



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kuues koda)

13. märts 2014*

Maanteevedu — Määrus (EÜ) nr 561/2006 — Kohustus kasutada sõidumeerikut —
Erand teehoolduseks kasutatava sõiduki puhul — Laadimiskohast teehooldustööde paika kruusa
vedav sõiduk

Kohtuasjas C-222/12,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Tartu Ringkonnakohtu (Eesti) 4. mai 2012. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. mail 2012, menetluses

A. Karuse AS

versus

Politsei- ja Piirivalveamet,

EUROOPA KOHUS (kuues koda),

koosseisus: koja president A. Borg Barthet, kohtunikud E. Levits ja M. Berger (ettekandja),

kohtujurist: N. Wahl,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Eesti valitsus, esindaja: M. Linntam,
- Kreeka valitsus, esindajad: I. Bakopoulos ja O. Souropani,
- Rootsi valitsus, esindaja: U. Persson,
- Euroopa Komisjon, esindaja: J. Hottiaux, keda abistas advokaat C. Ginter,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: eesti.

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT L 102, lk 1, ja parandus ELT 2011, L 79, lk 26), artikli 13 lõike 1 punkti h.
- 2 Kõnealune taotlus esitati A. Karuse AS-i (edaspidi „Karuse”) ja Politsei- ja Piirivalveameti (Lõuna Politseiprefektuur) vahelises kohtuvaidluses seoses politseiametniku otsusega suunata erakorralisele tehnoloogiale sõiduk, mis kuulus nimetatud äriühingule ja millel puudus kehtestatud nõuetele vastav sõidumeerik.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

- 3 Nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT L 370, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 227), mida on muudetud määrusega nr 561/2006, (edaspidi „määrus nr 3821/85”) artikli 3 lõigetes 1 ja 2 on sätestatud:

„1. Sõidumeerik paigaldatakse ja seda kasutatakse liikmesriigis registreeritud sõidukites, mida kasutatakse reisijate või kauba autoveol ja mis on registreeritud ühes liikmesriigis, välja arvatud määruse nr 561/2006 artiklis 3 osutatud sõidukid. [...]

2. Liikmesriigid võivad anda käesoleva määruse kohaldamisel erandi määruse (EÜ) nr 561/2006 artikli 13 lõigetes 1 ja 3 osutatud sõidukite suhtes.”

- 4 Määruse nr 561/2006 põhjenduses 17 on kirjas:

„Käesoleva määruse eesmärgiks on parandada määruse kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ning üldist liiklusohutust. [...]

- 5 Määruse nr 561/2006 artiklis 1 on sätestatud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, et ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi liikide, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Lisaks sellele on käesoleva määruse eesmärgiks aidata kaasa järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides, samuti töökorralduse parandamisele autoveosektoris.”

- 6 Sama määruse artiklites 5–9 on toodud veoki meeskonda, sõiduaegu, vaheaegu ja puhkeperioode reguleerivad normid.

- 7 Kõnealuse määruse artikli 13 lõikes 1 on sätestatud:

„Tingimusel et artiklis 1 sätestatud eesmärkide saavutamist ei seata ohtu, võib iga liikmesriik lubada erandeid artiklite 5–9 osas, sätestades oma territooriumil või kokkuleppel asjaomaste liikmesriikidega mõne teise liikmesriigi territooriumil eranditele individuaalsed tingimused, mida kohaldatakse vedudele ühte või mitmesse järgmisesse kategooriasse kuuluvate sõidukitega:

[...]

h) sõidukitega, mida kasutatakse seoses kanalisatsiooniga, üleujutuste vastu kindlustamisega, vee-, gaasi- ja elektrihooldusteenusega, teedeholduse- ja kontrolliga, olmejäätmete ükselt uksele kogumise ja kõrvaldamisega, telegraafi- ja telefoniteenusega, raadio- ja teleleviga ning raadio- või telesaatejate või vastuvõtjate asukoha määramisega;

[...]”.

Eesti õigus

8 Liiklusseaduse (vastu võetud 14. detsembril 2000) (RT I 2001, 3, 6) põhikohtuasja asjaoludele kehtinud redaktsiooni (edaspidi „LS”) §-is 20³ on sätestatud:

„Erinõuded juhi töö- ja puhkeajale

(1) Sõitjate veoks ettenähtud üle üheksa istekohaga (kaasa arvatud juhi koht) või veose veoks ettenähtud üle 3500-kilogrammiga lubatud suurima täismassiga auto või autorongi juhi sõidu- ja puhkeaja kestuse, autoveol nõuete täitmisest vabastatud vedude loetelu ning juhi ja tema tööandja kohustused sätestab [...] määrus [...] nr 561/2006 [...].

(1¹) [...] määruse [...] nr 561/2006 artikli 10 lõikes 4 nimetatud isikud peavad järgima juhi töö- ja puhkeajale õigusaktidega kehtestatud nõudeid. Nimetatud määruse nõuetest kõrvalekalduv võlaõigusliku lepingu tingimus on tühine.

[...]

(7) Käesoleva paragrahvi nõudeid peavad täitma lisaks töölepingu alusel töötavatele juhtidele ka muude võlaõiguslike lepingute alusel töötavad juhid.

[...]

(8) Käesoleva paragrahvi lõikes 1 nimetatud määruses sätestatud nõudeid ei rakendata juhtide suhtes erandina riigisisisel autoveol, kui:

[...]

8) sõidukit kasutatakse seoses kanalisatsioonitöödega, üleujutuste vastu kindlustamisega, vee-, gaasi- ja elektrihooldusteenusega, teeholduse või -kontrolliga, olmejäätmete kogumise või kõrvaldamisega, telegraafi-, telefoni-, raadio- või teleteenusega ning raadio- või telesaatejate või vastuvõtjate asukoha määramisega;

[...]”.

9 LS §-is 20⁴ on sätestatud:

„Sõidumeeriku kasutamine

(1) Mootorsõidukijuhi sõidu- ja puhkeaja arvestus toimub [...] määruse 3821/85[...] lisa I kohase mehaanilise sõidumeeriku salvestuslehtede või lisa IB kohase digitaalse andmesalvestusega sõidumeeriku (edaspidi digitaalne sõidumeerik) mällu salvestatud andmete järgi.

[...]

(1¹) Kui sõidumeeriku kasutamine on kohustuslik, peab juht sõidu- ja puhkeaja andmed salvestama sõidumeerikuga nõukogu määruse [...] nr 3821/85 artikli 15 kohaselt.

(2) Sõidumeerik ei ole kohustuslik sõidukil:

- 1) mis on valmistatud enne 1985. aasta 1. jaanuari, kui sõidukit ei kasutata veose- või sõitjateveo tasulise teenuse osutamisel;
- 2) mida kasutatakse [...] määruse [...] nr 561/2006 artikli 3 ja käesoleva seaduse § 20³ lõike 8 alusel nõuete täitmisest vabastatud vedudel.”

10 LS §-is 71 „Eritalituse sõiduk” on sätestatud:

„(1) Eritalituse sõiduk on:

[...]

2) teehoiuülesandeid ja teel möödapääsmatuid tööülesandeid täitev sõiduk (edaspidi *hooldussõiduk*);

[...]

(4) Hooldussõiduki juht, kelle sõidukil on sisse lülitatud kollane vilkur, võib tööülesannete täitmisel eirata käesoleva seaduse § 3 lõikes 1 nimetatud nõuet.”

11 Teeseaduse (vastu võetud 17. veebruaril 1999) (RT I 1999, 26, 377; edaspidi „TeeS”) §-is 10 „Tee seisund” on sätestatud:

„(1) Teel peab olema võimalik ohutult liigelda ning tee peab vastama tee seisundi nõuetele.

(2) Tee ohutusrajatiste, liiklusmärkide, fooride, piirete, tähispostide ja teemärgistuse kohta ning riigimaantee, kohaliku tee ja talitee seisundi kohta esitatavad nõuded kehtestab majandus- ja kommunikatsiooniminister.

(3) Metsatee seisundi kohta esitatavad nõuded kehtestab keskkonnaminister.

(4) Avalikult kasutatava tee omanik või teehoiu korraldamise eest vastutavaks määratud isik on kohustatud hoidma tee käesolevas seaduses ja selle alusel kehtestatud õigusaktidega sätestatud nõuetele vastavas seisundis.”

12 TeeS §-is 14 on seoses teehoiuga sätestatud:

„(1) Teehoiuna käsitatakse teetööde tegemist, kavandamist, teekasutuse korraldamist, tee kaitsevööndi hooldamist, tee projekteerimist ning tee haldamisega seotud muud tegevust.

(2) Teetöoks nimetatakse käesoleva seaduse §-is 17 sätestatud tee ehitamist, remontimist ja hooldamist. Ehitus- ja remonditööde liigitus ning nende tehniline kirjeldus sätestatakse käesoleva seaduse § 19 lõikes 2 nimetatud tee projekteerimise normides.”

13 TeeS § 17, mis käsitleb tee planeerimist, ehitamist, remontimist ja hooldamist, sisaldab lõiget 3¹, milles on ette nähtud:

„(3¹) Tee hooldamise eesmärk on tagada tee seisundi vastavus käesoleva seaduse § 10 lõikes 2 nimetatud nõuetele.”

Menetlus põhikohtuasjas ja eelotsuse küsimus

- 14 Lõuna Politseiprefektuuri politseiametnik pidas 19. augustil 2009 üldkasutataval maanteel teostatava kontrolli käigus kinni Karusele kuuluva veoauto, mis vedas teetööde teostamise objektile kruusakoormat. Sõiduk peeti kinni ligikaudu 42 kilomeetri kaugusel äriühingu registrijärgsest asukohast ja ligikaudu 10 kilomeetri kaugusel tööde teostamise kohast.
- 15 Politseiametnik määras veoauto juhile esiteks rahatrahvi summas 900 Eesti krooni niisuguse mootorsõiduki juhtimise eest, millel puudus LS-is sätestatud nõuetele vastav sõidumeerik, mis võimaldab kontrollida juhtide sõidu- ja puhkeaegade nõuete järgimist. Teiseks suunas politseiametnik sõiduki samal põhjusel erakorralisele tehnöülevaatusele.
- 16 Veoauto registreerimistunnistusest nähtub, et tegu on kolmeteljelise kalluriga, mille täismass on 25,5 tonni. Registreerimistunnistuse märkuse lahtris on kirje „hooldussõiduk”.
- 17 Karuse esitas Tartu Halduskohtule kaebuse, paludes tühistada politseiametniku otsus osas, milles sõiduk suunati erakorralisele tehnöülevaatusele. Kaebaja väitis sellega seoses eelkõige, et kõnealune sõiduk on hooldussõiduk, mida kinnitab vastav märge registreerimistunnistusel, ning kontrollimise ajal suundus teehooldustööde jaoks kruusa vedav sõiduk objektile. Seega kehtis sõiduki suhtes LS § 20³ lõike 8 punktis 8 sätestatud erand kohustusest kasutada sõidumeerikut.
- 18 Kaebus jäeti 9. detsembri 2009. aasta otsusega rahuldamata põhjusel, et pelgalt registreerimistunnistusel olevast kirjest „hooldussõiduk” ei piisa, et anda kõnealusele sõidukile automaatselt see staatus ning seega üksnes nimetatud asjaolu ei vabasta kohustusest kasutada sõidumeerikut. Tartu Halduskohus tõdes samuti, et kõnealuseid töid ei saa lugeda TeeS § 14 tähenduses teehooldustöödeks, mille puhul on nende töödega seotud sõidukid vabastatud sõidumeeriku kasutamisest.
- 19 Halduskohtu otsuse peale esitas Karuse 5. jaanuaril 2010 Tartu Ringkonnakohtule apellatsioonkaebuse.
- 20 Karuse väidab, et teehooldus eeldab teatud materjalide ning vajaliku tehnika kasutamist, mis toimetatakse objektile transpordivahendiga, mida kasutatakse ka hooldustöödeks. Käesolevas asjas kasutati sõidukit kruusa laialilaotamiseks hooldustööde objektiks olevale üldkasutatavale maanteele, kusjuures sõiduki juhti kohustati seda ülesannet täitma. Seetõttu leiab Karuse, et teetöödeks ette nähtud materjalide vedamist tuleb lugeda osaks teehooldustöödest.
- 21 Lõuna Politseiprefektuur palub seevastu jätta Tartu Halduskohtu otsuse muutmata.
- 22 Eelotsusetaotluses meenutab Tartu Ringkonnakohus nimelt, et Eesti Vabariik on võtnud määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis h sisalduva erandi üle sisuliselt üks ühele ja seetõttu tuleb ka LS § 20³ lõike 8 punktis 8 sisalduva mõiste „seoses teehooldusega kasutatavad sõidukid” avamisel arvestada liidu õiguse kohaldamise reegleid.
- 23 Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab sellega seoses, et kui välja arvata 25. juuni 1992. aasta otsus kohtuasjas C-116/91: British Gas (EKL 1992, lk I-4071), mis puudutab mõiste „sõidukid, mida kasutatakse seoses gaasiteenusega” tõlgendamist, ja 21. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-335/94: Mrozek ja Jäger (EKL 1996, lk I-1573), milles tõlgendati mõistet „sõidukid, mida kasutatakse seoses jäätmete kogumise ja hävitamisega”, puudub Euroopa Kohtu praktika, mis võimaldaks mõistet „seoses teehooldusega kasutatavad sõidukid” määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti h tähenduses tõlgendada üheti mõistetavalt, lähtudes käesoleva juhtumi asjaoludest.

- 24 Neil asjaoludel otsustas Tartu Ringkonnakohus menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [...] määruse [...] nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktiga h lubatud erandi määratlemisel kasutatud terminit „seoses teehooldusega” tuleb tõlgendada selliselt, et see hõlmab mööda üldkasutatavat maanteed karjäärast teeparandus- ja -hooldustööde paika kruusa vedava 25,5-tonnise täismassiga kallurauto?”

Eelotsuse küsimuse analüüs

- 25 Oma küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt selgitada, kas määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis h toodud mõistet „seoses teehooldusega kasutatavad sõidukid”, mille võib sõidumeeriku kasutamise kohustusest vabastada, tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab laadimiskohast teehooldustööde paika kruusa vedavat sõidukit.
- 26 Kõigepealt tuleb meenutada, et määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis h korratakse sisuliselt nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määruse (EMÜ) nr 3820/85, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist, (ELT L 370, lk 1) artikli 4 punktis 6 sätestatud.
- 27 Arvestades aga, et määrusega nr 561/2006 ei muudetud oluliselt määruse nr 3820/85 artikli 4 punktis 6 ette nähtud erandite andmise tingimusi, ja et nimetatud määrustega taotletavad eesmärgid on identsed, siis tuleb juhinduda tõlgendusest, mille Euroopa Kohus andis nimetatud sättes ette nähtud erandite kohta eespool viidatud otsustes British Gas ning Mrozek ja Jäger.
- 28 Euroopa Kohus tõdes nendes otsustes, et kuna määruse nr 3820/85 kõnealusel sättes loetletakse teatud sõidukite kategooriad, mis jäävad määruse kohaldamisalast välja, kujutades endast seega erandit üldisest korrast, siis ei saa seda erandit tõlgendada nii, et selle mõju ulatuks kaugemale, kui on tingimata vaja erandiga tagatavate huvide kaitse kindlustamiseks. Lisaks tuleb sättes ette nähtud erandite ulatus kindlaks määrata, võttes arvesse õigusakti eesmärgi (vt eespool viidatud kohtuotsus British Gas, punkt 12; eespool viidatud kohtuotsus Mrozek ja Jäger, punkt 9, ning 21. märtsi 1996. aasta otsus kohtuasjas C-39/95: Goupil, EKL 1996, lk I-1601, punkt 8). Euroopa Kohus kasutas identset sõnastust määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis d ja lõike 3 punktis h ette nähtud erandite kohta (17. märtsi 2005. aasta otsus kohtuasjas C-128/04: Raemdonck ja Raemdonck-Janssens, EKL 2005, lk I-2445, punkt 19; 28. juuli 2011. aasta otsus kohtuasjas C-554/09: Seeger, EKL 2011, lk I-7131, punkt 33, ja 3. oktoobri 2013. aasta otsus kohtuasjas C-317/12: Lundberg, kohtulahendite kogumikus veel avaldamata, punkt 20).
- 29 Selles osas tuleb meenutada, et nagu tuleneb määruse nr 561/2006 põhjendusest 17 ja artiklist 1, on määruse eesmärk ühtlustada konkurentsitingimusi autoveosektoris ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust, kusjuures need eesmärgid kajastuvad kohustuses varustada reeglina maanteeveokid taadeldud sõidumeerikuga, mis võimaldaks kontrollida, kas juhid on sõidu- ja puhkeaegadest kinni pidanud (vt eespool viidatud kohtuotsus Lundberg, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 30 Mis puudutab huvisid, mille kaitsmise tagamist määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkt h taotleb, siis tuleb märkida, et selles sättes ette nähtud erandid põhinevad nende teenuste laadil, mille osutamiseks sõidukeid kasutatakse. Viidatud sättes sisalduvast loetelust ilmneb, et selles sättes nimetatud teenused kujutavad kõik endast avalikku huvi pakkuvaid teenuseid (vt selle kohta määruse nr 3820/85 artikli 4 punkti 6 osas eespool viidatud kohtuotsus British Gas, punkt 13; eespool viidatud kohtuotsus Mrozek ja Jäger, punkt 10, ja eespool viidatud kohtuotsus Goupil, punkt 9).
- 31 Kuna Euroopa Kohtul paluti konkreetsemalt anda tõlgendus määruse nr 3820/85 artikli 4 punktis 6 asuvale mõistele „sõidukid, mida kasutatakse seoses gaasiteenusega”, siis otsustas kohus, et viidatud sättes ette nähtud erand puudutab üksnes sõidukeid, mida kasutatakse sellise veo käigus, mis on

täielikult ja eranditult seotud gaasi tootmise, tarnimise või jagamisega või selleks vajalike seadmete hooldamisega, nii et vastavat erandit ei kohaldata sõidukitele, mida täielikult või osaliselt kasutatakse gaasiga töötavate kodumasinade veoks (eespool viidatud kohtuotsus British Gas, punkt 21).

- 32 Kõnealuse mõiste mis tahes teistsugune tõlgendus kahjustaks eelkõige eesmärki kõrvaldada erinevused, mis võivad moonutada konkurentsi autoveosektoris. Nimelt, kui ettevõtja, kes tegutseb gaasi tootmise, veo ja jagamise valdkonnas, kuid tarnib ka gaasiga töötavaid kodumasinaid, on vabastatud kohustusest kasutada sõidumeerikut niisuguste kodumasinade veoks kasutatavatel sõidukitel, siis saab ta konkurentsieelise ettevõtjate ees, kes tarnivad üksnes selliseid kodumasinaid, sest selline ettevõtja hoiab kokku nendel sõidukitel meeriku paigaldamise ja hooldusega seotud kuludelt, mida aga peavad kandma teised ettevõtjad, kes tarnivad gaasiga töötavaid kodumasinaid (vt eespool viidatud kohtuotsus British Gas, punkt 19).
- 33 Mis puudutab määruse nr 3820/85 artikli 4 punktis 6 toodud mõistet „jätmete kogumine ja hävitamine”, siis otsustas Euroopa Kohus, et see hõlmab üksnes jätmete kogumist ja hävitamist kohas, kus need on ladestatud. Kohus tõdes, et selleks kasutatavad sõidukid läbivad lühikese ajavahemiku jooksul piiratud vahemaid ja veol on jätmete kogumise suhtes täiendav funktsioon. Järelikult ei saa niisuguse jätmeveo suhtes, mis ei vasta nendele kriteeriumidele, kehtida erand kohustusest kasutada sõidumeerikut (vt eespool viidatud kohtuotsus Mrozek ja Jäger, punkt 12).
- 34 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimusele tuleb seega vastata viidatud kohtupraktikat silmas pidades.
- 35 Esiteks, mis puudutab seda, et põhikohtuasjas kõne all olev vedu oli eranditu, siis tuleneb kohtutoimikust, et põhikohtuasjas oli kruus ette nähtud vaid teehooldustöödeks. Seega oli nimetatud vedu täielikult ja eranditult seotud teehooldusega määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti h tähenduses (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus British Gas, punkt 21).
- 36 Teiseks, mis puudutab küsimust, kas kõnealusel veol on teehooldustööde suhtes üksnes täiendav funktsioon, siis tuleb tõdeda, et selleks, et see oleks nii, tuleb asjaomast sõidukit otseselt kasutada kruusa laiali laotamiseks tee kahjustatud osadele (vt analoogia alusel eespool viidatud kohtuotsus Mrozek ja Jäger, punkt 12). Seevastu ei saa üksnes teehooldustöödeks ette nähtud kruusa vedamist pidada määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis h sätestatud erandi kohaldamisalasse kuuluvaks.
- 37 Kõnealune tõlgendus on kooskõlas määruse nr 561/2006 artikli 1 eesmärgiga kõrvaldada erinevused, mis võivad moonutada konkurentsi autoveosektoris. Euroopa Kohus on nimelt otsustanud, et määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis h ette nähtud erand võib kehtida nii selliste ametiasutuste kui eraõiguslike ettevõtjate suhtes, kes esimeste kontrolli all tagavad avalikku huvi pakkuva teenuse osutamise (eespool viidatud kohtuotsus Mrozek ja Jäger, punkt 15). Seega võib hooldustöödeks vajaliku materjali vedamist – nagu põhikohtuasjas – läbi viia eraõiguslik teenuseosutaja ja niisugune vedamine võib järelikult kujutada endast äritegevust, mis sellisena on allutatud konkurentsile.
- 38 Neil asjaoludel annab see, kui teenuseosutaja sõiduk, mis üksnes veab objektile kruusa, vabastatakse kohustusest kasutada sõidumeerikut, teenuseosutajale konkurentsieelise sama sektori teiste teenuseosutajate ees, sest ta hoiab kokku nendel sõidukitel meeriku paigaldamise ja hooldusega seotud kuludelt (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus British Gas, punkt 19).
- 39 Lisaks, kuigi määruses nr 561/2006 ei ole artikli 13 lõike 1 punktis h sätestatud erandi kohaldamise tingimusena ette nähtud, et teehoolduse ja -kontrolliga seoses kasutatavaid sõidukeid võib kasutada üksnes teehooldustööde koha läheduses, , on siiski tegemist elemendiga, mida tuleb arvesse võtta hinnangu andmisel sellele, kas need tööd on veo suhtes täiendava funktsiooniga (vt analoogia alusel eespool viidatud kohtuotsus Mrozek ja Jäger, punkt 12).

- 40 Nimelt võib sõiduk, millega liikumine on ajas ja ruumis piiratud, olla vabastatud sõidumeerikuga varustamise kohustusest, ilma et see kahjustaks määruse nr 561/2006 eesmärke parandada töötingimusi ja liiklusohutust.
- 41 Seevastu selle määruse artikli 13 lõike 1 punktis h ette nähtud erandi laiendamine suhteliselt pikki vahemaid läbivatele sõidukitele tooks kaasa selle, et niisuguste sõidukite juhid võivad olla sunnitud sõitma pikki tunde ilma puhkeajata, mis kahjustaks nende eesmärkide saavutamist (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Seeger, punkt 36).
- 42 Selles kontekstis tuleb siiski meenutada, et nagu ilmneb käesoleva kohtuotsuse punktis 28 viidatud kohtupraktikast, tuleb määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis h ette nähtud erandi ulatus kindlaks teha selle määrusega taotletavaid eesmärke, sealhulgas liiklusohutust arvesse võttes.
- 43 Sellega seoses tuleb arvestada asjaolu, et teehooldusega seotud tegevus hõlmab suurt hulka erinevaid töid, näiteks teekahjustuste parandamine, jäätõrje või lumekoristus. Neid töid iseloomustab eelkõige planeerimise keerukus, mis varieerub sõltuvalt üldkasutataval maanteel kahjustuse tekitanud sündmusest, ja vajadus teostada tööd kiiresti. Lisaks sõltub nende tööde sagedus suurel määral ilmastikutingimustest ja vahemaadest, mida erinevatel tööobjektidel kasutatavad sõidukid peavad läbima, kusjuures need tingimused võivad varieeruda erinevates liidu piirkondades. See kehtib pikemate vahemaade suhtes hõredalt asustatud piirkondadega liikmesriikide asulate vahel – näiteks Euroopa Liidu põhjaosas asuvad liikmesriigid –, võrreldes teatud piirkondadega Kesk-Euroopa liikmesriikides.
- 44 Käesoleval juhul tuleneb eelotsusetaotlusest, et kõnealune sõiduk peeti kinni ligikaudu 42 kilomeetri kaugusel Karuse registrijärgsest asukohast ja ligikaudu 10 kilomeetri kaugusel tööde teostamise kohast. Seevastu ei ole ära toodud vahemaad nende tööde teostamise koha ja selle paiga vahel, kus kruus laaditi sõidukile.
- 45 Järelikult tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtul hinnata, juhindudes pooleli oleva kohtuasja asjaoludest kogumis ja eespool toodud kaalutlustest, mis puudutavad asjaomasel piirkonnas esinevaid geograafilisi ja kliimaatilisi iseärasusi, kas põhikohtuasjas kõne all oleva sõiduki liikumisel on täidetud piiratud vahemaa ja lühikese ajavahemiku nõue, selleks et kõnealune vedu ei kahjustaks määrusega nr 561/2006 taotletavaid eesmärke.
- 46 Lõpuks tuleb tõdeda, et määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis h ei ole sätestatud, et seal loetletud tegevuste raames kasutatavatele sõidukitele kehtiks piirang nende täismassi või tehniliste nõuete osas, selleks et nende suhtes saaks kohaldada vastavas sättes toodud erandit. Seega ei tule esitatud küsimusele vastamisel arvesse võtta käesoleval juhul kasutatud sõiduki 25,5-tonnist täismassi ega asjaolu, et tegemist on kalluriga.
- 47 Lisaks tuleb täpsustada, et määratletud tingimusi arvestades kuuluvad määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punkti h kohaldamisalasse ka teehooldusel kasutatavate sõidukite tühisõidud ja nende vedude ettevalmistamiseks tehtavad sõidud (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Mrozek ja Jäger, punkt 14).
- 48 Kõiki eespool toodud kaalutlusi arvestades tuleb esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 561/2006 artikli 13 lõike 1 punktis h sisalduvat mõistet „seoses teehooldusega kasutatavad sõidukid”, mille võib sõidumeeriku kasutamise kohustusest vabastada, tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab materjali teehooldustööde paika vedavat sõidukit tingimusel, et vedu on täielikult ja eranditult seotud nende tööde teostamisega ning kujutab endast neid töid täiendavat tegevust. Siseriikliku kohtu ülesanne on hinnata, kas see on nii, võttes arvesse kõik põhikohtuasjas tähtsust omavad asjaolud.

Kohtukulud

- 49 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kuues koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, artikli 13 lõike 1 punktis h sisalduvat mõistet „seoses teehooldusega kasutatavad sõidukid”, mille võib sõidumeeriku kasutamise kohustusest vabastada, tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab materjali teehooldustööde paika vedavat sõidukit tingimusel, et vedu on täielikult ja eranditult seotud nende tööde teostamisega ning kujutab endast neid töid täiendavat tegevust. Siseriikliku kohtu ülesanne on hinnata, kas see on nii, võttes arvesse kõik põhikohtuasjas tähtsust omavad asjaolud.

Allkirjad