



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 13ης Μαρτίου 2014*

«Οδικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 — Υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου —
Εξαίρεση των οχημάτων που χρησιμοποιούνται από υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου —
Όχημα που μεταφέρει αμμοχάλικο από τον τόπο φορτώσεως έως τον τόπο εκτελέσεως των εργασιών
συντήρησης του οδικού δικτύου»

Στην υπόθεση C-222/12,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το
Tartu ringkonnakohtus (Εσθονία) με απόφαση της 4ης Μαΐου 2012, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο
στις 11 Μαΐου 2012, στο πλαίσιο της δίκης

A. Karuse AS

κατά

Politsei- ja Piirivalveamet,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους A. Borg Barthet, πρόεδρο τμήματος, E. Levits και M. Berger (εισηγήτρια),
δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: N. Wahl

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Εσθονική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την M. Linntam,
- η Ελληνική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον I. Μπακόπουλο και την O. Σουροπάνη,
- η Σουηδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την U. Persson,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την J. Hottiaux, επικουρούμενη από τον C. Ginter, advokaat,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση
χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

* Γλώσσα διαδικασίας: η εσθονική.

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', 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) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ L 102, σ. 1).
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της εταιρίας A. Karuse AS (στο εξής: Karuse) και της Politsei- ja Piirivalveamet (Lõuna Politseiprefektuur) (νότια αστυνομική διεύθυνση), με αντικείμενο την απόφαση υποβολής σε έκτακτο τεχνικό έλεγχο οχήματος το οποίο ανήκε στην εταιρία αυτή και δεν διέθετε τον απαιτούμενο κατά νόμο ταχογράφο.

Το νομικό πλαίσιο

Η νομοθεσία της Ένωσης

- 3 Το άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8), όπως έχει τροποποιηθεί από τον κανονισμό 561/2006 (στο εξής: κανονισμός 3821/85), ορίζει:

«1. Η συσκευή ελέγχου τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας κράτους μέλους, εκτός των οχημάτων του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006. [...]

2. Τα κράτη μέλη δύνανται να εξαιρούν από την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού τα οχήματα του άρθρου 13, παράγραφοι 1 και 3, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006.»
- 4 Η αιτιολογική σκέψη 17 του κανονισμού 561/2006 έχει εξής:

«Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας. [...]
- 5 Το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006 ορίζει:

«Ο παρών κανονισμός 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. Ο παρών κανονισμός 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.»
- 6 Τα άρθρα 5 έως 9 του κανονισμού αυτού περιλαμβάνουν τους κανόνες σχετικά με το πλήρωμα του οχήματος μεταφοράς, τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα, καθώς και τις περιόδους ανάπαυσης.

7 Το άρθρο 13, παράγραφος 1, του εν λόγω κανονισμού ορίζει:

«Υπό την προϋπόθεση ότι δεν θίγονται οι στόχοι του άρθρου 1, κάθε κράτος μέλος μπορεί να χορηγεί εξαιρέσεις από τα άρθρα 5 έως 9 και να καθιστά τις εξαιρέσεις αυτές αντικείμενο μεμονωμένων προϋποθέσεων στο έδαφός του ή κατόπιν συναίνεσης των ενδιαφερομένων κρατών, στο έδαφος άλλου κράτους μέλους, στις μεταφορές με τα εξής οχήματα:

[...]

h) οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποχετεύσεων, αντιπλημμυρικής προστασίας, ύδρευσης, συντήρησης των δικτύων αερίου και ηλεκτρισμού, συντήρησης και ελέγχου του οδικού δικτύου, κατ' οίκον συλλογής των οικιακών απορριμμάτων και διάθεσης αυτών, καθώς και από τις υπηρεσίες τηλεγράφου και τηλεφωνίας, ραδιοφωνικής και τηλεοπτικής εκπομπής και ανίχνευσης ραδιοτηλεοπτικών πομπών ή δεκτών·

[...]».

Η εσθονική νομοθεσία

8 Το άρθρο 20³ του νόμου περί οδικής κυκλοφορίας της 14ης Δεκεμβρίου 2000 (RT I 2001, 3, 6), ως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης (στο εξής: LS), ορίζει:

«Ειδικές υποχρεώσεις όσον αφορά τον χρόνο εργασίας και ανάπαυσης του οδηγού

(1) Ο χρόνος οδήγησης και ανάπαυσης του οδηγού οχήματος ή συνδυασμού οχημάτων με περισσότερες από εννέα θέσεις (περιλαμβανομένης αυτής του οδηγού) για τη μεταφορά προσώπων ή με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος άνω των 3 500 χιλιόγραμμων για τη μεταφορά εμπορευμάτων, ο κατάλογος των μεταφορών που εξαιρούνται από τις σχετικές με την οδική μεταφορά υποχρεώσεις, καθώς και οι υποχρεώσεις του οδηγού και του εργοδότη του καθορίζονται με τον κανονισμό [561/2006].

(1¹) Τα πρόσωπα που αναφέρονται στο άρθρο 10, παράγραφος 4, του κανονισμού [561/2006] υποχρεούνται να τηρούν τις διατάξεις που ρυθμίζουν τα του χρόνου εργασίας και αναπαύσεως. Συμβατικές διατάξεις που παρεκκλίνουν από τις επιταγές του προαναφερθέντος κανονισμού είναι άκυρες.

[...]

(7) Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν υποχρεωτικά τόσο για τους οδηγούς που εργάζονται βάσει συμβάσεως εργασίας, όσο και για εκείνους που εργάζονται βάσει άλλων ιδιωτικού δικαίου συμβάσεων.

[...]

(8) Οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον κανονισμό και αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου δεν ισχύουν, κατ' εξαίρεση, για τους οδηγούς που πραγματοποιούν μεταφορές στο εθνικό έδαφος, εφόσον:

[...]

- 8) το όχημα χρησιμοποιείται από τις υπηρεσίες αποχετεύσεων, αντιπλημμυρικής προστασίας, ύδρευσης, συντήρησης των δικτύων αερίου και ηλεκτρισμού, συντήρησης και ελέγχου του οδικού δικτύου, κατ' οίκον συλλογής των οικιακών απορριμμάτων και διάθεσης αυτών, καθώς και από τις υπηρεσίες τηλεγράφου και τηλεφωνίας, ραδιοφωνικής και τηλεοπτικής εκπομπής και ανίχνευσης ραδιοτηλεοπτικών πομπών ή δεκτών·

[...]».

- 9 Το άρθρο 20⁴ του LS ορίζει:

«Χρήση του ταχογράφου

- (1) Ο υπολογισμός του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης του οδηγού αυτοκινούμενου οχήματος γίνεται βάσει των φύλλων καταγραφής του μηχανικού ταχογράφου που προβλέπεται στο παράρτημα I του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, της 31.12.1985, σ. 8 έως 21), ή βάσει των δεδομένων που καταγράφονται στη μνήμη του ταχογράφου ψηφιακής καταγραφής δεδομένων (στο εξής: ψηφιακός ταχογράφος), του παραρτήματος I Β του κανονισμού αυτού.

[...]

- (1¹) Εφόσον η χρήση ταχογράφου είναι υποχρεωτική, ο οδηγός καταγράφει τα στοιχεία σχετικά με τη διάρκεια της οδήγησης και της αναπαύσεως διά του ταχογράφου, σύμφωνα με το άρθρο 15 του κανονισμού [...] 3821/85.

- (2) Δεν είναι υποχρεωτική η χρήση ταχογράφου στα οχήματα:

- 1) που έχουν κατασκευαστεί πριν την 1η Ιανουαρίου 1985, εφόσον δεν χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων ή προσώπων·
- 2) που χρησιμοποιούνται για εργασίες για τις οποίες, κατά το άρθρο 3 του κανονισμού 561/2006 και το άρθρο 20³, παράγραφος 8, του παρόντος νόμου, δεν ισχύουν οι συγκεκριμένες υποχρεώσεις».

- 10 Κατά το άρθρο 71 του LS, με τίτλο «Όχημα ειδικής χρήσεως»:

«(1) Όχημα ειδικής χρήσεως είναι:

[...]

- 2) το όχημα που διενεργεί εργασίες για τη συντήρηση και την εξασφάλιση της δυνατότητας χρήσεως του οδικού δικτύου (στο εξής: όχημα συντήρησης)·

[...]

- (4) ο οδηγός του οχήματος συντήρησης δύναται, αφού ανάψει τους κίτρινους δείκτες πορείας του οχήματος, να εκτελέσει τις εργασίες που του έχουν ανατεθεί χωρίς να τηρεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το άρθρο 3, παράγραφος 1, του παρόντος νόμου.»

11 Το άρθρο 10 του νόμου περί οδικού δικτύου (Teeseadus), της 17ης Φεβρουαρίου 1999 (RT I 1999, 26, 377, στο εξής: TeeS), με τίτλο «Κατάσταση του οδικού δικτύου», ορίζει:

- «(1) Η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο πρέπει να διεξάγεται με τη μέγιστη δυνατή ασφάλεια, το δε οδικό δίκτυο πρέπει να πληροί τις σχετικές προδιαγραφές.
- (2) Ο υπουργός οικονομίας και επικοινωνιών ορίζει τις προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν οι εγκαταστάσεις οδικής ασφάλειας, οι πινακίδες σήμανσης, οι φωτεινοί σηματοδότες, τα στηθαία, η οδοσήμανση, καθώς και τις προδιαγραφές τις σχετικές με την κατάσταση των εθνικών, τοπικών και χειμερινών οδών.
- (3) Ο υπουργός περιβάλλοντος ορίζει τις προδιαγραφές τις σχετικές με την κατάσταση των δασικών οδών.
- (4) Ο κύριος δημόσιας οδού ή το πρόσωπο που έχει την ευθύνη για το οδικό δίκτυο υποχρεούται να διατηρεί το οδικό δίκτυο στην κατάσταση που απαιτείται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζει ο παρών νόμος ή οι πράξεις που εκδίδονται δυνάμει αυτού.»

12 Το άρθρο 14 του TeeS, σχετικά με τις υπηρεσίες οδοποιίας, ορίζει:

- «(1) Ως υπηρεσίες οδοποιίας νοούνται η εκτέλεση έργων οδοποιίας, ο σχεδιασμός, η διαχείριση της χρήσεως των οδών, η συντήρηση της λωρίδας ασφαλείας, ο εκσυγχρονισμός των οδικών έργων και κάθε άλλη δραστηριότητα σχετιζόμενη με το οδικό δίκτυο.
- (2) Ως οδικά έργα νοούνται η κατασκευή, επισκευή και συντήρηση του οδικού δικτύου κατά την έννοια του άρθρου 17 του παρόντος νόμου. Η κατηγοριοποίηση των έργων κατασκευής και επισκευής και η τεχνική περιγραφή τους διέπονται από τους κανόνες που εφαρμόζονται στα κατά το άρθρο 19, παράγραφος 2, του παρόντος νόμου οδικά έργα.»

13 Το άρθρο 17, παράγραφος 3, του TeeS, σχετικά με τον σχεδιασμό, την κατασκευή, την επισκευή και τη συντήρηση του οδικού δικτύου, ορίζει:

- «(3¹) Σκοπός της συντήρησης του οδικού δικτύου είναι να εξασφαλιστεί ότι η κατάσταση των οδών ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές του άρθρου 10, παράγραφος 2, του παρόντος νόμου.»

Διαδικασία της κύριας δίκης και προδικαστικό ερώτημα

14 Στις 19 Αυγούστου 2009, κατά τη διενέργεια ελέγχου σε δημόσια οδό, αστυνομικός της Lõuna Politseiprefektuur ακινητοποίησε φορτηγό που ανήκε στην Karuse και μετέφερε αμμοχάλικο σε εργοτάξιο οδικών έργων. Το όχημα ακινητοποιήθηκε περίπου 42 χιλιόμετρα από την έδρα της εν λόγω εταιρίας και περίπου 10 χιλιόμετρα από το εργοτάξιο.

15 Ο αστυνομικός, αφενός, επέβαλε στον οδηγό του φορτηγού πρόστιμο 900 εσθονικών κορωνών (EEK), επειδή μεταξύ άλλων οδηγούσε όχημα χωρίς ταχογράφο που να καθιστά δυνατό τον έλεγχο της τηρήσεως του χρόνου οδήγησε και αναπαύσεως των οδηγών, σύμφωνα με τις επιταγές του LS. Αφετέρου, για τον ίδιο λόγο, διέταξε να υποβληθεί το όχημα σε έκτακτο τεχνικό έλεγχο.

16 Από την άδεια κυκλοφορίας του εν λόγω φορτηγού προκύπτει ότι πρόκειται για ανατρεπόμενο όχημα με μικτό βάρος 25 500 χιλιόγραμμα. Στο τμήμα του εντύπου της άδειας που επιγράφεται «Παρατηρήσεις» αναγράφεται η ένδειξη «όχημα συντηρήσεως».

- 17 Η| Karuse άσκησε προσφυγή ενώπιον του Tartu halduskohus (πρωτοβάθμιου διοικητικού δικαστηρίου του Tartu), με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως του αστυνομικού, κατά το μέρος που διατάσσεται η διενέργεια έκτακτου τεχνικού ελέγχου. Συναφώς, προέβαλε, μεταξύ άλλων, ότι το επίμαχο όχημα ήταν όχημα συντήρησης, όπως πιστοποιείται από την άδεια κυκλοφορίας, και ότι, κατά τον χρόνο διενέργειας του ελέγχου, κατευθυνόταν σε εργοτάξιο με φορτίο προοριζόμενο για εργασίες συντήρησης του οδικού δικτύου. Συνεπώς, το όχημα ενέπιπτε στην εξαίρεση από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου που απορρέει από το άρθρο 20³, παράγραφος 8, σημείο 8, του LS.
- 18 Η προσφυγή απορρίφθηκε με απόφαση της 9ης Δεκεμβρίου 2009, με το σκεπτικό ότι μόνη η αναγραφή της ενδείξεως «όχημα συντήρησης» στην άδεια κυκλοφορίας δεν αρκεί για να χαρακτηριστεί αυτομάτως το εν λόγω όχημα ως τέτοιο ούτε, συνεπώς, για να γίνει δεκτό ότι το όχημα αυτό απαλλάσσεται, λόγω αυτής της ενδείξεως και μόνον, από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου. Το Tartu halduskohus έκρινε επίσης ότι τα επίμαχα έργα δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως έργα συντήρησης του οδικού δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 14 του TeeS, ώστε τα οχήματα που χρησιμοποιούνται γι' αυτά να απαλλάσσονται από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου.
- 19 Στις 5 Ιανουαρίου 2010, η Karuse άσκησε έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του Tartu ringkonnakohtus (εφετείου του Tartu).
- 20 Προβάλλει ότι για τη συντήρηση του οδικού δικτύου είναι απαραίτητη η χρήση ορισμένων υλικών και εξοπλισμού, τα οποία μεταφέρονται στο εργοτάξιο με μέσα μεταφοράς που επίσης χρησιμοποιούνται για τα έργα συντήρησης. Εν προκειμένω, το επίμαχο όχημα χρησιμοποιήθηκε για την επίστρωση αμμοχάλικου στη δημόσια οδό όπου εκτελούνταν εργασίες συντήρησης, στον δε οδηγό του είχε ανατεθεί και η εκτέλεση της εργασίας αυτής. Για τον λόγο αυτό, η Karuse φρονεί ότι η μεταφορά υλικού προοριζόμενου για οδικά έργα πρέπει επίσης να θεωρείται μέρος της συντήρησης του οδικού δικτύου.
- 21 Η Lõuna Politseiprefektuur ζητεί, αντιθέτως, την επικύρωση της αποφάσεως Tartu halduskohus.
- 22 Με την απόφαση περί παραπομπής, το Tartu ringkonnakohtus υπενθυμίζει, μεταξύ άλλων, ότι η Δημοκρατία της Εσθονίας έχει μεταφέρει σχεδόν κατά γράμμα στην εσωτερική νομοθεσία την εξαίρεση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006, οπότε, για την ερμηνεία του όρου «οχήματα που χρησιμοποιούνται από υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου» του άρθρου 20³, παράγραφος 8, σημείο 8, του LS, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι κανόνες εφαρμογής του δικαίου της Ένωσης.
- 23 Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, εκτός των αποφάσεων της 25ης Ιουνίου 1992, C-116/91, British Gas Plc. (Συλλογή 1991, σ. I-4071), σχετικά με την ερμηνεία του όρου «οχήματα της υπηρεσίας αερίου», καθώς και της 21ης Μαρτίου 1996, C-335/94, Mrozek και Jäger (Συλλογή 1996, σ. I-1573), σχετικά με την ερμηνεία του όρου «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποκομιδής απορριμμάτων», δεν υπάρχει νομολογία του Δικαστηρίου που να καθιστά δυνατή, στο πλαίσιο της υπό κρίση υποθέσεως, την ερμηνεία του όρου «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου», κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006, κατά τρόπο αδιαμφισβήτητο.
- 24 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tartu ringkonnakohtus αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το εξής προδικαστικό ερώτημα:

«Καλύπτει ο όρος “υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου”, που χρησιμοποιείται στην εισάγουσα παρέκκλιση διάταξη του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του [κανονισμού 561/2006] τη μεταφορά αμμοχάλικου από το λατομείο [από το οποίο εξορύχθηκε] έως τα εργοτάξια επισκευής και συντήρησης του οδικού δικτύου με ανατρεπόμενα οχήματα μέγιστου βάρους 25,5 τόνων διερχόμενα από το δημόσιο οδικό δίκτυο;»

Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 25 Με το ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί εάν ο όρος «οχήματα που χρησιμοποιούνται από υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου», του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006, τα οποία εξαιρούνται από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου, καλύπτει και όχημα το οποίο μεταφέρει αμμοχάλικο από τον τόπο φορτώσεως έως τον τόπο των εργασιών συντήρησης του οδικού δικτύου.
- 26 Υπενθυμίζεται, καταρχάς, ότι οι διατάξεις του άρθρου 13, παράγραφος 1, σημείο η', του κανονισμού 561/2006 αποτελούν ουσιαστικά επανάληψη εκείνων του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1).
- 27 Δεδομένου, πάντως, ότι ο κανονισμός 561/2006 δεν επέφερε σημαντικές τροποποιήσεις όσον αφορά τις προϋποθέσεις συνδρομής των εξαιρέσεων του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 και ότι αμφότεροι οι κανονισμοί επιδιώκουν τους ίδιους σκοπούς, πρέπει να ληφθεί υπόψη η ερμηνεία στην οποία προέβη το Δικαστήριο με τις προπαρατεθείσες αποφάσεις *British Gas*, καθώς και *Mrozek* και *Jäger*, σχετικά με τις εξαιρέσεις που προβλέπει η διάταξη αυτή.
- 28 Με τις εν λόγω αποφάσεις, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι, εφόσον η εν λόγω διάταξη του κανονισμού 3820/85 απαριθμεί ορισμένες κατηγορίες οχημάτων που εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, εισάγοντας έτσι παρέκκλιση από το γενικό καθεστώς, δεν μπορεί να ερμηνεύεται κατά τρόπον ώστε τα αποτελέσματά της να εκτείνονται πέραν του μέτρου που είναι αναγκαίο προς διασφάλιση της προστασίας των συμφερόντων τα οποία σκοπεύει να κατοχυρώσει. Επιπλέον, το περιεχόμενο των παρεκκλίσεων που προβλέπει το άρθρο αυτό πρέπει να προσδιορίζεται με γνώμονα τους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός (βλ. προπαρατεθείσες αποφάσεις *British Gas*, σκέψη 12, *Mrozek* και *Jäger*, σκέψη 9· απόφαση της 21ης Μαρτίου 1996, C-39/95, *Goupil*, Συλλογή 1996, σ. I-1601, σκέψη 8). Στην ίδια κρίση κατέληξε το Δικαστήριο σχετικά με τις εξαιρέσεις των άρθρων 13, παράγραφος 1, στοιχείο δ', καθώς και 3, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006 (αποφάσεις της 17ης Μαρτίου 2005, C-128/04, *Raemdonck* και *Raemdonck-Janssens*, Συλλογή 2006, σ. I-2445, σκέψη 19, της 28ης Ιουλίου 2011, C-554/09, *Seeger*, Συλλογή 2011, σ. I-7131, σκέψη 33, καθώς και της 3ης Οκτωβρίου 2013, C-317/12, *Lundberg*, σκέψη 20).
- 29 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως προκύπτει μεταξύ άλλων από την αιτιολογική σκέψη 17 και το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006, σκοπός του εν λόγω κανονισμού είναι η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών χερσαίων μεταφορών και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας, έκφραση δε των σκοπών αυτών αποτελεί, μεταξύ άλλων, η υποχρέωση εφοδιασμού των οχημάτων με εγκεκριμένο ταχογράφο που να καθιστά δυνατό τον έλεγχο της τηρήσεως του χρόνου οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση *Lundberg*, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 30 Όσον αφορά τα συμφέροντα που σκοπεύει να προστατεύσει η διάταξη του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006, επισημαίνεται ότι οι εξαιρέσεις που προβλέπει στηρίζονται στη φύση των υπηρεσιών για τις οποίες χρησιμοποιούνται τα οχήματα. Από την περιεχόμενη στη διάταξη αυτή απαρίθμηση προκύπτει ότι όλες οι εκεί διαλαμβανόμενες υπηρεσίες συνιστούν γενικές υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος (βλ. συναφώς, σχετικά με το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, προπαρατεθείσες αποφάσεις *British Gas*, σκέψη 13, *Mrozek* και *Jäger*, σκέψη 10, καθώς και *Goupil*, σκέψη 9).
- 31 Ειδικότερα, όταν κλήθηκε να ερμηνεύσει τον όρο «οχήματα της υπηρεσίας αερίου» του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, το Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι η εξαίρεση που προβλέπει η διάταξη αυτή ισχύει μόνο για τα οχήματα που κατά τον κρίσιμο χρόνο χρησιμοποιούνται για μεταφορές οι οποίες συνδέονται εξ ολοκλήρου και αποκλειστικά με την παραγωγή, την παροχή ή τη

διανομή αερίου ή με τη συντήρηση των αναγκαίων προς τούτο εγκαταστάσεων, οπότε δεν ισχύει για οχήματα που κατά τον κρίσιμο χρόνο χρησιμοποιούνται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει για τη μεταφορά οικιακών συσκευών αερίου (προπαρατεθείσα απόφαση *British Gas*, σκέψη 21).

- 32 Κάθε άλλη ερμηνεία του όρου αυτού θα καθιστούσε δυσχερή την επίτευξη, μεταξύ άλλων, του σκοπού της εξαλείψεως των διαφορών που είναι ικανές να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών. Συγκεκριμένα, εάν επιχείρηση που δραστηριοποιείται στον κλάδο της παραγωγής, μεταφοράς και διανομής αερίου και, παράλληλα, μεταφέρει οικιακές συσκευές αερίου εξαιρούνταν από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου στα οχήματα που χρησιμοποιεί για τη μεταφορά των συσκευών αυτών, θα αποκόμιζε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, καθώς θα εξοικονομούσε τις δαπάνες για την τοποθέτηση και τη συντήρηση των ταχογράφων στα οχήματα αυτά, τις οποίες θα έπρεπε να πραγματοποιήσουν οι λοιπές επιχειρήσεις που προμηθεύουν οικιακές συσκευές αερίου (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση *British Gas*, σκέψη 19).
- 33 Όσον αφορά τον όρο «αποκομιδή απορριμμάτων», στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, το Δικαστήριο έκρινε ότι ο όρος αυτός καλύπτει μόνον την αποκομιδή απορριμμάτων από τον χώρο αποθέσεώς τους. Διαπίστωσε ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται προς τούτο διανύουν μικρές αποστάσεις σε σύντομο χρόνο, δεδομένου ότι η μεταφορά απλώς εξυπηρετεί την αποκομιδή. Κατά συνέπεια, η μεταφορά απορριμμάτων που δεν εμφανίζει τα χαρακτηριστικά αυτά δεν μπορεί να εμπίπτει στην εξαίρεση από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου (βλ. προπαρατεθείσα απόφαση *Mrozek και Jäger*, σκέψη 12).
- 34 Το Δικαστήριο πρέπει να απαντήσει στο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου υπό το πρίσμα της νομολογίας αυτής.
- 35 Πρώτον, όσον αφορά τον αποκλειστικό χαρακτήρα της επίμαχης στην κύρια δίκη μεταφοράς, από τη δικογραφία προκύπτει ότι το αμμοχάλικο προοριζόταν αποκλειστικά για εργασίες συντήρησης του οδικού δικτύου. Επομένως, η μεταφορά αυτή συνδέεται εξ ολοκλήρου και αποκλειστικά με τη συντήρηση του οδικού δικτύου, κατά την έννοια του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006 (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση *British Gas*, σκέψη 21).
- 36 Δεύτερον, όσον αφορά το αν η επίμαχη μεταφορά είχε επικουρικό χαρακτήρα σε σχέση με τις εργασίες συντήρησης του οδικού δικτύου, πρέπει να γίνει δεκτό ότι, για να συμβαίνει αυτό, το συγκεκριμένο όχημα πρέπει να χρησιμοποιείται ευθέως για την επίστρωση αμμοχάλικου στα κατεστραμμένα τμήματα του οδικού δικτύου (βλ., κατ' αναλογία, προπαρατεθείσα απόφαση *Mrozek και Jäger*, σκέψη 12). Αντιθέτως, μόνη η μεταφορά αμμοχάλικου για εργασίες συντήρησης του οδικού δικτύου δεν εμπίπτει στην εξαίρεση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006.
- 37 Η ερμηνεία αυτή είναι σύμφωνη με τον σκοπό που τίθεται με το άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006, της εξαλείψεως, δηλαδή, των διαφορών που είναι ικανές να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον κλάδο των οδικών μεταφορών. Το Δικαστήριο έχει συγκεκριμένα κρίνει ότι η εξαίρεση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006 μπορεί να ισχύει τόσο υπέρ των δημοσίων αρχών όσο και υπέρ των ιδιωτικών επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος, υπό τον έλεγχο των πρώτων αυτών αρχών (προπαρατεθείσα απόφαση *Mrozek και Jäger*, σκέψη 15). Κατά συνέπεια, η μεταφορά του απαραίτητου για την εκτέλεση των εργασιών συντήρησης υλικού μπορεί, όπως συμβαίνει στην υπόθεση της κύριας δίκης, να πραγματοποιηθεί από ιδιωτική επιχείρηση και, ως εκ τούτου, να συνιστά εμπορική δραστηριότητα υποκείμενη στον ανταγωνισμό.
- 38 Υπό τις συνθήκες αυτές, η εξαίρεση του οχήματος μιας τέτοιας επιχειρήσεως, που διενεργεί μόνο μεταφορά αμμοχάλικου έως το εργοτάξιο, από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου, θα συνεπαγόταν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για την επιχείρηση αυτή, κατά το μέτρο που αυτή θα μπορούσε να εξοικονομήσει τις δαπάνες για την τοποθέτηση και τη συντήρηση των ταχογράφων στα εν λόγω οχήματα (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση *British Gas*, σκέψη 19).

- 39 Εξάλλου, μολοντί ο κανονισμός 561/2006 δεν θέτει ως προϋπόθεση υπαγωγής στην εξαίρεση του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του εν λόγω κανονισμού τη χρησιμοποίηση των οχημάτων των υπηρεσιών συντήρησης εποπτείας του οδικού δικτύου μόνον πλησίον του τόπου των εργασιών συντήρησης του οδικού δικτύου, εντούτοις το στοιχείο αυτό πρέπει να λαμβάνεται υπόψη προκειμένου να διαπιστωθεί εάν η μεταφορά έχει επικουρικό χαρακτήρα σε σχέση με τις εν λόγω εργασίες (βλ., κατ' αναλογία, προπαρατεθείσα απόφαση Mrozek και Jäger, σκέψη 12).
- 40 Συγκεκριμένα, τα οχήματα που πραγματοποιούν περιορισμένες, από πλευράς απόστασης και χρόνου, μετακινήσεις μπορούν να απαλλάσσονται από την υποχρέωση να φέρουν ταχογράφο, χωρίς να δυσχεραίνεται η επίτευξη των σκοπών του κανονισμού 561/2006 σχετικά με την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας.
- 41 Αντιθέτως, η επέκταση του πεδίου εφαρμογής της εξαιρέσεως του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού αυτού σε οχήματα που διανύουν μεγάλες σχετικά αποστάσεις θα μπορούσε να έχει ως συνέπεια οι οδηγοί των εν λόγω οχημάτων να οδηγούν πολλές ώρες χωρίς ανάπαυση, με αποτέλεσμα να θίγονται οι προαναφερθέντες σκοποί (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση Seeger, σκέψη 36).
- 42 Υπό το πρίσμα αυτό, πρέπει, ωστόσο, να υπομνηστεί ότι, όπως προκύπτει από τη νομολογία που παρατίθεται στη σκέψη 28 της παρούσας αποφάσεως, το πεδίο εφαρμογής της εξαιρέσεως του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006 προσδιορίζεται σε συνάρτηση με τους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός αυτός, περιλαμβανομένου του σκοπού σχετικά με την οδική ασφάλεια.
- 43 Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι οι εργασίες συντήρησης του οδικού δικτύου καλύπτουν ευρύ φάσμα διαφορετικών εργασιών, όπως, μεταξύ άλλων, η επισκευή του οδικού δικτύου, η αντιμετώπιση του παγετού ή ο εκχιονισμός. Οι εργασίες αυτές χαρακτηρίζονται κυρίως από δυσχέρειες κατά τον προγραμματισμό, οι οποίες διαφοροποιούνται ανάλογα με τα γεγονότα που έχουν προκαλέσει τις ζημιές στο οδικό δίκτυο, και από την ανάγκη ταχείας διεκπεραιώσεώς τους. Επιπλέον, η συχνότητα των εργασιών αυτών εξαρτάται ως επί το πλείστον από τις μετεωρολογικές συνθήκες και από τις αποστάσεις που πρέπει να διανύσουν τα χρησιμοποιούμενα οχήματα μεταξύ των διαφόρων τόπων εκτελέσεως των εργασιών, οι συνθήκες δε αυτές ενδέχεται να διαφέρουν μεταξύ των διαφόρων περιοχών της Ένωσης. Τούτο ισχύει όσον αφορά τις σχετικά μεγαλύτερες αποστάσεις μεταξύ κατοικημένων περιοχών των κρατών μελών που χαρακτηρίζονται από μικρή πληθυσμιακή πυκνότητα, όπως είναι ιδίως τα βόρεια κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σε αντίθεση με ορισμένες περιοχές στα κράτη μέλη της κεντρικής Ευρώπης.
- 44 Εν προκειμένω, από την απόφαση περί παραπομπής προκύπτει ότι το επίμαχο όχημα ακινητοποιήθηκε περίπου 42 χιλιόμετρα από την έδρα της Karuse και περίπου 10 χιλιόμετρα από τον τόπο των εργασιών. Αντιθέτως, δεν αναφέρεται η απόσταση μεταξύ του τόπου των εργασιών και του τόπου φορτώσεως του αμμοχάλικου.
- 45 Επομένως, απόκειται στο αιτούν δικαστήριο να κρίνει, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των στοιχείων της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιόν του, καθώς και τις προεκτεθείσες επισημάνσεις σχετικά με τις γεωγραφικές και κλιματολογικές ιδιαιτερότητες της συγκεκριμένης περιοχής, εάν η μετακίνηση του επίμαχου στην κύρια δίκη οχήματος ήταν όντως σύντομη, όπως απαιτείται, από πλευράς αποστάσεως και χρόνου, ώστε η συγκεκριμένη μεταφορά να μη θίγει τους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός 561/2006.
- 46 Τέλος, διαπιστώνεται ότι το άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006 δεν θέτει περιορισμούς όσον αφορά το μέγιστο βάρος ή τα τεχνικά χαρακτηριστικά των οχημάτων που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο εκεί απαριθμούμενων εργασιών, προκειμένου αυτά να υπαχθούν στην εξαίρεση που προβλέπει η διάταξη αυτή. Επομένως, για την απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα, είναι άνευ σημασίας το γεγονός ότι πρόκειται για ανατρεπόμενο όχημα με μικτό βάρος 25 500 χιλιόγραμμα.

- 47 Κατά τα λοιπά, διευκρινίζεται ότι, εντός των προαναφερθέντων ορίων, στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006 εμπίπτουν και τα δρομολόγια των οχημάτων χωρίς φορτίο και οι μετακινήσεις τους που εξυπηρετούν την προετοιμασία των μεταφορών (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσα απόφαση Mrozek και Jäger, σκέψη 14).
- 48 Βάσει των προεκτεθέντων, στο υποβληθέν ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι ο όρος «οχήματα που χρησιμοποιούνται από υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου», του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', του κανονισμού 561/2006, τα οποία εξαιρούνται από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου, καλύπτει και όχημα το οποίο μεταφέρει υλικά έως τον τόπο των εργασιών συντήρησης του οδικού δικτύου, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά συνδέεται εξ ολοκλήρου και αποκλειστικά με την εκτέλεση των εργασιών αυτών και έχει επικουρικό χαρακτήρα ως προς αυτές. Απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να κρίνει εάν συντρέχει τέτοια περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των στοιχείων της υποθέσεως της κύριας δίκης.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 49 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού 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 (έκτο τμήμα) αποφαινεται:

Ο όρος «οχήματα που χρησιμοποιούνται από υπηρεσίες συντήρησης του οδικού δικτύου», του άρθρου 13, παράγραφος 1, στοιχείο η', 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) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, τα οποία εξαιρούνται από την υποχρέωση χρήσεως ταχογράφου, καλύπτει και όχημα το οποίο μεταφέρει υλικά έως τον τόπο των εργασιών συντήρησης του οδικού δικτύου, υπό την προϋπόθεση ότι η μεταφορά συνδέεται εξ ολοκλήρου και αποκλειστικά με την εκτέλεση των εργασιών αυτών και έχει επικουρικό χαρακτήρα ως προς αυτές. Απόκειται στο εθνικό δικαστήριο να κρίνει εάν συντρέχει τέτοια περίπτωση, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των στοιχείων της υποθέσεως της κύριας δίκης.

(υπογραφές)