Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kuudes jaosto)

3 päivänä lokakuuta 2013 *

Tieliikenne — Asetus (EY) N:o 561/2006 — Ajopiirturin käyttövelvollisuus — Ei-kaupallisia tavarankuljetuksia koskeva poikkeus — Käsite — Yksityishenkilön harrastelijaralliautoilijana harrastustoimintansa yhteydessä suorittama kuljetus, joka on rahoitettu osittain kolmansien maksamilla avustuksilla

Asiassa C-317/12,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Svea hovrätt (Ruotsi) on esittänyt 11.6.2012 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 2.7.2012, saadakseen ennakkoratkaisun rikosoikeudenkäynnissä, jossa vastaajana on

Daniel Lundberg

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kuudes jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Berger (esittelevä tuomari) sekä tuomarit E. Levits ja J.-J. Kasel,

julkisasiamies: P. Cruz Villalón,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Alankomaiden hallitus, asiamiehinään J. Langer ja C. Wissels,

— Euroopan komissio, asiamiehinään J. Hottiaux ja K. Simonsson,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

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 L 102, s. 1) 3 artiklan h alakohdassa tarkoitetun ei-kaupallisen tavarankuljetuksen käsitteen tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty Daniel Lundbergiä vastaan vireillä olevassa rikosasiassa, joka koskee hyväksytyn ajopiirturin asentamis- ja käyttövelvollisuuden laiminlyöntiä kuorma-autossa.

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 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

4 Asetuksen N:o 561/2006, jolla on kumottu ja korvattu 11.4.2007 lähtien tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20.12.1985 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1), 17 perustelukappaleessa todetaan, että 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 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 valvontakäytännön parantamista sekä työskentelytapojen parantamista tieliikennealalla.”

6 Saman asetuksen 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

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

– –

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

– –”

Ruotsin oikeus

7 Ajo- ja lepoajoista sekä valvontalaitteista annetun asetuksen (2004:865) (förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.) 9 luvussa olevan 5 §:n 2 momentissa todetaan, että sille, joka tahallaan tai tuottamuksellisesti rikkoo asetuksen N:o 3821/85 3 artiklan 1 kohdan säännöksiä, on määrättävä sakkorangaistus.

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

8 Lundberg, joka työskentelee yksityisenä liikenneturvallisuusalan konsulttina, harjoittaa vapaa-aikanaan autourheilua harrastelijatason ralliautoilijana. Tämä harrastustoiminta rahoitetaan osittain yritysten antamilla avustuksilla (sponsorointi), jotka ovat vuosittain useita satoja tuhansia Ruotsin kruunuja (SEK). Lisäksi Lundberg käyttää tähän urheiluun omista varoistaan vähintään yhtä suuren summan, ja hän saa myös lahjoituksia suvultaan ja ystäviltään.

9 Lundberg ajoi 6.4.2011 omaa Ruotsissa rekisteröityä kuorma-autoaan, johon oli kiinnitetty perävaunu, jolla kuljetettiin hänen ralliautoaan, joka oli tarkoitus viedä Vimmerbyhyn (Ruotsi) ja esitellä se siellä messuilla. Ajoneuvoyhdistelmän kokonaispaino ylitti 3,5 tonnia muttei 7,5 tonnia.

10 Sponsorit rahoittivat osittain myös näille messuille osallistumisen. Lundberg osallistuu yleensä tällaisiin tilaisuuksiin kolme kertaa vuodessa.

11 Koska mainitussa kuorma-autossa ei ollut ajopiirturia, Lundberg sai syytteen asetuksen N:o 3821/85 3 artiklan rikkomisesta sillä perusteella, että hän ei ollut raskaan ajoneuvon kuljettajana varustanut kuorma-autoa hyväksytyllä ajopiirturilla.

12 Nyköpings tingsrätt (Nyköpingin alioikeus) hylkäsi 13.10.2011 antamallaan tuomiolla Lundbergin syytteen ja hyväksyi tämän väitteen siitä, että kyseessä olevaa kuljetusta voidaan pitää asetuksen N:o 561/2006 3 artiklassa tarkoitettuna ei-kaupallisena tavarankuljetuksena.

13 Syyttäjä valitti mainitusta tuomiosta Svea hovrättiin (Svean muutoksenhakutuomioistuin), joka katsoi, että ratkaiseva kysymys sen käsiteltäväksi saatetussa asiassa oli, eikö hyväksytyn ajopiirturin käyttövelvollisuutta sovelleta kyseessä olevaan kuljetukseen siitä syystä, että se on asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdassa tarkoitettu ”ei-kaupallinen tavarankuljetus”.

14 Koska tämän käsitteen määritelmä puuttuu sekä unionin lainsäädännöstä että unionin tuomioistuimen asiaa koskevasta oikeuskäytännöstä, ja kun otetaan huomioon tämän käsitteen yhdenmukaisen tulkinnan ja soveltamisen tarve käytännössä, Svea hovrätt on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdassa tarkoitettua ”ei-kaupallisen tavarankuljetuksen” käsitettä tulkittava siten, että se koskee tavarankuljetusta, jonka yksityishenkilö suorittaa harrastustoimintansa yhteydessä mutta joka rahoitetaan osittain ulkopuolisilta henkilöiltä tai yrityksiltä saatavalla taloudellisella tuella (sponsorointi)?

2) Onko määritettäessä, mikä on ”ei-kaupallinen kuljetus”, merkitystä

a) sillä, että kuljettaja suorittaa kuljetuksia vain omaan lukuunsa,

b) sillä, että kuljetuksesta sinällään ei suoriteta mitään korvausta,

c) sillä, miten suuri taloudellinen tuki on, ja/tai sillä, miten suurta taloudellinen tuki on harrastustoimintaan käytettyyn rahamäärään nähden?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

15 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kahdella kysymyksellään, joita on tarkasteltava yhdessä, lähtökohtaisesti sitä, onko asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdan käsitettä ”ei-kaupalliset tavarankuljetukset” tulkittava siten, että se sisältää yksityisen oikeussubjektin omaan lukuunsa ja yksinomaan harrastustoimintansa yhteydessä suorittaman tavarankuljetuksen, kun kyseinen harrastustoiminta on osittain rahoitettu kolmansien suorittamilla avustuksilla ja kun kyseisestä kuljetuksesta ei makseta korvausta.

16 Aluksi on todettava, ettei asetus N:o 561/2006 sisällä mitään kyseisen käsitteen eikä kyseisessä asetuksessa samanlaisin ilmaisuin kuvattujen käsitteiden, kuten ”humanitaarisen avun kuljettamiseen muuten kuin kaupallisesti” (mainitun asetuksen 3 artiklan d alakohta), ”hyötyajoneuvot, – – joita käytetään ei-kaupallisiin tavaran tai henkilöiden kuljetuksiin” (3 artiklan i alakohta) tai ”ajoneuvot, joissa on 10–17 paikkaa ja joita käytetään yksinomaan ei-kaupalliseen henkilöliikenteeseen” (saman asetuksen 13 artiklan 1 kohdan i alakohta), määritelmää.

17 Vaikka unionin tuomioistuimella on ollut tilaisuus tulkita useaan otteeseen muita poikkeuksia ajopiirturin asentamis- ja käyttövelvollisuudesta, se ei myöskään ole lausunut pääasian oikeudenkäyntiin johtaneen käsitteen tulkinnasta.

18 Koska ei-kaupallisen tavarankuljetuksen käsitettä ei ole määritelty, sen merkityssisältö ja ulottuvuus on vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määritettävä ottamalla huomioon se yleinen asiayhteys, jossa sitä käytetään, ja sen tavanomainen merkitys yleiskielessä (ks. vastaavasti asia C-431/04, Massachusetts Institute of Technology, tuomio 4.5.2006, Kok., s. I-4089, 17 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja asia C-395/11, BLV Wohn-und Gewerbebau, tuomio 13.12.2012, 25 kohta).

19 Lisäksi unionin oikeuden säännöksen tai määräyksen tulkitsemisessa on otettava huomioon paitsi sen sanamuoto myös sillä lainsäädännöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa säännös tai määräys on (asia C-19/08, Petrosian, tuomio 29.1.2009, Kok., s. I-495, 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

20 Oikeuskäytännössä on katsottu ajopiirturin käyttöä koskevista poikkeussäännöksistä, että tällaista poikkeusta ei voida tulkita niin, että sen vaikutukset ulottuvat yli sen, mikä on tarpeen niiden etujen suojaamiseksi, jotka sillä on tarkoitus taata. Poikkeusten ulottuvuus on lisäksi määritettävä ottamalla huomioon kyseessä olevan säännöstön tavoitteet (ks. asia C-116/91, British Gas, tuomio 25.6.1992, Kok., s. I-4071, 12 kohta; asia C-39/95, Goupil, tuomio 21.3.1996, Kok., s. I-1601, 8 kohta; asia C-335/94, Mrozek ja Jäger, tuomio 21.3.1996, Kok., s. I-1573, 9 kohta; asia C-128/04, Raemdonck ja Raemdonck-Janssens, tuomio 17.3.2005, Kok., s. I-2445, 19 kohta ja asia C-554/09, Seeger, tuomio 28.7.2011, Kok., s. I-7131, 33 kohta).

21 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin, sellaisina kuin ne ovat uudelleen muotoiltuina tämän tuomion 15 kohdassa, on vastattava näiden periaatteiden valossa.

22 Euroopan komissio katsoo, että asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdassa säädettyä poikkeusta on tulkittava siten, että se sisältää yksityisen oikeussubjektin harrastustoimintansa yhteydessä suorittaman tavarankuljetuksen, joka osittain rahoitetaan kolmansien suorittamilla avustuksilla, joten tällaiseen kuljetukseen käytettyä ajoneuvoa ei tarvitse varustaa ajopiirturilla.

23 On todettava, että tällaista tulkintaa tukee sekä pääasiassa kyseessä olevan käsitteen tavanomainen merkitys että se yleinen asiayhteys, johon se kuuluu, ja asetuksen N:o 561/2006, jonka osa se on, tavoitteet.

24 Ensinnäkin ei-kaupallisten tavarankuljetusten käsitteestä on todettava, että kyseessä on tällainen kuljetus silloin, kun se ei liity ammattitoimintaan tai kaupalliseen toimintaan eli silloin, kun tätä kuljetusta ei suoriteta tulonhankkimistarkoituksessa. Vallitsevan käsityksen mukaan ei-kaupallinen tavarankuljetus merkitsee siis erityisesti yksityishenkilön ammattitoimintansa ulkopuolella suorittamaa tavarankuljetusta virkistystoiminnan puitteissa.

25 Toiseksi on todettava aluksi siitä yleisestä asiayhteydestä, johon asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdan säännös kuuluu, että asetuksen 17 perustelukappaleessa todetaan erityisesti, että tämän asetuksen ”tavoitteena on parantaa sen soveltamisalaan kuuluvien työntekijöiden sosiaalisia oloja”.

26 Mainitun asetuksen 1 artiklan mukaan siinä 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 siinä pyritään myös edistämään jäsenvaltioiden seuranta- ja valvontakäytännön parantamista sekä työskentelytapojen parantamista tieliikennealalla.

27 Lopuksi asetuksen N:o 561/2006 4 artiklan c alakohta sisältää kuljettajan käsitteen määritelmän, joka koskee ”henkilöä, joka kuljettaa ajoneuvoa vaikka vain lyhyen ajan tai on mukana ajoneuvossa, jos hänen tehtäviinsä kuuluu varallaolo toimiakseen tarvittaessa kuljettajana”.

28 Tämän tuomion 24–27 kohdasta ilmenee, että asetuksen N:o 561/2006 säännöksiä sovelletaan olennaisin osin ammattikuljettajiin eikä yksityisiin kuljettajiin, kuten komissio perustellusti väittää unionin tuomioistuimelle esittämissään huomautuksissa.

29 Näin ollen ilmaisut ”kilpailun edellytysten yhdenmukaistamiseksi”, ”työolojen parantamiseksi” ja ”työntekijöiden sosiaalisia oloja” ja ”työskentelytapojen parantamista tieliikennealalla” asetuksen N:o 561/2006 17 perustelukappaleessa ja 1 artiklassa sekä ilmaisu ”tehtäviinsä kuuluu” sen 4 artiklan c alakohdassa antavat olettaa, että tätä asetusta ei sovelleta henkilöön, joka Lundbergin tavoin ei harjoita raskaan ajoneuvon kuljettajan ammattia eikä suorita kuljetuspalveluja vaan joka nyt käsiteltävässä asiassa kuljetti omaan lukuunsa ainoastaan harrastustoimintansa yhteydessä omaa urheiluautoaan, jota hän ajaa harrastelijatasolla ralliautoilijana, ja joka suoritti tämän tuomion 15 kohdassa kuvaillun kaltaisen kuljetuksen.

30 Asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdassa säädetyn poikkeuksen tulkitsemiseksi on kolmanneksi muistutettava paitsi tämän poikkeuksen tarkoituksesta myös tämän asetuksen tavoitteista.

31 Viimeksi mainituista on yhtäältä riittävää todeta, että mainitun asetuksen tarkoituksena on, kuten tämän tuomion 25–28 kohdassa todetaan, kilpailun edellytysten yhdenmukaistaminen tieliikenteessä sekä tällä alalla työskentelevien henkilöiden työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen (ks. mm. em. asia Goupil, tuomion 10 kohta; em. asia Mrozek ja Jäger, tuomion 11 kohta; em. asia Raemdonck ja Raemdonck-Janssens, tuomion 22 kohta ja em. asia Seeger, tuomion 34 kohta), ja nämä tavoitteet ilmenevät erityisesti velvoitteesta varustaa lähtökohtaisesti tiekuljetukseen käytettävät ajoneuvot hyväksytyllä ajopiirturilla, jonka avulla voidaan valvoa kuljettajien ajo- ja lepoaikojen noudattamista.

32 Toisaalta asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdan poikkeuksen tavoitteesta on todettava, että unionin lainsäätäjä on halunnut sulkea tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle tietyt ajoneuvot ja tietyntyyppiset niillä suoritetut kuljetukset siten, että mainittua asetusta ei sovelleta ”ei-kaupallisiin tavarankuljetuksiin”, jotka suoritetaan ajoneuvolla tai ajoneuvoyhdistelmällä, jonka suurin sallittu massa on enintään 7,5 tonnia. Tämän poikkeuksen tavoitteena on siten jättää mainitun asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle yksityishenkilöiden kaiken ammattimaisen tai kaupallisen toiminnan ulkopuolella suorittamat tavarankuljetukset.

33 Kun otetaan huomioon nämä tavoitteet, on todettava, että asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdan sellainen tulkinta, jonka mukaan kyseinen säännös ei kata tämän tuomion 29 kohdassa kuvaillun kaltaista kuljetusta, ei ole näiden tavoitteiden mukainen.

34 Koska tällainen tulkinta ulottaa mainitun asetuksen soveltamisalan sellaisiin kuljettajiin, jotka suorittavat kuljetuksia yksityisiin tarkoituksiin ja vapaa-aikana, se vaarantaisi kyseisen asetuksen 3 artiklan h alakohdassa säädetyn poikkeuksen tehokkaan oikeusvaikutuksen.

35 Lisäksi on todettava, että tämän tuomion 29 kohdassa kuvaillun kaltainen kuljetus ei vaikuta kilpailuun tiekuljetusalalla, koska pääasiassa kyseessä olevan kaltainen kuljettaja on yksityinen eikä ammattimainen kuljettaja.

36 Tästä samasta syystä mainittu tulkinta ei missään tapauksessa voi olla ristiriidassa asetuksella N:o 561/2006 tavoitellun päämäärän kanssa, joka on työolojen parantaminen tiekuljetusalalla.

37 Lopuksi on todettava, että koska pääasiassa kyseessä olevan kaltaiset kuljetukset näyttävät olevan suhteellisen vähälukuisia, kyseessä olevan poikkeuksen tulkinnalla siten, että se kattaa yksityisen oikeussubjektin harrastustoimintansa yhteydessä suorittaman tavarankuljetuksen, ei pitäisi olla merkittäviä kielteisiä vaikutuksia liikenneturvallisuuden kannalta.

38 On lisättävä, että tällaiseen tulkintaan nähden se, ettei itse kuljetuksesta maksettu mitään korvausta, ja saatujen avustusten suuruus erityisesti suhteessa mainittuun harrastustoimintaan käytettyihin varoihin ovat merkityksettömiä ei-kaupallisten tavarankuljetusten käsitteen arvioinnin kannalta.

39 Edellä todetun perusteella esitettyihin kysymyksiin on vastattava, että asetuksen N:o 561/2006 3 artiklan h alakohdan käsitettä ”ei-kaupalliset tavarankuljetukset” on tulkittava siten, että siihen kuuluu yksityisen oikeussubjektin omaan lukuunsa ja yksinomaan harrastustoimintansa yhteydessä suorittama kuljetus, kun se on rahoitettu osittain kolmansien suorittamilla avustuksilla ja kun tällaisesta kuljetuksesta ei makseta korvausta.

Oikeudenkäyntikulut

40 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 3 artiklan h alakohdan käsitettä ”ei-kaupalliset tavarankuljetukset” on tulkittava siten, että siihen kuuluu yksityisen oikeussubjektin omaan lukuunsa ja yksinomaan harrastustoimintansa yhteydessä suorittama kuljetus, kun se on rahoitettu osittain kolmansien suorittamilla avustuksilla ja kun tällaisesta kuljetuksesta ei makseta korvausta.

Allekirjoitukset