



## Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

2 mars 2023\*

« Renvoi préjudiciel – Transport par route – Règlement (CE) n° 561/2006 – Champ d’application – Article 2, paragraphe 1, sous a) – Article 3, sous h) – Notion de “transport routier de marchandises” – Notion de “masse maximale autorisée” – Véhicule aménagé comme espace privé d’habitation temporaire et de chargement de marchandises à des fins non commerciales – Règlement (UE) n° 165/2014 – Tachygraphes – Article 23, paragraphe 1 – Obligation d’inspections régulières effectuées par des ateliers agréés »

Dans l’affaire C-666/21,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Hovrätten för Nedre Norrland (cour d’appel siégeant à Sundsvall, Suède), par décision du 25 octobre 2021, parvenue à la Cour le 5 novembre 2021, dans la procédure

**AI**

contre

**Åklagarmyndigheten**

LA COUR (troisième chambre),

composée de M<sup>me</sup> K. Jürimäe, présidente de chambre, MM. M. Safjan, N. Piçarra (rapporteur), N. Jääskinen et M. Gavalec, juges,

avocat général : M. N. Emiliou,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour la Commission européenne, par MM. P. Messina, K. Simonsson et M<sup>me</sup> G. Tolstoy, en qualité d’agents,

ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 24 novembre 2022,

rend le présent

\* Langue de procédure : le suédois.

## Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 2, paragraphe 1, sous a), 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), tel que modifié par le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil, du 4 février 2014 (JO 2014, L 60, p. 1) (ci-après le « règlement n° 561/2006 »).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant AI au Åklagarmyndigheten (ministère public, Suède) au sujet d'une infraction aux règles relatives à l'utilisation des tachygraphes.

### Le cadre juridique

#### *Le droit de l'Union*

##### *Le règlement n° 561/2006*

- 3 Le considérant 17 du règlement n° 561/2006 énonce :  
  
« 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. [...] »
- 4 Aux termes de l'article 1<sup>er</sup> de ce règlement, celui-ci « 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 des conditions de travail et la sécurité routière » et « 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 2, paragraphe 1, dudit règlement prévoit :  
  
« Le présent règlement s'applique au transport routier :  
  
a) de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes ; ou  
  
b) de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage. »

6 L'article 3 du même règlement dispose :

« Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des :

[...]

h) véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales ;

[...] »

7 L'article 4 du règlement n° 561/2006 prévoit :

« Aux fins du présent règlement, on entend par :

a) "transport par route" : tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises ;

[...]

m) "masse maximale autorisée" : la masse maximale admissible d'un véhicule en ordre de marche, charge utile comprise ;

[...] »

*Le règlement n° 165/2014*

8 L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du règlement n° 165/2014, relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, est ainsi libellé :

« Le présent règlement fixe les obligations et les prescriptions applicables à la construction, à l'installation, à l'utilisation, aux essais et au contrôle des tachygraphes utilisés dans le domaine des transports routiers afin de vérifier le respect du règlement (CE) n° 561/2006, [...] »

9 Intitulé « Champ d'application », l'article 3 du règlement n° 165/2014 énonce, à son paragraphe 1 :

« Les tachygraphes sont installés et utilisés sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, auxquels s'applique le règlement (CE) n° 561/2006. »

10 Intitulé « Inspections des tachygraphes », l'article 23 du règlement n° 165/2014 dispose, à son paragraphe 1 :

« Les tachygraphes sont soumis à des inspections régulières effectuées par des ateliers agréés. Ces inspections régulières sont réalisées au minimum tous les deux ans. »

### ***Le droit suédois***

- 11 Aux termes de l'article 6 du chapitre 9 du Förordning (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m. [le règlement (2004:865) relatif, notamment, aux durées de conduite, aux temps de repos et aux appareils de contrôle] :

« Est puni d'une amende tout conducteur qui utilise intentionnellement ou par négligence un tachygraphe qui n'a pas été soumis à des inspections conformément à l'article 23, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 165/2014. »

### **Le litige au principal et les questions préjudicielles**

- 12 Le 4 avril 2019, lors d'un contrôle policier, il a été constaté que le véhicule conduit par AI, immatriculé en Suède, était équipé d'un tachygraphe qui n'avait pas fait l'objet d'une inspection dans le délai prescrit. AI transportait deux motoneiges dans l'espace de chargement de ce véhicule et a déclaré qu'il était en route pour une compétition de motoneige.
- 13 Par jugement du 7 septembre 2020, le Sundsvalls tingsrätt (tribunal de première instance de Sundsvall, Suède) a condamné AI pour excès de vitesse, mais l'a relaxé de la poursuite pour l'infraction consistant à ne pas avoir soumis à inspection le tachygraphe installé dans son véhicule, prévue à l'article 6 du chapitre 9 du règlement (2004:865). Dès lors que ce véhicule comportait seulement six sièges pour passagers, cette juridiction a jugé qu'il ne relevait pas du champ d'application du règlement n° 561/2006, en vertu de l'article 2, paragraphe 1, sous b), de celui-ci.
- 14 Tant AI que le ministère public ont interjeté appel de ce jugement devant le Hovrätten för Nedre Norrland (cour d'appel siégeant à Sundsvall, Suède), la juridiction de renvoi.
- 15 Le ministère public soutient que le véhicule en cause, en raison de son poids et de son utilisation pour le transport de motoneiges, relève du règlement n° 561/2006 et, partant, est soumis à l'obligation d'utilisation d'un tachygraphe.
- 16 Selon AI, tel n'est cependant pas le cas, dès lors que ce véhicule n'est pas utilisé pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales. Il fait valoir que, même si ledit véhicule dispose d'un espace de chargement dans lequel il transporte parfois ses motoneiges, le même véhicule comporte aussi un espace d'habitation pour son usage personnel et celui de sa famille, lors de leurs voyages pour pratiquer la motoneige, de telle sorte qu'il sert principalement d'habitation privée temporaire.
- 17 La juridiction de renvoi indique que le véhicule en cause figure dans le registre national de la circulation routière comme étant un camion relevant de la catégorie N<sub>3</sub> et que la carrosserie est décrite avec les mentions suivantes : « Partie antérieure du fourgon aménagée pour l'habitation de façon permanente, partie postérieure consistant en un espace de chargement ». Elle relève également que ce véhicule, dont la carrosserie lui donne l'apparence d'un autocar, a un poids à vide déclaré de 17 680 kilogrammes (kg), une charge maximale autorisée de 5 120 kg, une hauteur de 3,6 mètres (m) et une longueur de 14,7 m.
- 18 Dès lors que le véhicule en cause dispose d'un espace de chargement susceptible de servir au transport routier de marchandises et que la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes, la juridiction de renvoi considère que ce véhicule relève du champ d'application du règlement

n° 561/2006, en vertu de l'article 2, paragraphe 1, sous a), de celui-ci. Elle s'interroge, néanmoins, sur l'interprétation de la notion de « transport routier de marchandises », au sens de cette disposition, et se demande, en particulier, si la fonction principale ou l'utilisation effective du véhicule concerné, la capacité de charge de celui-ci et son immatriculation au registre national de la circulation routière sont pertinents pour l'interprétation de cette notion.

- 19 La juridiction de renvoi estime que l'article 2, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 561/2006 vise surtout le transport routier de marchandises effectué dans l'exercice d'une activité commerciale. Cette interprétation serait corroborée par les objectifs poursuivis par ce règlement, consistant à harmoniser les conditions de concurrence en ce qui concerne le secteur routier et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière.
- 20 Cette juridiction fait, toutefois, observer, en se fondant sur l'arrêt du 3 octobre 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), que le transport effectué par des véhicules lourds utilisés exclusivement par des particuliers dans le cadre de leurs activités de loisir et sans rapport avec une activité commerciale porte difficilement atteinte aux objectifs consistant à harmoniser les conditions de concurrence, en ce qui concerne le secteur routier, et à améliorer les conditions de travail. Elle se demande, en outre, si l'application des règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos, établies par le règlement n° 561/2006, à de tels véhicules est proportionnée à ces objectifs.
- 21 Dans ces conditions, le Hovrätten för Nedre Norrland (cour d'appel siégeant à Sundsvall) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
  - « 1) La notion de “transport routier de marchandises”, telle qu'utilisée à l'article 2, paragraphe 1, sous a), du [règlement n° 561/2006], doit-elle être considérée comme incluant aussi des transports effectués par des véhicules dont la masse totale dépasse 3,5 tonnes et qui sont principalement destinés à servir d'habitation privée temporaire ?
  - 2) Si tel est le cas, la capacité de charge du véhicule ou la manière dont celui-ci a été immatriculé au registre national de la circulation routière présentent-elles une importance ? »

### **Sur les questions préjudicielles**

- 22 À titre liminaire, il convient de rappeler que, afin de répondre utilement à la juridiction de renvoi, la Cour peut être amenée à prendre en considération des dispositions du droit de l'Union auxquelles la juridiction nationale n'a pas fait référence dans l'énoncé de ses questions, en extrayant notamment de la motivation de la décision de renvoi les éléments du droit de l'Union qui appellent une interprétation compte tenu de l'objet du litige (voir, en ce sens, arrêt du 12 décembre 1990, SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, point 8, et du 27 juin 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, point 36).
- 23 En l'occurrence, afin de déterminer si une situation telle que celle en cause au principal relève du champ d'application du règlement n° 561/2006, il convient d'examiner non seulement si les conditions énoncées à l'article 2, paragraphe 1, sous a), de ce règlement sont remplies, mais aussi si celles visées à l'article 3, sous h), dudit règlement ne sont pas remplies.

- 24 Dès lors, il convient de comprendre que, par ses questions, qu'il y a lieu d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 2, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 561/2006, lu en combinaison avec l'article 3, sous h), de ce règlement, doit être interprété en ce sens que la notion de « transport routier de marchandises », au sens de cette première disposition, couvre le transport routier effectué par un véhicule dont la masse maximale autorisée, au sens de l'article 4, sous m), dudit règlement, dépasse 7,5 tonnes, y compris lorsqu'il est aménagé pour servir comme espace non seulement d'habitation privée temporaire, mais aussi de chargement de marchandises à des fins non commerciales, en tenant compte, le cas échéant, de la capacité de charge de ce véhicule et de la catégorie sous laquelle il figure au registre national de la circulation routière.
- 25 Il ressort des termes de l'article 2, paragraphe 1, sous a), et de l'article 4, sous a), du règlement n° 561/2006 que celui-ci s'applique au transport par route de marchandises par des véhicules, y compris des véhicules à remorque ou à semi-remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes.
- 26 La notion de « transport par route » est définie à l'article 4, sous a), de ce règlement comme visant « tout déplacement effectué, en totalité ou en partie et à vide ou en charge sur le réseau routier ouvert au public, par un véhicule utilisé pour le transport de voyageurs ou de marchandises ». La notion de « masse maximale autorisée » est définie à l'article 4, sous m), dudit règlement comme étant « la masse maximale admissible d'un véhicule en ordre de marche, charge utile comprise ».
- 27 Le libellé de l'article 2, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 561/2006, lu en combinaison avec l'article 4, sous a), de ce règlement, dès lors qu'il définit la notion de « transport par route » en se référant à « tout déplacement », ne saurait exclure du champ d'application dudit règlement le transport routier de marchandises à des fins non commerciales.
- 28 Cette interprétation littérale est corroborée par le contexte dans lequel s'insère l'article 2, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 561/2006. En effet, l'article 3, sous h), de ce règlement exclut expressément du champ d'application de celui-ci les transports routiers effectués par des véhicules « d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales ». Ainsi que M. l'avocat général l'a relevé, au point 39 de ses conclusions, il découle d'une lecture combinée de cette disposition avec l'article 2, paragraphe 1, sous a), dudit règlement que le transport routier de marchandises à des fins non commerciales est exclu du champ d'application du règlement n° 561/2006 seulement lorsque la masse maximale autorisée du véhicule concerné ne dépasse pas 7,5 tonnes.
- 29 Inversement, lorsque la masse maximale autorisée du véhicule en question dépasse 7,5 tonnes, le transport routier de marchandises à des fins non commerciales relève, en vertu de ces deux dispositions combinées, du champ d'application du règlement n° 561/2006 et doit, donc, observer les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos du conducteur fixées par ledit règlement, ainsi que les obligations et les prescriptions relatives à l'installation, à l'utilisation et au contrôle des tachygraphes découlant du règlement n° 165/2014.
- 30 La circonstance que, comme dans l'affaire au principal, un véhicule est aménagé pour servir comme espace non seulement d'habitation privée temporaire, mais aussi de chargement de marchandises à des fins non commerciales n'est pas de nature à remettre en cause le constat opéré au point précédent.

- 31 En effet, s'agissant du transport routier de marchandises, le champ d'application du règlement n° 561/2006 est déterminé, en vertu tant de l'article 2, paragraphe 1, sous a), que de l'article 3, sous h), de ce règlement, par la « masse maximale autorisée » du véhicule concerné, sans que des aménagements comme celui indiqué au point précédent, la capacité de charge de ce véhicule ou la catégorie sous laquelle il est inscrit au registre national de la circulation routière soient pertinents à cette fin.
- 32 Cette interprétation est également corroborée par les objectifs poursuivis par le règlement n° 561/2006, dont l'amélioration de la sécurité routière ainsi que la promotion de meilleures pratiques de contrôle et d'application, par les États membres, des règles visées à l'article 1<sup>er</sup> de ce règlement, lu en combinaison avec son considérant 17. En effet, la réalisation de ces objectifs serait compromise si des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes pouvait échapper aux obligations en matière de sécurité routière imposées par ledit règlement, en raison de leur utilisation en tant qu'espace d'habitation privée temporaire et de chargement de marchandises à des fins non commerciales.
- 33 Il importe d'ajouter que les éventuels inconvénients liés aux obligations découlant de la circonstance qu'un véhicule dont la « masse maximale autorisée », au sens de l'article 4, sous m), du règlement n° 561/2006, dépasse 7,5 tonnes tombe sous le coup de ce règlement, y compris lorsque son utilisation vise le transport par route de marchandises à des fins non commerciales, n'apparaissent pas disproportionnés à l'objectif consistant à améliorer la sécurité routière. En effet, cet objectif ne saurait se limiter au transport routier de marchandises à des fins commerciales. Ainsi que l'a relevé M. l'avocat général, au point 47 de ses conclusions, si tous les transports routiers de marchandises à des fins non commerciales devaient être exclus du champ d'application du règlement n° 561/2006, l'objectif d'amélioration de la sécurité routière, que le législateur de l'Union européenne a entendu mettre en œuvre lors de l'adoption de ce règlement, serait compromis.
- 34 Il en va de même de l'objectif visant à promouvoir, conformément à l'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 561/2006, de meilleures pratiques de contrôle et d'application, par les États membres, des règles fixées par ce règlement ainsi que par le règlement n° 165/2014.
- 35 Eu égard aux motifs qui précèdent, il y a lieu de répondre aux questions posées que l'article 2, paragraphe 1, sous a), du règlement n° 561/2006, lu en combinaison avec l'article 3, sous h), de ce règlement, doit être interprété en ce sens que la notion de « transport routier de marchandises », au sens de cette première disposition, couvre le transport routier effectué par un véhicule dont la masse maximale autorisée, au sens de l'article 4, sous m), dudit règlement, dépasse 7,5 tonnes, y compris lorsqu'il est aménagé pour servir comme espace non seulement d'habitation privée temporaire, mais aussi de chargement de marchandises à des fins non commerciales, sans que la capacité de charge de ce véhicule et la catégorie sous laquelle il figure au registre national de la circulation routière aient une incidence à cet égard.

### **Sur les dépens**

- 36 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 (troisième chambre) dit pour droit :

**L'article 2, paragraphe 1, sous a), 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, tel que modifié par le règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil, du 4 février 2014, lu en combinaison avec l'article 3, sous h), du règlement n° 561/2006, tel que modifié,**

**doit être interprété en ce sens que :**

**la notion de « transport routier de marchandises », au sens de cette première disposition, couvre le transport routier effectué par un véhicule dont la masse maximale autorisée, au sens de l'article 4, sous m), du règlement n° 561/2006, tel que modifié, dépasse 7,5 tonnes, y compris lorsqu'il est aménagé pour servir comme espace non seulement d'habitation privée temporaire, mais aussi de chargement de marchandises à des fins non commerciales, sans que la capacité de charge de ce véhicule et la catégorie sous laquelle il figure au registre national de la circulation routière aient une incidence à cet égard.**

Signatures