UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

29 päivänä huhtikuuta 2010 *

Asiassa C-124/09,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Raad van State (Alankomaat) on esittänyt 25.3.2009 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 3.4.2009, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Smit Reizen BV

vastaan

Minister van Verkeer en Waterstaat,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit R. Silva de Lapuerta, G. Arestis, J. Malenovský ja T. von Danwitz (esittelevä tuomari),

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

julkisasiamies: Y. Bot,
kirjaaja: yksikönpäällikkö M.-A. Gaudissart,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 28.1.2010 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Smit Reizen BV, edustajanaan advokaat P. Mommers,

– Alankomaiden hallitus, asiamiehinään C. Wissels, B. Koopman ja Y. de Vries,

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato M. Russo,

– Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään L. Seeboruth,

– Euroopan komissio, asiamiehinään W. Roels ja N. Yerrell,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee asiassa C-297/99, Skills Motor Coaches ym., 18.1.2001 annetun tuomion (Kok., s. I-573) 21 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa mainitun ilmaisun ”toimipaikka” ja tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1) 1 artiklan 5 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa valittajana on Smit Reizen BV (jäljempänä Smit Reizen) ja vastaajana Minister van Verkeer en Waterstaat (liikenne-, vesi- ja yleisten

töiden ministeri, jäljempänä ministeri) ja joka koskee Smit Reizenille kuljettajien lepoaikaa koskevien säännösten rikkomisen perusteella määrättyä sakkoa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Asetus N:o 3820/85

3 Asetuksen N:o 3820/85 ensimmäisen perustelukappaleen sanamuoto on seuraava:

”tieliikenteen osalta yhteisön [sosiaalilainsäädännöllä] pyritään sisämaan liikennemuotojen välisen kilpailun yhdenmukaistamiseen erityisesti tieliikenteen alalla sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamiseen; näiden alojen kehitys on turvattava ja sitä on laajennettava; on kuitenkin välttämätöntä muuttaa mainitun asetuksen säännöksiä joustavammiksi vaarantamatta niiden tavoitteita.”

4 Tämän asetuksen 15. perustelukappaleen mukaan ”vuorokautisen ajoajan pidentäminen sekä kahden viikon ajoajan lyhentäminen helpottavat kuljetusyritysten hoitamista ja edistävät sosiaalista kehitystä”.

5 Asetuksen 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

3. ’kuljettajalla’ henkilöä, joka kuljettaa ajoneuvoa vaikka vain lyhyen ajan, tai on mukana ajoneuvossa toimiakseen tarvittaessa kuljettajana

– –

5. ’lepoajalla’ yhtäjaksoista vähintään yhden tunnin mittaista aikaa, jonka kuljettaja saa käyttää haluamallaan tavalla

– –”

6 Asetuksen N:o 3820/85 8 artikla on asetuksen V jaksossa, jonka otsikko on ”Tauot ja lepoajat”, ja siinä säädetään seuraavaa:

”1. Jokaisen 24 tunnin jakson aikana kuljettajalla on oltava vähintään 11 tunnin yhtäjaksoinen vuorokautinen lepoaika, joka voidaan lyhentää vähintään yhdeksän tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi enintään kolme kertaa yhden viikon aikana, jos kuljettajalle korvataan lyhennystä vastaava lepoaika ennen seuraavan viikon loppua.

Sellaisina vuorokausina, jolloin lepoaikaa ei ole lyhennetty ensimmäisen alakohdan mukaisesti, lepoaika voidaan kunkin 24 tunnin jakson aikana pitää kahtena tai kolmena erillisenä jaksona, joista yhden on oltava vähintään kahdeksan tunnin yhtäjaksoinen lepoaika. Tällöin lepoajan on yhteensä oltava vähintään 12 tuntia.

2. Jokaisen sellaisen 30 tunnin jakson aikana, jolloin ajoneuvon miehistönä on vähintään kaksi kuljettajaa, jokaisella kuljettajalla on oltava vähintään kahdeksan tunnin yhtäjaksoinen lepoaika.

3. Jokaisen viikon aikana yksi 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista lepoajoista on pidennettävä 45 tunnin yhtäjaksoiseksi viikoittaiseksi lepoajaksi. Tämä lepoaika voidaan lyhentää vähintään 36 tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi, jos se käytetään ajoneuvon tavanomaisella sijaintipaikkakunnalla tai kuljettajan asuinpaikkakunnalla, taikka vähintään 24 tunnin yhtäjaksoiseksi lepoajaksi, jos se käytetään muualla. Kukin lepoajan lyhennys on korvattava lyhennystä vastaavalla yhtäjaksoisella lepoajalla ennen kyseistä viikkoa seuraavan kolmannen viikon loppua.

– –

6. Vuorokautisen tai viikoittaisen lepoajan lyhentämisen korvaava lepoaika on annettava yhtäjaksoisena muun vähintään kahdeksan tunnin lepoajan yhteydessä, ja se on kuljettajan pyynnöstä annettava joko ajoneuvon tavanomaisella sijaintipaikkakunnalla tai kuljettajan asuinpaikkakunnalla.

7. Vuorokautisen lepoajan saa viettää ajoneuvossa, jos siinä on makuusija ja jos ajoneuvo on pysäköitynä."

Asetus (ETY) N:o 3821/85

7 Tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 3821/85 (EYVL L 370, s. 8), sellaisena kuin se on muutettuna 5.3.2004 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 432/2004 (EYVL L 71, s. 3; jäljempänä asetus N:o 3821/85), säädetään, että asetuksen N:o 3820/85 säännösten soveltamista valvotaan laitteella, joka ilmoittaa viimeksi mainitussa asetuksessa tarkoitetut aikatiedot.

8 Asetuksen N:o 3821/85 2 artiklassa säädetään, että kyseisessä asetuksessa sovelletaan asetuksen N:o 3820/85 1 artiklan määritelmiä.

9 Asetuksen N:o 3821/85 15 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

"2. Kuljettajien on käytettävä jokaisena ajopäivänä piirturilevyjä tai kuljettajakortteja alkaen hetkestä, jona he ottavat ajoneuvon haltuunsa. Piirturilevy tai kuljettajakortti poistetaan vasta vuorokautisen työajan päätyttyä, jollei poistamiseen anneta lupaa

muulla tavoin. Piirturilevyä tai kuljettajakorttia ei saa käyttää tarkoitettua pitempää aikaa.

– –

3. Kuljettajien on

– –

– käytettävä valvontalaitteen katkaisijaa siten, että seuraavat ajanjaksot tulevat merkityiksi erikseen ja toisistaan erotettavasti:

a) – – merkin alla: ajoaika;

b) – – merkin alla: kaikki muut työskentelyajat;

c) – – merkin alla: varallaoloaika – –

– – –

d) – – merkin alla: työn keskeytykset ja vuorokautiset lepoajat.”

Kansallinen säännöstö

10 Liikennealan työaikoja koskevalla asetuksella (Arbeidstijdenbesluit vervoer, jäljempänä Atbv) pannaan täytäntöön asetus N:o 3820/85. Atbv:n 2 §:n 5 momentin 1 kohdan 4 alakohdan, sellaisena kuin se oli voimassa pääasian tosiseikkojen tapahtuma-aikaan, mukaan kuljettaja menettelee kyseisen asetuksen 8 ja 9 artiklan mukaisesti.

11 Atbv:n 8 §:n 1 momentin 1 kohdan mukaan asetuksen 2 §:n 5 momentin 1 kohdan 4 alakohdan noudattamatta jättämisestä voidaan määrätä sakkorangaistus.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

12 Smit Reizen on Harderwijkiin (Alankomaat) sijoittautunut linja-autoliikennettä harjoittava yritys. Se tarjoaa Solmar Tours -nimiselle matkanjärjestäjälle säännöllisiä edestakaisia linja-automatkoja Espanjaan; nämä linja-automatkat aloitetaan Maarheezessa (Alankomaat) noin kahden tunnin ajomatkan päässä Harderwijkistä sijaitsevalta lähtö- ja saapumispaikalta. Solmar Tours omistaa sekä tontin, jolla lähtö- ja saapumispaikka sijaitsee, että tontilla olevan toimistorakennuksen, josta Smit Reizen vuokraa osaa käyttöönsä.

13 Linja-autovuorot lähtevät Maarheezessa sijaitsevalta tontilta ja saapuvat sinne neljä kertaa viikossa. Kyseisinä päivinä Smit Reizenin työntekijä, joka huolehtii linja-autonkuljettajien työn suunnittelusta ja asiapapereiden valvonnasta, on paikalla avustamassa linja-autojen lähdöissä ja saapumisissa. Smit Reizenin vuokraamissa tiloissa on ruokala kahviautomaatteineen, televisio, käymälöitä, suihkutilat ja makuupaikat kuljettajille sekä erilaista välineistöä linja-autoja varten. Tiloissa sijaitsee myös osa Smit Reizenin hallintoa ja toimistovälineitä, kuten ajopiirturilevyt, työvuorolistat ja matkojen merkitsemiseen tarkoitetut levyt.

14 Ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen mukaan pääasian asiakirja-aineistosta ilmenee, että asian tosiseikkojen tapahtuma-aikaan kuljettajat siirtyivät itse kotipaikoiltaan Harderwijkista ja Drontenista (Alankomaat) Maarheezen lähtöpaikkaan. Kyseisessä tuomioistuimessa pidetyn suullisen käsittelyn aikana Smit Reizenin johtaja on kuitenkin väittänyt, että nämä kuljettajat vietiin linja-autolla Maarheezeen. Tämän jälkeen kaksi kuljettajaa kuljetti Espanjaan linja-auton, johon oli asennettu valvontalaite.

15 Ministeri määräsi 14.6.2006 tekemällään päätöksellä Smit Reizenille 2 200 euron suuruisen sakon sillä perusteella, että osa sen työntekijöistä ei ollut noudattanut Atbv:n 2 §:n 5 momentin 1 kohdan 4 alakohdassa, luettuna yhdessä asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 2 kohdan kanssa, säädettyjä lepoaikoja. Aikaa, joka kului siirtymiseen kyseessä olevien kuljettajien kotipaikasta Maarheezen lähtöpaikkaan, ei nimittäin ollut otettu huomioon. Edellä mainitusta asiassa Skills Motor Coaches ym. annetusta tuomiosta kuitenkin ministerin mukaan seuraa, että tämä aika on merkittävä työskentelyajaksi, koska sijaintipaikkaa Maarheezessa ei voida pitää Smit Reizenin ”toimipaikkana”.

16 Ministeri hylkäsi 5.12.2006 perusteettomana Smit Reizenin oikaisuvaatimuksen ministerin 14.6.2006 tekemästä päätöksestä.

17 Rechtbank Zutphen antoi 9.4.2008 tuomion, jossa se hyväksyi Smit Reizenin kanteen, kumosi 5.12.2006 tehdyn päätöksen, jolla oikaisuvaatimus hylättiin, mutta pysytti kumotun päätöksen oikeudelliset vaikutukset kokonaisuudessaan voimassa. Kyseisen tuomioistuimen mukaan ministeri oli oikeutetusti päätelmänään todennut, että Smit Reizen oli rikkonut Atbv:n 2 §:n 5 momentin 1 kohdan 4 alakohtaa. Se kuitenkin katsoi, että ministerin päätöksen perustelut olivat virheelliset. Rechtbank Zutphenin mukaan asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun 30 tunnin ajanjakson määrittämisessä on nimittäin otettava huomioon kaikki sellaiset ajanjaksot, jotka kuljettajien voidaan kohtuullisesti arvioida tarvitsevan siirtyäkseen paikkaan, jossa he työnsä aloittaakseen ottavat haltuunsa valvontalaitteella varustetun ajoneuvon, riippumatta siitä, voidaanko haltuunottopaikkaa pitää toimipaikkana.

18 Smit Reizen valitti tästä tuomiosta ennakkoratkaisupyynnön esittäneeseen tuomioistuimeen ja väitti, että Rechtbank Zutphen oli tulkinnut virheellisesti edellä mainittua asiassa Skills Motor Coaches ym. annettua tuomiota.

19 Raad van State katsoo, että pääasian ratkaisu riippuu käsitteen ”toimipaikka” tulkinnasta, ja on siksi päättänyt lykätä asian ratkaisemista ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Millä tavalla – – asetuksen – – N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohdan sekä – – asetuksen – – N:o 3821/85 15 artiklan perusteella on tulkittava käsitettä ’toimipaikka’, joka mainitaan – – asiassa – – Skills Motor Coaches ym. [annetun] tuomion 21 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa?

2) Onko sillä, ajaako kyseinen kuljettaja itse paikkaan, jossa hän ottaa haltuunsa ajoneuvon, joka on varustettu valvontalaitteella, vai kuljettaako joku toinen henkilö

hänet tähän paikkaan, merkitystä sen kannalta, onko kyseessä – – asetuksen – – N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu lepoaika?”

Ennakkoratkaisukysymykset

Ensimmäinen kysymys

20 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin tiedustelee sitä, millä tavoin edellä mainitussa asiassa Skills Motor Coaches ym. annetun tuomion 21 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa mainittua ilmaisua ”toimipaikka” on tulkittava, kun luonnehditaan asetusten N:o 3820/85 ja N:o 3821/85 säännösten mukaisesti aikaa, joka kuljettajalta kuluu siirtymiseen kotipaikastaan valvontalaitteella varustetun ajoneuvon haltuunottopaikalle.

21 Tässä yhteydessä on huomattava, että yhteisöjen tuomioistuin katsoi edellä mainitussa asiassa Skills Motor Coaches ym. antamansa tuomion 23 kohdassa, että kuljettaja, joka siirtyy tarkkaan paikkaan, jonka hänen työnantajansa on osoittanut ja joka on eri paikka kuin työnantajan toimipaikka, ottaakseen siellä haltuunsa ajoneuvon sitä kuljettaakseen täyttää velvoitteen työnantajaansa nähden, ja siksi hän ei voi käyttää kyseiseen siirtymiseen kuluvaa aikaa haluamallaan tavalla.

22 Yhteisöjen tuomioistuin katsoi näin ollen edellä mainitussa asiassa Skills Motor Coaches ym. antamansa tuomion 35 kohdassa, että ajan, jonka kuljettaja käyttää siirtymisiin, jotka ovat tarpeen valvontalaitteella varustetun sellaisen ajoneuvon haltuun ottamiseksi, joka sijaitsee muualla kuin kuljettajan kotipaikassa tai työnantajan

toimipaikassa, on katsottava kuuluvan asetuksen N:o 3821/85 15 artiklassa tarkoitettuihin muihin työskentelyaikoihin.

23 Tästä seuraa, että jotta ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin voi arvioida, onko pääasiassa siirtymiseen kuluva aika otettava huomioon asetuksessa N:o 3821/85 15 artiklassa tarkoitettuna työskentelyaikana, on tarkennettava käsitettä ”toimipaikka”.

24 Aluksi on todettava, että kun otetaan huomioon asetuksen N:o 3820/85 tavoitteet, jotka on ilmaistu asetuksen ensimmäisessä perustelukappaleessa ja joihin kuuluu erityisesti kuljettajien työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen, tätä käsitettä ei voida määritellä yksinomaan kuljetusyrityksen sisäiseen organisaatioon liittyvien toiminnallisten edellytysten perusteella vaan lisäksi on otettava huomioon kuljettajan henkilöön liittyvät kriteerit.

25 On ensinnäkin huomattava, kuten Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus toteaa, että ilmaisua ”toimipaikka” ei voida rinnastaa käsitteeseen ”kotipaikka”, joka voi olla paikkakunnalla, jolla ei ole yhteyttä päivittäisten kuljetuspalveluiden hallinnointiin ja jossa kuljettaja vierailee ainoastaan erittäin poikkeuksellisesti.

26 Lisäksi on niin, että tämän käsitteen liian laaja tulkinta olisi asetuksen N:o 3820/85 tarkoituksen ja erityisesti liikenneturvallisuuden parantamista koskevan tavoitteen vastainen. Näin ollen ei myöskään voida hyväksyä määritelmää, jonka mukaan mitä tahansa kuljetettavien henkilöiden lähtö- tai saapumispaikkaa tai kyseisen kuljetusyrityksen ajoneuvovarikkoa voitaisiin pitää toimipaikkana.

27 Käsitteen ”toimipaikka” on sitä vastoin vastattava Alankomaiden hallituksen suullisessa käsittelyssä toteamalla tavalla paikkaa, johon kuljettaja tavanomaisia työtehtäviään suorittaessaan säännöllisesti siirtyy ottaakseen haltuunsa ja kuljettaakseen valvontalaitteella varustettua ajoneuvoa.

28 Tällaisen paikan määrittämiseksi asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 3 ja 6 kohdassa käytetään ilmaisua ”kuljettajan asuinpaikkakunta”.

29 Lopuksi on niin, että kun määritetään sitä toimipaikkaa, josta käsin kuljettaja tavanomaisesti työskentelee, on otettava huomioon se paikka, josta käsin kuljettaja konkreettisesti työskentelee, eli paikka, josta hän säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja johon hän palaa työtehtäviensä hoitamisen jälkeen tavanomaisen työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ole antanut erityisiä ohjeita. Tältä osin kyseessä olevan kuljettajan työpaikkaa koskeva sopimusehto voi olla viite, jonka perusteella tällaisen paikan määrittäminen on mahdollista.

30 Ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen on pääasian osalta arvioitava kaikkien käsiteltäväkseen saatetun asian tosiseikkojen perusteella, missä se paikka sijaitsee, josta käsin kyseessä olevat kuljettajat tavanomaisesti työskentelevät.

31 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että edellä mainitun asiassa Skills Motor Coaches ym. annetun tuomion 21 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa mainittu käsite ”toimipaikka” on määriteltävä paikaksi, josta käsin kuljettaja konkreettisesti työskentelee, eli kuljetusyrityksen tiloiksi, joista hän säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja joihin hän palaa työtehtäviensä hoitamisen jälkeen tavanomaisten työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ole antanut erityisiä ohjeita.

Toinen kysymys

32 Toisella kysymyksellään ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin tiedustelee sitä, onko sillä, siirtyykö kuljettaja itse paikkaan, jossa hän ottaa haltuunsa valvontalaitteella varustetun ajoneuvon, vai kuljettaako joku toinen henkilö hänet tähän paikkaan, merkitystä sen kannalta, onko siirtymiseen kuluva aika asetuksen N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua ”lepoaikaa”.

33 Tästä on yhtäältä todettava, että asetuksen N:o 3820/85 8 artiklan 7 kohdassa säädetään siitä, että kuljettaja voi viettää vuorokautisen lepoajan ajoneuvossa, jos siinä on makuusija ja jos ajoneuvo on pysäköitynä. Tämä säännös on näin ollen esteenä sille, että kuljettaja lepää ajoneuvossa, jota toinen henkilö kuljettaa.

34 Toisaalta on todettava, että liikenneturvallisuutta koskevan tavoitteen vastaista olisi tehdä ennakkoratkaisupyynnön esittäneen tuomioistuimen toisessa kysymyksessään tekemän kaltainen ero. Edellä mainitussa asiassa Skills Motor Coaches ym. annetun tuomion 25 kohdassa mainittu kuljettajan väsymystila, joka voi vaarantaa mainitun tavoitteen, voi nimittäin syntyä riippumatta siitä, onko sen ajoneuvon kuljettaja, jolla ajetaan valvontalaitteella varustetun ajoneuvon haltuunottopaikalle, sama kuin kuljettaja, joka kuljettaa kyseistä ajoneuvoa haltuunottopaikalle saapumisen jälkeen. Kuten Italian hallitus toteaa, väsymystila voi johtua sekä ajoneuvon ajamisesta että siirtymiseen liittyvistä olosuhteista – kuten siirtymisen kestosta, lähtöhetken ajankohdasta tai teiden kunnosta –, jotka voivat näin vaikuttaa myös matkustajaan.

35 Edellä esitetyn perusteella toiseen kysymykseen on siten vastattava, että sillä, siirtyykö kyseinen kuljettaja itse paikkaan, jossa hän ottaa haltuunsa valvontalaitteella varustetun ajoneuvon, vai kuljettaako joku toinen henkilö hänet tähän paikkaan, ei ole merkitystä sen kannalta, onko siirtymiseen kuluva aika asetuksen N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua lepoaikaa.

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:

1) Asiassa C-297/99, Skills Motor Coaches ym., 18.1.2001 annetun tuomion 21 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa mainittu käsite ”toimipaikka” on määriteltävä paikaksi, josta käsin kuljettaja konkreettisesti työskentelee, eli kuljetusyrityksen tiloiksi, joista hän säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja joihin hän palaa työtehtäviensä hoitamisen jälkeen tavanomaisten työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ole antanut erityisiä ohjeita.

2) Sillä, siirtyykö kyseinen kuljettaja itse paikkaan, jossa hän ottaa haltuunsa valvontalaitteella varustetun ajoneuvon, vai kuljettaako joku toinen henkilö hänet tähän paikkaan, ei ole merkitystä sen kannalta, onko siirtymiseen kuluva aika tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20.12.1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 1 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua lepoaikaa.

Allekirjoitukset