



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 2ας Μαρτίου 2023*

«Προδικαστική παραπομπή – Οδικές μεταφορές – Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 – Πεδίο εφαρμογής – Άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α' – Άρθρο 3, στοιχείο η' – Έννοια των “οδικών μεταφορών εμπορευμάτων” – Έννοια του “μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους” – Όχημα που έχει διαμορφωθεί ως ιδιωτικός χώρος προσωρινής διαμονής και φόρτωσης εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς – Κανονισμός (ΕΕ) 165/2014 – Ταχογράφοι – Άρθρο 23, παράγραφος 1 – Υποχρέωση περιοδικών επιθεωρήσεων από εγκεκριμένα συνεργεία»

Στην υπόθεση C-666/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Hovrätten för Nedre Norrland (εφετείο Nedre Norrland, Sundsvall, Σουηδία) με απόφαση της 25ης Οκτωβρίου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 5 Νοεμβρίου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

ΑΙ

κατά

Åklagarmyndigheten,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο τμήματος, M. Safjan, N. Piçarra (εισηγητή), N. Jääskinen και M. Gavalec, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Αιμιλίου

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλε:

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τον P. Messina, τον K. Simonsson και την G. Tolstoy,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 24ης Νοεμβρίου 2022,

* Γλώσσα διαδικασίας: η σουηδική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014 (ΕΕ 2014, L 60, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 561/2006).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ του ΑΙ και της Åklagarmyndigheten (εισαγγελικής αρχής, Σουηδία) σχετικά με παράβαση των κανόνων που αφορούν τη χρήση των ταχογράφων.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Ο κανονισμός 561/2006

- 3 Η αιτιολογική σκέψη 17 του κανονισμού 561/2006 έχει ως εξής:

«Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ο σκοπός αυτός επιδιώκεται κυρίως με τις διατάξεις που αφορούν τον μέγιστο χρόνο οδήγησης ανά ημέρα, ανά εβδομάδα και ανά δεκαπενθήμερο, με τη διάταξη η οποία υποχρεώνει τον οδηγό να λαμβάνει μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης τουλάχιστον ανά δεκαπενθήμερο και με τις διατάξεις που ορίζουν ότι η περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης δεν θα πρέπει να διαρκεί επ' ουδενί λιγότερο από εννέα συνεχείς ώρες. [...]
- 4 Κατά το άρθρο του 1, ο κανονισμός αυτός «θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας» και «στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών».
- 5 Το άρθρο 2, παράγραφος 1, του κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές:

 - α) εμπορευμάτων, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους· ή

- β) επιβατών με οχήματα τα οποία είναι κατασκευασμένα ή διαμορφωμένα με μόνιμο τρόπο και κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα ατόμων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, και προορίζονται για το σκοπό αυτόν.»
- 6 Το άρθρο 3 του κανονισμού ορίζει τα εξής:
- «Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από:
- [...]
- η) οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων
- [...]».
- 7 Το άρθρο 4 του κανονισμού 561/2006 προβλέπει τα ακόλουθα:
- «Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:
- α) “οδική μεταφορά”: κάθε διαδρομή εκτελούμενη, εν μέρει ή πλήρως, επί οδών ανοικτών στο κοινό, από όχημα με ή χωρίς φορτίο, το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων
- [...]
- ιγ) “μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος”: το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος όταν είναι πλήρως φορτωμένο
- [...]».
- Ο κανονισμός 165/2014*
- 8 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 165/2014, σχετικά με τους ταχογράφους στον τομέα των οδικών μεταφορών, έχει ως εξής:
- «Ο παρών κανονισμός καθορίζει υποχρεώσεις και απαιτήσεις σε σχέση με την κατασκευή, εγκατάσταση, χρήση, δοκιμή και τον έλεγχο των ταχογράφων που χρησιμοποιούνται στις οδικές μεταφορές για τον έλεγχο της συμμόρφωσης προς τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 561/2006 [...]».
- 9 Το άρθρο 3 του κανονισμού 165/2014, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πεδίο εφαρμογής», ορίζει στην παράγραφο 1 τα εξής:
- «Οι ταχογράφοι εγκαθίστανται και χρησιμοποιούνται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων για τα οποία έχει εκδοθεί άδεια κυκλοφορίας από κράτος μέλος και στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 561/2006.»

- 10 Το άρθρο 23 του κανονισμού 165/2014, το οποίο φέρει τον τίτλο «Επιθεωρήσεις των ταχογράφων», ορίζει στην παράγραφο 1 τα ακόλουθα:

«Οι ταχογράφοι υποβάλλονται σε περιοδική επιθεώρηση από εγκεκριμένα συνεργεία. Περιοδικές επιθεωρήσεις διενεργούνται τουλάχιστον ανά διετία.»

Το σουηδικό δίκαιο

- 11 Κατά το άρθρο 6 του κεφαλαίου 9 της Förordning (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m. [κανονιστικής απόφασης (2004:865) σχετικά, μεταξύ άλλων, με τους χρόνους οδήγησης, τις περιόδους ανάπαυσης και τα εργαλεία παρακολούθησης]:

«Τιμωρείται με πρόστιμο ο οδηγός που χρησιμοποιεί εκ προθέσεως ή εξ αμελείας ταχογράφο ο οποίος δεν έχει υποβληθεί σε επιθεώρηση σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΕ) 165/2014.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 12 Στις 4 Απριλίου 2019, κατά τη διάρκεια αστυνομικού ελέγχου, διαπιστώθηκε ότι το όχημα που οδηγούσε ο ΑΙ, το οποίο ήταν ταξινομημένο στη Σουηδία, έφερε ταχογράφο ο οποίος δεν είχε υποβληθεί σε επιθεώρηση εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας. Ο ΑΙ μετέφερε δύο μηχανοκίνητα έλκηθρα εντός του χώρου φόρτωσης του οχήματος και δήλωσε ότι βρισκόταν καθ' οδόν για αγώνα μηχανοκίνητων ελκλήθρων.
- 13 Με απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2020, το Sundsvalls tingsrätt (πλημμελειοδικείο Sundsvall, Σουηδία) καταδίκασε τον ΑΙ για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας, αλλά τον απάλλαξε από την κατηγορία της εγκατάστασης ταχογράφου που δεν έχει υποβληθεί σε επιθεώρηση, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 του κεφαλαίου 9 της κανονιστικής απόφασης (2004:865). Το δικαστήριο αυτό έκρινε ότι, επειδή το όχημα περιελάμβανε μόνον έξι καθίσματα για επιβάτες, δεν ενέπιπτε στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, σύμφωνα με το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού.
- 14 Τόσο ο ΑΙ όσο και η εισαγγελική αρχή άσκησαν έφεση κατά της πρωτόδικης απόφασης ενώπιον του Hovrätten för Nedre Norrland (εφετείου Nedre Norrland, Sundsvall, Σουηδία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου.
- 15 Η εισαγγελική αρχή υποστηρίζει ότι το επίμαχο όχημα, λόγω του βάρους του και της χρήσης του για τη μεταφορά μηχανοκίνητων ελκλήθρων, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 και, ως εκ τούτου, υπόκειται στην υποχρέωση χρήσης ταχογράφου.
- 16 Κατά τον ΑΙ, ωστόσο, τούτο δεν ισχύει, διότι το όχημα δεν χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων για εμπορικούς σκοπούς. Υποστηρίζει ότι το εν λόγω όχημα, μολονότι διαθέτει χώρο φόρτωσης εντός του οποίου μεταφέρει ενίοτε τα μηχανοκίνητα έλκλήθρά του, περιλαμβάνει επίσης χώρο διαμονής τον οποίο χρησιμοποιούν ο ίδιος και η οικογένειά του κατά τα ταξίδια που πραγματοποιούν για να οδηγήσουν τα μηχανοκίνητα έλκλήθρα, οπότε το όχημα χρησιμεύει κυρίως ως προσωρινός ιδιωτικός χώρος διαμονής.

- 17 Το αιτούν δικαστήριο αναφέρει ότι το επίμαχο όχημα είναι καταχωρισμένο στο εθνικό μητρώο οδικής κυκλοφορίας ως φορτηγό της κατηγορίας N₃ και ότι το αμάξωμα περιγράφεται ως εξής: «Το μπροστινό τμήμα του ημιφορτηγού είναι μόνιμα διαμορφωμένο ως χώρος διαμονής, ενώ το οπίσθιο τμήμα ως χώρος φόρτωσης». Επισημαίνει επίσης ότι το όχημα αυτό, του οποίου το αμάξωμα προσομοιάζει με αμάξωμα πούλμαν, έχει δηλωθέν βάρος χωρίς φορτίο 17 680 κιλά (kg), μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο 5 120 kg, ύψος 3,6 μέτρα (m) και μήκος 14,7 m.
- 18 Δεδομένου ότι το επίμαχο όχημα διαθέτει χώρο φόρτωσης δυνάμενο να χρησιμοποιηθεί για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του υπερβαίνει τους 3,5 τόνους, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το όχημα εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, δυνάμει του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α'. Εκφράζει ωστόσο αμφιβολίες ως προς την ερμηνεία του όρου «οδικές μεταφορές εμπορευμάτων», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, και διερωτάται ειδικότερα αν ο κύριος σκοπός ή η πραγματική χρήση του οχήματος, η ικανότητά του για φόρτωση και η ταξινόμησή του στο εθνικό μητρώο οδικής κυκλοφορίας ασκούν επιρροή για την ερμηνεία του εν λόγω όρου.
- 19 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006 αφορά προπαντός τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο άσκησης εμπορικής δραστηριότητας. Η ερμηνεία αυτή επιρρωννύεται από τους σκοπούς του κανονισμού, οι οποίοι συνίστανται στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στον οδικό τομέα καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας.
- 20 Το εν λόγω δικαστήριο παρατηρεί ωστόσο, στηριζόμενο στην απόφαση της 3ης Οκτωβρίου 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), ότι δύσκολα μπορεί να θεωρηθεί ότι οι μεταφορές οι οποίες πραγματοποιούνται με βαρέα οχήματα χρησιμοποιούμενα αποκλειστικά από ιδιώτες στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων αναψυχής τους και οι οποίες δεν σχετίζονται με εμπορική δραστηριότητα θίγουν τους σκοπούς που συνίστανται στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στον οδικό τομέα και στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας. Επιπλέον, διερωτάται αν η εφαρμογή, στην περίπτωση τέτοιων οχημάτων, των προβλεπόμενων στον κανονισμό 561/2006 κανόνων σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης είναι ανάλογη προς τους ως άνω σκοπούς.
- 21 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Hovrätten för Nedre Norrland (εφετείο Nedre Norrland, Sundsvall) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:
- «1) Έχει η έκφραση “οδικές μεταφορές εμπορευμάτων” του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του [κανονισμού 561/2006] την έννοια ότι εμπίπτει σε αυτήν και μεταφορά με όχημα συνολικού βάρους άνω των 3,5 τόνων, όταν η κύρια χρήση του οχήματος συνίσταται στην παροχή προσωρινού χώρου διαμονής για ιδιωτική χρήση;
- 2) Υπό τις περιστάσεις αυτές, ασκεί επιρροή η ικανότητα του οχήματος για φόρτωση ή το πώς ταξινομήθηκε το όχημα στο εθνικό μητρώο οδικής κυκλοφορίας;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

- 22 Προκαταρκτικώς, υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο, προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στο αιτούν δικαστήριο, μπορεί να χρειαστεί να λάβει υπόψη διατάξεις του δικαίου της Ένωσης των οποίων δεν έγινε μνεία στα ερωτήματα του εθνικού δικαστηρίου, συνάγοντας ιδίως από το σκεπτικό της απόφασης περί παραπομπής τα στοιχεία του δικαίου της Ένωσης που χρήζουν ερμηνείας, λαμβανομένου υπόψη του αντικειμένου της διαφοράς (πρβλ. αποφάσεις της 12ης Δεκεμβρίου 1990, SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, σκέψη 8, και της 27ης Ιουνίου 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, σκέψη 36).
- 23 Εν προκειμένω, για να κριθεί αν περίπτωση όπως αυτή που αποτελεί αντικείμενο της κύριας δίκης εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, πρέπει να εξεταστεί όχι μόνον αν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού, αλλά και αν δεν συντρέχει η περίπτωση του άρθρου 3, στοιχείο η', του κανονισμού.
- 24 Επομένως, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, με τα προδικαστικά ερωτήματά του, τα οποία θα εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να διευκρινιστεί αν, κατ' ορθή ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, στοιχείο η', του κανονισμού, ο όρος «οδικές μεταφορές εμπορευμάτων», κατά την έννοια της πρώτης αυτής διάταξης, καλύπτει την οδική μεταφορά που πραγματοποιείται με όχημα του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, κατά την έννοια του άρθρου 4, στοιχείο ιγ', του κανονισμού, υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, ακόμη και όταν το όχημα είναι διαμορφωμένο ώστε να χρησιμεύει όχι μόνον ως ιδιωτικός χώρος προσωρινής διαμονής, αλλά και ως χώρος φόρτωσης εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς, λαμβανομένων υπόψη, κατά περίπτωση, της ικανότητας του οχήματος για φόρτωση και της κατηγορίας υπό την οποία αυτό είναι ταξινομημένο στο εθνικό μητρώο οδικής κυκλοφορίας.
- 25 Από το γράμμα του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', και του άρθρου 4, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006 προκύπτει ότι ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τους 3,5 τόνους.
- 26 Ως «οδική μεταφορά» ορίζεται, στο άρθρο 4, στοιχείο α', του κανονισμού, «κάθε διαδρομή εκτελούμενη, εν μέρει ή πλήρως, επί οδών ανοικτών στο κοινό, από όχημα με ή χωρίς φορτίο, το οποίο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων». Ως «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος» ορίζεται, στο άρθρο 4, στοιχείο ιγ', του κανονισμού, «το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος όταν είναι πλήρως φορτωμένο».
- 27 Το γράμμα του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006, σε συνδυασμό με το άρθρο 4, στοιχείο α', του κανονισμού, καθόσον ορίζει την έννοια της «οδικής μεταφοράς» αναφερόμενο σε «κάθε διαδρομή», δεν αποκλείει από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού την οδική μεταφορά εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς.
- 28 Η γραμματική αυτή ερμηνεία ενισχύεται από το πλαίσιο στο οποίο εντάσσεται το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006. Πράγματι, το άρθρο 3, στοιχείο η', του κανονισμού αποκλείει ρητώς από το πεδίο εφαρμογής του τελευταίου τις οδικές μεταφορές που εκτελούνται με οχήματα «με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων». Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 39 των προτάσεων του, από τη διάταξη αυτή, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού, προκύπτει ότι η οδική μεταφορά

- εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 μόνον όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους.
- 29 Αντιστρόφως, όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος του οχήματος υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, η οδική μεταφορά εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς εμπίπτει, βάσει του συνδυασμού των δύο ως άνω διατάξεων, στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 και πρέπει, επομένως, να είναι σύμφωνη με τους προβλεπόμενους στον κανονισμό κανόνες σχετικά με τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης του οδηγού, καθώς και με τις απορρέουσες από τον κανονισμό 165/2014 υποχρεώσεις και απαιτήσεις σχετικά με την εγκατάσταση, τη χρήση και τον έλεγχο των ταχογράφων.
- 30 Το γεγονός ότι, όπως στην υπόθεση της κύριας δίκης, ένα όχημα είναι διαμορφωμένο ώστε να χρησιμεύει όχι μόνον ως ιδιωτικός χώρος προσωρινής διαμονής, αλλά και ως χώρος φόρτωσης εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς, δεν είναι ικανό να κλονίσει τη διαπίστωση που διατυπώθηκε στην προηγούμενη σκέψη.
- 31 Πράγματι, όσον αφορά την οδική μεταφορά εμπορευμάτων, το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 καθορίζεται, δυνάμει τόσο του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', όσο και του άρθρου 3, στοιχείο η', του κανονισμού, από το «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος» του οχήματος, χωρίς να ασκούν επιρροή προς τούτο η διαμόρφωση του οχήματος κατά τρόπο όπως αυτός που περιγράφεται στην προηγούμενη σκέψη, η ικανότητα του οχήματος για φόρτωση ή η κατηγορία υπό την οποία αυτό είναι ταξινομημένο στο εθνικό μητρώο οδικής κυκλοφορίας.
- 32 Η ως άνω ερμηνεία επιρρωννύεται επίσης από τους σκοπούς του κανονισμού 561/2006, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνεται η βελτίωση της οδικής ασφάλειας και η προώθηση της βελτίωσης των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής, από τα κράτη μέλη, των κανόνων του άρθρου 1 του κανονισμού σε συνδυασμό με την αιτιολογική του σκέψη 17. Πράγματι, η επίτευξη των εν λόγω σκοπών θα διακυβευόταν εάν οχήματα των οποίων το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος υπερβαίνει τους 7,5 τόνους μπορούσαν να εκφύγουν των επιβαλλόμενων από τον κανονισμό αυτόν υποχρεώσεων στον τομέα της οδικής ασφάλειας, λόγω της χρήσης τους ως ιδιωτικού χώρου προσωρινής διαμονής και ως χώρου φόρτωσης εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς.
- 33 Πρέπει να προστεθεί ότι τα τυχόν μειονεκτήματα που συνδέονται με τις υποχρεώσεις οι οποίες απορρέουν από το γεγονός ότι ένα όχημα του οποίου το «μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος», κατά την έννοια του άρθρου 4, στοιχείο ιγ', του κανονισμού 561/2006, υπερβαίνει τους 7,5 τόνους εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, ακόμη και όταν το όχημα χρησιμοποιείται για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς, δεν είναι δυσανάλογα προς τον σκοπό της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας. Πράγματι, ο σκοπός αυτός δεν μπορεί να περιοριστεί στην εμπορικού χαρακτήρα οδική μεταφορά εμπορευμάτων. Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 47 των προτάσεών του, εάν όλες οι οδικές μεταφορές εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς εξαιρούνταν από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, θα διακυβευόταν ο σκοπός της βελτίωσης της οδικής ασφάλειας, την επίτευξη του οποίου επιδίωξε ο νομοθέτης της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την έκδοση του εν λόγω κανονισμού.
- 34 Το ίδιο ισχύει και για τον σκοπό που συνίσταται στην προώθηση, σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006, της βελτίωσης των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής, από τα κράτη μέλη, των κανόνων που θεσπίζει ο κανονισμός αυτός καθώς και ο κανονισμός 165/2014.

- 35 Κατόπιν των ανωτέρω σκέψεων, στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι, κατ' ορθή ερμηνεία του άρθρου 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, στοιχείο η', του κανονισμού, ο όρος «οδικές μεταφορές εμπορευμάτων», κατά την έννοια της πρώτης αυτής διάταξης, καλύπτει την οδική μεταφορά που πραγματοποιείται με όχημα του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, κατά την έννοια του άρθρου 4, στοιχείο ιγ', του κανονισμού, υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, ακόμη και όταν το όχημα είναι διαμορφωμένο ώστε να χρησιμεύει όχι μόνον ως ιδιωτικός χώρος προσωρινής διαμονής, αλλά και ως χώρος φόρτωσης εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς, χωρίς να ασκούν συναφώς επιρροή η ικανότητα του οχήματος για φόρτωση και η κατηγορία υπό την οποία αυτό είναι ταξινομημένο στο εθνικό μητρώο οδικής κυκλοφορίας.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 36 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαινεται:

Το άρθρο 2, παράγραφος 1, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΕ) 165/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2014, σε συνδυασμό με το άρθρο 3, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006, όπως τροποποιήθηκε,

έχει την έννοια ότι:

ο όρος «οδικές μεταφορές εμπορευμάτων», κατά την έννοια της πρώτης αυτής διάταξης, καλύπτει την οδική μεταφορά που πραγματοποιείται με όχημα του οποίου το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος, κατά την έννοια του άρθρου 4, στοιχείο ιγ', του κανονισμού 561/2006, όπως τροποποιήθηκε, υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, ακόμη και όταν το όχημα είναι διαμορφωμένο ώστε να χρησιμεύει όχι μόνον ως ιδιωτικός χώρος προσωρινής διαμονής, αλλά και ως χώρος φόρτωσης εμπορευμάτων για μη εμπορικούς σκοπούς, χωρίς να ασκούν συναφώς επιρροή η ικανότητα του οχήματος για φόρτωση και η κατηγορία υπό την οποία αυτό είναι ταξινομημένο στο εθνικό μητρώο οδικής κυκλοφορίας.

(υπογραφές)