



Recueil de la jurisprudence

Affaire C-287/14

**Eurospeed Ltd
contre
Szegedi Törvényszék**

(demande de décision préjudicielle, introduite par la Gyulai törvényszék)

«Renvoi préjudiciel — Transports par route — Règlement (CE) n° 561/2006 — Responsabilité du conducteur pour les infractions à l'obligation d'utilisation d'un tachygraphe»

Sommaire – Arrêt de la Cour (sixième chambre) du 9 juin 2016

Transports — Transports par route — Dispositions sociales — Règlement n° 561/2006 — Réglementation nationale prévoyant la responsabilité du conducteur en cas d'infraction à ce règlement au lieu ou en sus de celle de l'entreprise de transport employant le conducteur — Admissibilité

(Règlement du Parlement européen et du Conseil n° 561/2006)

Le règlement n° 561/2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements n° 3821/85 et n° 2135/98 et abrogeant le règlement n° 3820/85, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale qui, au lieu ou en sus de l'entreprise de transport qui emploie le conducteur, tient ce dernier pour responsable des infractions à ce règlement que ce conducteur a commises.

En effet, en premier lieu, l'article 19, paragraphe 2, dudit règlement dispose que tout État membre permet aux autorités compétentes d'infliger une sanction à une entreprise et/ou à un conducteur pour une infraction à ce même règlement constatée sur son territoire et n'ayant pas déjà donné lieu à sanction. Dès lors, il ressort clairement du libellé de cette disposition que le règlement n° 561/2006 soumet tant les entreprises de transport que les conducteurs à des obligations déterminées et tient les premières et les seconds pour responsables des infractions à leurs obligations respectives. Par ailleurs, conformément à l'article 19, paragraphe 2, première phrase, de ce règlement, cette possibilité d'infliger des sanctions aux infractions prévues par ce règlement est étendue aux infractions commises en dehors du territoire de l'État membre concerné.

Les mêmes conclusions ressortent, en deuxième lieu, de l'article 10, paragraphe 3, dudit règlement.

Enfin, s'il est vrai que le règlement n° 561/2006 vise, notamment, à améliorer les conditions de travail du personnel du secteur routier, rien ne laisse supposer, d'une part, que le législateur de l'Union ait entendu exonérer les conducteurs de toute responsabilité pour les infractions qu'ils commettent, en particulier lorsque celles-ci se rattachent exclusivement à l'exercice de leur fonction. D'autre part, les deux objectifs dudit règlement, à savoir améliorer les conditions de travail et la sécurité routière, se traduisent l'un et l'autre par l'obligation d'équiper, en principe, les véhicules affectés au transport par route d'un appareil de contrôle homologué permettant de contrôler le respect des temps de conduite

et de repos des conducteurs. Or, interpréter ce règlement comme s'opposant à la possibilité d'infliger aux conducteurs des sanctions en répression de la violation des obligations qui leur incombent en vertu dudit règlement ferait obstacle à la réalisation, notamment, de l'objectif d'amélioration de la sécurité routière en général.

(cf. points 31-33, 37-39, 41 et disp.)