



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

2 päivänä maaliskuuta 2023 \*

Ennakkoratkaisupyyntö – Tieliikenne – Asetus (EY) N:o 561/2006 – Soveltamisala – 2 artiklan 1 kohdan a alakohta – 3 artiklan h alakohta – Maanteiden tavaraliikenteen käsite – Suurimman sallitun massan käsite – Ajoneuvo, joka on mukautettu käytettäväksi yksityisenä tilapäisenä asuintilana ja ei-kaupalliseen tavaroiden kuormaamiseen – Asetus (EU) N:o 165/2014 – Ajopiirturit – 23 artiklan 1 kohta – Velvollisuus tarkastaa säännöllisin väliajoin ajopiirturit hyväksytyissä korjaamoissa

Asiassa C-666/21,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Hovrätten för Nedre Norrland (Ala-Norlannin hovioikeus, Ruotsi) on esittänyt 25.10.2021 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 5.11.2021, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**AI**

vastaan

**Åklagarmyndigheten,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Jürimäe sekä tuomarit M. Safjan, N. Piçarra (esittelevä tuomari), N. Jääskinen ja M. Gavalec,

julkisasiamies: N. Emiliou,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Euroopan komissio, asiamiehinaan P. Messina, K. Simonsson ja G. Tolstoy,

kuultuaan julkisasiamiehen 24.11.2022 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

\* Oikeudenkäyntikieli: ruotsi.

## 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 2006, L 102, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 4.2.2014 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014 (EUVL 2014, L 60, s. 1) (jäljempänä asetus N:o 561/2006), 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat AI ja Åklagarmyndigheten (syyttäjävirsto, Ruotsi) ja jossa on kyse ajopiirturien käyttöä koskevien sääntöjen rikkomisesta.

### Asiaa koskevat oikeussäännöt

#### *Unionin oikeus*

##### *Asetus N:o 561/2006*

- 3 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. Tämä toteutetaan pääasiassa säännöksillä, jotka koskevat vuorokautista enimmäisajoaika, viikoittaista enimmäisajoaika ja kahden peräkkäisen viikon aikana kertyvää enimmäisajoaika, säännöksellä, jonka mukaan kuljettajan on pidettävä säännöllisesti vähintään yksi viikoittainen lepoaika kahden peräkkäisen viikon aikana, sekä säännöksillä, joiden mukaan vuorokautisen lepoajan pituuden olisi joka tapauksessa oltava vähintään yhtäjaksoiset yhdeksän tuntia. – –”
- 4 Kyseisen asetuksen 1 artiklan mukaan asetuksessa ”vahvistetaan maanteiden 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” ja asetuksella ”pyritään myös edistämään jäsenvaltioiden seuranta- ja noudattamisen valvontakäytännön parantamista sekä työskentelytapojen parantamista tieliikennealalla”.
- 5 Mainitun asetuksen 2 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta sovelletaan maanteiden

  - a) tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia; tai
  - b) henkilöliikenteeseen, jossa käytettävät ajoneuvot on rakennettu tai pysyvästi mukautettu yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen, kuljettaja mukaan luettuna, ja tarkoitettu tällaiseen käyttöön.”

6 Saman asetuksen 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta ei sovelleta tieliikenteeseen, jossa käytetään seuraavanlaisia ajoneuvoja:

--

h) ei-kaupalliseen tavarankuljetukseen tarkoitettut ajoneuvot tai ajoneuvoyhdistelmät, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia;

--”

7 Asetuksen N:o 561/2006 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

a) ’tieliikenteellä’ kaikkia yleisillä teillä kokonaan tai osittain tehtäviä matkoja, jotka tehdään henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävillä kuormatuilla tai kuormaamattomilla ajoneuvoilla;

--

m) ’suurimmalla sallitulla massalla’ täyteen kuormatun ajoneuvon suurinta sallittua massaa;

--”

#### *Asetus N:o 165/2014*

8 Asetuksen N:o 165/2014 1 artiklan 1 kohdan, joka koskee tieliikenteessä käytettäviä ajopiirtureita, sanamuoto on seuraava:

”Tässä asetuksessa säädetään asetuksen (EY) N:o 561/2006 -- noudattamisen varmistamiseksi tieliikenteessä käytettävien ajopiirturien rakennetta, asennusta, käyttöä, testausta ja valvontaa koskevista velvoitteista ja vaatimuksista.”

9 Asetuksen N:o 165/2014 3 artiklan, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Ajopiirturi on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- tai tavaraliikenteessä ja joihin sovelletaan asetusta (EY) N:o 561/2006.”

10 Asetuksen N:o 165/2014 23 artiklan, jonka otsikko on ”Ajopiirturien tarkastukset”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Ajopiirturit on tarkastettava säännöllisin väliajoin hyväksytyissä korjaamoissa. Säännöllinen tarkastus on suoritettava vähintään kahden vuoden välein.”

## ***Ruotsin oikeus***

- 11 Ajo- ja lepoaikoja sekä ajopiirtureita ym. koskevan asetuksen (2004:865) (förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.) 9 luvun 6 §:ssä säädetään seuraavaa:

”Kuljettajalle, joka tahallaan tai huolimattomuudesta käyttää ajopiirturia, jota ei ole tarkastettu asetuksen (EU) N:o 165/2014 23 artiklan 1 kohdan mukaisesti, määrätään sakko.”

## **Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset**

- 12 Poliisin 4.4.2019 suorittamassa valvonnassa kävi ilmi, että AI:n kuljettamaan ajoneuvoon, joka oli rekisteröity Ruotsissa, oli asennettu ajopiirturi, jota ei ollut tarkastettu säädetyssä määrääjässä. AI kuljetti kahta moottorikelkkaa ajoneuvonsa kuormatilassa ja kertoi olevansa matkalla moottorikelkkakilpailuun.
- 13 Sundsvalls tingsrätt (Sundsvallin käräjäoikeus, Ruotsi) antoi 7.9.2020 AI:lle tuomion nopeusrajoituksen rikkomisesta, mutta hänet vapautettiin syytteestä, joka koski sitä, että hän ei ollut tarkastanut ajoneuvonsa asennettua ajopiirturia asetuksen (2004:865) 9 luvun 6 §:ssä säädetyin mukaisesti. Koska kyseisessä ajoneuvossa oli ainoastaan kuusi istuinta matkustajia varten, kyseinen tuomioistuin totesi, ettei se kuulunut asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan sen 2 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla.
- 14 Sekä AI että syyttäjä valittivat kyseisestä tuomiosta Hovrätten för Nedre Norrlandiin (Ala-Norlannin hovioikeus, Ruotsi), joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin.
- 15 Syyttäjä väittää, että kyseessä oleva ajoneuvo kuuluu massansa vuoksi ja sen vuoksi, että sitä käytetään moottorikelkkojen kuljettamiseen, asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan ja että näin ollen ajoneuvossa on käytettävä ajopiirturia.
- 16 AI:n mukaan näin ei kuitenkaan ole, koska kyseistä ajoneuvoa ei käytetä kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä. AI väittää, että vaikka kyseisessä ajoneuvossa on kuormatila, jossa hän toisinaan kuljettaa moottorikelkkoja, ajoneuvossa on myös asuintila hänen ja hänen perheensä henkilökohtaiseen käyttöön heidän moottorikelkkailumatkoillaan, ja että ajoneuvoa käytetään pääasiallisesti yksityisenä tilapäisenä asuintilana.
- 17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että kyseessä oleva ajoneuvo on rekisteröity kansalliseen tieliikennerekisteriin kuorma-autoksi, joka kuuluu ajoneuvoluokkaan N<sub>3</sub> ja jonka koria kuvataan seuraavasti: ”Kuljetuskorin etuosassa on pysyvä asuintila ja takaosassa kuormatila”. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa myös, että kyseisen ajoneuvon, joka korinsa osalta muistuttaa linja-autoa, ilmoitettu massa kuormaamattomana on 17 680 kilogrammaa, suurin sallittu kuorman määrä 5 120 kilogrammaa, korkeus 3,6 metriä ja pituus 14,7 metriä.
- 18 Koska kyseessä olevassa ajoneuvossa on kuormatila, jota voidaan käyttää maanteiden tavaraliikenteessä, ja koska ajoneuvon suurin sallittu massa ylittää 3,5 tonnia, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että ajoneuvo kuuluu asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan sen 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla. Kyseinen tuomioistuin pohtii kuitenkin, miten mainitussa säännöksessä tarkoitettua maanteiden tavaraliikenteen käsitettä on tulkittava, ja se

kysyy erityisesti, ovatko kyseisen ajoneuvon pääasiallinen käyttötarkoitus tai tosiasiallinen käyttö, sen kantavuus ja sen rekisteröinti kansalliseen tieliikennerekisteriin merkityksellisiä seikkoja kyseisen käsitteen tulkinnan kannalta.

- 19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että asetuksen N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdan a alakohhta koskee ennen kaikkea maanteiden tavaraliikennettä kaupallisen toiminnan yhteydessä. Tätä tulkintaa tukevat kyseisen asetuksen tavoitteet, joita ovat kilpailun edellytysten yhdenmukaistaminen tieliikenteen alalla sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen.
- 20 Kyseinen tuomioistuin huomauttaa kuitenkin 3.10.2013 annettuun tuomioon Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631) tukeutuen, että kuljetuksilla, joita yksinomaan yksityiset suorittavat raskailla ajoneuvoilla vapaa-ajantoiminnassaan ja joilla ei ole yhteyttä kaupalliseen toimintaan, vaarannetaan tuskin tavoitteita, jotka koskevat kilpailun edellytysten yhdenmukaistamista tieliikenteen alalla sekä työolojen parantamista. Se pohtii lisäksi, onko asetuksessa N:o 561/2006 vahvistettujen ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevien sääntöjen soveltaminen tällaisiin ajoneuvoihin oikeassa suhteessa kyseisiin tavoitteisiin nähden.
- 21 Tässä tilanteessa Hovrätten för Nedre Norrland päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko [asetuksen N:o 561/2006] 2 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettujen maanteiden tavaraliikenteen käsitteen katsottava sisältävän myös kuljetukset, jotka suoritetaan ajoneuvolla, jonka kokonaismassa on yli 3,5 tonnia ja jota käytetään pääasiallisesti tilapäisenä yksityisenä asuintilana?
- 2) Jos näin on, onko ajoneuvon kantavuudella tai sillä, miten se on rekisteröity kansalliseen tieliikennerekisteriin, merkitystä?”

### **Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu**

- 22 Aluksi on muistutettava, että hyödyllisen vastauksen antamiseksi ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle unionin tuomioistuin voi joutua ottamaan huomioon sellaisia unionin oikeuden säännöksiä, joihin kansallinen tuomioistuin ei ole viitannut kysymyksissään, poimimalla erityisesti ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä tehdyn päätöksen perusteluista ne unionin oikeutta koskevat seikat, joita on syytä tulkita, kun otetaan huomioon riidan kohde (ks. vastaavasti tuomio 12.12.1990, SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, 8 kohta ja tuomio 27.6.2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, 36 kohta).
- 23 Nyt käsiteltävässä asiassa sen selvittämiseksi, kuuluuko pääasiassa kyseessä olevan kaltainen tilanne asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan, on tarkasteltava paitsi sitä, täyttyvätkö kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a alakohdassa mainitut edellytykset, myös sitä, eivätkö mainitun asetuksen 3 artiklan h alakohdassa tarkoitettujen edellytykset täyty.
- 24 Näin ollen on katsottava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kysymyksillään, joita on tarkasteltava yhdessä, pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdan a alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen 3 artiklan h alakohdan kanssa, tulkittava siten, että ensiksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu maanteiden tavaraliikenteen käsite kattaa maantiekuljetuksen, joka suoritetaan sellaisella ajoneuvolla, jonka kyseisen asetuksen 4 artiklan m alakohdassa tarkoitettu suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia, mukaan lukien ajoneuvo, joka

- on mukautettu käytettäväksi paitsi yksityisenä tilapäisenä asuintilana myös ei-kaupalliseen tavaroiden kuormaamiseen, ottaen tapauksen mukaan huomioon ajoneuvon kantavuus ja ajoneuvoluokka kansallisessa tieliikennerekisterissä.
- 25 Asetuksen N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 4 artiklan a alakohdan sanamuodosta ilmenee, että asetusta sovelletaan maanteiden tavaraliikenteeseen, jossa ajoneuvon suurin sallittu massa, mahdollinen perävaunu tai puoliperävaunu mukaan luettuna, on yli 3,5 tonnia.
- 26 Kyseisen asetuksen 4 artiklan a alakohdan mukaan tieliikenteen käsitteellä tarkoitetaan kaikkia yleisillä teillä kokonaan tai osittain tehtäviä matkoja, jotka tehdään henkilöiden tai tavaroiden kuljettamiseen käytettävillä kuormatuilla tai kuormaamattomilla ajoneuvoilla. Mainitun asetuksen 4 artiklan m alakohdan mukaan suurimmalla sallitulla massalla tarkoitetaan täyteen kuormatun ajoneuvon suurinta sallittua massaa.
- 27 Asetuksen N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan, luettuna yhdessä asetuksen 4 artiklan a alakohdan kanssa, sanamuodolla ei voida sulkea asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle ei-kaupallista maanteiden tavaraliikennettä, koska sanamuodon mukaan tieliikenteen käsite määritellään viitaten kaikkiin matkoihin.
- 28 Tämä sanamuodon mukainen tulkinta saa tukea asetuksen N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan asiayhteydestä. Kyseisen asetuksen 3 artiklan h alakohdassa nimittäin suljetaan nimenomaisesti asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle maantieliikenne, jossa käytetään ei-kaupalliseen tavarankuljetukseen tarkoitettuja ajoneuvoja, joiden suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 39 kohdassa, kyseisestä säännöksestä luettuna yhdessä mainitun asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan kanssa seuraa, että ei-kaupallinen maanteiden tavaraliikenne on suljettu asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalan ulkopuolelle vain, jos kyseisen ajoneuvon suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia.
- 29 Käänteisesti silloin, kun kyseessä olevan ajoneuvon suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia, ei-kaupallinen maanteiden tavaraliikenne kuuluu asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan näiden kahden yhdessä luetun säännöksen nojalla, ja kyseisen liikenteen osalta on siis noudatettava mainitussa asetuksessa vahvistettuja kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevia sääntöjä sekä asetuksesta N:o 165/2014 johtuvia ajopiirturien asennusta, käyttöä ja valvontaa koskevia velvoitteita ja vaatimuksia.
- 30 Se seikka, että ajoneuvo on – kuten pääasiassa – mukautettu käytettäväksi paitsi yksityisenä tilapäisenä asuintilana myös ei-kaupalliseen tavaroiden kuormaamiseen, ei voi kyseenalaistaa edellisessä kohdassa esitettyä toteamusta.
- 31 Asetuksen N:o 561/2006 soveltamisala määritetään nimittäin maanteiden tavaraliikenteen osalta sekä asetuksen 2 artiklan 1 kohdan a alakohdan että 3 artiklan h alakohdan nojalla asianomaisen ajoneuvon suurimmalla sallitulla massalla, eivätkä edellisessä kohdassa mainitun kaltaiset mukautukset, ajoneuvon kantavuus tai sen ajoneuvoluokka kansallisessa tieliikennerekisterissä ole merkityksellisiä tässä yhteydessä.
- 32 Tätä tulkintaa tukevat myös asetuksen N:o 561/2006 1 artiklassa, luettuna yhdessä asetuksen johdanto-osan 17 perustelukappaleen kanssa, mainitut kyseisen asetuksen tavoitteet, joita ovat muun muassa liikenneturvallisuuden parantaminen ja sen edistäminen, että jäsenvaltiot noudattavat parempia sääntöjen valvonta- ja soveltamiskäytäntöjä. Kyseisten tavoitteiden

saavuttaminen nimittäin vaarantuisi, jos ajoneuvot, joiden suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia, voisivat välttää kyseisessä asetuksessa asetetut liikenneturvallisuutta koskevat velvoitteet sen perusteella, että ajoneuvoja käytetään yksityisinä tilapäisinä asuintiloina ja ei-kaupalliseen tavaroiden kuormaamiseen.

- 33 On lisättävä, että mahdolliset sellaiset haitat, jotka liittyvät velvoitteisiin, jotka johtuvat siitä, että ajoneuvo, jonka asetuksen N:o 561/2006 4 artiklan m alakohdassa tarkoitettu suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia, kuuluu kyseisen asetuksen soveltamisalaan, mukaan lukien tilanteet, joissa ajoneuvoa käytetään ei-kaupallisessa maanteiden tavaraliikenteessä, eivät vaikuta suhteettomilta liikenneturvallisuuden parantamista koskevaan tavoitteeseen nähden. Tämä tavoite ei nimittäin voi rajoittua kaupalliseen maanteiden tavaraliikenteeseen. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 47 kohdassa, jos kaikki ei-kaupallinen maanteiden tavaraliikenne jätettäisiin asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalan ulkopuolelle, liikenneturvallisuuden parantamista koskeva tavoite, joka oli Euroopan unionin lainsäätäjän tavoitteena kyseistä asetusta antaessaan, vaarantuisi.
- 34 Sama pätee tavoitteeseen edistää asetuksen N:o 561/2006 1 artiklan mukaisesti sitä, että jäsenvaltiot noudattavat parempia kyseisessä asetuksessa ja asetuksessa N:o 165/2014 vahvistettujen sääntöjen valvonta- ja soveltamiskäytäntöjä.
- 35 Edellä esitetyn perusteella esitettyihin kysymyksiin on vastattava, että asetuksen N:o 561/2006 2 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, luettuna yhdessä asetuksen 3 artiklan h alakohdan kanssa, on tulkittava siten, että ensiksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu maanteiden tavaraliikenteen käsite kattaa maantiekuljetuksen, joka on suoritettu sellaisella ajoneuvolla, jonka kyseisen asetuksen 4 artiklan m alakohdassa tarkoitettu suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia, mukaan lukien ajoneuvo, joka on mukautettu käytettäväksi paitsi yksityisenä tilapäisenä asuintilana myös ei-kaupalliseen tavaroiden kuormaamiseen, eikä ajoneuvon kantavuudella tai ajoneuvoluokalla kansallisessa tieliikennerekisterissä ole merkitystä tässä yhteydessä.

### **Oikeudenkäyntikulut**

- 36 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 (kolmas 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 annettun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006, sellaisena kuin se on muutettuna 4.2.2014 annettulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 165/2014, 2 artiklan 1 kohdan a alakohtaa, luettuna yhdessä asetuksen N:o 561/2006, sellaisena kuin se on muutettuna, 3 artiklan h alakohdan kanssa,**

**on tulkittava siten, että**

**ensiksi mainitussa säännöksessä tarkoitettu maanteiden tavaraliikenteen käsite kattaa maantiekuljetuksen, joka on suoritettu sellaisella ajoneuvolla, jonka asetuksen N:o 561/2006, sellaisena kuin se on muutettuna, 4 artiklan m alakohdassa tarkoitettu suurin sallittu massa on yli 7,5 tonnia, mukaan lukien ajoneuvo, joka on mukautettu käytettäväksi paitsi yksityisenä tilapäisenä asuintilana myös ei-kaupalliseen tavaroiden kuormaamiseen, eikä ajoneuvon kantavuudella tai ajoneuvoluokalla kansallisessa tieliikennerekisterissä ole merkitystä tässä yhteydessä.**

Allekirjoitukset