



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

2. marts 2023 *

»Præjudiciel forelæggelse – transport ad landevej – forordning (EF) nr. 561/2006 – anvendelsesområde – artikel 2, stk. 1, litra a) – artikel 3, litra h) – begrebet »godstransport« – begrebet »største tilladte totalvægt« – køretøj, der er indrettet som et midlertidigt privat beboelsesrum og til lastning af gods til ikke-erhvervsmæssige formål – forordning (EU) nr. 165/2014 – fartskrivere – artikel 23, stk. 1 – pligt til regelmæssig kontrol, der udføres af autoriserede værksteder«

I sag C-666/21,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Hovrätten för Nedre Norrland (appeldomstolen i Sundsvall, Sverige) ved afgørelse af 25. oktober 2021, indgået til Domstolen den 5. november 2021, i sagen

AI

mod

Åklagarmyndigheten

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, K. Jürimäe, og dommerne M. Safjan, N. Piçarra (refererende dommer), N. Jääskinen og M. Gavalec,

generaladvokat: N. Emiliou,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Europa-Kommissionen ved P. Messina, K. Simonsson og G. Tolstoy, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 24. november 2022,

* Processprog: svensk.

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT 2006, L 102, s. 1), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014 (EUT 2014, L 60, s. 1) (herefter »forordning nr. 561/2006«).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem AI og Åklagarmyndigheden (anklagemyndigheden, Sverige) vedrørende en overtrædelse af reglerne om anvendelse af fartskrivere.

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning nr. 561/2006

- 3 Følgende fremgår af 17. betragtning til forordning nr. 561/2006:

»Hensigten med denne forordning er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle færdselssikkerhed. Dette opnås hovedsagelig ved hjælp af bestemmelserne om den maksimale køretid pr. dag, pr. uge og pr. 14-dages-periode, bestemmelsen om, at en fører skal tage en regulær ugentlig hviletid mindst en gang pr. to på hinanden følgende uger, og bestemmelsen om, at den daglige hviletid under ingen omstændigheder bør være under ni sammenhængende timer. [...]«

- 4 I henhold til denne forordnings artikel 1 fastsætter denne »regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden, og den sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet«.

- 5 Forordningens artikel 2, stk. 1, fastsætter:

»Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:

- a) godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton
- b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.«

6 Samme forordnings artikel 3 bestemmer:

»Denne forordning gælder ikke for vejtransport med:

[...]

h) køretøjer eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 [ton], der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport

[...]«

7 Artikel 4 i forordning nr. 561/2006 fastsætter:

»I denne forordning forstås ved:

a) »vejtransport«: al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport

[...]

m) »største tilladte totalvægt«: den højeste tilladte vægt af det køreklare køretøj, inklusive nyttelast

[...]«

Forordning nr. 165/2014

8 Artikel 1, stk. 1, i forordning nr. 165/2014 om takografer inden for vejtransport har følgende ordlyd:

»Ved denne forordning fastsættes forpligtelser og krav i forhold til konstruktion, installering, brug, afprøvning og kontrol af takografer, som anvendes i vejtransport med henblik på at kontrollere overholdelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, [...]«

9 Artikel 3 i forordning nr. 165/2014 med overskriften »Anvendelsesområde« bestemmer i stk. 1:

»Takografer skal installeres og anvendes i køretøjer, som er indregistreret i en medlemsstat, som anvendes til vejtransport af personer eller gods, og som henhører under anvendelsesområdet i forordning (EF) nr. 561/2006.«

10 Artikel 23 i forordning nr. 165/2014 med overskriften »Kontrol af takografer« bestemmer i stk. 1:

»Takograferne underkastes regelmæssig kontrol af autoriserede værksteder. Regelmæssige kontroller gennemføres mindst hvert andet år.«

Svensk ret

- 11 § 6 i kapitel 9 i Förordning (2004:865) om kör – och vilotider samt färdskrivare, m.m. (forordning (2004:865) om køre- og hviletid samt fartskrivere mm.) har følgende ordlyd:

»Med bøde straffes den fører, som forsætligt eller af uagtsomhed anvender en fartskriver, som ikke er blevet inspiceret i overensstemmelse med, hvad der foreskrives i artikel 23, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 12 Den 4. april 2019 blev det i forbindelse med en politikontrol konstateret, at det køretøj, der blev ført af AI, og som var indregistreret i Sverige, var udstyret med en fartskriver, som ikke var blevet kontrolleret inden for den fastsatte frist. AI transportererede to snescootere i dette køretøjs lastrum og oplyste, at han var på vej til en snescooterkonkurrence.
- 13 Ved dom af 7. september 2020 dømte Sundsvalls tingsrätt (retten i første instans i Sundsvall, Sverige) AI for en hastighedsovertrædelse, men frifandt ham for den overtrædelse, der bestod i, at der ikke var foretaget kontrol af den fartskriver, der var installeret i hans køretøj, som fastsat i § 6 i kapitel 9 i forordning (2004:865). Eftersom dette køretøj kun indeholdt seks sæder til passagerer, fastslog denne retsinstans, at det ikke var omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006 i henhold til forordningens artikel 2, stk. 1, litra b).
- 14 Både AI og anklagemyndigheden har iværksat appel til prøvelse af denne dom ved Hovrätten för Nedre Norrland (appeldomstolen i Sundsvall, Sverige), dvs. den forelæggende ret i denne sag.
- 15 Anklagemyndigheden har anført, at det omhandlede køretøj på grund af sin vægt og fordi, at det er blevet anvendt til transport af snescootere, omfattes af forordning nr. 561/2006 og derfor er omfattet af kravet om fartskrivere.
- 16 Ifølge AI er dette imidlertid ikke tilfældet, eftersom dette køretøj ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport. AI har gjort gældende, at selv om det nævnte køretøj råder over et lastrum, hvor han undertiden transporterer sine snescootere, indeholder køretøjet også et beboelsesrum til personligt brug for ham og hans familie i forbindelse med deres rejser med henblik på at køre snescooter, således at det hovedsageligt tjener til midlertidigt privat bolig.
- 17 Den forelæggende ret har anført, at det omhandlede køretøj er opført i det nationale vejtrafikregister som en lastbil i kategori N₃ og karrosseriet er beskrevet således: »Den forreste del af vognen er indrettet til permanent beboelse, mens den bageste del består af et lastrum.« Den forelæggende ret har ligeledes anført, at dette køretøj, hvis karrosseri giver køretøjet udseende af en bus, har en angivet egenvægt på 17 680 kilogram (kg), en tilladt last på 5 120 kg, en højde på 3,6 meter (m) og en længde på 14,7 m.
- 18 Eftersom det omhandlede køretøj har et lastrum, der vil kunne tjene til vejgodstransport og den største tilladte totalvægt overstiger 3,5 ton, er den forelæggende ret af den opfattelse, at dette køretøj er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006 i henhold til denne forordnings artikel 2, stk. 1, litra a). Den forelæggende ret er imidlertid i tvivl om, hvorledes begrebet »godstransport« som omhandlet i denne bestemmelse skal fortolkes, og ønsker navnlig

oplyst, om det omhandlede køretøjs hovedformål eller den faktiske anvendelse heraf, dettes lastkapacitet og dets indregistrering i det nationale vejtrafikregister er relevante for fortolkningen af dette begreb.

- 19 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 navnlig vedrører godstransport, der gennemføres som led i en erhvervsmæssig virksomhed. Denne fortolkning understøttes af de formål, der forfølges med denne forordning, som består i at harmonisere konkurrencevilkårene for så vidt angår vejsektoren og at forbedre arbejdsvilkårene og trafikikkerheden.
- 20 Den forelæggende ret har imidlertid under henvisning til dom af 3. oktober 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631), bemærket, at transport med tunge køretøjer, der udelukkende anvendes af privatpersoner som led i deres fritidsaktiviteter, og som ikke har nogen forbindelse med en erhvervsmæssig virksomhed, vanskeligt kan skade de formål, der består i at harmonisere konkurrencevilkårene for så vidt angår vejsektoren og forbedre arbejdsvilkårene. Den forelæggende ret ønsker endvidere oplyst, om anvendelsen af reglerne om køretid, pauser og hviletid, der er fastsat i forordning nr. 561/2006, på sådanne køretøjer, står i et rimeligt forhold til disse formål.
- 21 Under disse omstændigheder har Hovrätten för Nedre Norrland (appeldomstolen i Sundsvall) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
 - »1) Skal begrebet »godstransport« i artikel 2, stk. 1, litra a), i [forordning nr. 561/2006] anses for ligeledes at omfatte transporter med et køretøj med en totalvægt på over 3,5 ton, hvis primære anvendelsesområde er at udgøre et midlertidigt boligrum til privat brug?
 - 2) Er det i så fald af nogen betydning, hvor stor lastkapacitet køretøjet har, eller hvordan køretøjet er registreret i det nationale vejtrafikregister?«

Om de præjudicielle spørgsmål

- 22 Det skal indledningsvis bemærkes, at Domstolen med henblik på at give den forelæggende ret et formålstjenligt svar kan inddrage EU-retlige regler, som den forelæggende ret ikke har henvist til i spørgsmålet, navnlig ved af forelæggelsesafgørelsens præmisser at udlede de EU-retlige elementer, som det under hensyn til sagens genstand er nødvendigt at fortolke (jf. i denne retning dom af 12.12.1990, SARPP, C-241/89, EU:C:1990:459, præmis 8, og af 27.6.2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, præmis 36).
- 23 I den foreliggende sag skal det for at afgøre, om en situation som den i hovedsagen omhandlede er omfattet af forordning nr. 561/2006, ikke blot undersøges, om betingelserne i forordningens artikel 2, stk. 1, litra a), er opfyldt, men også, om betingelserne i forordningens artikel 3, litra h), ikke er opfyldt.
- 24 Det skal derfor forstås således, at den forelæggende ret med sine spørgsmål, der skal besvares samlet, nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, sammenholdt med forordningens artikel 3, litra h), skal fortolkes således, at begrebet »godstransport« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i førstnævnte bestemmelse, omfatter vejtransport udført af et køretøj med en største tilladt totalvægt som omhandlet i nævnte forordnings artikel 4, litra m), der overstiger 7,5 ton, herunder når køretøjet er indrettet til ikke

blot at tjene som midlertidig privat beboelse, men også til lastning af gods til ikke-erhvervsmæssige formål, idet der i givet fald tages hensyn til køretøjets lastkapacitet og til den kategori, hvorunder køretøjet er opført i det nationale vejtrafikregister.

- 25 Det fremgår af ordlyden af artikel 2, stk. 1, litra a), og af artikel 4, litra a), i forordning nr. 561/2006, at denne forordning finder anvendelse på godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton.
- 26 Begrebet »vejtransport« er defineret i denne forordnings artikel 4, litra a), som »al kørsel, som helt eller delvis foregår på veje, der er åbne for offentlig adgang med et køretøj i tom eller lastet stand, som er bestemt til personbefordring eller godstransport«. Begrebet »største tilladte totalvægt« er defineret i nævnte forordnings artikel 4, litra m), som »den højeste tilladte vægt af det køreklare køretøj, inklusive nyttelast«.
- 27 Ordlyden af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, sammenholdt med denne forordnings artikel 4, litra a), kan, eftersom den definerer begrebet »vejtransport« ved at henvise til »al kørsel«, ikke udelukke ikke-erhvervsmæssig godstransport fra forordningens anvendelsesområde.
- 28 Denne ordlydsfortolkning understøttes af den sammenhæng, hvori artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 indgår. Denne forordnings artikel 3, litra h), udelukker således udtrykkeligt vejtransport, der foretages med køretøjer »med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 [ton], der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport« fra forordningens anvendelsesområde. Som generaladvokaten har anført i punkt 39 i forslaget til afgørelse, følger det af denne bestemmelse, sammenholdt med forordningens artikel 2, stk. 1, litra a), at ikke-erhvervsmæssig godstransport kun er udelukket fra anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, når den største tilladte totalvægt for det pågældende køretøj ikke overstiger 7,5 ton.
- 29 Når det omhandlede køretøjs største tilladte totalvægt omvendt overstiger 7,5 ton, er ikke-erhvervsmæssig godstransport i henhold til disse to sammenholdte bestemmelser omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, og derfor skal de regler om køretid, pauser og hviletid for føreren, der er fastsat i nævnte forordning, samt de forpligtelser og forskrifter vedrørende fartskrivernes installation, anvendelse og kontrol, der følger af forordning nr. 165/2014, overholdes.
- 30 Den omstændighed, at et køretøj, som det er tilfældet i hovedsagen, er indrettet til at tjene ikke blot til midlertidig privat bolig, men også til lastning af gods til ikke-erhvervsmæssige formål, kan ikke rejse tvivl om den konstatering, der er foretaget i den foregående præmis.
- 31 Hvad angår godstransport fastlægges anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006 i henhold til både denne forordnings artikel 2, stk. 1, litra a), og artikel 3, litra h), af det pågældende køretøjs »største tilladte totalvægt«, uden at ordninger som den i det foregående punkt nævnte, køretøjets lastkapacitet eller den kategori, hvorunder det er opført i det nationale vejtrafikregister, er relevante i denne henseende.
- 32 Denne fortolkning understøttes ligeledes af de formål, der forfølges med forordning nr. 561/2006, herunder forbedring af færdselssikkerheden og fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne af reglerne, der er omhandlet i denne forordnings artikel 1, sammenholdt med 17. betragtning hertil. Opnåelsen af disse formål bringes i fare, såfremt køretøjer, hvis største

tilladt totalvægt overstiger 7,5 ton, kan unddrage sig de forpligtelser på færdselssikkerhedsområdet, der er indført ved nævnte forordning, som følge af deres anvendelse til såvel midlertidig privat beboelse som til lastning af gods til ikke-erhvervsmæssige formål.

- 33 Det skal tilføjes, at de eventuelle ulemper, der er forbundet med de forpligtelser, der følger af den omstændighed, at et køretøj, hvis »største tilladte totalvægt« som omhandlet i artikel 4, litra m), i forordning nr. 561/2006 overstiger 7,5 ton, er omfattet af denne forordning, herunder når dets anvendelse vedrører ikke-erhvervsmæssig godstransport, ikke forekommer uforholdsmæssige i forhold til formålet om at forbedre færdselssikkerheden. Dette formål kan nemlig ikke begrænses til erhvervsmæssig godstransport. Hvis alle ikke-erhvervsmæssige godstransporter blev udelukket fra anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, ville det formål om at forbedre færdselssikkerheden, som EU-lovgiver har forsøgt at gennemføre ved vedtagelsen af denne forordning, blive bragt i fare, således som generaladvokaten har anført i punkt 47 i forslaget til afgørelse.
- 34 Det samme gælder for formålet i henhold til artikel 1 i forordning nr. 561/2006 om at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne af de regler, der er fastsat i denne forordning og i forordning nr. 165/2014.
- 35 Henset til ovenstående betragtninger skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, sammenholdt med forordningens artikel 3, litra h), skal fortolkes således, at begrebet »godstransport« i den forstand, hvori det er anvendt i førstnævnte bestemmelse, omfatter vejtransport udført af et køretøj med en største tilladt totalvægt som omhandlet i nævnte forordnings artikel 4, litra m), der overstiger 7,5 ton, herunder når køretøjet er indrettet til ikke blot at tjene som midlertidig privat beboelse, men også til lastning af gods til ikke-kommercielle formål, uden at køretøjets lastkapacitet og den kategori, hvorunder køretøjet er opført i det nationale vejtrafikregister, har nogen betydning i denne henseende.

Sagsomkostninger

- 36 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

Artikel 2, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4. februar 2014, sammenholdt med artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006, som ændret,

skal fortolkes således, at

begrebet »godstransport« i den forstand, hvori det er anvendt i førstnævnte bestemmelse, omfatter vejtransport udført af et køretøj med en største tilladt totalvægt som omhandlet i artikel 4, litra m), i forordning nr. 561/2006, som ændret, der overstiger 7,5 ton, herunder

når køretøjet er indrettet til ikke blot at tjene som midlertidig privat beboelse, men også til lastning af gods til ikke-kommercielle formål, uden at køretøjets lastkapacitet og den kategori, hvorunder køretøjet er opført i det nationale vejtrafikregister, har nogen betydning i denne henseende.

Underskrifter