



Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (dixième chambre)

20 décembre 2017*

« Renvoi préjudiciel – Transports par route – Temps de repos du conducteur – Règlement (CE) n° 561/2006 – Article 8, paragraphes 6 et 8 – Possibilité de prendre les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d’attache et à bord du véhicule – Exclusion des temps de repos hebdomadaire normaux »

Dans l’affaire C-102/16,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Raad van State (Conseil d’État, Belgique), par décision du 4 février 2016, parvenue à la Cour le 19 février 2016, dans la procédure

Vaditrans BVBA

contre

Belgische Staat,

LA COUR (dixième chambre),

composée de M. E. Levits, président de chambre, M^{me} M. Berger (rapporteur) et M. F. Biltgen, juges,

avocat général : M. E. Tanchev,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour Vaditrans BVBA, par M^e F. Vanden Bogaerde, advocaat,
- pour le gouvernement belge, par M^{mes} L. Van den Broeck et J. Van Holm, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement allemand, par MM. T. Henze et A. Lippstreu, en qualité d’agents,
- pour le gouvernement estonien, par M^{me} K. Kraavi-Käerdi, en qualité d’agent,
- pour le gouvernement espagnol, par M^{me} V. Ester Casas, en qualité d’agent,
- pour le gouvernement français, par MM. R. Coesme et D. Colas, en qualité d’agents,

* Langue de procédure : le néerlandais.

- pour le gouvernement autrichien, par M^{me} C. Pesendorfer, en qualité d’agent,
 - pour le Parlement européen, par M^{me} L.G. Knudsen ainsi que par MM. M. Menegatti et R. van de Westelaken, en qualité d’agents,
 - pour le Conseil de l’Union européenne, par M^{mes} R. Wiemann et K. Michoel, en qualité d’agents,
 - pour la Commission européenne, par M^{me} J. Hottiaux et M. F. Wilman, en qualité d’agents,
- ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 2 février 2017,
- rend le présent

Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation de l’article 8, paragraphe 8, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l’harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO 2006, L 102, p. 1).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d’un litige opposant Vaditrans BVBA au Belgische Staat (État belge) au sujet de l’annulation du Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 19 juli 2000 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzage het vervoer over de weg (arrêté royal modifiant l’arrêté royal du 19 juillet 2000 relatif à la perception et à la consignation d’une somme lors de la constatation de certaines infractions en matière de transport par route), du 19 avril 2014 (*Moniteur belge* du 11 juin 2014, p. 44159) (ci-après l’« arrêté royal du 19 avril 2014 »), prévoyant notamment une sanction de 1 800 euros à payer par les conducteurs des camions qui prennent leur temps de repos hebdomadaire obligatoire dans leur véhicule et non pas à un autre endroit.

Le cadre juridique

Le droit de l’Union

- 3 Aux termes des considérants 1, 17, 26 et 27 du règlement n° 561/2006 :
 - « (1) Dans le domaine des transports routiers, le 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 1985 L 370, p. 1] visait à harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestres, en particulier en ce qui concerne le secteur du transport routier, et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Les progrès réalisés dans ces domaines devraient être préservés et étendus.
- [...]
- (17) Le présent règlement vise à améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s’applique, ainsi qu’à améliorer la sécurité routière en général. Il vise à atteindre cet objectif principalement au moyen des dispositions relatives au temps de conduite maximum par jour, par semaine et par période de deux semaines consécutives, de la disposition obligeant un

conducteur à prendre un temps de repos hebdomadaire normal au moins une fois sur une période de deux semaines consécutives, et des dispositions qui prévoient qu'en aucun cas un temps de repos journalier ne peut être inférieur à une période ininterrompue de neuf heures. [...]

[...]

- (26) Les États membres devraient établir des règles concernant les sanctions frappant les infractions au présent règlement et veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent avoir un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire. L'immobilisation possible du véhicule en cas d'infraction grave devrait également figurer dans l'échelle commune des mesures que les États membres peuvent appliquer. Les dispositions du présent règlement relatives aux sanctions ou aux procédures n'affectent pas les règles nationales concernant la charge de la preuve.
- (27) Il est souhaitable, pour assurer une application claire et effective, d'établir des dispositions uniformes sur la responsabilité des entreprises de transport et des conducteurs pour les infractions au présent règlement. Cette responsabilité peut, selon le cas, aboutir à des sanctions pénales, civiles ou administratives dans les États membres. »

4 L'article 1^{er} de ce règlement prévoit :

« Le présent règlement fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier. »

5 L'article 4 dudit règlement définit, sous g) et h), le temps de repos journalier et hebdomadaire :

- « g) "temps de repos journalier" : la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un "temps de repos journalier normal" ou un "temps de repos journalier réduit" :
- "temps de repos journalier normal" : toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures ;
 - "temps de repos journalier réduit" : toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures ;
- h) "temps de repos hebdomadaire" : une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un "temps de repos hebdomadaire normal" ou un "temps de repos hebdomadaire réduit" :
- "temps de repos hebdomadaire normal" : toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures ;
 - "temps de repos hebdomadaire réduit" : toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l'article 8, paragraphe 6 ».

6 L'article 8, paragraphe 6, du même règlement dispose :

« Au cours de deux semaines consécutives, un conducteur prend au moins :

- deux temps de repos hebdomadaires normaux, ou
- un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit d'au moins vingt-quatre heures. Toutefois, la réduction est compensée par une période de repos équivalente prise en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine en question.

Un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent. »

7 L'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006 énonce :

« Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt. »

8 L'article 18 de ce règlement dispose :

« Les États membres adoptent les mesures nécessaires à l'application du présent règlement. »

9 L'article 19, paragraphe 1, dudit règlement prévoit :

« Les États membres établissent des règles concernant les sanctions pour infraction au présent règlement et au règlement (CEE) n° 3821/85 et prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'elles soient appliquées. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées, dissuasives et non discriminatoires. Aucune infraction au présent règlement ou au règlement (CEE) n° 3821/85 ne donne lieu à plus d'une sanction ou plus d'une procédure [...] ».

Le droit belge

10 Le rapport au Roi précédant l'arrêté royal du 19 avril 2014 indique que celui-ci s'inscrit dans le cadre d'un plan d'action adopté par le Conseil des ministres le 28 novembre 2013 pour lutter contre le détachement frauduleux en Belgique de travailleurs ressortissants de l'Union européenne, phénomène connu sous les termes de « dumping social ».

11 L'arrêté royal du 19 avril 2014 prévoit, d'une part, une augmentation de l'amende pour infraction à l'obligation d'avoir, dans le véhicule, la lettre de voiture établie pour l'envoi et, d'autre part, une amende pour infraction à l'interdiction de prendre le repos hebdomadaire normal à bord du véhicule.

12 L'article 2 de l'arrêté royal du 19 avril 2014 dispose :

« L'appendice 1^{er} de l'annexe 1 [de l'arrêté royal du 19 juillet 2000], sous c), Temps de conduite et de repos, est complété par un point 8 rédigé comme suit :

8	Le temps de repos hebdomadaire normal, obligatoire au moment du contrôle, est pris à bord du véhicule.	- règlement (CE) n° 561/2006, art. 8. 6 et 8.8. - AETR, art.8.	1 800 EUR
---	--	---	-----------

»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 13 Vaditrans, une entreprise de transport établie en Belgique, a, le 8 août 2014, introduit un recours devant le Raad van State (Conseil d'État, Belgique) tendant à l'annulation de l'arrêté royal du 19 avril 2014, en vertu duquel une amende d'un montant de 1 800 euros peut être infligée lorsque le conducteur d'un camion prend son repos hebdomadaire normal à bord du véhicule.
- 14 À l'appui de son recours, Vaditrans fait valoir que l'article 2 de l'arrêté royal du 19 avril 2014 est incompatible avec le principe de légalité des peines, étant donné que cette disposition sanctionne la prise du temps de repos hebdomadaire normal à bord du véhicule, alors que le règlement n° 561/2006 ne prévoit pas une telle interdiction.
- 15 En revanche, l'État belge, représenté par le ministre de la Mobilité, estime qu'il résulte clairement du règlement n° 561/2006 qu'un conducteur ne peut pas prendre son temps de repos hebdomadaire normal à bord de son véhicule.
- 16 La juridiction de renvoi constate, à cet égard, que l'arrêté royal du 19 avril 2014 est fondé sur le principe, énoncé, notamment, à l'article 8, paragraphes 6 et 8, dudit règlement, selon lequel il est interdit à un conducteur de prendre son temps de repos hebdomadaire normal à bord de son véhicule. Sans se pencher davantage sur le fond de la question, la juridiction de renvoi estime qu'il existe un doute quant au bien-fondé de cette thèse et qu'il s'agit d'une question d'interprétation du droit de l'Union, pour laquelle la Cour est compétente.
- 17 La juridiction de renvoi considère, par ailleurs, que deux autres questions, qu'elle n'examine pas non plus davantage, se posent en fonction de la réponse apportée par la Cour à la question susmentionnée. En cas de réponse affirmative de la Cour, il convient, selon elle, de déterminer si le règlement n° 561/2006 est compatible avec le principe de légalité des peines énoncé à l'article 49, paragraphe 1, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la « Charte »). En cas de réponse négative, la juridiction de renvoi se demande si un État membre peut introduire, dans son droit interne, une interdiction telle que celle en cause au principal.
- 18 Dans ces conditions, le Raad van State (Conseil d'État) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
 - « 1) L'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement n° 561/2006 doit-il être interprété en ce sens que les temps de repos hebdomadaires normaux visés à l'article 8, paragraphe 6, du même règlement ne peuvent pas être pris à bord du véhicule ?
 - 2) En cas de réponse affirmative à la première question, l'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement n° 561/2006, lu en combinaison avec l'article 19 de ce règlement, viole-t-il le principe de légalité en matière pénale tel qu'il est énoncé à l'article 49 de la Charte [...] en ce que les dispositions précitées dudit règlement ne prévoient pas expressément l'interdiction de prendre les temps de repos hebdomadaires normaux visés à l'article 8, paragraphe 6, dudit règlement à bord du véhicule ?
 - 3) En cas de réponse négative à la première question, ledit règlement permet-il aux États membres de prévoir dans leur droit interne l'interdiction de prendre les temps de repos hebdomadaires normaux visés à l'article 8, paragraphe 6, de ce même règlement à bord du véhicule ? »

Sur les questions préjudicielles

Sur la première question

- 19 S'agissant de la première question, les gouvernements belge, allemand, français et autrichien ainsi que la Commission européenne considèrent que l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006 ne permet pas à un conducteur de prendre les temps de repos hebdomadaires normaux à bord de son véhicule. Vaditrans ainsi que les gouvernements estonien et espagnol soutiennent, en revanche, la thèse inverse.
- 20 À cet égard, il convient de rappeler que, conformément à une jurisprudence constante de la Cour, il y a lieu, pour l'interprétation d'une disposition du droit de l'Union, de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également de son contexte et des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (voir, notamment, arrêt du 6 juillet 2017, *Air Berlin*, C-290/16, EU:C:2017:523, point 22 et jurisprudence citée), et, en l'occurrence, de la genèse de cette réglementation (arrêt du 1^{er} juillet 2015, *Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland*, C-461/13, EU:C:2015:433, point 30).
- 21 S'agissant, en premier lieu, des termes de l'article 8, paragraphe 6, premier alinéa, du règlement n° 561/2006, il y a lieu de faire observer que cette disposition prévoit que, au cours de deux semaines consécutives, un conducteur doit prendre au moins deux temps de repos hebdomadaires normaux ou un temps de repos hebdomadaire normal et un temps de repos hebdomadaire réduit, moyennant le respect de certaines exigences.
- 22 L'article 8, paragraphe 6, second alinéa, dudit règlement dispose qu'un temps de repos hebdomadaire commence au plus tard à la fin de six périodes de vingt-quatre heures à compter du temps de repos hebdomadaire précédent.
- 23 Enfin, l'article 8, paragraphe 8, dudit règlement prévoit que, si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.
- 24 L'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement n° 561/2006 doit être lu à la lumière de l'article 4 de ce règlement dès lors que ce dernier article définit les termes utilisés dans ledit règlement.
- 25 L'article 4, sous f), du règlement n° 561/2006 définit le « repos » comme « toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps ».
- 26 L'article 4, sous g), dudit règlement précise la notion de « temps de repos journalier » comme « la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps » et précise qu'il recouvre un « temps de repos journalier normal » et un « temps de repos journalier réduit », avant de définir ces deux notions.
- 27 Selon l'article 4, sous h), du même règlement, les « temps de repos hebdomadaire » sont définis comme étant « une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps » et que, en outre, cette notion recouvre un « temps de repos hebdomadaire normal » et un « temps de repos hebdomadaire réduit ». Plus précisément, le « temps de repos hebdomadaire normal » est défini comme étant « toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures », tandis que le « temps de repos hebdomadaire réduit » désigne « toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l'article 8, paragraphe 6 », du règlement n° 561/2006.

- 28 Partant, l'article 4, sous g) et h), du règlement n° 561/2006 établit une distinction dans l'utilisation respective des notions de temps de repos journalier et de temps de repos hebdomadaire, dans la mesure où ceux-ci peuvent être normaux ou réduits.
- 29 Cette distinction est également prévue à l'article 8, paragraphe 6, dudit règlement, qui fait référence, à son premier alinéa, tant au temps de repos hebdomadaire normal qu'au temps de repos hebdomadaire réduit. En revanche, le second alinéa de cette disposition se borne à faire référence à un « temps de repos hebdomadaire » et recouvre ainsi les deux notions précédentes.
- 30 L'article 8, paragraphe 8, du même règlement reprend la distinction introduite par l'article 4, sous g) et h), en faisant référence aux « temps de repos journaliers », qui recouvrent les temps de repos journaliers normaux et réduits, et aux « temps de repos hebdomadaires réduits ».
- 31 Dès lors que l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006 vise expressément les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits, il en découle qu'un conducteur ne peut pas prendre les temps de repos hebdomadaires normaux à bord du véhicule.
- 32 En effet, si le législateur de l'Union avait voulu viser, à l'article 8, paragraphe 8, dudit règlement, à la fois les temps de repos hebdomadaires normaux et les temps de repos hebdomadaires réduits, il aurait pu se contenter d'utiliser les termes « temps de repos hebdomadaires » pour englober les deux types de ces temps de repos.
- 33 En outre, si tous les temps de repos pour un conducteur pouvaient être pris à bord du véhicule, la distinction opérée à l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006 serait privée de sens et cette disposition perdrait ainsi son effet utile.
- 34 Cette interprétation de l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006 est corroborée par la genèse de cette disposition en ce qu'elle permet, à travers les modifications apportées à cette disposition, de mettre en évidence la volonté du législateur de l'Union.
- 35 En effet, pour les motifs plus amplement développés par M. l'avocat général aux points 45 à 51 de ses conclusions, le processus d'adoption de l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006 permet de conclure que ledit législateur avait manifestement la volonté d'exclure les temps de repos hebdomadaires normaux du champ d'application de cette disposition.
- 36 Ainsi, force est de constater que la proposition initiale de la Commission concernant l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006 [initialement article 8, paragraphe 6, voir proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, COM(2001) 573 final, du 12 octobre 2001 (JO 2002, C 51 E, p. 234)] visait l'ensemble des temps de repos, donc tant les temps de repos journaliers que les temps de repos hebdomadaires, à condition que le véhicule fût, d'une part, équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et, d'autre part, à l'arrêt.
- 37 Toutefois, le Parlement européen ayant, dans la résolution législative du 14 janvier 2003, sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO 2004, C 38 E, p. 152), retiré la référence aux temps de repos hebdomadaires du texte de ladite disposition au motif que, sans cette modification, le nouveau régime entraînerait, notamment, une situation inadéquate en matière d'hygiène et de bien-être des conducteurs, la Commission a présenté un compromis en proposant que seul un repos hebdomadaire réduit loin du point d'attache puisse être pris dans le véhicule [voir article 8, paragraphe 6 ainsi que point 26 de l'exposé des motifs, COM(2003) 0490 final].

- 38 C'est cette approche qui a été reprise par le Conseil de l'Union européenne dans la position commune et qui, alors même que le Parlement entendait une nouvelle fois procéder à une modification [Résolution législative du Parlement européen du 13 avril 2005 relative à la position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route et modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 (JO 2006, C 33 E, p. 424)], a finalement été retenue dans le projet commun approuvé par le Comité de conciliation (Doc PE-CONS 3671/3/05 REV 3, 31 janvier 2006 ; résolution législative du Parlement européen, 2 février 2006 ; Doc 7580/06, 21 mars 2006) dont le libellé a été repris à l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006.
- 39 S'agissant, en deuxième lieu, du contexte dans lequel l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006 s'inscrit, il convient de relever que celui-ci confirme l'interprétation qui précède.
- 40 En effet, ainsi qu'il ressort des points 21 à 33 du présent arrêt, certaines dispositions du règlement n° 561/2006, en l'occurrence l'article 4, sous f) et g), ainsi que l'article 8, paragraphe 6, de ce règlement qui définissent les notions figurant à l'article 8, paragraphe 8, dudit règlement, s'opposent à toute autre interprétation au risque de remettre en cause la structure qui lie ces différentes dispositions.
- 41 En ce qui concerne, en troisième lieu, la finalité de l'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006, force est de constater que celle-ci corrobore également l'interprétation retenue aux points 31 à 33 du présent arrêt.
- 42 Ainsi, en vertu d'une jurisprudence constante, conformément au considérant 17 et à l'article 1^{er} dudit règlement, celui-ci vise à améliorer les conditions de travail du personnel du secteur routier, à améliorer la sécurité routière en général et à harmoniser les conditions de concurrence du transport routier (voir, notamment, arrêts du 9 février 2012, Urbán, C-210/10, EU:C:2012:64, point 25, du 9 juin 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, points 38 et 39 ainsi que jurisprudence citée, et du 19 octobre 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, point 21).
- 43 L'interprétation selon laquelle l'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement n° 561/2006 interdit au conducteur de prendre les temps de repos hebdomadaires normaux à bord du véhicule vise manifestement à atteindre les objectifs de ce règlement consistant en l'amélioration des conditions de travail des conducteurs et de la sécurité routière. La justification avancée par le Parlement dans la résolution législative du 14 janvier 2003 confirme cette constatation.
- 44 À cet égard, il convient également de relever que, même si, ainsi que la Commission l'avait fait valoir dans son avis du 27 juin 2005 [COM(2005) 0301 final], la conception des véhicules s'est considérablement améliorée au cours des 20 dernières années précédant son avis, et que la conception des cabines a certainement encore connu des développements ces dernières années, il n'en demeure pas moins qu'une cabine de camion n'apparaît pas constituer un lieu de repos adapté à des périodes de repos plus longues que les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits. Les conducteurs devraient avoir la possibilité de passer leurs temps de repos hebdomadaires normaux dans un lieu qui fournit des conditions d'hébergement adaptées et adéquates.
- 45 Dans ce contexte, il y a également lieu de constater que, si l'article 8 du règlement n° 561/2006 devait être interprété en ce sens que les temps de repos hebdomadaires normaux peuvent être pris par le conducteur à bord de son véhicule, cela impliquerait qu'un conducteur pourrait prendre l'intégralité de ses temps de repos dans la cabine du véhicule. Ainsi, dans une telle hypothèse, les temps de repos de ce conducteur seraient pris dans un lieu qui ne fournit pas de conditions d'hébergement adaptées. Or, une telle interprétation de l'article 8 du règlement n° 561/2006 n'est pas susceptible de contribuer à la réalisation de l'objectif d'amélioration des conditions de travail des conducteurs poursuivi par ce règlement.

- 46 Vaditrans et le gouvernement estonien font valoir qu'une telle interprétation peut avoir pour conséquence la détérioration éventuelle des conditions dans lesquelles les conducteurs peuvent prendre les temps de repos hebdomadaires. En outre, il pourrait être difficile d'apporter la preuve du respect de cette exigence, la charge administrative des conducteurs de véhicules étant ainsi considérablement augmentée.
- 47 À cet égard, il y a lieu de constater que, certes le règlement n° 561/2006 ne contient aucune disposition régissant explicitement la manière dont le conducteur du véhicule doit prendre les temps de repos hebdomadaires normaux, toutefois, des considérations telles qu'avancées par Vaditrans et le gouvernement estonien ne peuvent pas, comme l'a relevé M. l'avocat général au point 62 de ses conclusions, justifier le non-respect des dispositions impératives dudit règlement ayant trait aux temps de repos des conducteurs.
- 48 Eu égard à toutes ces considérations, il y a lieu de répondre à la première question posée que l'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement n° 561/2006 doit être interprété en ce sens qu'un conducteur ne peut pas prendre, à bord de son véhicule, les temps de repos hebdomadaires normaux visés audit article 8, paragraphe 6.

Sur la deuxième question

- 49 S'agissant de la deuxième question, Vaditrans ainsi que le gouvernement espagnol, proposant de répondre par l'affirmative à cette question, font valoir que, en l'absence de règles explicites sur ce point, interpréter le règlement n° 561/2006 en ce sens que celui-ci s'oppose à ce qu'un conducteur prenne des temps de repos hebdomadaires normaux à bord du véhicule constituerait une interprétation a contrario ou par analogie, interdite par le principe de légalité.
- 50 À cet égard, il convient de rappeler que le principe de légalité des délits et des peines (*nullum crimen, nulla poena sine lege*) tel que consacré notamment à l'article 49, paragraphe 1, première phrase, de la Charte, qui constitue une expression particulière du principe général de sécurité juridique, dispose que nul ne peut être condamné pour une action ou une omission qui, à la date où elle a été commise, ne constituait pas une infraction en vertu du droit national ou du droit international.
- 51 Ce principe exige, selon la jurisprudence de la Cour, qu'une réglementation de l'Union définisse clairement les infractions et les sanctions qui les répriment. Cette condition se trouve remplie lorsque le justiciable peut savoir, à partir du libellé de la disposition pertinente et au besoin à l'aide de l'interprétation qui en est donnée par les tribunaux, quels actes et omissions engagent sa responsabilité pénale (voir, notamment, arrêts du 3 juin 2008, *Intertanko e.a.*, C-308/06, EU:C:2008:312, point 71, ainsi que du 22 octobre 2015, *AC-Treuhand/Commission*, C-194/14 P, EU:C:2015:717, point 40 et jurisprudence citée).
- 52 Le principe de légalité des délits et des peines ne saurait dès lors être interprété comme proscrivant la clarification graduelle des règles de la responsabilité pénale par l'interprétation judiciaire d'une affaire à l'autre, à condition que le résultat soit raisonnablement prévisible à la date à laquelle l'infraction a été commise, au vu notamment de l'interprétation retenue à cette époque dans la jurisprudence relative à la disposition légale en cause (arrêt du 22 octobre 2015, *AC-Treuhand/Commission*, C-194/14 P, EU:C:2015:717, point 41 et jurisprudence citée).
- 53 Or, il convient de constater que, comme il ressort de la réponse apportée à la première question, l'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement n° 561/2006 contient une interdiction de prendre les temps de repos hebdomadaires normaux à bord du véhicule sans que cette disposition contienne en elle-même une sanction quelconque. L'article 19 de ce règlement ne détermine pas non plus de

sanction, mais, en revanche, impose aux États membres l'obligation de prévoir des sanctions pour infraction à ce règlement et de prendre toutes les mesures nécessaires afin de veiller à ce que ces sanctions soient appliquées.

- 54 Celles-ci doivent avoir, ainsi qu'il ressort, par ailleurs, également du considérant 26 du règlement n° 561/2006, un caractère effectif, proportionné, dissuasif et non discriminatoire. Si l'article 19 de ce règlement impose aux États membres de remplir des conditions supplémentaires concernant les règles à établir relatives aux sanctions frappant les infractions audit règlement, ces conditions n'ont toutefois aucune incidence sur la nature des sanctions, ce qui est confirmé par le considérant 27 du même règlement selon lequel les États membres peuvent infliger des sanctions pénales, civiles ou administratives en cas d'infraction au règlement.
- 55 À cet égard, il ressort d'une jurisprudence constante que, lorsqu'un règlement de l'Union ne contient aucune disposition spécifique prévoyant une sanction en cas d'infraction à ce règlement ou renvoie, à cet égard, aux dispositions législatives, réglementaires et administratives nationales, l'article 4, paragraphe 3, du traité UE impose aux États membres de prendre toutes mesures propres à garantir la portée et l'efficacité du droit de l'Union. À cet effet, tout en conservant le choix des sanctions, ils doivent notamment veiller à ce que les violations du droit de l'Union soient sanctionnées dans des conditions de fond et de procédure qui soient analogues à celles applicables aux violations du droit national d'une nature et d'une importance similaires et qui, en tout état de cause, confèrent à la sanction un caractère effectif, proportionné et dissuasif (voir, notamment, arrêts du 10 juillet 1990, Hansen, C-326/88, EU:C:1990:291, point 17, et du 27 mars 2014, LCL Le Crédit Lyonnais, C-565/12, EU:C:2014:190, point 44 ainsi que jurisprudence citée).
- 56 Il convient de relever, dans ce contexte, que, à plusieurs reprises, la Cour a interprété des actes de droit dérivé qui imposent aux États membres l'obligation de prévoir des sanctions afin d'assurer une mise en œuvre efficace de ces mêmes actes à la lumière du principe de légalité des délits et des peines. Ainsi, selon cette jurisprudence, une directive ne saurait avoir comme effet, par elle-même et indépendamment d'une loi interne prise par un État membre pour son application, de déterminer ou d'aggraver la responsabilité pénale de ceux qui agissent en infraction à ses dispositions (voir, notamment, arrêt du 7 janvier 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, point 61).
- 57 Il ressort également de cette jurisprudence que ce raisonnement suivi par la Cour pour les directives est transposable aux règlements, à savoir des normes qui, par nature, ne nécessitent pas de mesures nationales de transposition, lorsque ces règlements donnent aux États membres compétence pour adopter les sanctions des infractions aux comportements interdits par eux-mêmes (voir, en ce sens, arrêt du 7 janvier 2004, X, C-60/02, EU:C:2004:10, point 62).
- 58 Partant, étant donné que, conformément au règlement n° 561/2006, il appartient aux États membres d'adopter des sanctions pour les infractions à ce règlement, ces derniers disposent d'une marge d'appréciation en ce qui concerne la nature des sanctions applicables (voir, en ce sens, arrêt du 9 juin 2016, Eurospeed, C-287/14, EU:C:2016:420, point 34).
- 59 Il s'ensuit que l'examen de la deuxième question posée n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité du règlement n° 561/2006 eu égard au principe de légalité en matière pénale tel qu'énoncé à l'article 49, paragraphe 1, de la Charte.

Sur la troisième question

- 60 Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la troisième question.

Sur les dépens

- ⁶¹ La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (dixième chambre) dit pour droit :

- 1) **L'article 8, paragraphes 6 et 8, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, doit être interprété en ce sens qu'un conducteur ne peut pas prendre, à bord de son véhicule, les temps de repos hebdomadaires normaux visés audit article 8, paragraphe 6.**
- 2) **L'examen de la deuxième question n'a révélé aucun élément de nature à affecter la validité du règlement n° 561/2006 eu égard au principe de légalité en matière pénale tel qu'énoncé à l'article 49, paragraphe 1, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.**

Signatures