ARREST VAN HET HOF (Zesde kamer)

3 oktober 2013*

„Wegvervoer — Verordening (EG) nr. 561/2006 — Verplichting tot gebruik van tachograaf — Uitzonderingen voor niet-commercieel goederenvervoer — Begrip — Vervoer door particulier in kader van zijn gedeeltelijk door bijdragen van derden gefinancierde hobby als amateurrallyrijder”

In zaak C-317/12,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Svea hovrätt (Zweden) bij beslissing van 11 juni 2012, ingekomen bij het Hof op 2 juli 2012, in de strafzaak tegen

Daniel Lundberg,

wijst

HET HOF (Zesde kamer),

samengesteld als volgt: M. Berger (rapporteur), kamerpresident, E. Levits en J.-J. Kasel, rechters,

advocaat-generaal: P. Cruz Villalón,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

— de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door J. Langer en C. Wissels als gemachtigden,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door J. Hottiaux en K. Simonsson als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

* Procestaal: Zweeds.

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van het begrip „niet-commercieel goederenvervoer" in de zin van artikel 3, sub h, van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB L 102, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een strafzaak tegen D. Lundberg wegens niet-nakoming van de verplichting tot installatie en gebruik van een voor een vrachtwagen goedgekeurde tachograaf.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

3 Artikel 3, lid 1, van verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 370, blz. 8), zoals gewijzigd bij verordening nr. 561/2006 (hierna: „verordening nr. 3821/85"), bepaalt:

„Het controleapparaat moet geïnstalleerd zijn en gebruikt worden in voertuigen die in een lidstaat zijn ingeschreven en die bestemd zijn voor het wegvervoer van personen of van goederen, met uitzondering van de in artikel 3 van verordening [...] nr. 561/2006 bedoelde voertuigen. [...]"

4 Volgens punt 17 van de considerans van verordening nr. 561/2006, die verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 370, blz. 1) met ingang van de 11 april 2007 heeft ingetrokken en vervangen, strekt deze verordening tot verbetering van de sociale omstandigheden van de werknemers op wie ze van toepassing is, alsmede tot verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen.

5 Artikel 1 van verordening nr. 561/2006 bepaalt:

„Deze verordening geeft voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen, met als doel de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende wijzen van vervoer over land te harmoniseren, met name met betrekking tot de wegvervoersector, en ter verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid. De verordening heeft tevens tot doel betere controle en handhaving door de lidstaten en betere arbeidsomstandigheden in de wegvervoerssector te bevorderen."

6 Artikel 3 van deze verordening bepaalt:

„Deze verordening is niet van toepassing op wegvervoer door:

[...]

h) voertuigen of een combinatie van voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel goederenvervoer en waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt;

[...]"

Zweeds recht

7 Krachtens § 5, punt 2, van hoofdstuk 9 van Förordning (2004:865) om kör och vilotider samt färdskrivare m.m. [verordening (2004:865) betreffende rij- en rusttijden, tachografen en controleapparaten], is wie opzettelijk of uit onachtzaamheid in strijd met artikel 3, lid 1, van verordening nr. 3821/85 handelt, strafbaar met een geldboete.

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

8 Lundberg, die in een eenmansbedrijf als consultant op het gebied van de verkeersveiligheid werkt, is amateurrallyrijder. Deze hobby wordt gedeeltelijk gefinancierd door bijdragen van ondernemingen (sponsoring) ten belope van meerdere honderdduizenden Zweedse kronen (SEK) per jaar. Lundberg investeert in deze sport voorts zelf ten minste dat bedrag uit eigen geld en ontvangt ook bijdragen van vrienden en familieleden.

9 Lundberg reed op 6 april 2011 met zijn eigen in Zweden geregistreerde vrachtwagen met daaraan gekoppeld een aanhangwagen met zijn rallyauto naar Vimmerby (Zweden) om er zijn rallyauto op een beurs tentoon te stellen. Het totaalgewicht van de combinatie was meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 7,5 ton.

10 Ook sponsors financierden gedeeltelijk de deelname aan deze beurs. Lundberg neemt in de regel drie keer per jaar deel aan dergelijke evenementen.

11 Deze vrachtwagen had geen tachograaf en Lundberg is vervolgd wegens schending van artikel 3 van verordening nr. 3821/85 omdat hij als bestuurder van een vrachtwagen de vrachtwagen niet had uitgerust met een goedgekeurde tachograaf.

12 Het Nyköpings tingsrätt (rechtbank te Nyköping) heeft Lundberg ontslagen van rechtsvervolging bij vonnis van 13 oktober 2011, waarbij het zijn betoog aanvaardde dat het betrokken vervoer kon worden beschouwd als een niet-commercieel vervoer in de zin van artikel 3 van verordening nr. 561/2006.

13 Het Openbaar Ministerie stelde tegen dat vonnis hoger beroep in bij het Svea hovrätt (hof van beroep te Svea), dat vaststelde dat in het voor hem aanhangige geding beslissend was of de verplichting tot gebruik van een goedgekeurde tachograaf van toepassing was op het betrokken vervoer op grond dat dit laatste een „niet-commercieel goederenvervoer" in de zin van artikel 3, sub h, van verordening nr. 561/2006 kon zijn.

14 Het Svea hovrätt heeft, gelet op het feit dat noch de Unieregeling, noch een relevante rechtspraak van het Hof dat begrip definieert en gezien de noodzaak van een uniforme uitlegging en toepassing ervan in de praktijk, de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Moet de uitdrukking ‚niet-commercieel goederenvervoer' [in] artikel 3, sub h, van [verordening nr. 561/2006] aldus worden uitgelegd dat goederenvervoer door een particulier in het kader van een hobby die gedeeltelijk door financiële bijdragen van externe personen of ondernemingen (sponsoring) wordt gefinancierd, daaronder valt?

2) Is het voor de beoordeling wat onder ‚niet-commercieel goederenvervoer' moet worden verstaan relevant:

a. dat de bestuurder uitsluitend voor eigen rekening vervoert?

b. dat voor het vervoer niet afzonderlijk wordt betaald?

c. hoe hoog de financiële bijdragen zijn in absolute termen en/of in verhouding tot de totale kosten van de hobbyactiviteit?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

15 Met zijn twee vragen, die samen moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of het begrip „niet-commercieel goederenvervoer" in de zin van artikel 3, sub h, van verordening nr. 561/2006 aldus moet worden uitgelegd dat het betrekking heeft op goederenvervoer door een particulier voor eigen rekening en alleen in het kader van een hobby wanneer deze hobby gedeeltelijk door derden wordt gefinancierd en dit vervoer onbeloond blijft.

16 Om te beginnen geeft verordening nr. 561/2006 geen enkele definitie van dat begrip of van in soortgelijke bewoordingen door deze verordening gestelde begrippen als „niet-commerciële vervoersoperaties met betrekking tot humanitaire hulp" (artikel 3, sub d, van deze verordening), „commerciële voertuigen [...] die voor niet-commercieel vervoer van personen of goederen worden gebruikt" (artikel 3, sub i, van deze verordening), of „voertuigen met 10 tot 17 zitplaatsen die uitsluitend worden gebruikt voor niet-commercieel personenvervoer" (artikel 13, lid 1, sub i, van deze verordening).

17 Ook kon het Hof weliswaar meermaals andere uitzonderingen op de verplichting tot installatie en gebruik van een tachograaf uitleggen, maar niet het begrip dat leidde tot het hoofdgeding.

18 Volgens vaste rechtspraak van het Hof moeten bij gebreke van enige definitie van het begrip „niet-commercieel goederenvervoer" de betekenis en de draagwijdte ervan worden bepaald met inachtneming van de algemene context waarin het wordt gebruikt en in overeenstemming met de in de omgangstaal gebruikelijke betekenis ervan (zie in die zin arresten van 4 mei 2006, Massachusetts Institute of Technology, C-431/04, Jurispr. blz. I-4089, punt 17 en aldaar aangehaalde rechtspraak, en 13 december 2012, BLV Wohn- und Gewerbebau, C-395/11, punt 25).

19 Daarenboven moet voor de uitlegging van een bepaling van het Unierecht niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de doelstellingen van de regeling waarvan zij deel uitmaakt (arrest van 29 januari 2009, Petrosian, C-19/08, Jurispr. blz. I-495, punt 34 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

20 Inzake uitzonderingsbepalingen op het gebruik van een tachograaf verklaarde het Hof dat een dergelijke uitzondering niet aldus kan worden uitgelegd dat de werking ervan verder gaat dan noodzakelijk is ter bescherming van de belangen die zij beoogt te garanderen. Bovendien moet de draagwijdte van deze afwijkingen in het licht van de doelstellingen van de betrokken regeling worden bepaald (zie arresten van 25 juni 1992, British Gas, C-116/91, Jurispr. blz. I-4071, punt 12; 21 maart 1996, Goupil, C-39/95, Jurispr. blz. I-1601, punt 8, alsook Mrozek en Jäger, C-335/94, Jurispr. blz. I-1573, punt 9; 17 maart 2005, Raemdonck en Raemdonck-Janssens, C-128/04, Jurispr. blz. I-2445, punt 19, en 28 juli 2011, Seeger, C-554/09, Jurispr. blz. I-7131, punt 33).

21 De vragen van de verwijzende rechter, zoals geherformuleerd in punt 15 van het onderhavige arrest, dienen tegen de achtergrond van deze beginselen te worden beantwoord.

22 Volgens de Europese Commissie dient de uitzondering in de zin van artikel 3, sub h, van verordening nr. 561/2006 aldus te worden uitgelegd dat zij goederenvervoer door een particulier in het kader van zijn gedeeltelijk door derden gefinancierde hobby omvat, zodat het voor een dergelijk vervoer gebruikte voertuig niet met een tachograaf hoefde te zijn uitgerust.

23 Deze uitlegging vindt bevestiging zowel in de gebruikelijke betekenis van het in het hoofdgeding aan de orde zijnde begrip als in de algemene context ervan en de doelstellingen van verordening nr. 561/2006, waarvan het deel uitmaakt.

24 Wat in de eerste plaats de gebruikelijke betekenis van het begrip „niet-commercieel goederenvervoer" betreft, is sprake van een dergelijk vervoer wanneer er geen verband is met een beroeps- of handelsactiviteit, namelijk wanneer dit vervoer niet strekt tot inkomensverwerving. In de algemeen aanvaarde zin duidt niet-commercieel goederenvervoer dus met name op goederenvervoer door een particulier buiten zijn beroepsactiviteit in het kader van een hobby.

25 Wat in de tweede plaats de algemene context van artikel 3, sub h, van verordening nr. 561/2006 betreft, dient allereerst te worden vastgesteld dat deze verordening, aldus punt 17 van de considerans ervan, met name strekt tot „verbetering van de sociale omstandigheden van de werknemers op wie ze van toepassing is".

26 Vervolgens, aldus artikel 1 ervan, geeft deze verordening voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen, met als doel de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende wijzen van vervoer over land te harmoniseren, met name met betrekking tot de wegvervoersector, en ter verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid, en heeft zij tevens tot doel betere controle en handhaving door de lidstaten en betere arbeidsomstandigheden in de wegvervoersector te bevorderen.

27 Ten slotte definieert artikel 4, sub c, van verordening nr. 561/2006 het begrip „bestuurder" als „iedere persoon die het voertuig bestuurt, zelfs gedurende een korte periode, of die zich in het voertuig bevindt [...] om het, als onderdeel van zijn verplichtingen, zonodig te kunnen besturen".

28 Uit de punten 24 tot en met 27 van het onderhavige arrest vloeit voort dat de bepalingen van verordening nr. 561/2006, zoals de Commissie terecht stelt in haar bij het Hof gemaakte opmerkingen, in wezen van toepassing zijn op beroepsbestuurders en niet op particuliere bestuurders.

29 Zo geven de uitdrukkingen „de voorwaarden voor concurrentie [...] harmoniseren", „verbetering van de werkomstandigheden" en „van de sociale omstandigheden van de werknemers" en „betere arbeidsomstandigheden in de wegvervoersector" in punt 17 van de considerans respectievelijk in artikel 1 van verordening nr. 561/2006, alsook de uitdrukking „als onderdeel van zijn verplichtingen" in artikel 4, sub c, ervan, te verstaan dat deze verordening niet van toepassing is op iemand die, zoals Lundberg, niet het beroep van vrachtwagenbestuurder uitoefent en geen vervoerdiensten verricht, maar die in casu voor eigen rekening alleen in het kader van zijn hobby zijn eigen sportwagen vervoerde, die hij bestuurt als amateurrallyrijder en vervoer als beschreven in punt 15 van het onderhavige arrest verricht.

30 In de derde plaats dient, om de uitzondering van artikel 3, sub h, van verordening nr. 561/2006 uit te leggen, niet alleen aan het oogmerk van deze uitzondering maar ook aan de doelstellingen van deze verordening aandacht te worden besteed.

31 Wat enerzijds deze doelstellingen betreft, hoeft er alleen aan te worden herinnerd dat deze verordening blijkens de punten 25 tot en met 28 van het onderhavige arrest strekt tot harmonisatie van de voorwaarden voor concurrentie in de wegvervoersector en tot verbetering van de arbeidsomstandigheden van het personeel in deze sector alsook van de verkeersveiligheid (zie met name voormelde arresten Goupil, punt 10; Mrozek en Jäger, punt 11; Raemdonck en Raemdonck-Janssens, punt 22, alsook Seeger, punt 34). Deze doelstellingen komen met name tot uiting in de verplichting om voertuigen in het wegvervoer in beginsel uit te rusten met een goedgekeurde tachograaf tot controle van de inachtneming van de rij- en rusttijden van de bestuurders.

32 Wat anderzijds het oogmerk van de uitzondering van artikel 3, sub h, van verordening nr. 561/2006 betreft, wilde de Uniewetgever bepaalde voertuigen en bepaalde soorten daarmee verricht vervoer uitsluiten van de werkingssfeer van deze verordening, zodat deze verordening niet van toepassing is op „niet-commercieel goederenvervoer" met een voertuig of een combinatie van voertuigen waarvan de toegestane maximummassa niet meer dan 7,5 ton bedraagt. Met deze uitzondering wordt dus beoogd het vervoer van goederen door particulieren buiten elke beroeps- of handelsactiviteit om, buiten de werkingssfeer van deze verordening te laten.

33 Het is onverenigbaar met genoemde doelstellingen om artikel 3, sub h, van verordening nr. 561/2006 aldus uit te leggen dat deze bepaling niet vervoer als omschreven in punt 29 van het onderhavige arrest dekt.

34 Een dergelijke uitlegging, die de werkingssfeer van deze verordening uitbreidt tot een groep bestuurders die voor particuliere doeleinden en in het kader van een hobby vervoer verrichten, gaat namelijk in tegen de nuttige werking van de uitzondering van artikel 3, sub h, van deze verordening.

35 Bovendien is van belang op te merken dat vervoer als omschreven in punt 29 van het onderhavige arrest de mededinging in de wegvervoersector niet ongunstig beïnvloedt, aangezien een bestuurder als in het hoofdgeding privé en niet als beroepsbestuurder rijdt.

36 Om dezelfde reden kan deze uitlegging in geen geval ingaan tegen de realisatie van de doelstelling van verordening nr. 561/2006 om de arbeidsomstandigheden in de wegvervoersector te verbeteren.

37 Ten slotte kan het geen significante negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid hebben om de betrokken uitzondering aldus uit te leggen dat zij het goederenvervoer door een particulier in het kader van een hobby dekt, aangezien vervoer als in het hoofdgeding vrij zeldzaam lijkt.

38 In het licht van deze uitlegging zijn voorts het feit dat het vervoer zelf onbeloond is, en het bedrag van de ontvangen financiering, gelet op met name het budget voor deze hobby, van geen invloed is op de beoordeling van het begrip „niet-commercieel goederenvervoer".

39 Mitsdien dient op de gestelde vragen te worden geantwoord dat het begrip „niet-commercieel goederenvervoer" in de zin van artikel 3, sub h, van verordening nr. 561/2006 aldus moet worden uitgelegd dat het betrekking heeft op goederenvervoer door een particulier voor eigen rekening en alleen in het kader van een hobby wanneer deze hobby gedeeltelijk door derden wordt gefinancierd en dit vervoer onbeloond blijft.

Kosten

40 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Zesde kamer) verklaart voor recht:

Het begrip „niet-commercieel goederenvervoer" in artikel 3, sub h, van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad, moet aldus worden uitgelegd dat het betrekking heeft op goederenvervoer door een particulier voor eigen rekening en alleen in het kader van een hobby wanneer deze hobby gedeeltelijk door derden wordt gefinancierd en dit vervoer onbeloond blijft.

ondertekeningen