreprise de travail temporaire ayant mis à la disposition d'une entreprise de transports un «conducteur intérimaire» qui avait été contrôlé par la gendarmerie le 30 juillet 1975 alors qu'il conduisait un camion dont le poids maximal autorisé était supérieur à 3,5 tonnes, sans être porteur du livret individuel de contrôle exigé par l'article 14, alinéa 1, du règlement n° 543/69, infraction réprimée pénalement par l'article 2 de la loi belge du 18 février 1969;

3 que la juridiction nationale se pose la question de savoir si l'obligation de remettre le livret individuel de contrôle aux membres de l'équipage incombe à l'entreprise dont l'objet social est de fournir de la main-d'œuvre en location ou à l'entreprise utilisatrice des services de ce conducteur pour ses transports par route, compte tenu du fait que les énonciations de l'annexe utilisent les notions d'entreprises et d'employeurs sans que celles-ci soient définies par le règlement n° 543/69;

4 que la juridiction nationale a posé les questions suivantes:

1) Le mot «entreprise» vise-t-il exclusivement la personne physique ou morale *qui,* effectivement, soit elle-même, soit au moyen de préposés, *effectue des transports par route,* même si ces transports ne constituent qu'une partie de ses occupations professionnelles?

2) Dans l'hypothèse où la personne ci-dessus utilise la main-d'œuvre d'un personnel qu'elle a pris en location pour conduire son ou ses véhicules, cette personne est-elle déchargée de l'obligation de remettre le livret individuel de contrôle à tout membre de l'équipage, et le mot «entreprise» vise-t-il dans ce cas, la personne physique ou morale qui donne la main-d'œuvre en location?

3) Doit-on considérer que le mot «entreprise» signifie «employeur» et que, dans ce cas, le lien de subordination reste établi entre le locateur de main-d'œuvre et l'ouvrier ou bien s'établit entre le locateur de main-d'œuvre et l'ouvrier?

5 attendu que ces questions conduisent à examiner l'interprétation du règlement n° 543/69 eu égard à l'existence d'entreprises de travail temporaire et d'entreprises utilisatrices;

6 attendu qu'en 1969, date à laquelle les institutions communautaires ont harmonisé les conditions de transport par route, les entreprises de travail temporaire étaient peu nombreuses, ce qui explique que les problèmes qu'elles posent dans ce domaine particulier n'ont pas été résolus;

7 attendu que selon l'article 14, alinéa 9, du règlement n° 543/69, le soin de prendre «toutes les mesures nécessaires pour la délivrance et le contrôle des livrets individuels» a été laissé aux États membres;

8 attendu que les paragraphes 7 et 8 de l'article 14 du règlement n° 543/69 prescrivent qu'«un registre des livrets individuels doit être tenu par toute entreprise», et que «les livrets individuels clôturés doivent être conservés par l'entreprise pendant une durée d'au moins un an»;

9 attendu que seul le texte italien du règlement a précisé l'entreprise obligée de tenir un registre des livrets individuels et a réservé cette obligation à l'«entreprise de transport»;

10 qu'en revanche, les textes dans les autres langues officielles de la Communauté n'ont pas explicité le terme «entreprise»;

11 attendu que le champ d'application personnel du règlement, en ce qui concerne l'entreprise responsable de la délivrance dudit livret, en l'état de ces divergences de textes, au moment des faits de la cause, doit être déterminé au regard du système arrêté par le règlement et de ses objectifs;

12 que ce règlement poursuit, dans un contexte d'harmonisation des législations nationales, un ensemble d'objectifs qui intéressent la protection sociale du conducteur, la sécurité routière et l'égalité de concurrence entre les transporteurs;

13 que pour faire respecter ces objectifs, ce règlement a créé — entre autres — un livret individuel comportant des feuillets quotidiens sur lesquels sont portés notamment les périodes de conduite et les temps de repos et un rapport hebdomadaire totalisant la durée des activités professionnelles pendant la semaine;

14 que ce livret n'est pas obligatoire pour les transports effectués au moyen de véhicules énumérés à l'article 4 du règlement n° 543/69 ou hors Communauté (art. 2);

15 attendu que l'entreprise de transport du fait que c'est elle qui détermine le véhicule à conduire, l'itinéraire à suivre et à parcourir ainsi que les temps de

conduite et de repos est en mesure d'apprécier si un livret individuel de contrôle doit être délivré aux membres de l'équipage et que c'est dès lors à elle qu'incombe l'obligation d'observer les dispositions de l'article 14, paragraphes 7 et 8;

16 qu'il n'en serait autrement que si la législation nationale, prise en vertu de l'article 14, paragraphe 9, du règlement, dans le cas particulier de location de main-d'œuvre, imposait cette responsabilité à l'entreprise de travail temporaire;

17 attendu que ces considérations conduisent à ce que dans l'état de la réglementation communautaire et au vu des objectifs qu'elle poursuit et des législations nationales, au moment des faits, il y a lieu de répondre d'une manière globale aux trois questions posées par la juridiction nationale dans le sens des considérations ci-dessus développées;

Quant aux dépens

18 Attendu que les frais exposés par la Commission des Communautés européennes et le gouvernement des Pays-Bas, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement;

19 que la procédure revêtant à l'égard des parties au principal le caractère d'un incident soulevé au cours du litige pendant devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens;

par ces motifs,

LA COUR,

statuant sur les questions à elle soumises par le tribunal correctionnel de l'arrondissement de Charleroi, par jugement du 13 juin 1977, dit pour droit:

L'obligation d'observer les dispositions de l'article 14, paragraphes 7 et 8, du règlement n° 543/69 incombe à l'entreprise de transport.

Il n'en serait autrement que si la législation nationale, prise en vertu de l'article 14, paragraphe 9, du règlement, dans le cas particulier de location de main-d'œuvre, imposait cette responsabilité à l'entreprise de travail temporaire.

Kutscher Sørensen Bosco Donner Mertens de Wilmars

Pescatore Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg le 15 décembre 1977.

Le greffier

A. Van Houtte

Le président

H. Kutscher

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. FRANCESCO CAPOTORTI, PRÉSENTÉES LE 22 NOVEMBRE 1977 [1]

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

1. La présente affaire a pour objet l'interprétation à titre préjudiciel de l'article 14, paragraphes 7 et 8, du 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», ainsi que des dispositions complémentaires et modificatives contenues dans l'annexe audit règlement et dans les règlements ultérieurs n° 514/72 et n° 515/72 du 28 février 1972.

Pour des raisons non seulement d'ordre social, mais aussi de sécurité du trafic, le règlement n° 543/69 contient des règles précises concernant la composition des équipages des véhicules de transport, la durée de la conduite et les périodes de repos. Afin de garantir le respect de ces règles, le paragraphe 1 de l'article 14 cité dispose que «les membres de l'équipage d'un véhicule non affecté à un service régulier doivent être porteurs d'un livret individuel de contrôle conforme au modèle figurant en annexe». En vertu du paragraphe 6, «les membres de l'équipage doivent présenter le livret individuel de contrôle à toute demande des agents chargés du contrôle». Le paragraphe 7 impose «à toute entreprise» — mais le texte italien du règlement précise «*à toute entreprise de transport*» — l'obligation de tenir un registre des livrets individuels, qui doit également être présenté sur demande des agents de contrôle; le registre doit faire ressortir notamment à quelle

1 — Traduit de l'italien.