Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 3ης Οκτωβρίου 2013*

«Οδικές μεταφορές — Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 — Υποχρέωση χρήσης ταχογράφου — Παρεκκλίσεις για τη μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων — Έννοια — Μεταφορά αγαθών από ιδιώτη στο πλαίσιο ψυχαγωγικής του δραστηριότητας ως οδηγού σε ερασιτεχνικούς αγώνες ταχύτητας η οποία χρηματοδοτείται εν μέρει από οικονομικές συνεισφορές τρίτων»

Στην υπόθεση C-317/12,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Svea hovrätt (Σουηδία) με απόφαση της 11ης Ιουνίου 2012, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 2 Ιουλίου 2012, στο πλαίσιο ποινικής δίκης κατά

Daniel Lundberg,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Berger (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, E. Levits και J. J. Kasel, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Cruz Villalón

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— η Ολλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον J. Langer και την C. Wissels,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την J. Hottiaux και τον K. Simonsson,

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

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία της έννοιας «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων» του άρθρου 3, στοιχείο η΄, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων

* Γλώσσα διαδικασίας: η σουηδική.

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 ποινικών διώξεων που κινήθηκαν κατά του D. Lundberg λόγω παράβασης των υποχρεώσεων τοποθέτησης και χρήσης εγκεκριμένου ταχογράφου σε φορτηγό.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

3 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, 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 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 561/2006 (στο εξής: κανονισμός 3821/85), προβλέπει τα εξής:

«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 […] 561/2006. [...]»

4 Ο κανονισμός 561/2006, που κατάργησε και αντικατέστησε από τις 11 Απριλίου 2007 τον κανονισμό (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), επισημαίνει, με την αιτιολογική του σκέψη 17, ότι ο εν λόγω 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 τα ακόλουθα:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν τον 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 Το άρθρο 3 του εν λόγω κανονισμού προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από:

[…]

η) οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους, τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων·

[…]».

Το σουηδικό δίκαιο

7 Το άρθρο 5, παράγραφος 2, της κανονιστικής απόφασης (2004:865) σχετικά με τις περιόδους οδήγησης και ανάπαυσης και τις συσκευές ελέγχου [förordning (2004:865) om kör och vilotider samt färdskrivare, m.m.], το οποίο περιλαμβάνεται στο κεφάλαιο 9 της εν λόγω απόφασης, επισημαίνει ότι ο οδηγός που εκ προθέσεως ή εξ αμελείας παραβαίνει τις διατάξεις του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 3821/85 καταδικάζεται σε χρηματική ποινή.

Η διαδικασία της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

8 Ο D. Lundberg, ο οποίος ασκεί, ως ατομική επιχείρηση, συμβουλευτικές δραστηριότητες στον τομέα της οδικής ασφάλειας, συμμετέχει, στον ελεύθερο χρόνο του, ως οδηγός σε ερασιτεχνικούς αγώνες ταχύτητας αυτοκινήτων. Η ψυχαγωγική αυτή δραστηριότητα χρηματοδοτείται εν μέρει από οικονομικές συνεισφορές (χορηγίες) που ανέρχονται ετησίως σε ποσά πολλών εκατοντάδων χιλιάδων σουηδικών κορωνών (SEK). Εκτός αυτού, ο ίδιος ο D. Lundberg δαπανά για το άθλημα αυτό το ίδιο τουλάχιστον ποσό από δικά του κεφάλαια ενώ ταυτοχρόνως δέχεται συνεισφορές από συγγενείς και φίλους.

9 Στις 6 Απριλίου 2011, ο D. Lundberg οδηγούσε το ταξινομημένο στη Σουηδία φορτηγό του, το οποίο έσυρε ρυμουλκούμενο (τρέιλερ) που μετέφερε το αγωνιστικό του αυτοκίνητο, με σκοπό να μεταβεί σε μια πανήγυρη στο Vimmerby (Σουηδία) προκειμένου να εκθέσει το εν λόγω αυτοκίνητο. Το συνδυασμένο ολικό βάρος του συνόλου των οχημάτων υπερέβαινε τους 3,5 τόνους όχι όμως και τους 7,5 τόνους.

10 Τα έξοδα συμμετοχής στον αγώνα ταχύτητας είχαν καλυφθεί επίσης εν μέρει από χορηγούς. Συνήθως, ο D. Lundberg συμμετέχει σε τρεις παρόμοιες εκδηλώσεις ετησίως.

11 Δεδομένου ότι το επίμαχο φορτηγό δεν διέθετε ταχογράφο, ασκήθηκε ποινική δίωξη κατά του D. Lundberg για παράβαση του άρθρου 3 του κανονισμού 3821/85 για τον λόγο ότι, ως οδηγός φορτηγού, δεν εξόπλισε το εν λόγω όχημα με εγκεκριμένο ταχογράφο.

12 Με απόφαση που εξέδωσε στις 13 Οκτωβρίου 2011, το Nyköpings tingsrätt (πρωτοδικείο Nyköping) απάλλαξε τον D. Lundberg από την ανωτέρω κατηγορία, δεχόμενο την επιχειρηματολογία που προέβαλε ο τελευταίος και σύμφωνα με την οποία η οικεία μεταφορά έπρεπε να θεωρηθεί μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων κατά την έννοια του άρθρου 3 του κανονισμού 561/2006.

13 Ο εισαγγελέας άσκησε έφεση κατά της ανωτέρω απόφασης ενώπιον του Svea hovrätt (εφετείου Svea), το οποίο διαπίστωσε ότι το κρίσιμο ζήτημα στην ενώπιόν του υποβληθείσα διαφορά ήταν να διευκρινιστεί αν η υποχρέωση χρήσης εγκεκριμένου ταχογράφου είχε εφαρμογή στην επίμαχη μεταφορά, για τον λόγο ότι αυτή συνιστούσε «εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων» κατά την έννοια του άρθρου 3, στοιχείο η΄, του κανονισμού 561/2006.

14 Ελλείψει οποιουδήποτε ορισμού της εν λόγω έννοιας στην κανονιστική ρύθμιση της Ένωσης αλλά και σχετικής νομολογίας του Δικαστηρίου και λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη ομοιόμορφης ερμηνείας και εφαρμογής της έννοιας αυτής στην πράξη, το Svea hovrätt αποφάσισε να αναστείλει τη διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει η έκφραση “μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων” του άρθρου 3, στοιχείο η΄, του κανονισμού 561/2006, την έννοια ότι εμπίπτει σε αυτήν και η μεταφορά αγαθών εκ μέρους ιδιώτη στο πλαίσιο ψυχαγωγικής του δραστηριότητας η οποία όμως χρηματοδοτείται εν μέρει από οικονομικές συνεισφορές (χορηγία) τρίτων προσώπων, [φυσικών ή νομικών];

2) Ασκεί επιρροή για τον καθορισμό του περιεχομένου της έννοιας “μη εμπορική μεταφορά”:

α) το γεγονός ότι ο οδηγός πραγματοποιεί τη μεταφορά μόνον για ιδιωτικούς σκοπούς;

β) το γεγονός ότι δεν καταβάλλεται αντιπαροχή για τη μεταφορά αυτή καθαυτή;

γ) το μέγεθος των οικονομικών συνεισφορών και/ή το μέγεθος των οικονομικών συνεισφορών σε σχέση με το συνολικό κόστος της ψυχαγωγικής δραστηριότητας;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

15 Με τα δύο ερωτήματά του, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν η έκφραση «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων» του άρθρου 3, στοιχείο η′, του κανονισμού 561/2006 έχει την έννοια ότι εμπίπτει σε αυτήν και η μεταφορά αγαθών που πραγματοποιεί ιδιώτης για ιδιωτικούς σκοπούς και αποκλειστικά στο πλαίσιο ψυχαγωγικής του δραστηριότητας, όταν η εν λόγω δραστηριότητα χρηματοδοτείται εν μέρει από οικονομικές συνεισφορές τρίτων και όταν για τη μεταφορά δεν καταβάλλεται αμοιβή.

16 Προκαταρκτικώς, διαπιστώνεται ότι ο κανονισμός 561/2006 δεν περιλαμβάνει ορισμό της εν λόγω έννοιας ούτε των παρεμφερών εννοιών του εν λόγω κανονισμού, όπως είναι οι «μη εμπορικές μεταφορές για τη μεταφορά ανθρωπιστικής βοήθειας» (άρθρο 3, στοιχείο δ′, του κανονισμού), τα «επαγγελματικά οχήματα […] τα οποία χρησιμοποιούνται για μη εμπορικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων (άρθρο 3, στοιχείο θ′, του κανονισμού), ή τα «οχήματα με 10 έως 17 θέσεις που χρησιμοποιούνται αποκλειστικώς για τη μη επαγγελματική μεταφορά επιβατών» (άρθρο 13, παράγραφος 1, στοιχείο θ′, του ίδιου κανονισμού).

17 Ομοίως, μολονότι έχει δοθεί επανειλημμένως η ευκαιρία στο Δικαστήριο να ερμηνεύσει άλλες παρεκκλίσεις από την υποχρέωση τοποθέτησης και χρήσης ταχογράφου, εντούτοις δεν υπάρχει νομολογία επί της ερμηνείας της έννοιας η οποία αποτελεί το κύριο ζήτημα της υπό κρίση διαφοράς.

18 Ελλείψει οποιουδήποτε ορισμού της έννοιας «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων», ο καθορισμός της σημασίας και του περιεχομένου αυτής πρέπει να γίνει, κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, με βάση το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου αυτή χρησιμοποιείται και σύμφωνα με τη συνήθη νοηματική της χρήση στην καθημερινή γλώσσα (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 4ης Μαΐου 2006, C-431/04, Massachusetts Institute of Technology, Συλλογή 2006, σ. I-4089, σκέψη 17 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, καθώς και της 13ης Δεκεμβρίου 2012, C-395/11, BLV Wohn-und Gewerbebau, σκέψη 25).

19 Επιπλέον, για την ερμηνεία μιας διάταξης του δικαίου της Ένωσης πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όχι μόνον το γράμμα της, αλλά και οι σκοποί που επιδιώκονται με τη ρύθμιση της οποίας αποτελεί μέρος (απόφαση της 29ης Ιανουαρίου 2009, C-19/08, Petrosian κ.λπ., Συλλογή 2009, σ. I-495, σκέψη 34 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).

20 Όσον αφορά τις διατάξεις που εισάγουν παρέκκλιση και οι οποίες αφορούν τη χρήση ταχογράφου, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η εν λόγω παρέκκλιση δεν μπορεί να ερμηνεύεται κατά τρόπο ώστε τα αποτελέσματά της να εκτείνονται πέραν του μέτρου που είναι αναγκαίο για να διασφαλιστεί η προστασία των συμφερόντων τα οποία σκοπεί να κατοχυρώσει. Επιπλέον, το περιεχόμενο των παρεκκλίσεων πρέπει να προσδιορίζεται με γνώμονα τους σκοπούς που επιδιώκει η οικεία κανονιστική ρύθμιση (βλ. αποφάσεις της 25ης Ιουνίου 1992, C-116/91, British Gas, Συλλογή 1992, σ. I-4071, σκέψη 12, της 21ης Μαρτίου 1996, C-39/95, Goupil, Συλλογή 1996, σ. I-1601, σκέψη 8, και C-335/94, Mrozek και Jäger, Συλλογή 1996, σ. I-1573, σκέψη 9, της 17ης Μαρτίου 2005, C-128/04, Raemdonck και Raemdonck-Janssens, Συλλογή 2005, σ. I-2445, σκέψη 19, καθώς και της 28ης Ιουλίου 2011, C-554/09, Seeger, Συλλογή 2011, σ. I-7131, σκέψη 33).

21 Η απάντηση που θα δοθεί στα υποβληθέντα από το αιτούν δικαστήριο ερωτήματα, όπως αυτά αναδιατυπώνονται με τη σκέψη 15 της παρούσας απόφασης, πρέπει να λάβει υπόψη αυτές ακριβώς τις αρχές.

22 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτιμά ότι η παρέκκλιση του άρθρου 3, στοιχείο η′, του κανονισμού 561/2006 έχει την έννοια ότι περιλαμβάνει τη μεταφορά εμπορευμάτων που πραγματοποιεί ιδιώτης στο πλαίσιο ψυχαγωγικής του δραστηριότητας χρηματοδοτούμενης εν μέρει από οικονομικές συνεισφορές τρίτων, οπότε το όχημα που χρησιμοποιείται για την εν λόγω μεταφορά δεν απαιτείται να είναι εξοπλισμένο με ταχογράφο.

23 Διαπιστώνεται ότι η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται τόσο από τη συνήθη νοηματική χρήση της επίμαχης στην κύρια δίκη έννοιας όσο και από το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου αυτή εντάσσεται καθώς και τους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός 561/2004 στον οποίο περιλαμβάνεται.

24 Όσον αφορά, πρώτον, τη συνήθη νοηματική χρήση της έννοιας «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων», διαπιστώνεται ότι πρόκειται για τέτοια μεταφορά όταν αυτή δεν συνδέεται με επαγγελματική ή εμπορική δραστηριότητα, δηλαδή όταν η οικεία μεταφορά δεν πραγματοποιείται με σκοπό την αποκόμιση κέρδους. Επομένως, γίνεται ευρέως αποδεκτό ότι συντρέχει περίπτωση μη εμπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων όταν, μεταξύ άλλων, η μεταφορά αυτή πραγματοποιείται από ιδιώτη στο πλαίσιο όχι επαγγελματικής, αλλά ψυχαγωγικής δραστηριότητάς του.

25 Όσον αφορά, δεύτερον, το γενικό πλαίσιο εντός του οποίου εντάσσεται το άρθρο 3, στοιχείο η′, του κανονισμού 561/2006, διαπιστώνεται, καταρχάς, ότι η αιτιολογική σκέψη 17 αυτού επισημαίνει, μεταξύ άλλων, ότι ο εν λόγω κανονισμός αποσκοπεί στη «βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει».

26 Εν συνεχεία, κατά το άρθρο του 1, ο εν λόγω κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν τον χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης που πρέπει να τηρούν οι οδηγοί οι οποίοι 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, επιδιώκοντας ταυτοχρόνως 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.

27 Τέλος, το άρθρο 4, στοιχείο γ′, του κανονισμού 561/2006 περιλαμβάνει ορισμό της έννοιας «οδηγός», η οποία αφορά «κάθε πρόσωπο που οδηγεί το όχημα, ακόμη και για βραχύ χρονικό διάστημα, ή που μεταφέρεται με το όχημα για να το οδηγήσει, ως μέρος των καθηκόντων του, αν παραστεί ανάγκη».

28 Από τις σκέψεις 24 έως 27 της παρούσας απόφασης προκύπτει ότι, όπως ορθώς υποστηρίζει η Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσε ενώπιον του Δικαστηρίου, οι διατάξεις του κανονισμού 561/2006 εφαρμόζονται ουσιαστικά στους επαγγελματίες οδηγούς και όχι στους οδηγούς οχημάτων ιδιωτικής χρήσης.

29 Επομένως, οι εκφράσεις «εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού», «βελτίωση των συνθηκών εργασίας» και «των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων» καθώς και «των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών», εκφράσεις οι οποίες περιέχονται αντιστοίχως στην αιτιολογική σκέψη 17 και στο άρθρο 1 του κανονισμού 561/2006, αλλά και η έκφραση «ως μέρος των καθηκόντων του» του άρθρου 4, στοιχείο γ′, του ίδιου κανονισμού, υποδηλώνουν ότι ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται σε πρόσωπο το οποίο, όπως ο D. Lundberg, δεν ασκεί το επάγγελμα του οδηγού φορτηγού και δεν παρέχει υπηρεσίες μεταφορών αλλά το οποίο, εν προκειμένω, μετέφερε για ιδιωτικούς σκοπούς και αποκλειστικά στο πλαίσιο της ψυχαγωγικής του δραστηριότητας το αγωνιστικό αυτοκίνητό του το οποίο οδηγεί υπό την ιδιότητα του οδηγού ερασιτεχνικών αγώνων ταχύτητας, πραγματοποιώντας επομένως μεταφορά όπως η περιγραφόμενη στη σκέψη 15 της παρούσας απόφασης.

30 Τρίτον, για την ορθή ερμηνεία της παρέκκλισης του άρθρου 3, στοιχείο η′, του κανονισμού 561/2006, πρέπει να υπομνησθεί όχι μόνον ο σκοπός που εξυπηρετεί η συγκεκριμένη παρέκκλιση αλλά και οι σκοποί τους οποίους επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός.

31 Όσον αφορά, αφενός, τους εν λόγω επιδιωκόμενους σκοπούς, αρκεί να υπομνησθεί ότι ο κανονισμός 561/2006 αποβλέπει, όπως διευκρινίστηκε στις σκέψεις 25 έως 28 της παρούσας απόφασης, στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού στον οδικό τομέα, καθώς και στη βελτίωση τόσο των συνθηκών εργασίας του προσωπικού που απασχολείται στον εν λόγω τομέα όσο και της οδικής ασφάλειας (βλ., συναφώς, προπαρατεθείσες αποφάσεις Goupil, σκέψη 10· Mrozek και Jäger, σκέψη 11· Raemdonck και Raemdonck-Janssens, σκέψη 22, καθώς και Seeger, σκέψη 34), εξυπακουομένου ότι οι σκοποί αυτοί εκφράζονται, μεταξύ άλλων, με τον εφοδιασμό, καταρχήν, των οχημάτων οδικών μεταφορών με εγκεκριμένο ταχογράφο που παρέχει τη δυνατότητα να εξακριβωθεί κατά πόσον τηρούνται οι χρόνοι οδήγησης και ανάπαυσης των οδηγών.

32 Όσον αφορά, αφετέρου, τον σκοπό της παρέκκλισης του άρθρου 3, στοιχείο η′, του κανονισμού 561/2006, βούληση του νομοθέτη της Ένωσης ήταν να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού ορισμένα οχήματα και ορισμένα είδη μεταφορών πραγματοποιούμενων μέσω των οχημάτων αυτών, ώστε ο κανονισμός να μην έχει εφαρμογή στη «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων» που γίνεται από οχήματα ή συνδυασμούς οχημάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν υπερβαίνει τους 7,5 τόνους. Συνεπώς, ο σκοπός της παρέκκλισης αυτής είναι να εξαιρεθούν από το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού οι μεταφορές εμπορευμάτων που πραγματοποιούνται από ιδιώτες εκτός του πλαισίου οποιασδήποτε επαγγελματικής ή εμπορικής δραστηριότητας.

33 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω υπομνησθέντων σκοπών, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι ερμηνεία του άρθρου 3, στοιχείο η′, του κανονισμού 561/2006 υπό την έννοια ότι στη διάταξη αυτή δεν εμπίπτει μεταφορά όπως η περιγραφόμενη στη σκέψη 29 της παρούσας απόφασης είναι αντίθετη προς τους σκοπούς αυτούς.

34 Συγκεκριμένα, η ερμηνεία αυτή, στο μέτρο που εκτείνει το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού σε κατηγορία οδηγών που πραγματοποιούν μεταφορές για ιδιωτικούς και ψυχαγωγικούς σκοπούς, ενδέχεται να θέσει υπό αμφισβήτηση την πρακτική αποτελεσματικότητα της παρέκκλισης του άρθρου 3, στοιχείο η′, του ίδιου κανονισμού.

35 Εκτός αυτού, επισημαίνεται ότι μεταφορά όπως η περιγραφόμενη στη σκέψη 29 της παρούσας απόφασης δεν επηρεάζει τον ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών στο μέτρο που οδηγός όπως αυτός της κύριας δίκης δεν ασκεί τη δραστηριότητα της οδήγησης ως επάγγελμα αλλά για ιδιωτικούς σκοπούς.

36 Για τον ίδιο λόγο, η ανωτέρω ερμηνεία σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως κωλύουσα την επίτευξη του σκοπού που επιδιώκει ο κανονισμός 561/2006, ο οποίος συνίσταται στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στον τομέα των οδικών μεταφορών.

37 Τέλος, διαπιστώνεται ότι, στο μέτρο που οι μεταφορές όπως η επίμαχη στην κύρια δίκη είναι σχετικά ολιγάριθμες, ερμηνεία της εν λόγω παρέκκλισης υπό την έννοια ότι καλύπτει τη μεταφορά εμπορευμάτων που πραγματοποιείται από ιδιώτη στο πλαίσιο ψυχαγωγικής δραστηριότητας δεν κρίνεται ότι έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια.

38 Προστίθεται ότι, υπό το πρίσμα της ερμηνείας αυτής, για την εκτίμηση της έννοιας «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων» δεν ασκεί επιρροή ούτε το γεγονός ότι για την ίδια τη μεταφορά δεν καταβάλλεται καμία αμοιβή αλλ’ ούτε και το μέγεθος των οικονομικών συνεισφορών, λαμβανομένου ιδιαιτέρως υπόψη του συνολικού κόστους της οικείας ψυχαγωγικής δραστηριότητας.

39 Κατόπιν των προεκτεθέντων, η απάντηση που πρέπει να δοθεί στα υποβληθέντα ερωτήματα είναι ότι η έκφραση «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων» του άρθρου 3, στοιχείο η΄, του κανονισμού 561/2006, έχει την έννοια ότι εμπίπτει σε αυτήν και η μεταφορά αγαθών που πραγματοποιεί ιδιώτης για ιδιωτικούς σκοπούς και αποκλειστικά στο πλαίσιο ψυχαγωγικής του δραστηριότητας, όταν η εν λόγω δραστηριότητα χρηματοδοτείται εν μέρει από οικονομικές συνεισφορές τρίτων και όταν για τη μεταφορά δεν καταβάλλεται αμοιβή.

Επί των δικαστικών εξόδων

40 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) αποφαίνεται:

Η έκφραση «μη εμπορική μεταφορά εμπορευμάτων» του άρθρου 3, 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, έχει την έννοια ότι εμπίπτει σε αυτήν και η μεταφορά αγαθών που πραγματοποιεί ιδιώτης για ιδιωτικούς σκοπούς και αποκλειστικά στο πλαίσιο ψυχαγωγικής του δραστηριότητας, όταν η εν λόγω δραστηριότητα χρηματοδοτείται εν μέρει από οικονομικές συνεισφορές τρίτων και όταν για τη μεταφορά δεν καταβάλλεται αμοιβή.

(υπογραφές)