



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (sjätte avdelningen)

den 3 oktober 2013*

”Vägtransport — Förordning (EG) nr 561/2006 — Skyldighet att använda färdskrivare — Undantag för icke-kommersiell transport av gods — Begrepp — Transport som utförts av enskild inom ramen för dennes hobbyverksamhet som amatörrallyförare, vilken delvis finansieras av utomstående”

I mål C-317/12,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Svea hovrätt (Sverige) genom beslut av den 11 juni 2012, som inkom till domstolen den 2 juli 2012, i brottmålet mot

Daniel Lundberg,

meddelar

DOMSTOLEN (sjätte avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Berger (referent) samt domarna E. Levits och J.-J. Kasel,
generaladvokat: P. Cruz Villalón,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Nederländernas regering, genom J. Langer och C. Wissels, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom J. Hottiaux och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

* Rättegångsspråk: svenska.

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av begreppet ”icke-kommersiell transport av gods”, i den mening som avses i artikel 3 h i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett brottmål där åtal väckts mot Daniel Lundberg för att han ej iakttagit skyldigheten att installera och använda godkänd färdskrivare i lastbil.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 I artikel 3.1 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120), i dess lydelse enligt förordning nr 561/2006 (nedan kallad förordning nr 3821/85), föreskrivs följande:

”Färdskrivare skall vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artikel 3 i förordning ... nr 561/2006. ...”

- 4 Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113) upphävdes genom och ersattes – med verkan från den 11 april 2007 – av förordning nr 561/2006. I skäl 17 i denna förordning anges att den syftar till att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten.

- 5 I artikel 1 i förordning (EG) nr 561/2006 föreskrivs följande:

”I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportsätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Denna förordning syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.”

- 6 Artikel 3 i förordning (EG) nr 561/2006 har följande lydelse:

”Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med

...

- h) fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton, vilka används för icke-kommersiell transport av gods,

...”

Svensk rätt

- 7 I 9 kap. 5 § punkten 2 i förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. föreskrivs att den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot artikel 3.1 i förordning (EEG) nr 3821/85 döms till penningböter.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 8 Daniel Lundberg arbetar som konsult inom trafiksäkerhetsområdet. Konsultverksamheten bedriver han i enskild firma. Daniel Lundberg tävlar på sin fritid i rally på amatörnivå. Denna hobbyverksamhet finansieras delvis genom ersättning (sponsring) från bolag, vilken uppgår till hundratusentals svenska kronor (SEK) årligen. Han investerar minst lika mycket pengar själv i rallyverksamheten och erhåller även bidrag från släkt och vänner.
- 9 Den 6 april 2011 körde Daniel Lundberg sin lastbil med tillkopplad släpvagn. Lastbilen ägs av Daniel Lundberg och är registrerad i Sverige. På släpvagnen hade Daniel Lundberg sin rallybil för att transportera den till en mäsas i Vimmerby (Sverige) och ställa ut den där. Fordonskombinationens sammanlagda vikt uppgick till mer än 3,5 ton men överskred inte 7,5 ton.
- 10 Daniel Lundbergs deltagande i mässan bekostades delvis av sponsorer. Han brukar delta i liknande mässor tre gånger per år.
- 11 Eftersom lastbilen inte var försedd med färdskrivare, åtalades Daniel Lundberg för att, i egenskap av förare av lastbilen, ha brutit mot artikel 3 i förordning nr 3821/85 genom att uppsåtligen eller av oaktsamhet ej ha iakttagit skyldigheten att tillse att lastbilen varit försedd med en godkänd färdskrivare.
- 12 Genom dom av den 13 oktober 2011 ogillade Nyköpings tingsrätt åtalet mot Daniel Lundberg. Tingsrätten godtog Daniel Lundbergs argument att transporten kunde anses utgöra en icke-kommersiell transport, i den mening som avses i artikel 3 i förordning nr 561/2006.
- 13 Sedan åklagaren hade överklagat tingsrättens dom till Svea hovrätt, fann hovrätten att det var avgörande för utgången i målet huruvida den aktuella transporten var undantagen från skyldigheten att använda en godkänd färdskrivare, med hänvisning till att transporten utgjorde en "icke-kommersiell transport av gods", i den mening som avses i artikel 3 h i förordning nr 561/2006.
- 14 Eftersom en definition av det ovannämnda begreppet saknas i unionslagstiftningen och i domstolens relevanta praxis samt med beaktande av den praktiska nödvändigheten av en enhetlig tolkning och tillämpning av begreppet, beslutade Svea hovrätt att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:
- "1) Ska begreppet 'icke-kommersiell transport av gods' i artikel 3 h i [förordning nr 561/2006] tolkas så, att det omfattar en transport av gods som en privatperson utför inom ramen för sin hobbyverksamhet men som delvis finansieras genom ekonomiska bidrag ('sponsring') från utomstående personer eller företag?
- 2) Har det någon betydelse för bedömningen av vad som utgör en 'icke-kommersiell' transport
- a) att föraren inte utför transporter annat än för egen räkning,
- b) att någon ersättning inte utgått för själva transporten som sådan, eller

- c) hur stora de ekonomiska bidragen är och/eller de ekonomiska bidragens storlek i förhållande till hobbyverksamhetens totala omsättning?”

Prövning av tolkningsfrågorna

- 15 Genom dessa båda frågor, som ska prövas tillsammans, vill Svea hovrätt i huvudsak få klarhet i huruvida begreppet ”icke-kommersiell transport av gods” i artikel 3 h i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att det omfattar transport av gods som enskild utför för sin egen räkning och som uteslutande sker inom ramen för en hobbyverksamhet, när denna verksamhet delvis finansieras genom ekonomiska bidrag från utomstående och någon ersättning inte utgår för transporten.
- 16 I förordning nr 561/2006 finns inte någon definition av vare sig detta eller andra liknande begrepp som formuleras i liknande ordalag i den förordningen, såsom ”icke-kommersiella transporter av humanitärt bistånd” (artikel 3 d i förordningen), ”kommersiella fordon ... som används för icke-kommersiell transport av personer eller gods” (artikel 3 i i förordningen) och ”[f]ordon med mellan 10 och 17 sittplatser vilka uteslutande används för icke-kommersiell persontransport” (artikel 13.1 i i förordningen).
- 17 Trots att domstolen vid flera tillfällen har tolkat andra undantag från skyldigheten att installera och använda färdskrivare, har den inte tolkat det begrepp som är aktuellt i det nationella målet.
- 18 Eftersom det saknas en definition av begreppet ”icke-kommersiell transport av gods”, ska dessa ords innebörd och räckvidd enligt domstolens fasta praxis slås fast med beaktande av det allmänna sammanhang som de används i och i enlighet med deras sedvanliga betydelse i vanligt språkbruk (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 maj 2006 i mål C-431/04, Massachusetts Institute of Technology, REG 2006, s. I-4089, punkt 17 och där angiven rättspraxis, samt av den 13 december 2012 i mål C-395/11, BLV Wohn und Gewerbebau, punkt 25).
- 19 Vid tolkningen av en unionsbestämmelse ska inte bara dess lydelse beaktas, utan också de mål som eftersträvas med de föreskrifter i vilka den ingår (dom av den 29 januari 2009 i mål C-19/08, Petrosian, REG 2009, s. I-495, punkt 34 och där angiven rättspraxis).
- 20 Domstolen har slagit fast att sådana undantagsbestämmelser som undantagen från skyldigheten att använda färdskrivare inte kan tolkas så, att deras verkan utvidgas utöver vad som är nödvändigt för att skydda de intressen som undantagen är avsedda att garantera. Undantagens omfattning ska dessutom bestämmas med beaktande av den aktuella lagstiftningens syften (se dom av den 25 juni 1992 i mål C-116/91, British Gas, REG 1992, s. I-4071, punkt 12, av den 21 mars 1996 i mål C-39/95, Goupil, REG 1996, s. I-1601, punkt 8, och i mål C-335/94, Mrozek och Jäger, REG 1996, s. I-1573, punkt 9, av den 17 mars 2005 i mål C-128/04, Raemdonck och Raemdonck-Janssens, REG 2005, s. I-2445, punkt 19, och av den 28 juli 2011 i mål C-554/09, Seeger, REU 2011, s. I-7131, punkt 33).
- 21 Svea hovrätts frågor, såsom de angetts i punkt 15 ovan, ska besvaras mot bakgrund av dessa principer.
- 22 Europeiska kommissionen anser att undantaget enligt artikel 3 h i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att ett fordon inte måste vara försett med färdskrivare när det används vid transport av gods som enskild utför inom ramen för sin hobbyverksamhet, som delvis finansieras genom ekonomiska bidrag från utomstående.
- 23 Denna tolkning stöds både av den sedvanliga betydelsen av det begrepp som är i fråga i det nationella målet samt av det allmänna sammanhang i vilket begreppet ingår och de målsättningar som eftersträvas med förordning nr 561/2006.

- 24 Vad för det första beträffar den sedvanliga betydelsen av begreppet "icke-kommersiell transport av gods", finner domstolen att det är fråga om en sådan transport när transporten inte har något samband med någon yrkesverksamhet eller kommersiell verksamhet, det vill säga när transporten inte utförs för att få en inkomst. I gängse betydelse avser icke-kommersiell transport av gods således bland annat transport av gods som en privatperson utför inom ramen för en fritidssysselsättning utanför sin yrkesverksamhet.
- 25 Vad för det andra beträffar det allmänna sammanhang som artikel 3 h i förordning nr 561/2006 ingår i, anges först och främst i skäl 17 i denna förordning bland annat att förordningen syftar till att "förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av" den.
- 26 Enligt artikel 1 i förordning nr 561/2006 fastställs – i syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportsätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten – i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Förordningen syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.
- 27 I artikel 4 c i förordning nr 561/2006 definieras begreppet förare som en "person som kör fordonet, även under kort tid, eller som i tjänsten medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning".
- 28 Av punkterna 24–27 ovan framgår att förordning nr 561/2006, såsom kommissionen har anfört i sitt yttrande till domstolen, huvudsakligen är tillämplig på yrkesförare och inte på privata förare.
- 29 Formuleringarna "harmonisera konkurrensvillkoren", "förbättra arbetsförhållandena", "förbättra de sociala förhållandena för anställda" och "förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn" i skäl 17 och artikel 1 i förordning nr 561/2006 samt uttrycket "i tjänsten" i artikel 4 c i samma förordning tyder på att denna förordning inte är tillämplig på den som i likhet med Daniel Lundberg inte är yrkesverksam som lastbilsförare och inte tillhandahåller transporttjänster, utan som i det aktuella fallet – på det sätt som beskrivs ovan i punkt 15 – för egen räkning transporterar den rallybil som han eller hon framför som rallyförare på amatörnivå och transporten uteslutande sker inom ramen för vederbörandes hobbyverksamhet.
- 30 Vid tolkningen av undantaget enligt artikel 3 h i förordning nr 561/2006 ska det för det tredje erinras om detta undantags syfte och om de mål som eftersträvas med denna förordning.
- 31 Vad å ena sidan gäller de mål som eftersträvas med förordning nr 561/2006, erinrar domstolen om att denna förordning, såsom anförts ovan i punkterna 25–28, syftar till att harmonisera konkurrensvillkoren inom vägtransportsektorn samt att förbättra arbetsförhållandena inom den sektorn och trafiksäkerheten (se, bland annat, domarna i de ovannämnda målen Goupil, punkt 10, Mrozek och Jäger, punkt 11, Raemdonck och Raemdonck-Janssens, punkt 22, samt Seeger, punkt 34). Dessa mål kommer bland annat till uttryck i skyldigheten att fordon avsedda för vägtransport i princip ska förses med godkända färdskrivare som gör det möjligt att kontrollera att förarnas körtider och viloperioder iakttas.
- 32 Vad å andra sidan gäller syftet med undantaget i artikel 3 h i förordning nr 561/2006 har unionslagstiftaren velat undanta vissa fordon och vissa slags transporter som utförs med dessa fordon från förordningens tillämpningsområde. Denna förordning är därför inte tillämplig på icke-kommersiell transport av gods med fordon eller en kombination av fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton. Syftet med detta undantag är således att transporter av gods som privatpersoner utför utanför sin yrkesverksamhet eller kommersiella verksamhet, inte ska omfattas av förordningens tillämpningsområde.

- 33 Med beaktande av de ovannämnda målen finner domstolen att en tolkning av artikel 3 h i förordning nr 561/2006 som innebär att denna bestämmelse inte omfattar sådana transporter som den som beskrivs ovan i punkt 29 inte är förenlig med dessa mål.
- 34 Den ändamålsenliga verkan hos det undantag som föreskrivs i artikel 3 h i förordning nr 561/2006 skulle nämligen äventyras om tillämpningsområdet för denna förordning skulle utsträckas genom en sådan tolkning och omfatta även förare som utför transporter för privata ändamål och fritidsändamål.
- 35 En sådan transport som den som beskrivs ovan i punkt 29 påverkar inte konkurrensen inom vägtransportsektorn, eftersom den förare som är i fråga i det nationella målet inte är en yrkesförare, utan en privat förare.
- 36 Av samma anledning kan denna tolkning inte stå i strid med genomförandet av det mål som eftersträvas med förordning nr 561/2006 och som utgörs av att förbättra arbetsförhållandena inom vägtransportsektorn.
- 37 Eftersom sådana transporter som den som är i fråga i det nationella målet förefaller vara relativt fåtaliga, bör en tolkning som innebär att det ifrågavarande undantaget omfattar transport av gods som enskilda utför inom ramen för en hobbyverksamhet inte ha en påtagligt negativ inverkan på trafiksäkerheten.
- 38 Domstolen tillägger att – med avseende på denna tolkning – saknar de ekonomiska bidragens storlek i förhållande till hobbyverksamhets totala omsättning, liksom den omständigheten att någon ersättning inte utgått för transporten som sådan, betydelse för bedömningen av begreppet ”icke-kommersiell transport av gods”.
- 39 Med hänsyn till vad ovan anförts ska tolkningsfrågorna besvaras enligt följande. Begreppet ”icke-kommersiell transport av gods” i artikel 3 h i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att det omfattar transport av gods som enskild utför för sin egen räkning och uteslutande inom ramen för en hobbyverksamhet, när denna verksamhet delvis finansieras genom ekonomiska bidrag från utomstående och någon ersättning inte utgår för transporten.

Rättegångskostnader

- 40 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (sjätte avdelningen) följande:

Begreppet ”icke-kommersiell transport av gods” i artikel 3 h i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 ska tolkas så, att det omfattar transport av gods som enskild utför för sin egen räkning och uteslutande inom ramen för en hobbyverksamhet, när denna verksamhet delvis finansieras genom ekonomiska bidrag från utomstående och någon ersättning inte utgår för transporten.

Underskrifter