Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Sjette Afdeling)

3. oktober 2013 *

»Vejtransport — forordning (EF) nr. 561/2006 — forpligtelse til at anvende en fartskriver — undtagelser for ikke-erhvervsmæssig varetransport — begreb — transport, som en privatperson udfører inden for rammerne af sin hobbyvirksomhed som amatørrallykører, som delvist finansieres med økonomiske bidrag fra udenforstående«

I sag C-317/12,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Svea hovrätt (Sverige), ved afgørelse af 11. juni 2012, indgået til Domstolen den 2. juli 2012, i straffesagen mod

Daniel Lundberg,

har

DOMSTOLEN (Sjette Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, M. Berger (refererende dommer), og dommerne E. Levits og J.-J. Kasel,

generaladvokat: P. Cruz Villalón

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— den nederlandske regering ved J. Langer og C. Wissels, som befuldmægtigede

— Europa-Kommissionen ved J. Hottiaux og K. Simonsson, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

* Processprog: svensk.

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport« i artikel 3, litra h), 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 L 102, s. 1).

2 Anmodningen er blevet fremsat inden for rammerne af en straffesag, der blev indledt mod Daniel Lundberg for overtrædelse af pligten til at installere og anvende en godkendt fartskriver i lastbiler.

Retsforskrifter

EU-retten

3 Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8), som ændret ved forordning nr. 561/2006 (herefter »forordning nr. 3821/85«), bestemmer i artikel 3, stk. 1:

»Kontroludstyr skal installeres og anvendes i køretøjer, der er registreret i en medlemsstat, og som anvendes til vejtransport af personer eller gods, undtagen de køretøjer, der er nævnt i artikel 3 i forordning […] nr. 561/2006. […]«

4 I 17. betragtning til forordning nr. 561/2006, der med virkning fra 11. april 2007 ophævede og erstattede Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370, s. 1), er anført, at hensigten med forordningen er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafiksikkerhed.

5 Artikel 1 i forordning nr. 561/2006 bestemmer:

»Ved denne forordning fastsættes 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. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.«

6 Forordningens 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 tons, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport

[…]«

Svensk ret

7 I kapitel 9 i forordning (2004:865) om køre- og hviletider samt fartskrivere (förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m.) bestemmer artikel 5, stk. 2, at enhver person, der forsætligt eller uagtsomt overtræder bestemmelserne i artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 3821/85, straffes med bøde.

Hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

8 Daniel Lundberg, som med sit eget firma driver konsulentvirksomhed inden for området for trafiksikkerhed, benytter sin fritid på bilsport som amatørrallykører. Denne fritidsaktivitet finansieres delvist med bidrag fra virksomheder (sponsorering), som beløber sig til adskillige hundrede tusinder svenske kroner (SEK) årligt. Endvidere investerer Daniel Lundberg et mindst lige så stort beløb af sine egne midler i denne sport og modtager tillige tilskud fra familie og venner.

9 Den 6. april 2011 kørte Daniel Lundberg sin lastbil, der er indregistreret i Sverige, og hvortil var koblet en påhængsvogn, som transporterede hans rallybil, på vej til Vimmerby (Sverige) med henblik på at udstille sin rallybil på en messe. Vogntogets samlede vægt var på mere end 3,5 tons, men oversteg ikke 7,5 tons.

10 Deltagelsen i denne messe var ligeledes delvist dækket af sponsorer. Daniel Lundberg deltager normalt i sådanne messer tre gange om året.

11 Eftersom den pågældende lastbil ikke var forsynet med en fartskriver, blev han retsforfulgt for overtrædelse af artikel 3 i forordning nr. 3821/85, idet han som fører af en lastbil ikke havde forsynet denne med en godkendt fartskriver.

12 Ved dom af 13. oktober 2011 frifandt Nyköpings tingsrätt (byretten i Nyköping) Daniel Lundberg, idet den tog denne sidstnævntes argumentation om, at den omhandlede transport kunne anses for en ikke-erhvervsmæssig transport i henhold til artikel 3 i forordning nr. 561/2006, til følge.

13 Anklageren appellerede den pågældende dom til Svea hovrätt (Svea appelret), og denne ret fastslog, at det afgørende spørgsmål i den tvist, der var blevet indbragt for den, var, om pligten til at anvende en godkendt fartskriver gjaldt for den omhandlede transport med den begrundelse, at transporten udgjorde en »ikke-erhvervsmæssig varetransport« i henhold til artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006.

14 Da hverken EU-lovgivningen eller Domstolens relevante praksis giver nogen definition af det pågældende begreb og under hensyntagen til nødvendigheden af en ensartet fortolkning og anvendelse af dette begreb i praksis, har Svea hovrätt besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport« i artikel 3, litra h), i forordning […] nr. 561/2006 fortolkes således, at det omfatter en transport af gods, som en privatperson udfører inden for rammerne af sin hobbyvirksomhed, men som delvist finansieres med økonomiske bidrag (sponsering) fra udenforstående personer eller selskaber?

2) Har det nogen betydning for bedømmelsen af, hvad der udgør en »ikke-erhvervsmæssig« transport

a) at føreren kun udfører transporter for egen regning

b) at der ikke erlægges nogen betaling for transporten som sådan

c) hvor store de økonomiske bidrag er og/eller de økonomiske bidrags størrelse i forhold til hobbyvirksomhedens samlede omsætning?«

De præjudicielle spørgsmål

15 Med de to spørgsmål, der behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport«, der er omhandlet i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006, skal fortolkes således, at det omfatter en varetransport, som en privatperson udfører for egen regning og udelukkende inden for rammerne af sin hobbyvirksomhed, såfremt denne delvist finansieres med økonomiske bidrag fra udenforstående, og såfremt en sådan transport ikke indebærer erlæggelse af noget vederlag.

16 Det skal indledningsvis bemærkes, at forordning nr. 561/206 hverken indeholder nogen definition af dette begreb eller af de begreber, der er affattet i lignende vendinger i forordningen, såsom »ikke-kommerciel transport af nødhjælp« [forordningens artikel 3, litra d)], »erhvervskøretøjer […], som anvendes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring eller godstransport« [forordningens artikel 3, litra i)] eller »køretøjer med mellem 10 og 17 siddepladser, der udelukkende benyttes til ikke-erhvervsmæssig personbefordring« [samme forordnings artikel 13, stk. 1, litra i)].

17 Tilsvarende bemærkes, at selv om Domstolen gentagne gange har haft lejlighed til at fortolke andre undtagelser til pligten til at installere og anvende en fartskriver, har den imidlertid ikke udtalt sig om fortolkningen af det begreb, der gav anledning til tvisten i hovedsagen.

18 Da begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport« ikke er defineret, skal fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden af disse udtryk ifølge Domstolens faste praksis ske under hensyn til den generelle sammenhæng, hvori de anvendes, og efter deres normale betydning i sædvanlig sprogbrug (jf. i denne retning dom af 4.5.2006, sag C-431/04, Massachusetts Institute of Technology, Sml. I, s. 4089, præmis 17 og den deri nævnte retspraksis, og af 13.12.2012, sag C-395/11, BLV Wohn-und Gewerbebau, præmis 25).

19 Endvidere skal der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot tages hensyn til dennes ordlyd, men også til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (dom af 29.1.2009, sag C-19/08, Petrosian, Sml. I, s. 495, præmis 34 og den deri nævnte retspraksis).

20 Domstolen har i forhold til undtagelsesbestemmelserne vedrørende anvendelsen af en fartskriver fastslået, at en sådan undtagelse ikke kan fortolkes således, at den har virkninger ud over, hvad der er nødvendigt for at sikre beskyttelsen af de interesser, den har til formål at varetage. Endvidere bør rækkevidden af de undtagelser, den foreskriver, bestemmes under hensyntagen til den omhandlede lovgivnings målsætning (jf. dom af 25.6.1992, sag C-116/91, British Gas, Sml. I, s. 4071, præmis 12, domme af 21.3.1996, sag C-39/95, Goupil, Sml. I, s. 1601, præmis 8, og sag C-335/94, Mrozek og Jäger, Sml. I, s. 1573, præmis 9, dom af 17.3.2005, sag C-128/04, Raemdonck og Raemdonck-Janssens, Sml. I, s. 2445, præmis 19, og af 28.7.2011, sag C-554/09, Seeger, Sml. I, s. 7131, præmis 33).

21 Det er i lyset af disse principper, at der skal gives en besvarelse af de spørgsmål, som den forelæggende ret har stillet, således som de er blevet omformuleret i denne doms præmis 15.

22 Europa-Kommissionen er af den opfattelse, at undtagelsen i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at den omfatter en varetransport, som en privatperson udfører inden for rammerne af sin hobbyvirksomhed, som delvist finansieres med økonomiske bidrag fra udenforstående, således at et køretøj, der anvendes til en sådan transport, ikke skal være forsynet med en fartskriver.

23 Det skal fastslås, at en sådan fortolkning både understøttes af den sædvanlige betydning af det begreb, der er omhandlet i hovedsagen, og af den generelle sammenhæng, som det indgår i, samt af de formål, der forfølges med forordning nr. 561/2006, som begrebet er en del af.

24 Hvad for det første angår den sædvanlige betydning af begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport« skal det fastslås, at der er tale om en sådan transport, såfremt der ikke er nogen tilknytning til en handelsmæssig eller erhvervsmæssig virksomhed, dvs. såfremt denne transport ikke er blevet udført med henblik på at oppebære indtægter. Ifølge den almindelige betydning betegner en ikke-erhvervsmæssig varetransport således navnlig en varetransport, som udføres af en privatperson uden for dennes handelsmæssige virksomhed i forbindelse med en fritidsaktivitet.

25 Hvad for det andet angår den generelle sammenhæng, som artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 indgår i, skal det først fastslås, at 17. betragtning til forordningen bl.a. anfører, at denne forordning har til hensigt at »forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter«.

26 Dernæst fastsætter den pågældende forordning i henhold til sin artikel 1 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, samtidig med at der sigtes mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.

27 Endelig indeholder artikel 4, litra c), i forordning nr. 561/2006 en definition af begrebet »fører«, som værende »enhver person, som fører et køretøj, selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i et køretøj som en del af sine arbejdsopgaver for i givet fald at kunne føre det«.

28 Det følger af denne doms præmis 24-27, at bestemmelserne i forordning nr. 561/2006, som Kommissionen med rette har gjort gældende i sit indlæg for Domstolen, i det væsentlige finder anvendelse på erhvervschauffører og ikke på privatpersoners kørsel.

29 Udtrykkene »harmonisere vilkårene for konkurrencen«, »forbedre arbejdsvilkårene«, »de sociale betingelser for […] arbejdstager[ne]« og »arbejdspraksis i vejtransporterhvervet«, der er anført i henholdsvis 17. betragtning til og artikel 1 i forordning nr. 561/2006, samt udtrykket »som en del af sine arbejdsopgaver« i forordningens artikel 4, litra c), giver således anledning til at antage, at forordningen ikke finder anvendelse på en person, der som Daniel Lundberg ikke udøver et erhverv som lastbilchauffør og ikke leverer transportydelser, men som i det foreliggende tilfælde, udelukkende inden for rammerne af sin hobbyvirksomhed, udførte en transport for egen regning af sin sportsvogn, som han fører i sin egenskab af amatørrallykører, hvorved han udførte en transport som beskrevet i denne doms præmis 15.

30 For det tredje skal der med hensyn til fortolkningen af undtagelsen i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 henvises ikke kun til formålet med denne undtagelse, men ligeledes til de formål, der forfølges med forordningen.

31 Hvad for det første angår disse sidstnævnte er det tilstrækkeligt at bemærke, at hensigten med den pågældende forordning, som nævnt i denne doms præmis 25-28, er at harmonisere vilkårene for konkurrencen på vejtransportområdet og at forbedre denne sektors arbejdsvilkår samt færdselssikkerheden (jf. bl.a. Goupil-dommen, præmis 10, Mrozek og Jäger-dommen, præmis 11, dommen i sagen Raemdonck og Raemdonck-Janssens, præmis 22, og Seeger-dommen, præmis 34), og disse formål kommer bl.a. til udtryk i forpligtelsen til at udstyre vejtransportkøretøjer med en godkendt fartskriver, der gør det muligt at kontrollere, at førernes køre- og hviletider overholdes.

32 Hvad for det andet angår formålet med undtagelsen i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 ønskede EU-lovgiver at udelukke visse køretøjer og visse former for transport, der udføres ved hjælp af disse køretøjer, fra forordningens anvendelsesområde, således at den pågældende forordning ikke finder anvendelse på »ikke-erhvervsmæssig varetransport«, som gennemføres ved hjælp af et køretøj eller en kombination af køretøjer med en største tilladt totalvægt, der ikke overstiger 7,5 tons. Formålet med denne undtagelse er således, at varetransporter, der udføres af privatpersoner uden for deres handelsmæssige eller erhvervsmæssige virksomhed, ikke skal være omfattet af forordningens anvendelsesområde.

33 Henset til de således nævnte formål skal det fastslås, at en fortolkning af artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006, hvorefter denne bestemmelse ikke omfatter en transport som den i præmis 29 beskrevne, ikke er i overensstemmelse med disse formål.

34 En sådan fortolkning, som udvider forordningens anvendelsesområde til en kategori af førere, der udfører transporter i privat øjemed og hobbyøjemed, kan bringe den effektive virkning af undtagelsen i forordningens artikel 3, litra h), i fare.

35 Endvidere bemærkes, at en transport som beskrevet i denne doms præmis 29 ikke påvirker konkurrencen i vejtransportsektoren, for så vidt som en fører såsom den i hovedsagen omhandlede er en privatperson og ikke en erhvervschauffør.

36 Af samme grund kan den pågældende fortolkning under ingen omstændigheder være i strid med gennemførelsen af det formål, der forfølges med forordning nr. 561/2006, som består i at forbedre arbejdsvilkårene i vejtransportsektoren.

37 Endelig skal det fastslås, at for så vidt som transporter såsom de i hovedsagen omhandlede ikke synes at være specielt talrige, burde en fortolkning af den omhandlede undtagelse, hvorefter den omfatter varetransporter, som en privatperson udfører inden for rammerne af sin hobbyvirksomhed, ikke have væsentlige negative virkninger på færdselssikkerheden.

38 Det skal tilføjes, at i forhold til denne fortolkning er den omstændighed, at der ikke erlægges nogen betaling for transporten som sådan, og de økonomiske bidrags størrelse, navnlig i forhold til hobbyvirksomhedens samlede omsætning, uden relevans ved bedømmelsen af begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport«.

39 Henset til det ovenstående skal de forelagte spørgsmål besvares med, at begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport« i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at det omfatter en varetransport, som en privatperson udfører for egen regning og udelukkende inden for rammerne af sin hobbyvirksomhed, såfremt denne delvist finansieres med økonomiske bidrag fra udenforstående, og såfremt en sådan transport ikke indebærer erlæggelse af noget vederlag.

Sagens omkostninger

40 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 sagens omkostninger. Bortset fra 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 (Sjette Afdeling) for ret:

Begrebet »ikke-erhvervsmæssig varetransport« i artikel 3, litra h), 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 skal fortolkes således, at det omfatter en varetransport, som en privatperson udfører for egen regning og udelukkende inden for rammerne af sin hobbyvirksomhed, såfremt denne delvist finansieres med økonomiske bidrag fra udenforstående, og såfremt en sådan transport ikke indebærer erlæggelse af noget vederlag.

Underskrifter