Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)

3 octobre 2013 *

«Transports par route — Règlement (CE) nº 561/2006 — Obligation d'utilisation d'un tachygraphe — Dérogations pour le transport de marchandises à des fins non commerciales — Notion — Transport effectué par une personne privée dans le cadre de son activité de loisirs en tant que pilote de course amateur de rallye automobile, partiellement financée par des subventions de tiers»

Dans l'affaire C-317/12,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Svea hovrätt (Suède), par décision du 11 juin 2012, parvenue à la Cour le 2 juillet 2012, dans la procédure pénale contre

**Daniel Lundberg,**

LA COUR (sixième chambre),

composée de M^me^ M. Berger (rapporteur), président de chambre, MM. E. Levits et J.-J. Kasel, juges,

avocat général: M. P. Cruz Villalón,

greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées:

— pour le gouvernement néerlandais, par M. J. Langer et M^me^ C. Wissels, en qualité d'agents,

— pour la Commission européenne, par M^me^ J. Hottiaux et M. K. Simonsson, en qualité d'agents,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,

rend le présent

**Arrêt**

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de la notion de «transport de marchandises à des fins non commerciales» au sens de l'article 3, sous h), du règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de

* Langue de procédure: le suédois.

certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre de poursuites pénales engagées contre M. Lundberg pour violation de l'obligation d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe agréé dans un poids lourd.

## Le cadre juridique

### *Le droit de l'Union*

3 Le règlement (CEE) nº 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8), tel que modifié par le règlement nº 561/2006 (ci-après le «règlement nº 3821/85»), prévoit à son article 3, paragraphe 1:

«L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés au transport par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 3 du règlement [...] nº 561/2006. [...]»

4 Le règlement nº 561/2006, qui a abrogé et remplacé à compter du 11 avril 2007 le règlement (CEE) nº 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 L 370, p. 1), énonce, à son considérant 17, qu'il vise à améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière en général.

5 L'article 1er du règlement nº 561/2006 dispose:

«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 des 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.»

6 L'article 3 dudit règlement prévoit:

«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;

[…]»

### *Le droit suédois*

7 Figurant dans le chapitre 9 du règlement (2004:865) relatif aux durées de conduite, aux temps de repos et aux appareils de contrôles [förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.], l'article 5, 2º, de celui-ci énonce que la personne qui méconnaît volontairement ou par négligence les dispositions de l'article 3, paragraphe 1, du règlement nº 3821/85 est passible d'une peine d'amende.

## La procédure au principal et les questions préjudicielles

8 M. Lundberg qui exerce, dans le cadre d'une entreprise individuelle, des activités de consultant dans le domaine de la sécurité routière s'adonne, pendant ses loisirs, au sport automobile en tant que pilote amateur de rallye. Cette activité de loisirs est financée en partie par des subventions d'entreprises (parrainages) qui s'élèvent à un montant de plusieurs centaines de milliers de couronnes suédoises (SEK) chaque année. En outre, M. Lundberg consacre à ce sport une somme au moins équivalente à ce montant en provenance de ses propres fonds et bénéficie également de dons de la part de membres de sa famille et d'amis.

9 Le 6 avril 2011, M. Lundberg conduisait son propre camion immatriculé en Suède auquel était attachée une remorque transportant sa voiture de course afin de se rendre à Vimmerby (Suède) pour y exposer celle-ci dans le cadre d'une foire. La masse totale combinée de l'ensemble pesait plus de 3,5 tonnes, mais n'excédait pas 7,5 tonnes.

10 La participation à cette foire était également financée partiellement par des parrainages. En règle générale, M. Lundberg participe à de telles manifestations trois fois par an.

11 Ledit camion ne disposant pas d'un tachygraphe, M. Lundberg a été poursuivi pour violation de l'article 3 du règlement nº 3821/85 pour ne pas avoir équipé, en qualité de conducteur d'un poids lourd, ce dernier d'un tachygraphe agréé.

12 Par jugement du 13 octobre 2011, le Nyköpings tingsrätt (tribunal local de Nyköping) a prononcé la relaxe de M. Lundberg, en accueillant l'argumentation invoquée par ce dernier, selon laquelle le transport en cause pouvait être considéré comme un transport à des fins non commerciales au sens des dispositions de l'article 3 du règlement nº 561/2006.

13 Le ministère public ayant interjeté appel dudit jugement devant le Svea hovrätt (cour d'appel de Svea), celui-ci a constaté que la question déterminante dans le litige dont il est saisi est celle de savoir si l'obligation de l'utilisation d'un tachygraphe agréé s'appliquait au transport en cause, au motif que ce dernier aurait constitué un «transport de marchandises à des fins non commerciales» au sens de l'article 3, sous h), du règlement nº 561/2006.

14 En l'absence tant d'une définition de ladite notion dans la réglementation de l'Union que d'une jurisprudence pertinente de la Cour et en tenant compte de la nécessité d'une interprétation et d'une application uniformes de cette notion dans la pratique, le Svea hovrätt a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) La notion de 'transport de marchandises à des fins non commerciales' [figurant à] l'article 3, sous h), du [règlement nº 561/2006] doit-elle être interprétée en ce sens qu'elle inclut le transport de marchandises effectué par un particulier dans le cadre d'une activité de loisirs, sachant que cette dernière est en partie financée par des subventions (parrainages) de tiers, personnes physiques ou morales?

2) Les éléments suivants ont-ils une incidence sur l'appréciation de ce que constitue un transport 'à des fins non commerciales':

a) le conducteur n'effectue aucun transport autre que pour son propre compte;

b) aucune rémunération n'est versée pour le transport en lui-même;

c) l'importance des subventions reçues et/ou leur importance par rapport au budget consacré à ladite activité de loisirs?»

**Sur les questions préjudicielles**

15 Par ses deux questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la notion de «transport de marchandises à des fins non commerciales» visée à l'article 3, sous h), du règlement nº 561/2006 doit être interprétée en ce sens qu'elle inclut le transport de marchandises effectué par un particulier à son propre compte et uniquement dans le cadre d'une activité de loisirs, lorsque cette dernière est partiellement financée par des subventions de tiers et qu'un tel transport ne donne lieu à aucune rémunération.

16 À titre liminaire, il y a lieu de constater que le règlement nº 561/2006 ne contient aucune définition de ladite notion ni de celles énoncées en des termes similaires par ce règlement, telles que «le transport non commercial d'aide humanitaire» [article 3, sous d), de ce règlement], «véhicules commerciaux, […] qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales» [article 3, sous i), dudit règlement], ou «véhicules comportant de 10 à 17 sièges destinés exclusivement au transport de voyageurs à des fins non commerciales» [article 13, paragraphe 1, sous i), du même règlement].

17 De même, bien que la Cour ait eu l'occasion d'interpréter à plusieurs reprises d'autres dérogations à l'obligation d'installation et d'utilisation d'un tachygraphe, elle ne s'est cependant pas prononcée sur l'interprétation de la notion ayant donné lieu au litige au principal.

18 En l'absence de toute définition de la notion de «transport de marchandises à des fins non commerciales», la détermination de la signification et de la portée de ces termes doit être établie, selon une jurisprudence constante de la Cour, en considération du contexte général dans lequel ils sont utilisés et conformément à leur sens habituel en langage courant (voir, en ce sens, arrêts du 4 mai 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, Rec. p. I-4089, point 17 et jurisprudence citée, ainsi que du 13 décembre 2012, BLV Wohn-und Gewerbebau, C-395/11, point 25).

19 En outre, en interprétant une disposition du droit de l'Union, il y a lieu de tenir compte non seulement des termes de celle-ci, mais également des objectifs poursuivis par la réglementation dont elle fait partie (arrêt du 29 janvier 2009, Petrosian, C-19/08, Rec. p. I-495, point 34 et jurisprudence citée).

20 À l'égard des dispositions dérogatoires relatives à l'utilisation d'un tachygraphe, la Cour a jugé qu'une telle dérogation ne saurait être interprétée de façon à étendre ses effets au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer la protection des intérêts qu'elle vise à garantir. De plus, la portée des dérogations doit être déterminée en tenant compte des finalités de la réglementation en cause (voir arrêts du 25 juin 1992, British Gas, C-116/91, Rec. p. I-4071, point 12; du 21 mars 1996, Goupil, C-39/95, Rec. p. I-1601, point 8, ainsi que Mrozek et Jäger, C-335/94, Rec. p. I-1573, point 9; du 17 mars 2005, Raemdonck et Raemdonck-Janssens, C-128/04, Rec. p. I-2445, point 19, ainsi que du 28 juillet 2011, Seeger, C-554/09, Rec. p. I-7131, point 33).

21 C'est à la lumière de ces principes qu'il convient de répondre aux questions posées par la juridiction de renvoi, telles que reformulées au point 15 du présent arrêt.

22 La Commission européenne considère que la dérogation prévue à l'article 3, sous h), du règlement nº 561/2006 doit être interprétée en ce sens qu'elle inclut le transport de marchandises effectué par un particulier dans le cadre de son activité de loisirs qui est partiellement financée par des subventions de tiers, de sorte que le véhicule utilisé pour un tel transport ne doit pas être équipé d'un tachygraphe.

23 Il convient de constater qu'une telle interprétation est corroborée tant par le sens habituel de la notion en cause au principal que par le contexte général dans lequel elle s'inscrit et les objectifs poursuivis par le règlement nº 561/2006 dont elle fait partie.

24 S'agissant, en premier lieu, du sens habituel de la notion de «transport de marchandises à des fins non commerciales», il y a lieu de constater qu'il est question d'un tel transport lorsqu'il n'y a pas de lien avec une activité professionnelle ou commerciale, à savoir lorsque ce transport n'est pas effectué en vue d'en retirer des revenus. Selon une acception courante, le transport de marchandises à des fins non commerciales désigne donc, notamment, le transport de marchandises effectué par une personne privée en dehors de son activité professionnelle, dans le cadre d'une activité récréative.

25 S'agissant, en deuxième lieu, du contexte général dans lequel s'insère l'article 3, sous h), du règlement nº 561/2006, il convient de constater, tout d'abord, que le considérant 17 de celui-ci énonce, notamment, que ce règlement vise à «améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique».

26 Ensuite, aux termes de son article 1er, ledit 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 tout en visant 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.

27 Enfin, l'article 4, sous c), du règlement nº 561/2006 contient une définition de la notion de «conducteur», laquelle concerne «la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin».

28 Il découle des points 24 à 27 du présent arrêt que, comme le fait valoir à bon droit la Commission dans ses observations soumises à la Cour, les dispositions du règlement nº 561/2006 s'appliquent essentiellement aux conducteurs professionnels et non aux conducteurs à titre privé.

29 Ainsi, les termes «harmoniser les conditions de concurrence», «améliorer [les] conditions de travail» et «les conditions sociales pour les travailleurs» et «méthodes de travail dans le secteur du transport routier», figurant respectivement au considérant 17 et à l'article 1er du règlement nº 561/2006, ainsi que l'expression «dans le cadre de son service» contenue à l'article 4, sous c), de celui-ci laissent supposer que ce règlement ne s'applique pas à une personne qui, comme M. Lundberg, n'exerce pas la profession de chauffeur de poids lourd et ne fournit pas des services de transport, mais qui, en l'occurrence, transportait à son propre compte, uniquement dans le cadre de son activité de loisirs, sa propre voiture de sport qu'il conduit en tant que pilote de rallye amateur, effectuant ainsi un transport tel que décrit au point 15 du présent arrêt.

30 En troisième lieu, il convient, pour interpréter la dérogation prévue à l'article 3, sous h), du règlement nº 561/2006, de rappeler non seulement la finalité de cette dérogation, mais également les objectifs poursuivis par ce règlement.

31 S'agissant, d'une part, de ces derniers, il suffit de rappeler que ledit règlement vise, comme il a été dit aux points 25 à 28 du présent arrêt, à harmoniser les conditions de concurrence concernant le secteur routier et à améliorer les conditions de travail du personnel de ce secteur ainsi que de la sécurité routière (voir, notamment, arrêts précités Goupil, point 10; Mrozek et Jäger, point 11; Raemdonck et Raemdonck-Janssens, point 22, ainsi que Seeger, point 34), ces objectifs se traduisant notamment par l'obligation de munir, en principe, les véhicules de transport par route d'un tachygraphe agréé permettant de contrôler le respect des temps de conduite et de repos des conducteurs.

32 En ce qui concerne, d'autre part, la finalité de la dérogation de l'article 3, sous h), du règlement nº 561/2006, le législateur de l'Union a voulu exclure du champ d'application de ce règlement certains véhicules et certains types de transport effectués au moyen de ceux-ci de sorte que ledit règlement ne

s'applique pas au «transport de marchandises à des fins non commerciales» réalisé au moyen d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes. La finalité de cette dérogation est donc de ne pas faire relever du champ d'application dudit règlement les transports de marchandises effectués par des personnes privées en dehors de toute activité professionnelle ou commerciale.

33 Eu égard aux objectifs ainsi rappelés, force est de constater qu'une interprétation de l'article 3, sous h), du règlement nº 561/2006 en ce sens que cette disposition ne couvre pas un transport tel que celui décrit au point 29 du présent arrêt ne serait pas conforme à ces objectifs.

34 En effet, une telle interprétation, en étendant le champ d'application dudit règlement à une catégorie de conducteurs effectuant des transports à des fins privées et de loisirs, serait de nature à remettre en cause l'effet utile de la dérogation prévue à l'article 3, sous h), de ce règlement.

35 En outre, il importe de relever qu'un transport tel que décrit au point 29 du présent arrêt n'affecte pas la concurrence dans le secteur du transport routier dans la mesure où un conducteur tel que celui en cause dans l'affaire au principal est un conducteur à titre privé et non pas un conducteur professionnel.

36 Pour cette même raison, ladite interprétation ne peut en aucun cas être contraire à la réalisation de l'objectif poursuivi par le règlement nº 561/2006 consistant à améliorer les conditions de travail dans le secteur du transport routier.

37 Enfin, il convient de constater que, dans la mesure où des transports tels que celui en cause au principal semblent être relativement peu nombreux, une interprétation de la dérogation en cause en ce sens qu'elle couvre le transport de marchandises effectué par un particulier dans le cadre d'une activité de loisirs ne devrait pas avoir d'effets négatifs significatifs sur la sécurité routière.

38 Il convient d'ajouter que, au regard d'une telle interprétation, le fait qu'aucune rémunération n'est versée pour le transport lui-même et l'importance des subventions reçues, notamment au regard du budget consacré à ladite activité de loisirs, sont dépourvus d'incidence pour l'appréciation de la notion de «transport de marchandises à des fins non commerciales».

39 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre aux questions posées que la notion de «transport de marchandises à des fins non commerciales», figurant à l'article 3, sous h), du règlement nº 561/2006, doit être interprétée en ce sens qu'elle inclut le transport de marchandises effectué par un particulier à son propre compte et uniquement dans le cadre d'une activité de loisirs, lorsque cette dernière est partiellement financée par des subventions de tiers et qu'un tel transport ne donne lieu à aucune rémunération.

## Sur les dépens

40 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 (sixième chambre) dit pour droit:

**La notion de «transport de marchandises à des fins non commerciales», figurant à l'article 3, sous h), du règlement (CE) nº 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) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil, doit être interprétée en ce sens qu'elle**

**inclut le transport de marchandises effectué par un particulier à son propre compte et uniquement dans le cadre d'une activité de loisirs, lorsque cette dernière est partiellement financée par des subventions de tiers et qu'un tel transport ne donne lieu à aucune rémunération.**

Signatures