



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

13 päivänä maaliskuuta 2014\*

Maantiekuljetukset — Asetus (EY) N:o 561/2006 — Ajopiirturin käyttövelvollisuus — Poikkeukset ajoneuvoille, joita käytetään teiden kunnossapidossa — Ajoneuvo, joka kuljettaa soraa soranotto paikalta tien kunnossapitotöiden paikalle

Asiassa C-222/12,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Tartu ringkonnakohus (Viro) on esittänyt 4.5.2012 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 11.5.2012, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**A. Karuse AS**

vastaan

**Politsei- ja Piirivalveamet,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja A. Borg Barthet sekä tuomarit E. Levits ja M. Berger (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: N. Wahl,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Viron hallitus, asiamiehenään M. Linntam,
  - Kreikan hallitus, asiamiehinään I. Bakopoulos ja O. Souropani,
  - Ruotsin hallitus, asiamiehenään U. Persson,
  - Euroopan komissio, asiamiehenään J. Hottiaux, avustajanaan advokaat C. Ginter,
- päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

\* Oikeudenkäyntikieli: viro.

## tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (EUVL L 102, s. 1) 13 artiklan 1 kohdan h alakohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa valittajana on A. Karuse AS (jäljempänä Karuse) ja vastapuolena Politsei- ja Piirivalveamet (Lõuna Politseiprefektuur) (eteläinen poliisipiiri) ja joka koskee poliisimiehen päätöstä määrätä tälle yhtiölle kuuluva ajoneuvo, jossa ei ole lainmukaista ajopiirturia, ylimääräiseen katsastukseen.

### Asiaa koskevat oikeussäännöt

#### *Unionin oikeus*

- 3 Tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (EYVL L 370, s. 8), sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 561/2006 (jäljempänä asetus N:o 3821/85), 3 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Valvontalaite on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden [teiden] henkilö- tai tavaraliikenteessä, lukuun ottamatta asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklassa tarkoitettuja ajoneuvoja. – –

2. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 ja 3 kohdassa mainitut ajoneuvot tämän asetuksen soveltamisesta.”

- 4 Asetuksen N:o 561/2006 johdanto-osan 17 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”Tämän asetuksen tavoitteena on parantaa sen soveltamisalaan kuuluvien työntekijöiden sosiaalisia oloja sekä parantaa yleistä liikenneturvallisuutta – –”

- 5 Asetuksen N:o 561/2006 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan maanteiden [teiden] tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt sisämaan liikennemuotojen välisen kilpailun edellytysten yhdenmukaistamiseksi erityisesti tieliikenteen alalla sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tämän asetuksen säännöksillä pyritään myös edistämään jäsenvaltioiden seuranta- ja noudattamisen valvontakäytännön parantamista sekä työskentelytapojen parantamista tieliikennealalla.”

- 6 Kyseisen asetuksen 5–9 artiklassa vahvistetaan kuljetusajoneuvon miehistöön, ajoaikoihin, taukoihin ja lepoaikoihin sovellettavat säännöt.

- 7 Mainitun asetuksen 13 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot voivat omalla alueellaan tai, kyseisen jäsenvaltion suostumuksella, toisen jäsenvaltion alueella myöntää yksittäistapauksittain asettamiensa edellytysten mukaisesti poikkeuksia 5–9 artiklan säännöksistä seuraavanlaisilla ajoneuvoilla harjoitettavaan liikenteeseen, jos tällaiset poikkeukset eivät vaaranna 1 artiklassa asetettujen tavoitteiden saavuttamista:

– –

h) ajoneuvot, joita käytetään viemärlaitoksen toiminnassa, tulvantorjunnassa, vesi-, kaasu- ja sähkölaitosten toiminnassa, maanteiden [teiden] kunnossapidossa ja valvonnassa, ovelta ovelle tapahtuvassa talousjätteiden keruussa ja kuljetuksessa, sähkö- ja puhelinpalveluissa, radio- ja televisiolähetysissä sekä radio- tai televisiolähettimien tai -vastaanottimien tunnistamisessa;

--”

#### *Viron oikeus*

8 14.12.2000 annetun tieliikennelain (RT I 2001, 3, 6), sellaisena kuin sitä sovellettiin pääasiassa (liiklusseadus, jäljempänä LS), 20<sup>3</sup> §:ssä säädetään seuraavaa:

”Kuljettajan työ- ja lepoaikoja koskevat erityisvaatimukset

(1) Sellaisen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän kuljettajan ajo- ja lepoajoista, joka on tarkoitettu matkustajien kuljettamiseen ja jossa on enemmän kuin yhdeksän istumapaikkaa (kuljettajan paikka mukaan lukien) tai joka on tarkoitettu tavarakuljetuksiin ja jonka suurin sallittu massa ylittää 3 500 kilogrammaa, tiekuljetuksia koskevista edellytyksistä vapautettujen kuljetusten luettelosta sekä kuljettajan ja tämän työnantajan velvollisuuksista säädetään asetuksessa [N:o 561/2006].

(1<sup>1</sup>) [Asetuksen N:o 561/2006] 10 artiklan 4 kohdassa tarkoitettujen henkilöiden on noudatettava työ- ja lepoaikoja koskevia lakisääteisiä edellytyksiä. Edellä mainitussa asetuksessa säädetyistä edellytyksistä poikkeava velvoiteoikeudelliseen sopimukseen sisältyvä vaatimus on mitätön.

--

(7) Työsopimussuhteisten kuljettajien lisäksi myös muunlaisten velvoiteoikeudellisten sopimusten perusteella työskentelevien kuljettajien on täytettävä tässä pykälässä säädetyt edellytykset.

--

(8) Tämän pykälän 1 momentin mainitussa asetuksessa säädetyistä edellytyksistä ei poikkeuksellisesti sovelleta maansisäistä kuljetustehtävää suorittaviin kuljettajiin, jos kyseessä ovat

--

8) ajoneuvot, joita käytetään viemärlaitoksen toiminnassa, tulvantorjunnassa, vesi-, kaasu- ja sähkölaitosten toiminnassa, teiden kunnossapidossa tai valvonnassa, ovelta ovelle tapahtuvassa talousjätteiden keruussa tai kuljetuksessa, sähkö-, puhelin-, radio- tai televisio- tai televisiolähettimien tai -vastaanottimien tunnistamisessa;

--”

9 LS:n 20<sup>4</sup> §:ssä säädetään seuraavaa:

”Ajopiirturin käyttö

(1) Moottoriajoneuvon kuljettajan ajo- ja lepoajat todennetaan [asetuksen N:o 3821/85] liitteessä I tarkoitettulla tavalla mekaanisen ajopiirturin piirturilevyille tai liitteessä I B tarkoitettulla tavalla sähköisellä tiedontallennuksella varustetun ajopiirturin (jäljempänä digitaalinen ajopiirturi) muistiin tallennettujen tietojen perusteella

--

(1<sup>1</sup>) Jos ajopiirturin käyttö on pakollista, kuljettajan on tallennettava ajo- ja lepoaikoja koskevat tiedot ajopiirturilla asetuksen – – N:o 3821/85 15 artiklan mukaisesti.

(2) Ajopiirturi ei ole pakollinen ajoneuvossa,

1) joka on valmistettu ennen 1.1.1985, jos sitä ei käytetä maksullisiin tavara- tai henkilökuljetuspalveluihin

2) jota käytetään kuljetuksiin, jotka ovat [asetuksen N:o 561/2006] 3 artiklan ja tämän lain 20<sup>3</sup> §:n 8 momentin nojalla vapautettuja edellytysten täyttämistä.”

10 LS:n 71 §:ssä, jonka otsikko on ”Erikoistehtäviin osoitettu ajoneuvo”, säädetään seuraavaa:

”(1) Erikoistehtäviin osoitettu ajoneuvo on

--

2) tien kunnossapitoa ja tienpidon kannalta välttämättömiä työtehtäviä suorittava ajoneuvo (jäljempänä kunnossapitoajoneuvo);

--

(4) kunnossapitoajoneuvon kuljettaja voi, jos ajoneuvon keltainen vilkkuvalo palaa, olla työtehtäviä täyttäessään noudattamatta tämän lain 3 §:n 1 momentissa mainittuja edellytyksiä.”

11 17.2.1999 annetun tielain (Teeseadus; RT I 1999, jäljempänä TeeS) 10 §:ssä, jonka otsikko on ”Teiden kunto”, säädetään seuraavaa:

”(1) On oltava mahdollista kulkea turvallisesti teillä, ja niiden on oltava teiden kuntoa koskevien vaatimusten mukaiset.

(2) Talous- ja viestintäministeri vahvistaa tieturvallisuuslaitteisiin, liikennekyltteihin, liikennevaloihin, suojakaiteisiin, rajamerkkeihin ja tiemerkinöihin sekä valtakunnallisten, paikallisten ja talvikäytössä olevien teiden kuntoon sovellettavat vaatimukset.

(3) Ympäristöministeri vahvistaa metsäteiden kuntoon sovellettavat vaatimukset.

(4) Yleisen tien omistajalla tai teiden kunnossapidosta vastuussa olevalla henkilöllä on velvollisuus pitää tie tässä laissa tai sen nojalla annetuissa säädöksissä säädettyjen vaatimusten mukaisessa kunnossa.”

12 TeeS:n 14 §:ssä, joka koskee teihin liittyviä tehtäviä, säädetään seuraavaa:

”(1) Teiden kunnossapitoon liittyviksi tehtäviksi katsotaan tietöiden toteuttaminen, suunnittelu, teiden käytön hallinta, turvallisuusvyöhykkeen kunnossapito, tiehankkeiden ajantasaistaminen ja kaikki muut teiden hallinnointiin liittyvät toiminnot.

(2) Tietöillä tarkoitetaan tämän lain 17 §:ssä tarkoitettua teiden rakentamista, korjaamista ja kunnossapitoa. Rakennus- ja korjaustöiden ja niiden teknisen kuvailun luokittelua säännellään tämän lain 19 §:n 2 momentissa tarkoitettuihin tiehankkeisiin sovellettavilla normeilla.”

- 13 TeeS:n 17 §:n 3 momentissa, joka koskee teiden suunnittelua, rakentamista, korjaamista ja kunnossapitoa, säädetään seuraavaa:

”(3<sup>1</sup>) Teiden kunnossapidon tavoitteena on taata, että teiden kunto vastaa tämän lain 10 §:n 2 momentissa säädettyjä vaatimuksia.”

### **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys**

- 14 Lõuna Politseiprefektuurin poliisimies pysäytti 19.8.2009 yleisellä tiellä suoritettun valvonnan yhteydessä Karuselle kuuluvan kuorma-auton, jolla kuljetettiin sorakuormaa tietyömaalle. Ajoneuvo pysäytettiin noin 42 kilometrin päässä mainitun yhtiön kotipaikasta ja noin 10 kilometrin päässä kyseisten töiden suorituspaikasta.
- 15 Kyseinen poliisimies määräsi yhtäältä kuorma-auton kuljettajalle 900 Viron kruunun (EEK) suuruisen sakon, koska tämä oli kuljettanut ajoneuvoa, jossa ei ollut ajopiirturia, jolla voidaan valvoa LS:ssä tarkoitettujen vaatimusten mukaisia kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista. Toisaalta kyseinen poliisimies vaati tästä samasta syystä, että mainitulle ajoneuvolle suoritetaan ylimääräinen katsastus.
- 16 Mainitun kuorma-auton rekisteriotteesta ilmenee, että kyseessä on kolmiakselinen kippiauto, jonka enimmäispaino on 25,5 tonnia. Tämän otteen huomautuksia varten varatussa osassa on maininta ”kunnossapitoajoneuvo”.
- 17 Karuse teki Tartu halduskohusille (Tarton hallinto-oikeus) valituksen, jolla vaadittiin poliisimiehen päätöksen kumoamista siltä osin kuin siinä vaaditaan ylimääräisen katsastuksen suorittamista. Se väitti muun muassa tältä osin, että kyseessä oleva ajoneuvo oli kunnossapitoajoneuvo, kuten sen rekisteröintiotteesta ilmenee, ja että valvontaa suoritettaessa se oli palaamassa työmaalle teiden kunnossapitotöihin tarkoitettun sorakuorman kanssa. Näin ollen kyseinen ajoneuvo kuului LS:n 20<sup>3</sup> §:n 8 momentin 8 kohdassa säädetyn ajopiirturin käyttövelvollisuutta koskevan poikkeuksen piiriin.
- 18 Tämä valitus hylättiin 9.12.2009 annetulla tuomiolla siitä syystä, että rekisteröintitodistuksessa oleva pelkkä merkintä ”kunnossapitoajoneuvo” ei riitä antamaan automaattisesti tätä asemaa kyseiselle ajoneuvolle eikä siis yksistään vapautaa velvollisuudesta käyttää ajopiirturia. Tartu halduskohus myös katsoi, ettei kyseessä olevia töitä voida pitää TeeS:n 14 §:ssä tarkoitettuina teiden kunnossapitotöinä, joiden yhteydessä niihin käytetyt ajoneuvot on vapautettu ajopiirturin käytöstä.
- 19 Karuse teki 5.1.2010 valituksen tästä tuomiosta Tartu ringkonnakohusille (Tarton muutoksenhakuoikeus).
- 20 Se väittää, että teiden kunnossapito edellyttää sellaisten tiettyjen materiaalien ja välttämättömän laitteiston käyttöä, jotka tuodaan työmaalle kuljetusvälineillä, joita myös käytetään kunnossapitotöiden suorittamiseen. Nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevaa ajoneuvoa käytettiin soran levittämiseen kunnossapitotöiden kohteena olevalle yleiselle tielle, ja kyseisen ajoneuvon kuljettajan tehtävänä oli myös tämän tehtävän hoitaminen. Näin ollen se katsoo, että tietöihin tarkoitettujen materiaalien kuljettamista on pidettävä osana teiden kunnossapitoa.
- 21 Lõuna Politseiprefektuur vaatii sitä vastoin Tartu halduskohusin tuomion pysyttämistä.
- 22 Tartu ringkonnakohus muistuttaa ennakkoratkaisupyynnössä muun muassa, että Viron tasavalta on pannut käytännössä lähes kirjaimellisesti täytäntöön asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdan mukaisen poikkeuksen, mistä syystä LS:n 20<sup>3</sup> §:n 8 momentin 8 kohdassa olevan käsitteen ”ajoneuvot, joita käytetään teiden kunnossapidossa” arvioinnissa on otettava huomioon unionin oikeuden soveltamissäännöt.

- 23 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin täsmentää, että lukuun ottamatta asiassa C-116/91, British Gas, 25.6.1992 annettua tuomiota (Kok., s. I-4071), joka koskee käsitteen ”kaasulaitosten toimintaan tarkoitettut ajoneuvot” tulkintaa, ja asiassa C-335/94, Mrozek ja Jäger, 21.3.1996 annettua tuomiota (Kok., s. I-1573), joka koskee käsitteen ”jätteiden keruuseen ja kuljetukseen tarkoitettut ajoneuvot” tulkintaa, ei ole olemassa unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä, jonka avulla voidaan tulkita asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdan käsitettä ”ajoneuvot, joita käytetään teiden kunnossapidossa” nyt käsiteltävän asian olosuhteissa yksiselitteisellä tavalla.
- 24 Tässä tilanteessa Tartu ringkonnakohus on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko [asetuksen N:o 561/2006] 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa sallitun poikkeuksen määrittelemisessä käytettyä ilmaisua '[teiden] kunnossapidossa' tulkittava siten, että se kattaa enimmäispainoltaan 25,5 tonnin painoiset kippiautot, jotka kuljettavat yleistä maantietä pitkin soraa soranottoaikalta tien korjaus- ja kunnossapitotöiden paikalle?”

### **Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu**

- 25 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleo kysymyksellään lähtökohtaisesti, onko asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdan käsitettä ”ajoneuvot, joita käytetään teiden kunnossapidossa” – tällaiset ajoneuvot voidaan vapauttaa ajopiirturin käytöstä – tulkittava siten, että sen soveltamisalaan kuuluo ajoneuvo, joka kuljettaa soraa soranottoaikalta tien kunnossapitotöiden paikalle.
- 26 Aluksi on muistutettava, että asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdan säännöksissä lähtökohtaisesti toistetaan tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1) 4 artiklan 6 kohdan säännökset.
- 27 Koska asetuksella N:o 561/2006 ei ole tehty merkittäviä muutoksia niiden edellytysten osalta, joita sovellettiin asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 6 kohdassa säädettyihin poikkeuksiin, ja koska mainittujen asetusten tavoitteet ovat samat, on tukeuduttava edellä mainitussa asiassa British Gas ja edellä mainitussa asiassa Mrozek ja Jäger annetuissa tuomioissa esitettyihin tulkintoihin viimeksi mainitussa säännöksessä säädettyjen poikkeusten suhteen.
- 28 Mainituissa asioissa annetuissa tuomioissa on todettu, että koska asetuksen N:o 3820/85 mainitussa säännöksessä luetellaan tiettyjä ajoneuvotyyppojä, jotka eivät kuulu kyseisen asetuksen soveltamisalaan, ja se on siis poikkeus pääsäännöstä, sillä ei voida tulkita olevan laajempia vaikutuksia kuin mikä on välttämätöntä niiden etujen suojaamiseksi, jotka sillä pyritään takaamaan. Lisäksi siinä säädettyjen poikkeusten soveltamisala on määriteltävä kyseessä olevan säännösten tarkoitus huomioon ottaen (ks. em. asia British Gas, tuomion 12 kohta; em. asia Mrozek ja Jäger, tuomion 9 kohta ja asia C-39/95, Goupil, tuomio 21.3.1996, Kok., s. I-1601, 8 kohta). Oikeuskäytännössä on lausuttu samoin ilmaisin asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan d alakohdassa ja 3 kohdan h alakohdassa säädettyistä poikkeuksista (asia C-128/04, Raemdonck ja Raemdonck-Janssens, tuomio 17.3.2005, Kok., s. I-2445, 19 kohta; asia C-554/09, Seeger, tuomio 28.7.2011, Kok., s. I-7131, 33 kohta ja asia C-317/12, Lundberg, tuomio 3.10.2013, 20 kohta).
- 29 On muistutettava, että asetuksen N:o 561/2006 tarkoituksena on – kuten muun muassa sen 17 perustelukappaleesta ja 1 artiklasta ilmenee – kilpailun edellytysten yhdenmukaistaminen tieliikenteessä sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen, ja nämä tavoitteet ilmenevät erityisesti veloitteesta lähtökohtaisesti varustaa tiekuljetukseen käytettävät ajoneuvot hyväksytyillä ajopiirturilla, jonka avulla voidaan valvoa kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista (ks. em. asia Lundberg, tuomion 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

- 30 Niiden etujen osalta, joiden suojele asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa pyritään takaamaan, on todettava, että tässä säännöksessä säädetty poikkeukset perustuvat niiden palvelujen luonteeseen, joiden suorittamiseen ajoneuvoja käytetään. Tässä säännöksessä olevasta luettelosta ilmenee, että kaikki tässä säännöksessä tarkoitetut palvelut ovat yleishyödyllisiä (ks. vastaavasti asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 6 kohdan osalta em. asia British Gas, tuomion 13 kohta; em. asia Mrozek ja Jäger, tuomion 10 kohta ja em. asia Goupil, tuomion 9 kohta).
- 31 Erityisesti asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 6 kohdassa olevan käsitteen ”kaasulaitoksen toimintaan tarkoitettujen ajoneuvot” tulkinnasta oikeuskäytännössä on katsottu, että tässä säännöksessä säädetty poikkeus koskee vain ajoneuvoja, joita käytetään täysin ja yksinomaan kaasun tuotantoon, siirtoon tai jakeluun taikka tätä varten välttämättömien laitosten kunnossapitoon liittyvissä kuljetuksissa, joten mainittua poikkeusta ei sovelleta ajoneuvoihin, joita kokonaan tai osittain käytetään kaasulla toimivien kotitalouskäytössä olevien laitteiden kuljetukseen (em. asia British Gas, tuomion 21 kohta).
- 32 Tämän käsitteen muunlainen tulkinta olisi erityisesti ristiriidassa niiden epäsuhtien, jotka saattavat vääristää kilpailua tiekuljetusten alalla, poistamisen tavoitteen kanssa. Jos yritys, joka harjoittaa kaasun tuotanto-, kuljetus- ja jakelutoimintaa mutta joka myös toimittaa kaasulla toimivia kotitalouskäytössä olevia laitteita, vapautettaisiin tällaisten laitteiden kuljetukseen käytettävien ajoneuvojen osalta ajopiirturin käyttövelvollisuudesta, se nimittäin saisi kilpailuedun niihin yrityksiin verrattuna, jotka toimittavat vain tällaisia laitteita, koska se säästyisi ajopiirtureiden asentamiseen näihin ajoneuvoihin ja niiden kunnossapitoon liittyviltä kustannuksilta, joita muille kaasulla toimivia kotitalouskäytössä olevia laitteita toimittaville yrityksille syntyy (ks. em. asia British Gas, tuomion 19 kohta).
- 33 Asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 6 kohdan käsitteestä ”jätteiden keruuseen tarkoitettujen ajoneuvot” oikeuskäytännössä on katsottu, että jätteiden keruu tarkoittaa ainoastaan jätteiden keruuta paikasta, johon ne on jätetty. On todettu, että tätä varten käytetyt ajoneuvot liikkuvat rajoitetulla alueella ja liikkuminen on kestoltaan lyhytaikaista, joten kuljetus on keruuseen nähden toissijasta. Tästä seuraa, että ajopiirturin käyttövelvollisuudesta vapauttamista koskeva poikkeus ei koske jätteiden kuljetusta, joka ei vastaa näitä kriteerejä (ks. em. asia Mrozek ja Jäger, tuomion 12 kohta).
- 34 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämään kysymykseen on siis vastattava tämän oikeuskäytännön valossa.
- 35 Ensinnäkin asiakirja-aineistosta ilmenee pääasiassa kyseessä olevan kuljetuksen yksinomaisuudesta, että pääasiassa sora oli tarkoitettu vain teiden kunnossapitotöihin. Tästä johtuu, että kyseinen kuljetus liittyi täysin ja yksinomaan asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa tarkoitettuun teiden kunnossapitoon (ks. vastaavasti em. asia British Gas, tuomion 21 kohta).
- 36 Toiseksi siitä kysymyksestä, oliko kyseinen kuljetus vain toissijaista suhteessa teiden kunnossapitotöihin, on todettava, että jotta näin olisi, kyseistä ajoneuvoa on käytettävä suoraan soran levittämiseen teiden rikkoutuneille osille (ks. analogisesti em. asia Mrozek ja Jäger, tuomion 12 kohta). Sitä vastoin teiden kunnossapitoon tarkoitettujen soran pelkän kuljettamisen ei voida katsoa kuuluvan asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa säädetyn poikkeuksen soveltamisalaan.
- 37 Tämä tulkinta vastaa asetuksen N:o 561/2006 1 artiklassa esitettyä tavoitetta poistaa epäsuhtat, jotka voivat vääristää kilpailua tiekuljetusalalla. Oikeuskäytännössä on katsottu, että asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa säädetty poikkeus voi koskea sekä viranomaisia että yksityisiä yrityksiä, jotka huolehtivat viranomaisten valvonnassa yleishyödyllisistä palveluista (em. asia Mrozek ja Jäger, tuomion 15 kohta). Näin ollen kunnossapitotöitä varten tarpeellisen materiaalin kuljetuksen voi, kuten pääasiassa, suorittaa yksityinen palvelun tarjoaja ja se voi siten olla kaupallista toimintaa, johon sellaisenaan kohdistuu kilpailua.

- 38 Jos näissä olosuhteissa tällaisen palvelun tarjoajan, joka vain kuljettaa soran työmaalle, ajoneuvo vapautettaisiin ajopiirturin käyttövelvollisuudesta, palvelun tarjoaja saisi kilpailuedun saman alan muihin palvelun tarjoajiin nähden, koska se säästäisi mainittujen valvontalaitteiden asentamiseen näihin ajoneuvoihin ja niiden kunnossapitoon liittyvissä kustannuksissa (ks. vastaavasti em. asia *British Gas*, tuomion 19 kohta).
- 39 Vaikka lisäksi asetuksessa N:o 561/2006 ei säädetä, että teiden kunnossapitoon ja valvontaan liittyvissä toiminnoissa käytettyjä ajoneuvoja saadaan käyttää vain teiden kunnossapitotöiden suorituspaikan läheisyydessä, jotta niihin voitaisiin soveltaa mainitun asetuksen 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa säädettyä poikkeusta, kyseessä on kuitenkin tekijä, joka on otettava huomioon arvioitaessa kuljetuksen toissijaista luonnetta mainittuihin töihin nähden (ks. analogisesti em. asia *Mrozek ja Jäger*, tuomion 12 kohta).
- 40 Ajoneuvot, joiden liikkuminen on ajallisesti ja paikallisesti rajoitettua, voidaan vapauttaa velvollisuudesta olla varustettu ajopiirturilla ilman, että loukattaisiin työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamista koskevia asetuksen N:o 561/2006 tavoitteita.
- 41 Sitä vastoin kyseisen asetuksen 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa säädetyn poikkeuksen laajentaminen ajoneuvoihin, jotka liikkuvat suhteellisen pitkiä välimatkoja, johtaisi siihen, että tällaisten ajoneuvojen kuljettajat voisivat joutua ajamaan pitkiä aikoja ilman lepotaukoja, mikä saattaisi haitata mainittujen tavoitteiden saavuttamista (ks. vastaavasti em. asia *Seeger*, tuomion 36 kohta).
- 42 Tässä yhteydessä on kuitenkin muistutettava, että – kuten tämän tuomion 28 kohdassa mainitusta oikeuskäytännöstä johtuu – asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa säädetyn poikkeuksen ulottuvuus on määritettävä kyseisen asetuksen tavoitteiden perusteella, mukaan lukien liikenneturvallisuuden tavoite.
- 43 Tässä yhteydessä on otettava huomioon se, että teiden kunnossapitoon liittyvät toiminnot käsittävät suuren joukon eri töitä, kuten tierikkojen korjauksen, mustan jään estämisen tai lumen auraamisen. Näille töille on ominaista erityisesti niiden suunnittelun vaikeus, joka vaihtelee yleisen tien tierikon syynä olevien tapahtumien mukaan, ja tarve suorittaa ne nopeasti. Lisäksi näiden töiden suoritustiheys riippuu suuresti sääolosuhteista ja välimatkoista, joita käytettävillä ajoneuvoilla on liikuttava eri työmaiden välillä, ja nämä olosuhteet voivat vaihdella unionin eri alueilla. Tällaista vaihtelua aiheuttaa se, että niiden jäsenvaltioiden, joille on ominaista pieni väestötiheys, kuten erityisesti Euroopan unionin pohjoisten jäsenvaltioiden, asutuskeskusten välillä on pidemmät välimatkat kuin Keski-Euroopan jäsenvaltioiden tietyillä alueilla.
- 44 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että kyseessä oleva ajoneuvo pysäytettiin noin 42 kilometrin päässä Karusen kotipaikasta ja noin 10 kilometrin päässä tietyömaasta. Sitä vastoin siinä ei mainita tietyömaan ja soranottoaikan välistä välimatkaa.
- 45 Näin ollen on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävä arvioida sen käsiteltävänä olevan riita-asian kaikki tekijät huomioon ottaen ja kyseessä olevalla alueella vallitsevia maantieteellisiä ja ilmastollisia erityispiirteitä koskevien edellä mainittujen seikkojen perusteella, täyttääkö pääasiassa kyseessä olevan ajoneuvon liikkuminen rajoitettua ja lyhytaikaista välimatkaa koskevan edellytyksen, jotta kyseessä oleva kuljetus ei loukkaa asetuksen N:o 561/2006 tavoitteita.
- 46 On myös todettava, että asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa ei säädetä, että siinä lueteltuihin toimintoihin käytettyihin ajoneuvoihin sovellettaisiin rajoituksia, jotka koskevat niiden enimmäispainoa tai niiden teknisiä erityisominaisuuksia, jotta niihin voitaisiin soveltaa tämän säännöksen mukaista poikkeusta. Näin ollen vastattaessa esitettyyn kysymykseen ei ole otettava huomioon nyt käsiteltävässä asiassa käytetyn ajoneuvon 25,5 tonnin enimmäispainoa, eikä sitä, että kyseessä on kippiauto.



- 47 Muilta osin on täsmennettävä, että näin rajattuna asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohta koskee myös teiden kunnossapitoon liittyviin toimintoihin käytettyjen ajoneuvojen liikennöintiä tyhjinä sekä niiden liikkumista kuljetuksien valmistelun yhteydessä (ks. vastaavasti em. asia Mrozek ja Jäger, tuomion 14 kohta).
- 48 Kaikkien edellä esitettyjen näkökohtien perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa tarkoitettua käsitettä ”ajoneuvot, joita käytetään teiden kunnossapidossa” – tällaiset ajoneuvot voidaan vapauttaa ajopiirturin käytöstä – on tulkittava siten, että sen soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot, jotka kuljettavat materiaalia teiden kunnossapitotöiden paikalle, edellyttäen, että kuljetus liittyy täysin ja yksinomaan mainittujen töiden suorittamiseen ja on niihin nähden toissijaista toimintaa. Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on arvioida, täyttyykö tämä edellytys, ja sen on tällöin otettava huomioon pääasian kaikki merkitykselliset tekijät.

### **Oikeudenkäyntikulut**

- 49 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kuudes jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

**Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 13 artiklan 1 kohdan h alakohdassa tarkoitettua käsitettä ”ajoneuvot, joita käytetään teiden kunnossapidossa” – tällaiset ajoneuvot voidaan vapauttaa ajopiirturin käytöstä – on tulkittava siten, että sen soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot, jotka kuljettavat materiaalia teiden kunnossapitotöiden paikalle, edellyttäen, että kuljetus liittyy täysin ja yksinomaan mainittujen töiden suorittamiseen ja on niihin nähden toissijaista toimintaa. Kansallisen tuomioistuimen tehtävänä on arvioida, täyttyykö tämä edellytys, ja sen on tällöin otettava huomioon pääasian kaikki merkitykselliset tekijät.**

Allekirjoitukset