

Affaire C-13/21

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

4 janvier 2021

Jurisdiction de renvoi :

Judecătoria Miercurea-Ciuc

Date de la décision de renvoi :

10 novembre 2020

Partie requérante :

Pricoforest SRL

Partie défenderesse :

Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul
Rutier (ISCTR)

[OMISSIS]

**JUDECĂTORIA MIERCUREA-CIUC (tribunal de première instance de
Miercurea-Ciuc, Roumanie)**

[OMISSIS]

DEMANDE DE DÉCISION PRÉJUDICIELLE

La Judecătoria Miercurea-Ciuc (tribunal de première instance de Miercurea-Ciuc, Roumanie), d'office, [OMISSIS] en vertu de l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), demande

À LA COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPÉENNE

de répondre aux questions préjudicielles suivantes, concernant l'interprétation de l'article 13, paragraphe 1, sous b), 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), une

décision en ce sens étant utile en vue du règlement de l'affaire au principal [OMISSIS].

1. La notion de « rayon allant jusqu'à 100 km » figurant à l'article 13, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 561/2006 doit-elle être interprétée en ce sens qu'une ligne droite tracée sur la carte entre le lieu d'établissement de l'entreprise et la destination doit être inférieure à 100 km ou en ce sens que la distance effectivement parcourue par le véhicule doit être inférieure à 100 km ?

2. L'article 13, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 561/2006 doit-il être interprété en ce sens que, lorsque le cas de figure visé à cette disposition est dispensé de l'application du règlement par une disposition nationale et que des transports relevant de l'article 13, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 561/2006 sont effectués, sur une période d'un mois, certains dans un rayon allant jusqu'à 100 km du lieu d'établissement de l'entreprise et d'autres au-delà de ce rayon, la dispense de l'application dudit règlement s'applique à tous les transports concernés, uniquement aux transports effectués [dans un rayon allant jusqu'à] 100 km ou à aucun de ces transports ?

Objet du litige et faits pertinents

- 1 Par **requête** inscrite au rôle de la Judecătoria Miercurea-Ciuc (tribunal de première instance de Miercurea-Ciuc) le 25 septembre 2020, Pricoforest SRL a introduit contre l'Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (inspection nationale pour le contrôle du transport routier, Roumanie) un recours contestant [un] procès-verbal de contravention [OMISSIS], demandant l'annulation de celui-ci ou, à titre subsidiaire, le remplacement de l'amende infligée par un avertissement.
- 2 Dans les motifs de la requête, elle indique que, le 2 septembre 2020, à 9 h 43, sur le DJ 125 [drumul județean 125 (route départementale 125)], au kilomètre 16, l'ensemble de véhicules utilisé par la requérante pour le transport de bois, constitué du véhicule automobile immatriculé NT 89 YZO et de la semi-remorque immatriculée NT 69 YZO, conduit par [...] a été arrêté par une équipe de contrôle de l'inspection nationale pour le contrôle du transport routier, qui lui a demandé la carte tachygraphique. Par la suite, la requérante s'est vu communiquer à son lieu d'établissement le procès-verbal contesté, lui infligeant une amende pour avoir dépassé de cinq heures et cinquante-six minutes la durée maximale de conduite journalière au cours de la période allant du 17 au 18 août 2020 et pour avoir diminué de plus de deux heures le temps de repos journalier le 25 août 2020.

[Or. 2]

- 3 La plaignante a fait valoir que l'O.G. [Ordonanța Guvernului] nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora (ordonnance du gouvernement

n° 37/2007 définissant le cadre d'application des règles relatives aux durées de conduite, de pause et de repos des conducteurs et à l'utilisation des appareils de contrôle de leurs activités) s'applique uniquement aux conducteurs effectuant des opérations de transport routier relevant du règlement n° 561/2006 et que ce dernier prévoit que sont dispensés de son application les transports effectués par véhicules utilisés ou loués sans chauffeur par des entreprises de sylviculture, pour le transport de biens dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, disposition qu'on retrouve également en droit national.

- 4 À titre subsidiaire, elle a demandé la substitution de l'amende par un avertissement.
- 5 En droit, elle a invoqué les actes normatifs susmentionnés.
- 6 En tant que preuve, elle a versé au dossier le procès-verbal contesté et d'autres documents et a proposé l'audition du témoin [...]
- 7 La défenderesse, l'inspection nationale pour le contrôle du transport routier, a déposé un **mémoire en défense**, demandant le rejet du recours et le maintien du procès-verbal de contravention contesté comme légal et fondé.
- 8 Dans la motivation, elle a indiqué, en substance, que la requérante avait commis la contravention consistant à dépasser de cinq heures ou plus la durée maximale journalière de conduite de dix heures et celle consistant à diminuer de deux heures ou plus le temps minimal de repos journalier réduit. Elle a également fait valoir que l'agent verbalisateur avait décrit la contravention en indiquant toutes les circonstances pouvant servir à apprécier la gravité du fait, que le procès-verbal dressé jouit de la présomption de légalité et de véracité, et que le non-respect des durées de conduite et des temps de repos est un fait présentant un grand danger social, car il met en danger la sécurité routière et celle des autres usagers de la route, étant donné que la fatigue et le manque de repos sont les principales causes des accidents de la route.
- 9 En droit, elle a invoqué le règlement n° 561/2006, la décision 2009/959 de la Commission, du 14 décembre 2009, modifiant la décision 2007/230/CE concernant un formulaire à utiliser dans le cadre de la législation sociale relative aux activités de transport routier (JO 2009, L 330, p. 80), la H.G. [Hotărârea Guvernului] (décision du gouvernement) n° 1088/2011, l'O.G. n° 26/2011, l'O.G. n° 37/2007, l'OMTI [Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii] (arrêté du ministre des Transports et de l'Infrastructure) n° 980/2011, l'O.G. n° 27/2011, le règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil (JO 2009, L 300, p. 51), le règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international

de marchandises par route (JO 2009, L 300, p. 72), et le règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil, du 21 octobre 2009, établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 (JO 2009, L 300, p. 88).

- 10 En tant que preuves, elle a versé au dossier des documents et des planches photographiques.
- 11 Le 6 novembre 2020, la défenderesse a déposé des **observations écrites**, dans lesquelles elle a précisé que l'exception figurant à l'article 13, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 561/2006 vise des transports effectués strictement dans un rayon allant jusqu'à 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, qui se trouve dans le village de Pitiligeni dans le département de Neamț (Roumanie), et que le véhicule avait été arrêté aux fins de vérification dans la ville de Bălan, dans le département de Harghita (Roumanie), qui se trouve à 130 km dudit établissement.
- 12 La requérante a déposé un **mémoire en réplique**, par lequel elle a indiqué qu'elle ne contestait pas les enregistrements de la carte tachygraphique utilisée par le conducteur [...] mais la manière dont l'agent verbalisateur les a interprétés, étant donné qu'il a utilisé le rapport généré par le programme TachoScan Control sans tenir compte des autres documents qui, s'ils avaient été demandés, auraient amené à conclure que les temps enregistrés sur la carte correspondaient à des types de transport dispensés de l'application de l'article 13, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 561/2006. Il a également précisé que l'agent verbalisateur avait assimilé le rayon de 100 km à la distance par la route entre les deux localités.
- 13 En ce qui concerne les faits, la juridiction de renvoi retient que, selon le procès-verbal [...] le 2 septembre 2020, à 9 h 43, sur le DJ 125, au kilomètre 16, dans la localité de Bălan, département de Harghita, l'ensemble de véhicules composé du véhicule automobile immatriculé NT 89 YZO et de la semi-remorque immatriculée NT 69 YZO, utilisé par la requérante sur la base de la copie conforme de la licence de transport, conduit par le conducteur [...] qui effectuait un transport routier à titre onéreux de marchandises en trafic national, a été arrêté et a fait l'objet d'un contrôle routier. Lors de ce contrôle, à la suite des vérifications effectuées et de l'analyse des données téléchargées à partir de la carte tachygraphique appartenant au **[Or. 3]** conducteur, au moyen du logiciel TachoScan Control, on a constaté un dépassement de cinq heures ou plus de la durée maximale de conduite journalière de dix heures, lorsque le dépassement de celle-ci est autorisé, comme suit : au cours de la période comprise entre le 17 août 2020, 5 h 15, et le 18 août 2020, 19 h 23, le conducteur a accompli une durée de conduite de quinze heures et cinquante-six minutes, plus précisément [il a dépassé] de cinq heures et cinquante-six minutes la durée maximale de conduite journalière de dix heures. Cela était dû au fait que, pendant cette plage horaire, le conducteur devait légalement prendre un temps de repos journalier d'au moins neuf heures, mais que la plus longue période n'a été que de six heures et quarante-

huit minutes. Pour ce fait, la requérante a été sanctionnée par une amende de 9 000 lei roumains (RON) (ou 4 500 RON si le contrevenant paye dans un délai de 15 jours). A également été retenue la diminution de deux heures ou plus du temps minimal de repos journalier réduit, lorsqu'il est possible de réduire celui-ci jusqu'à neuf heures, comme suit : le 25 août 2020, entre 00 h 54 et 4 h 24, le conducteur [...] a pris un temps de repos journalier de seulement trois heures et trente minutes, en diminuant donc de cinq heures et trente minutes le temps de repos journalier de minimum neuf heures qu'il aurait dû prendre légalement. Pour ce fait, la requérante a été sanctionnée par une amende de 4 000 RON (ou 2 000 RON si le contrevenant paye dans un délai de 15 jours).

- 14 Le lieu d'établissement de la société requérante est dans la commune de Pipirig, département de Neamț.
- 15 La requérante a versé au dossier trois bordereaux de transport de la marchandise (transport de bois), dont un daté du 17 août 2020, effectué sur le territoire de la commune de Târgu Neamț (distance par la route d'environ 30 km du lieu d'établissement), un daté du 25 mai 2020, pour un trajet entre la commune de Pipirig, département de Neamț, et la commune de Rădăuți, département de Suceava (Roumanie) (distance par la route d'environ 120 km), et un daté du 2 septembre 2020, pour un trajet entre la commune de Sândominic, département de Harghita, et la commune de Bogdănești, département de Suceava (distance par la route d'environ 180 km).

Dispositions nationales applicables et jurisprudence nationale pertinente

O.G. [Ordonanța Guvernului] nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora (ordonnance du gouvernement n° 37/2007 définissant le cadre d'application des règles relatives aux durées de conduite, de pause et de repos des conducteurs et à l'utilisation des appareils de contrôle de leurs activités)

« Article 1^{er} »

1. La présente ordonnance fixe le cadre d'application des règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos des conducteurs effectuant des opérations de transport routier relevant 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, ci-après le "règlement n° 561/2006", ou des opérations de transport routier relevant de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), ci-après l'"accord AETR".

2. La présente ordonnance fixe le cadre d'application des règles relatives à l'utilisation des appareils de contrôle des durées de conduite, des pauses et des temps de repos des conducteurs, ci-après les "tachygraphes" ou "tachygraphes numériques", tels que définis à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel que modifié et complété ultérieurement.

3. La présente ordonnance fixe le cadre d'application du règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement Européen et du Conseil, du 4 février 2014, relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du [Or. 4] Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, ci-après le "règlement n° 165/2014".

[...]

Article 2

Les opérations de transport visées à l'article 13, paragraphe 1, sous a) à d), f) à h) et j) à p), du règlement n° 561/2006 sont dispensées, sur le territoire de la Roumanie, de l'application des dispositions de ce règlement. »

Motifs qui ont conduit la juridiction de céans à présenter une demande de décision préjudicielle

- 16 En ce qui concerne la première question, la juridiction de céans a décidé de saisir la Cour, car la notion de « rayon » peut signifier la distance jusqu'à laquelle une action s'exerce autour du centre d'où elle part. Dans une telle interprétation, un transport peut ne pas dépasser un rayon de 100 km autour du lieu d'établissement de l'entreprise, mais le véhicule peut parcourir toutefois plus de 100 km si le tronçon de route n'est pas en ligne droite. Toutefois, une interprétation dans l'esprit du règlement n° 561/2006 serait que la notion de « rayon » doit se référer en fait à la distance parcourue effectivement par le véhicule (distance par la route), puisque ce règlement vise à améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique ainsi qu'à améliorer la sécurité routière en général. Ces buts ne sauraient être atteints si la notion de « rayon » figurant à l'article 13, paragraphe 1, sous b), se référerait aux transports effectués dans un cercle avec le rayon de 100 km ayant son centre au lieu d'établissement de l'entreprise, car des transports sur une distance par la route beaucoup plus importante pourraient être effectués concrètement sans sortir de ce cercle, en fonction du tronçon de route sur lequel on circule.
- 17 La confusion de cette réglementation est accentuée par les autres références aux distances figurant dans ledit règlement :

- Le considérant 24 fait référence à un **trajet qui ne dépasse pas 50 km**, et dans ce cas il est certain que le législateur européen a voulu qu’il s’agisse d’une distance par la route ;
 - L’article 3, sous a), parle de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont **le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km** ;
 - L’article 3, sous f), se réfère aux véhicules spécialisés de dépannage opérant **dans un rayon de 100 km de leur point d’attache** ;
 - Article 5, paragraphe 2, sous a) [:] [OMISSIS] « le transport par route est effectué à l’intérieur d’un État membre dans un rayon de cinquante kilomètres autour du point d’attache du véhicule, et sur le territoire des communes dont le centre est situé dans ce rayon » ;
 - L’article 16, paragraphe 1, sous b), fait référence aux services réguliers internationaux de voyageurs dont les terminaux de ligne se trouvent à une distance de 50 km à vol d’oiseau d’une frontière entre deux États membres et dont la longueur de ligne ne dépasse pas 100 km.
- 18 Ainsi, le législateur fait des références explicites, au considérant 24 et à l’article 3, sous a), [OMISSIS] au trajet (à savoir la distance par la route, effectivement parcourue par le véhicule), ainsi qu’à l’article 16, paragraphe 1, sous b), [OMISSIS] au fait que les deux terminaux de ligne doivent se trouver à une distance de maximum 50 km à vol d’oiseau, ainsi qu’au fait que la longueur de ligne ne doit pas dépasser 100 km. En revanche, dans les autres situations, le législateur emploie la notion de « rayon », qui, dans une interprétation strictement littérale, signifierait que, indépendamment de la distance parcourue par un conducteur et du temps nécessaire pour effectuer un transport, les dispositions du règlement [n° 561/2006] ne seraient pas applicables, ce qui, selon la juridiction de renvoi, ne correspond pas au but de cette réglementation.
- 19 Le litige entre les parties dépend du règlement de cette question de droit, car il est possible que les transports que la requérante allègue avoir effectués, selon les pièces versées au dossier, ne **[Or. 5]** dépassent pas un cercle d’un rayon de 100 km dont le centre est situé à son lieu d’établissement, mais que la distance effectivement parcourue par le véhicule dépasse 100 km dans le cas de certains transports.
- 20 Quant à la seconde question, elle est justifiée par le fait que le règlement n° 561/2006 contient des dispositions relatives non seulement au repos journalier, mais également au repos hebdomadaire. Dans le contexte où la situation visée à l’article 13, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 561/2006 est dispensée de l’application de ce règlement par une disposition nationale et où des transports relevant de cette disposition sont effectués, dont certains dans un rayon de 100 km du lieu d’établissement de l’entreprise et d’autres au-delà de ce rayon, la question se pose de savoir si ce règlement peut s’appliquer uniquement pour ces derniers transports. Concrètement, il n’est pas inconcevable de pouvoir appliquer le

règlement de manière fractionnée, uniquement pour les jours dans lesquels ce genre de transports est effectué, en ce qui concerne les temps de repos journalier, mais une telle application fractionnée rendrait impossible la vérification des temps de repos hebdomadaires. Ainsi, l'exception figurant à l'article 13, paragraphe 1, sous b), du règlement n° 561/2006 devrait plutôt être interprétée soit en ce sens qu'une entreprise qui exerce habituellement des activités de transport sans dépasser le rayon de 100 km est dispensée de l'application du règlement également pour les transports effectués en dépassement du rayon, soit en ce sens que l'accomplissement au moins d'un transport en dépassement de ce rayon entraîne automatiquement l'application du règlement pour tous les transports effectués par l'entreprise concernée.

- 21 En l'espèce, bien que les contraventions retenues visent le non-respect de la durée de conduite journalière et du temps journalier de repos, la réponse à la question posée influe sur l'issue de l'affaire, puisqu'une exclusion totale de tous les transports effectués en l'espèce de l'application du règlement, même si certains sont effectués en dehors du rayon de 100 km, amènerait à constater l'innocence de la requérante.

[OMISSIS]