Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
NICHOLAS EMILIOU
föredraget den 24 november 2022 [1]

Mål C-666/21

AI,
Åklagarmyndigheten

(begäran om förhandsavgörande från Hovrätten för Nedre Norrland (Sverige))

”Begäran om förhandsavgörande – Transport – Harmonisering av viss sociallagstiftning om vägtransporter – Förordning (EG) nr 561/2006 – Tillämpningsområde – Artikel 2.1 a – Begreppet ’vägtransporter av gods’ – Fordon med blandad användning – Fordon innehållande både ett temporärt bostadsutrymme och ett lastutrymme för transport av snöskotrar – Transport av gods för icke-kommersiella ändamål – Färdskrivare – Skyldighet att regelbundet besiktiga färdskrivare”

I. Inledning

1. AI – sökanden i målet vid den nationella domstolen – är en snöskoterentusiast som stoppades av svensk polis under en resa till en snöskotertävling. Han körde ett fordon som vägde mer än 17 ton och som hade anpassats för att fungera som temporärt bostadsutrymme för honom och hans familj under deras resor och som innehöll ett lastutrymme med plats för minst två snöskotrar.

2. Tvisten vid Hovrätten för Nedre Norrland (nedan kallad hovrätten) mellan AI och åklagarmyndigheten gäller huruvida AI var skyldig att besiktiga den färdskrivare [2] som hade installerats i hans fordon i enlighet med kraven i förordning (EU) nr 165/2014. [3] För att besvara den frågan måste det först klargöras huruvida AI:s fordon omfattas av tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 561/2006, [4] eftersom de olika skyldigheter i fråga om färdskrivare som fastställs i förordning nr 165/2014, däribland behovet av att besiktiga dessa enheter, endast är tillämpliga på fordon som omfattas av förordning nr 561/2006. [5]

1 Originalspråk: engelska.

2 En färdskrivare är en maskin i ett fordon som bland annat registrerar hastighet, tillryggalagd körsträcka och stilleståndstider. Maskinen används framför allt för att kontrollera att förarens arbetstider är lagenliga.

3 Europaparlamentets och rådets förordning av den 4 februari 2014 om färdskrivare vid vägtransporter, om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (EUT L 60, 2014, s. 1).

4 Europaparlamentets och rådets förordning 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, 2006, s. 1).

5 Se artikel 3.1 i förordning nr 165/2014.

3. Mot denna bakgrund undrar den hänskjutande domstolen om AI:s fordon omfattas av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006, där det föreskrivs att den förordningen bland annat är tillämplig på ”vägtransporter av gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton”. Domstolen uppmanas närmare bestämt att klargöra huruvida den bestämmelsen omfattar fordon som, i likhet med AI:s fordon, är registrerade som ”fordon, konstruerade och byggda för varutransport, med en högsta vikt som överstiger 12 ton”, men som används både som bostadsutrymme för fordonets ägare och hans familj och för att transportera lös egendom (i detta fall snöskotrar) för *icke-kommersiella* ändamål.

4. I korthet anser jag, av de skäl som jag kommer att beskriva i det följande, att artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 är tillämplig på sådana fordon.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. Unionsrätt

1. Förordning (EG) nr 561/2006

5. I skäl 17 i förordning nr 561/2006 anges följande:

”Denna förordning syftar till att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten. Detta uppnås huvudsakligen genom bestämmelser i vilka det anges en maximal körtid …”

6. I artikel 1 i förordning nr 561/2006 anges att förordningen ”i syfte att harmonisera konkurrensvillkoren … och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten” fastställer ”bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg”. Dessutom syftar förordningen ”till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn”.

7. I artikel 2.1 i förordning nr 561/2006 föreskrivs följande:

”Denna förordning ska tillämpas på vägtransporter av

a) gods, om fordonens högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton, eller

b) passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål.”

8. I artikel 3 i förordningen anges bland annat följande:

”Denna förordning ska 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.

…”

9. I artikel 4 i förordning nr 561/2006 föreskrivs följande:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

a) *vägtransport*: all körning helt eller delvis på en för allmän trafik upplåten väg med ett lastat eller olastat fordon som används för transport av personer eller gods.

…”

2. Förordning (EG) nr 165/2014

10. I artikel 3.1 i förordning nr 165/2014 föreskrivs följande:

”Färdskrivare ska vara installerade och användas i fordon som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods och som omfattas av förordning (EG) nr 561/2006.”

11. I artikel 23.1 i förordning nr 165/2014 föreskrivs följande:

”Färdskrivare ska besiktigas regelbundet av godkända verkstäder. Regelbunden besiktning ska göras minst vartannat år.”

B. Nationell rätt

12. Av den icke bindande rättsliga vägledning som utfärdats av Transportstyrelsen (Sverige) framgår att en husbil kan bestå av en registrerad personbil, lastbil eller buss. Där framgår tydligt att Transporstyrelsen uppfattning är att alla husbilar som registrerats som personbil, lastbil eller buss omfattas av kör- och vilotidsbestämmelserna i förordning nr 561/2006 när den tillåtna totalvikten överstiger 7 500 kg oavsett om transporten är ”kommersiell” eller inte.

III. Bakgrund, det nationella målet och tolkningsfrågorna

13. Den 4 april 2019 stoppades AI av svensk polis på allmän väg för fortkörning. Vid polisens kontroll upptäcktes att den färdskrivare som var installerad i AI:s fordon inte hade besiktigats inom den tid som föreskrivs i artikel 23.1 i förordning nr 165/2014. Inte heller innehöll fordonet något diagramblad för färdskrivare. AI uppgav att han hade två snöskotrar i den bakre delen av sitt fordon och att han var på väg till en snöskotertävling.

14. Enligt den hänskjutande domstolen hade AI:s fordon registrerats i vägtrafikregistret som lastbil med EU-fordonskod N3,[6] vilken innefattar ”fordon, konstruerade och byggda primärt för varutransport, med en högsta vikt som överstiger 12 ton”. Fordonet har plats för sex passagerare.

[6] I artikel 4.1 b i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningarna (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 samt upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 2018, s. 1) definieras fordon som ingår i EU-fordonskategori N3 som ”motorfordon som är konstruerade och tillverkade primärt för godsbefordran, med en högsta vikt som överstiger 12 ton”.

Fordonet är 3,6 m högt och 14,7 meter långt och har en angiven tjänstevikt om 17,68 ton. Till det yttre liknar det en buss. Fordonets främre (inre) del består av ett bostadsutrymme för AI och hans familj (som de använder när de är på resa), medan den bakre delen är utformad som ett lastutrymme för transport av snöskotrar.

15. Den 7 september 2020 dömdes AI vid Sundsvalls tingsrätt för en hastighetsöverträdelse. Däremot frikändes han senare för brott mot 9 kap. 6 § förordningen (2004:865), om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. Enligt den bestämmelsen ska en förare som uppsåtligen eller av oaktsamhet använder en färdskrivare som inte har besiktigats i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 23.1 förordning (EU) nr 165/2014 dömas till penningböter.

16. Både AI och åklagarmyndigheten överklagade domen till Hovrätten för Nedre Norrland, det vill säga den hänskjutande domstolen i förevarande mål.

17. Vid den hänskjutande domstolen anför åklagaren att AI är skyldig att ha en (vederbörligen besiktigad) färdskrivare installerad i sitt fordon eftersom hans fordon används för ”godsbefordran” i den mening som avses i artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006. AI invänder mot detta och hävdar att han inte har någon sådan skyldighet eftersom hans fordon inte används för kommersiell godsbefordran utan som husbil för privat bruk.

18. Mot denna bakgrund undrar den hänskjutande domstolen om den omständigheten att det huvudsakliga syftet med AI:s fordon är att utgöra temporärt bostadsutrymme (för AI:s privata bruk) innebär att fordonet ska uteslutas från tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006.

19. Därvidlag konstaterar den hänskjutande domstolen att det saknas stöd i lydelsen av förordning nr 561/2006 för att fordonens huvudsakliga syfte eller dess faktiska användning har någon direkt betydelse för tolkningen av artikel 2.1 i den förordningen, så länge fordonet kan användas för ”vägtransport av gods”. Vidare menar hovrätten att det av skäl 6 i förordning nr 561/2006 tydligt framgår att förordningens tillämpningsområde fastställs med hänvisning till ”fordonskategorier”. Detta talar för att den kategori som fordonet har registrerats under i vägtrafikregistret kan vara relevant för att avgöra huruvida artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 är tillämplig på ett visst fordon.

20. Hovrätten undrar dock om den omständigheten att ett sådant fordon har en ”praktisk möjlighet att transportera gods” är tillräcklig för att denna bestämmelse ska vara tillämplig. Hovrätten förklarar att om det vore tillräckligt att ett fordon har kapacitet att frakta gods för att artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 ska vara tillämplig skulle det vara svårt att tolka den bestämmelsen på annat sätt än att det i praktiken enbart är fordonets högsta tillåtna vikt (det vill säga om fordonet väger mer än 3,5 ton eller ej) som är relevant för att avgöra om ett fordon omfattas av den förordningen.

21. Vidare påpekar hovrätten, efter att ha konstaterat att begreppet gods inte definieras i förordning nr 561/2006, att privat utrustning sällan skulle betecknas som *gods* i allmänt språkbruk. Uttrycket ”vägtransport av gods”, som används i artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 ger därför sken av att den förordningen främst är avsedd att omfatta kommersiella transporter inom ramen för en näringsverksamhet. Denna tolkning skulle vinna stöd av det angivna syftet med den förordningen, som är att harmonisera konkurrensvillkoren inom vägtransportsektorn samt att förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten.

22. Hovrätten framhåller dock att det av artikel 3 h och i i förordning nr 561/2006 tydligt framgår att vissa fordon som används för icke-kommersiella transporter kan omfattas av den förordningens tillämpningsområde. Begreppet ”vägtransport av gods” bör därför ges en vidsträckt betydelse. En sådan tolkning stöds bland annat av definitionen av begreppet förare i artikel 4 c i förordning nr 561/2006, som leder till slutsatsen att det inte krävs att den som kör fordonet gör det inom ramen för sina arbetsuppgifter för att omfattas av den definitionen.

23. Den hänskjutande domstolen har mot bakgrund av det ovanstående beslutat att vilandeförklara målet och att ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

”1) Ska begreppet vägtransport av gods i artikel 2.1 a i förordning (EG) nr 561/2006 anses omfatta även transporter med fordon med en totalvikt över 3,5 ton vars huvudsakliga användningsområde är att utgöra temporärt bostadsutrymme för privat bruk?

2) Är det i så fall av någon betydelse hur stor lastkapacitet fordonet har eller hur fordonet har registrerats i det nationella vägtrafikregistret?”

24. Begäran om förhandsavgörande av den 25 oktober 2021 registrerades vid domstolens kansli den 5 november 2021. Endast Europeiska kommissionen har inkommit med skriftliga yttranden. Förhandling har inte hållits i målet.

IV. Bedömning

25. I förordning nr 561/2006 fastställs ett antal bestämmelser om körtider, raster och viloperioder som måste följas av förare som utför vägtransporter av gods och människor. För att säkerställa efterlevnaden av dessa bestämmelser fastställs i förordning nr 165/2014 ett antal skyldigheter avseende godkännande, installation, besiktning och användning av inspelningsanordningar, såsom färdskrivare, som används för att registrera uppgifter om bland annat förarens aktivitet och tillryggalagd sträcka.

26. Tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006, som är identiskt med tillämpningsområdet för förordning 165/2014,[7] fastställs i artikel 2.1 i den förstnämnda förordningen. Där föreskrivs att förordningen är tillämplig på ”vägtransporter av gods, om fordonets högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton” (artikel 2.1a) och på ”vägtransporter av passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål” (artikel 2.1 b). Förevarande mål rör den första av dessa båda kategorier.

27. I sina båda frågor, som jag kommer att bedöma gemensamt, undrar den hänskjutande domstolen om ett fordon med blandad användning, som det som avses i förevarande mål, som innehåller både ett temporärt bostadsutrymme för AI och hans familj och ett lastutrymme för att transportera snöskotrar för fritidsändamål, omfattas av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006, så att föraren av ett sådant fordon måste följa bestämmelserna i den förordningen och i förordning nr 165/2014 och att fordonet måste vara utrustat med en (vederbörligen besiktigad) färdskrivare i enlighet med den sistnämnda förordningen.

[7] Se punkt 2 ovan. Som jag konstaterade i fotnot 5 framgår det tydligt av artikel 3.1 i förordning nr 165/2014 att tillämpningsområdet för den förordningen är identiskt med tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006.

28. I de följande avsnitten kommer jag att ange skälen till att så mycket riktigt är fallet. Jag kommer att förklara att omständigheten att ett sådant fordon transporterar lös egendom (i detta fall snöskotrar) för icke-kommersiella ändamål inte kan utgöra hinder för att det ska betraktas som ett fordon som transporterar *gods* i den mening som avses i artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 och följaktligen omfattas av tillämpningsområdet för den förordningen (A). Dessutom kommer jag att förklara att under förutsättning att vissa kriterier är uppfyllda hindrar den omständighet att ett sådant fordon huvudsakligen används som bostadsutrymme av personerna i fordonet inte att fordonet omfattas av den bestämmelsen och av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006 (B).

A. Kan ett fordon som transporterar gods för icke-kommersiella ändamål omfattas av förordning nr 561/2006?

29. För att en viss situation ska omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006 måste två kumulativa villkor vara uppfyllda: för det första måste den berörda transporten omfattas av artikel 2.1 a eller 2.1 b i den förordningen (det positiva villkoret) och för det andra får den inte omfattas av något av de undantag som förtecknas i artikel 3 i den förordningen (det negativa villkoret).[8] I den bestämmelsen förtecknas transporter som, trots att de annars skulle omfattas av artikel 2.1 a eller b i förordning nr 561/2006, är specifikt undantagna från tillämpningsområdet för de bestämmelser som fastställs i den förordningen och i förordning nr 165/2014, på grund av att de utförs av fordon som har vissa specifika, permanenta egenskaper[9] och/eller enbart är avsedda för en användning[10] som inte kan anses äventyra målen för dessa förordningar.[11]

30. Parterna i målet vid den nationella domstolen ifrågasätter inte att AI transporterar snöskotrar för fritidsändamål. Parterna är dock inte överens om huruvida den omständigheten att detta gods transporteras för icke-kommersiella ändamål innebär att AI:s transport inte kan uppfylla det positiva villkor som jag har angett i föregående punkt. Den hänskjutande domstolen vill i detta avseende att domstolen förtydligar huruvida begreppet ”vägtransporter av gods” i den mening som avses i artikel 2.1 a i nämnda förordning måste tolkas så, att det enbart omfattar lös egendom eller föremål som transporteras för kommersiella ändamål. Om så skulle vara fallet skulle den bestämmelsen inte vara tillämplig på AI:s transport, som skulle vara utesluten från tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006 eftersom den är icke-kommersiell.

31. Enligt min mening skulle en sådan tolkning av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 vara felaktig. I själva verket är det uppenbart att den bestämmelsen inte enbart avser ”transport av gods” för kommersiella ändamål utan även kan vara tillämplig på transporter av lös egendom eller föremål som enbart är avsedda för privat, icke-kommersiell användning (i detta fall enbart som en del av AI:s hobby).

32. Det finns flera skäl till att jag har kommit fram till denna slutsats.

8 Jag konstaterar att medlemsstaterna i enlighet med artikel 13.1 i förordning nr 561/2006, får medge ytterligare undantag från de allmänna bestämmelserna om besättning, körtider, raster och viloperioder i den förordningen (nämligen de som fastställs i artiklarna 5–9) inom sitt territorium. De undantagen är tillämpliga på transporter som utförs av vissa fordon (som inte ingår i förteckningen i artikel 3).

9 Till exempel ”specialfordon” i artikel 3 e och f.

10 Till exempel fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer (artikel 3 a) eller fordon som används i nödsituationer eller räddningsarbete (artikel 3 d).

11 När det gäller en kombination av båda delarna (permanenta egenskaper och användning), se artikel 3 h i förordning nr 561/2006, som är tillämplig på fordon som har en högsta tillåten vikt som inte överstiger 7,5 ton *och* som används för icke-kommersiell transport av gods.

33. För det första framgår det tydligt av lydelsen av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 att den bestämmelsen inte innehåller någon hänvisning till att de transporter som omfattas av den bestämmelsen måste vara av yrkesmässig eller kommersiell art.

34. För det andra går det inte att härleda något sådant krav av begreppet gods som används i den bestämmelsen. Det är sant att förordning nr 561/2006 inte innehåller någon definition av det begreppet, [12] och att om man skulle försöka fastställa dess innebörd och räckvidd i enlighet med domstolens fasta praxis, [13] med hänvisning till dess sedvanliga betydelse i vanligt språkbruk, skulle man kanske komma fram till att *gods* skulle kunna uppfattas som *föremål* som tillverkas eller produceras i syfte att säljas (inom ramen för kommersiella transaktioner). [14]

35. Denna slutsats måste emellertid vägas mot den omständighet att medlemsstaterna i enlighet med artikel 13.1 i den förordningen får medge (frivilliga) undantag för transport av ”material, utrustning eller maskiner som föraren använder i sitt arbete” (artikel 13.1 d andra stycket) eller av ”cirkus- och nöjesfältsutrustning” (artikel 13.1 j). Sådana transporter, som gäller föremål som används inom ramen för en yrkesmässig verksamhet, men som *inte* är avsedda att säljas, omfattas alltså av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006, såvida de inte specifikt är undantagna enligt medlemsstaternas nationella lagstiftning. Därför menar jag att det är uppenbart att begreppet gods i den bestämmelsen inte är begränsat till föremål som är avsedda att säljas.

36. Inte heller verkar begreppet, i vid bemärkelse, vara begränsat till föremål som har samband med en kommersiell transaktion. I förordning nr 561/2006 används faktiskt begreppet gods vid två tillfällen utan någon koppling till en kommersiell transaktion (utan snarare med hänvisning till ”icke-kommersiell transport”). [15]

37. Vidare konstaterar jag att i en annan förordning, nämligen förordning 2018/858, definieras begreppet gods [16] som ”i huvudsak alla flyttbara föremål”. [17] Dessutom har domstolen generellt gett begreppet gods en vid innebörd i sin praxis, [18] särskilt i sin tolkning av bestämmelser i FEU om fri rörlighet för varor. [19] I det sammanhanget har domstolen tydligt slagit fast att det är *irrelevant* huruvida godset transporteras för försäljning eller för personlig användning eller konsumtion. [20]

38. För det tredje anser jag att en systematisk tolkning av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006, mot bakgrund av artikel 3 och särskilt artikel 3 h i den förordningen, där det i princip föreskrivs att den förordningen inte är tillämplig på icke-kommersiell transport av gods med fordon som väger mindre än 7,5 ton, bekräftar att den förstnämnda bestämmelsens tillämpningsområde inte är begränsat till ”transport av gods” av kommersiell art.

12 Framför allt noterar jag att begreppet gods inte ingår i de definitioner som anges i artikel 4 i förordning nr 561/2006.

13 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 3 oktober 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punkt 18 och där angiven rättspraxis).

14 Se definitionen av det engelska begreppet *goods* i Collins Dictionary (https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods). Jag konstaterar dock att Cambridge Dictionary verkar ha valt en bredare definition som inte enbart omfattar ”föremål som är till salu” utan även ”föremål som du äger” (https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods).

15 Se den ordagranna lydelsen i artikel 3 h och i i förordning nr 561/2006.

16 I punkt 1.3 i inledningen till bilaga I till den förordningen, med rubriken ”Allmänna definitioner, kriterier för kategorisering av fordon, fordonstyper och karosserityper”.

17 Min kursivering.

18 Se dom av den 8 juni 2017, Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, punkt 53 och där angiven rättspraxis).

19 Se, till exempel, dom av den 10 december 1968, kommissionen mot Italien (7/68, EU:C:1968:51).

20 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 januari 2018, Buhagiar m.fl. (C-267/16, EU:C:2018:26, punkt 67 och där angiven rättspraxis). I den domen klargjorde domstolen att med *gods* avses vid tillämpningen av bestämmelserna i FEU visserligen ”produkter som kan värderas i pengar och som därmed *kan* vara föremål för kommersiella transaktioner” (min kursivering), men att det inte finns något krav på att de ska användas för kommersiella ändamål eller ens vara avsedda att användas som sådana.

39. Närmare bestämt måste två kumulativa villkor vara uppfyllda för att ett fordon ska omfattas av det undantag som anges i artikel 3 h i förordning nr 561/2006. För det första måste fordonet användas för ”icke-kommersiell transport av gods” [21] och för det andra får dess högsta tillåtna vikt inte överskrida 7,5 ton. Förekomsten av detta andra villkor kan uppenbart endast betyda en sak: Artikel 2.1 a i den förordningen kan faktiskt vara tillämplig på transport av gods för icke-kommersiell användning om den högsta tillåtna vikten för det berörda fordonet är större än så. [22]

40. Transporter som utförs med fordon som används för *icke-kommersiell* transport av gods kan också komma i fråga för ett annat undantag, vilket även den hänskjutande domstolen påpekade, nämligen det som föreskrivs i artikel 3 i i förordning nr 561/2006, som är tillämpligt på ”kommersiella fordon som betraktas som veteranfordon enligt lagstiftningen i den medlemsstat där de körs och som används för *icke-kommersiell transport* av personer eller gods”. [23] Återigen är gränserna för det undantaget tydliga. Unionslagstiftaren förefaller även i det fallet att ha ansett att den omständigheten att fordonet transporterar gods för icke-kommersiella ändamål inte är tillräcklig för att sådana transporter ska undantas från tillämpningsområdet för den förordningen och därför ha utgått från att artikel 2.1 a i den förordningen kan komma att vara tillämplig på icke-kommersiell transport av gods.

41. Att artikel 3 i förordning nr 561/2006 innefattar inte enbart ett, utan två snävt definierade undantag som avser särskilda fall av transport av gods för icke-kommersiella ändamål visar enligt min mening att sådana transporter inte helt och hållet är undantagna från den förordningens tillämpningsområde.

42. Varje annan tolkning skulle enligt min mening vara *contra legem*. Domstolen har också konsekvent slagit fast att artikel 3 i den förordningen inte får tolkas så, att dess verkan utvidgas utöver vad som är nödvändigt för att skydda de intressen som den är avsedd att garantera, och att omfattningen av de undantag som förtecknas i den bestämmelsen måste fastställas mot bakgrund av de syften som eftersträvas med den förordningen. [24] Om unionslagstiftaren hade haft för avsikt att införa ett generellt undantag för transport av gods av icke-kommersiell karaktär, skulle denne i artikel 3 h och i i den förordningen inte ha begränsat de där föreskrivna undantagen till specifika kategorier av transporterat gods, utan skulle endast ha hänvisat till transport av gods för icke-kommersiella ändamål. [25]

43. Detta innebär att artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006, i princip [26] är tillämplig på transport av gods oavsett om transporten är kommersiell eller icke-kommersiell. Om gods transporteras för icke-kommersiella ändamål är det emellertid enbart fordon vars högsta tillåtna vikt överskrider 7,5 ton som omfattas av den bestämmelsen (eftersom fordon under den vikten undantas enligt artikel 3 h i den förordningen).

[21] I den senaste konsoliderade versionen av förordning nr 561/2006 (ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1054 av den 15 juli 2020 (EUT L 249, 2020, s. 1), definieras ”icke-kommersiell transport” (i artikel 4 r) som ” all vägtransport, utom transport mot betalning eller annan ersättning eller för egen räkning, för vilken ingen direkt eller indirekt ersättning mottas och som inte direkt eller indirekt genererar någon inkomst för fordonets förare eller för någon annan och som saknar koppling till yrkesmässig eller kommersiell verksamhet”.

[22] Förutsatt att den aktuella situationen inte omfattas av ett annat undantag som anges i artikel 3 i förordning nr 561/2006 (till exempel artikel 3 i) eller av något av de undantag som anges i artikel 13.1 i den förordningen.

[23] Min kursivering.

[24] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 9 september 2021, Ministère public (Extraterritoriella sanktioner) (C-906/19, EU:C:2021:715, punkt 33, och där angiven rättspraxis).

[25] Se, analogt, dom av den 28 juli 2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, punkt 30), om tolkningen av begreppet material i den mening som avses i artikel 13.1 d, andra stycket, i förordning nr 561/2006 (som därefter har ändrats).

[26] Utom i det fall transporten omfattas av de undantag som anges i artikel 3 eller artikel 13.1 i förordning nr 561/2006.

44. Nämnda tolkning av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 styrks av de mål som eftersträvas med förordningen.

45. I detta avseende påminner jag om att förordning nr 561/2006 har tre mål: att harmonisera konkurrensvillkoren inom vägtransportsektorn, att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av den, och att förbättra den *allmänna* trafiksäkerheten (för alla fordon).[27] Domstolen har tidigare bekräftat att transport av gods för icke-kommersiella ändamål inte påverkar konkurrensen inom vägtransportsektorn och inte heller står i strid med genomförandet av målet att förbättra arbetsförhållandena inom den branschen.[28] Jag håller dock med kommissionen om att unionslagstiftaren verkar ha intagit ståndpunkten att sådana transporter mycket väl kan komma att skapa en risk för trafiksäkerheten, särskilt när den högsta tillåtna vikten för de berörda fordonen är högre än 7,5 ton (eller, som i fallet med AI:s fordon, faktiskt väger mer än 17 ton). Europaparlamentet betonade i själva verket vid sin första behandling[29] av kommissionens förslag till antagande av förordning nr 561/2006,[30] att säkerhetsaspekten inte enligt parlamentets mening kan begränsas till den kommersiella sektorn utan också bör tillämpas på icke-kommersiell transport av gods.

46. Det är också värt att påpeka att domstolen har framhållit vikten av att förbättra den allmänna trafiksäkerheten i en rad domar om tolkningen av de undantag som anges i förordning nr 561/2006.[31]

47. Jag anser att om alla transporter av gods som utförs för icke-kommersiella ändamål skulle uteslutas från tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006, skulle detta äventyra målet att förbättra trafiksäkerheten, som unionslagstiftaren hade för avsikt att genomföra när den antog förordning nr 561/2006.[32] Att den typen av transporter är mindre vanlig än transporter som utförs inom ramen för en verksamhet av kommersiell natur[33] är enligt min mening irrelevant: AI skulle mycket väl kunna vakna en morgon och bestämma sig för att köra sitt fordon som väger mer än 17 ton i 20 på varandra följande timmar utan att ta någon rast, vilket skulle kunna få avsevärda negativa effekter på den allmänna trafiksäkerheten (inte minst på grund av ett sådant fordons vikt).

[27] Se skäl 17 och artikel 1 i förordning nr 561/2006. Se även dom av den 9 september 2021, Ministère public (Extraterritoriella sanktioner) (C-906/19, EU:C:2021:715, punkt 29). Som jag konstaterade i mitt förslag till avgörande i målet Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, fotnot 7), hänger dessa tre mål till viss del samman med varandra. Genom att säkerställa alternerande körtider och viloperioder skyddar bestämmelserna i förordning nr 561/2006 förare och besättningar i fordon som används för vägtransporter mot de skadliga effekterna av alltför långa och dåligt fördelade körtider. Eftersom trötthet och bristande vila hos förarna av sådana fordon är erkända orsaker till trafikolyckor, skyddar dessa bestämmelser samtidigt trafiksäkerheten. Arbetsmetoder som bygger på ett otillbörligt utnyttjande av dessa förare och besättningar snedvrider konkurrensen inom transportsektorn, varför dessa bestämmelser slutligen säkerställer rättvisa villkor i detta avseende.

[28] Se dom av den 3 oktober 2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, punkterna 35 och 36).

[29] Se ”Motivering” till ändringsförslag 22 i ”Europaparlamentets lagstiftningsresolution om förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet (KOM(2001) 573 – C5-0485/2001–2001/0241(COD))” (tillgänglig på https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5–2002–0388_SV.html?redirect#_section2).

[30] Se *Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet* (KOM(2001) 573 slutlig).

[31] Se, till exempel, dom av den 9 september 2021, Ministère public (Extraterritoriella sanktioner) (C-906/19, EU:C:2021:715, punkt 38), om tolkningen av artikel 3 a i förordning nr 561/2006, och dom av den 13 mars 2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, punkterna 40–42), om tolkningen av artikel 13.1 h i nämnda förordning. Jag konstaterar att domstolen i punkt 42 i den sistnämnda domen särskilt angav att tillämpningsområdet för artikel 13.1 h måste ”fastställas utifrån förordningens syften, *varav ett är förbättringen av trafiksäkerheten*” (min kursivering).

[32] Därtill skulle de undantag som anges i artikel 3 h och i i den förordningen i praktiken ges ett tillämpningsområde som går långt utöver deras tydliga lydelse.

[33] AI tillbringar sannolikt mindre tid på vägen med sin lastbil och sina två snöskotrar än en yrkesförare som transporterar kommersiella varor som är till salu och som kör från Stockholm till Göteborg varannan dag.

48. Jag tror att det var den typ av situation som unionslagstiftaren främst hade i åtanke när den beslutade att begränsa det undantag som anges i artikel 3 h i förordning nr 561/2006 till ”icke-kommersiell transport av gods” med fordon vars högsta tillåtna vikt inte överstiger 7,5 ton.[34] Därför håller jag med kommissionen om att det inte skulle vara förenligt med förverkligandet av det målet att systematiskt utesluta sådana transporter från den förordningens tillämpningsområde.

49. Jag anser inte heller att domstolens dom i målet Lundberg[35] ger något stöd för en motsatt tolkning. Man skulle vid första anblicken kunna dra slutsatsen att tvisten vid den nationella domstolen i det målet liknar den som den som är i fråga i förevarande mål. I likhet med AI var Daniel Lundberg ägare till och förare av ett fordon som han använde för att transportera ett annat motorfordon, nämligen en rallybil (i en släpvagn kopplad till det förstnämnda fordonet). Han ägnade sig åt rallykörning på amatörnivå och deltog i rallytävlingar på sin fritid. Men till skillnad från AI (vars fordon väger mer än 17 ton) hade Lundbergs fordon en sammanlagd vikt som *inte* överskred gränsen på 7,5 ton.

50. Jag anser att det var just denna faktor, och inte enbart det att Lundberg transporterade sin rallybil för icke yrkesmässiga och icke-kommersiella ändamål, som föranledde domstolen att slå fast att denna transport tveklöst omfattades av det undantag som anges i artikel 3 h i förordning nr 561/2006 och omfattades således inte av tillämpningsområdet för den förordningen.[36] Dessutom uppmanades inte domstolen i det målet att tolka tillämpningsområdet för artikel 2.1 a i den förordningen, utan enbart tillämpningsområdet för det undantag som fastställs i artikel 3 h i förordning nr 561/2006.

51. Därför bör man enligt min mening inte falla för frestelsen att tillämpa den lösning som domstolen slagit fast i målet Lundberg på omständigheterna i förevarande mål *enbart* på grund av att även i detta fall transporterar AI gods för sin egen fritidssysselsättning.[37] I detta avseende påminner jag om att parterna i målet vid den nationella domstolen inte ifrågasätter att den högsta tillåtna vikten på AI:s fordon överstiger 7,5 ton och fordonet därför inte omfattas av det undantag som anges i artikel 3 h i förordning nr 561/2006.

52. Mot denna bakgrund anser jag det vara uppenbart att artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 inte är begränsad till godstransporter av kommersiell karaktär. Definitionen i den bestämmelsen omfattar också – bestämmelserna i den förordningen och i förordning nr 165/2014 är således tillämpliga på – transporter som utförs av fordon som används för privata, icke-kommersiella

[34] Enligt den föregående tillämpliga ordningen var ”fordon som används för icke yrkesmässig transport av gods för personligt bruk” undantagna *som helhet* (se artikel 4.12 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, 1985, s. 1, svensk specialutgåva område 7 volym 3 s. 113). Unionslagstiftaren ändrade dock uttryckligen det undantaget när den antog förordning nr 561/2006 och förde in som ett ytterligare krav att fordonets högsta tillåtna vikt inte överskrider 7,5 ton.

[35] Dom av den 3 oktober 2013 (C-317/12, EU:C:2013:631) (Lundberg).

[36] Domstolen konstaterade visserligen i punkt 32 i domen att syftet med artikel 3 h i förordning nr 561/2006 var ”att transporter av gods som privatpersoner utför utanför sin yrkesverksamhet eller kommersiella verksamhet, inte ska omfattas av förordningens tillämpningsområde”, men gjorde detta först efter att ha betonat att den bestämmelsen enbart är tillämplig på fordon med en högsta tillåtna vikt som inte överstiger 7,5 ton.

[37] Man bör också vara noggrann med att inte lyfta vissa av domstolens slutsatser i målet Lundberg ur sitt sammanhang. Det stämmer till exempel att domstolen konstaterade (i punkt 28 i den domen) att bestämmelserna i förordning (EG) nr 561/2006 *huvudsakligen* är tillämpliga på yrkesförare och inte på privata förare. Den konstaterade emellertid *inte* att dessa bestämmelser *uteslutande* är tillämpliga på yrkesförare. Dessutom föregås den punkten direkt av en mening som påminner om att i artikel 4 c i den förordningen 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”, vilket klart visar att förordning nr 561/2006 inte enbart är tillämplig på yrkesförare, vilket den hänskjutande domstolen också påpekar.

ändamål, till exempel som en del av en hobby, utom när sådana transporter omfattas av det uttryckliga undantag som anges i artikel 3 h i förordning nr 561/2006 (eller något annat undantag som anges i den förordningen).

B. Fallet med fordon med blandad användning som används både för godstransporter och som temporärt bostadsutrymme

53. Efter att ha fastställt att, under de omständigheter som föreligger i det nationella målet, den omständighet att AI:s fordon transporterar gods (i detta fall snöskotrar) för icke-kommersiella ändamål inte hindrar att fordonet betraktas som ett fordon som transporterar gods i den mening som avses i artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006, kommer jag nu att pröva huruvida den omständighet att fordonet är ett fordon med blandad användning, som inte enbart används av AI och hans familj för att transportera gods, utan även används som temporärt bostadsutrymme för honom och hans familj, innebär att fordonet undantas från den förordningens tillämpningsområde. Jag kommer att förklara att så inte är fallet.

54. Som jag påpekade i punkt 26 är förordning nr 561/2006 tillämplig på i) ”vägtransporter av gods, om fordonets högsta tillåtna vikt, inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton” (artikel 2.1 a), och ii) på ”vägtransporter av passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål” (artikel 2.1 b). Den logiska följden av den bestämmelsen är att den förordningen *inte* omfattar vägtransporter som utförs i) av fordon som transporterar gods med en högsta tillåten vikt som *inte* överstiger 3,5 ton, eller ii) av fordon som transporterar passagerare och som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av *högst* nio personer (inklusive föraren).

55. Vid den hänskjutande domstolen hävdar AI i princip att utöver dessa båda kategorier av *transporter* och de som omfattas av tillämpningsområdet för de undantag som uttryckligen föreskrivs i förordning nr 561/2006 (till exempel artikel 3 h), skulle även andra transporter kunna undslippa de bestämmelser som fastställs i den förordningen. Detta är enligt AI fallet när det gäller transporter som utförs av fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för att *huvudsakligen* tillhandahålla ett *bostadsutrymme* för passagerarna, snarare än för att enbart transportera gods. AI hävdar att sådana transporter inte omfattas av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006. Han anser att hans fordon bör undantas från den förordningens tillämpningsområde (trots att det används för att ”transportera gods” och har en högsta tillåten vikt som överstiger 7,5 ton) eftersom det *huvudsakligen* används som ett temporärt bostadsutrymme för honom och hans familj.

56. Kommissionen anser för sin del att det inte finns något i förordning nr 561/2006 som tyder på att den omständighet att ett fordon inte används enbart för att transportera gods utan primärt används som ett tillfälligt bostadsutrymme utgör hinder för att betrakta fordonet som ett fordon som transporterar gods i den mening som avses i artikel 2.1 a i den förordningen.

57. I det avseendet konstaterar jag att artikel 2.1 b i förordning nr 561/2006 visserligen specifikt kräver att det görs en bedömning av hur fordonet är konstruerat eller permanent inrättat (innan det går att slå fast att ett sådant fordon transporterar passagerare för tillämpning av den bestämmelsen), men att så inte är fallet när det gäller artikel 2.1 a i den förordningen.

58. Det framgår dock tydligt av den definition av *motorfordon* som anges i artikel 4 b första stycket i förordning nr 561/2006 att de bestämmelser som anges i den förordningen är avsedda att vara tillämpliga på ”fordon som kör … av egen kraft … som *normalt* används för transport av … gods”

och vars transporter omfattas av artikel 2.1 a i den förordningen.[38] Vidare framgår det tydligt av artikel 4 a i förordning nr 561/2006 att fordonet inte behöver vara ”lastat”.

59. Av detta följer, enligt min mening, att det inte krävs att ett fordon vid den angivna tidpunkten *faktiskt* transporterar gods, för att en transport ska omfattas av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 och av bestämmelserna i den förordningen. Inte heller krävs det, vilket AI hävdar vid den hänskjutande domstolen, att ett sådant fordon *huvudsakligen* används för godstransporter. I själva verket räcker det med att fordonet ”*normalt* används för att transportera gods”[39] Som jag uppfattar det måste fordonet därför ha permanenta (och inte enbart tillfälliga) egenskaper som visar att det ”normalt används för att transportera gods”. Dessa faktorer måste enligt min mening bedömas mot bakgrund av hur fordonet är konstruerat eller hur det permanent har inrättats, genom en analog tolkning med hänsyn till kravet i artikel 2.1 b i den förordningen.[40]

60. Dessutom verkar den åtskillnad som görs i artikel 2.1 i förordning nr 561/2006 mellan ”vägtransporter … av gods” (artikel 2.1 a) och ”vägtransporter … av passagerare” (artikel 2.1 b) likna (åtminstone i viss mån) den åtskillnad som görs i andra unionsrättsakter inom området för vägtransporter och särskilt i förordning 2018/858 (där administrativa bestämmelser och tekniska krav för typgodkännande och utsläppande på marknaden av alla nya fordon fastställs).[41] Enligt artikel 4 i den förordningen omfattas motorfordon som är ”konstruerade och tillverkade primärt för befordran av *passagerare och deras bagage*”[42] av en kategori (kategori M), medan motorfordon som är ”konstruerade och tillverkade primärt för *godsbefordran*”[43] omfattas av en annan, särskild kategori (kategori N).

61. *Campingbilar* definieras i bilaga I del A punkt 5.1 till förordning 2018/858[44] som fordon i kategori M med *boendemöjligheter*. Detta utrymme måste åtminstone innehålla följande utrustning: a) sittplatser och bord, b) sovplatser, även sådana som görs om från sittplatser, c) matlagningsmöjligheter, d) förvaringsmöjligheter. Eftersom campingbilar omfattas av kategori M i förordning 2018/858 betraktas de inom ramen för den förordningen som fordon som är ”konstruerade och tillverkade primärt för befordran av passagerare och deras bagage”, snarare än gods. Att de innehåller förvaringsmöjligheter hindrar inte att de omfattas av den kategorin, så länge dessa förvaringsmöjligheter är *integrerade* i boendeutrymmet och är ordentligt fastsatt i det.[45]

62. Mot bakgrund av ovanstående kan jag medge att vid tillämpningen av förordning nr 561/2006 måste campingbilar som har de egenskaper som anges i punkt 61 i princip, på samma sätt som är fallet med förordning 2018/858, anses användas för befordran av passagerare snarare än av gods och därmed anses omfattas av tillämpningsområdet för den rättsakten endast när de uppfyller de

[38] Min kursivering.

[39] Min kursivering.

[40] Se punkt 57 ovan.

[41] Tolkningen av olika förordningar måste naturligtvis i princip bedömas självständigt. För mig är det dock uppenbart att unionslagstiftarens avsikt var att klassificera fordon på ett liknande sätt i förordning nr 561/2006 och förordning 2018/858 (det vill säga för transport av antingen gods eller passagerare).

[42] Min kursivering.

[43] Min kursivering.

[44] Bilaga I har rubriken ”Allmänna definitioner, kriterier för kategorisering av fordon, fordonstyper och karosserityper”. Del A i den bilagan har rubriken ”Kriterier för kategorisering av fordon”. Punkt 5 i del A beskriver kriterierna för ”Fordon avsedda för särskilda ändamål”, till exempel campingbilar.

[45] Den utrustning (inbegripet förvaringsmöjligheter) som minst ska finnas i en campingbil ska faktiskt enligt punkt 5.1 i del A i bilaga I till förordning 2018/858 vara ”ordentligt fastsatt i *boendeutrymmet*” (även om bordet dock får vara konstruerat så att det enkelt kan flyttas).

kriterier som fastställs i dess artikel 2.1 b (det vill säga, endast i de fall de är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål).

63. Efter detta förtydligande vill jag påpeka att målet vid den nationella domstolen gäller en särskild typ av fordon: ett fordon som till sitt yttre liknar en buss och som har en blandad användning, eftersom det innehåller *både* ett bostadsutrymme och ett lastutrymme som är tillräckligt stort för att AI ska kunna förvara minst två snöskotrar i det.

64. Av handlingarna i målet och de uppgifter som hovrätten lämnade i sin begäran om förhandsavgörande framgår att lastutrymmet i AI:s fordon inte är integrerat i bostadsutrymmet, utan att det är avskilt. [46] Dessutom verkar det inte vara konstruerat för att tillhandahålla förvaring enbart för passagerarnas bagage (till skillnad från bagageutrymmet i en buss eller takbox på en campingbil). Slutligen verkar lastutrymmet vara en permanent del av AI:s fordon. Till skillnad från en cykelhållare eller en takbox går det inte enkelt att ta bort.

65. Ska fordonet under sådana omständigheter fortfarande anses befordra passagerare och deras bagage? Jag anser inte det. [47] Ska det anses ”normalt” att befordra gods och därmed omfattas av tillämpningsområdet för artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006? Jag anser det.

66. Jag menar att ett fordon med blandad användning, som AI:s fordon, som innehåller både ett bostadsutrymme och ett lastutrymme, måste betraktas som ett fordon som normalt befordrar gods vid tillämpningen av förordning nr 561/2006 och måste anses omfattas av tillämpningsområdet för den förordningen, oavsett om det uppfyller de krav som är nödvändiga för att betecknas som campingbil i den mening som avses i förordning 2018/858, om lastutrymmet i ett sådant fordon i) är avskilt eller på annat sätt går att fysiskt särskilja från bostadsutrymmet (snarare än integrerat i detta utrymme), ii) inte rimligtvis verkar ha utformats som ett lastutrymme enbart för fordonets passagerares bagage, och iii) är en permanent del av fordonet, i den bemärkelsen att fordonet har konstruerats eller permanent inrättats för att innefatta ett sådant utrymme.

67. Denna tredelade prövning, som det ankommer på den nationella domstolen att göra i varje enskilt fall, verkar ge önskvärda resultat i det allra största flertalet av fallen.

68. I ena ändan av spektrumet säkerställer det att den yrkesmässiga lastbilsföraren som har anpassat fordonshytten så att den permanent innehåller ett sällskapsutrymme och en sovplats fortfarande omfattas av de bestämmelser som fastställs i förordning nr 561/2006, (antingen på grund av att boendeutrymmet inte uppfyller alla krav som fastställs i förordning 2018/858 för att fordonet ska kunna betecknas som en campingbil eller på grund av att lastutrymmet under alla omständigheter fortfarande uppfyller de tre krav som beskrivs ovan).

[46] Se punkt14 ovan. På grundval av informationen i ärendehandlingarna verkar AI:s fordon bestå av två distinkta delar. Fordonets främre (inre) del består av ett bostadsutrymme för AI och hans familj (som de använder under sina resor), medan den bakre delen är utformad som ett lastutrymme, där AI transporterar snöskotrar för sig och sin familj. Under alla omständigheter har jag svårt att föreställa mig hur de båda snöskotrarna skulle kunna integreras i bostadsutrymmet i AI:s fordon (med tanke på deras storlek).

[47] Om ett fordon, såsom AIs fordon, fortfarande skulle anses befordra passagerare och deras bagage, så skulle ett sådant fordon undantas från tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006. Det skulle ju faktiskt inte uppfylla villkoret i förordning nr 2.1 b i den förordningen, eftersom det – på grundval av de uppgifter som föreligger i målet – inte tycks ha konstruerats eller permanent anpassats för att transportera mer än nio personer, inbegripet föraren.

69. I andra ändan av spektrumet leder det också till slutsatsen att en campingbil inte kommer att betraktas som ett fordon som transporterar gods i den mening som avses i artikel 2.1 a i förordning nr 506/2006 av den enkla anledningen att skåpen i fordonets bostadsutrymme är fyllda med tallrikar, muggar och andra redskap eller föremål som man brukar förvänta sig att finna i ett ”hem”, eller för att fordonet innehåller ett bagage- eller förvaringsutrymme som verkar ha utformats för att få plats med enbart passagerarnas bagage, eller som har en avtagbar cykelhållare eller takbox monterad.

70. Vidare ger den prövning som beskrivs i punkt 66 också en lämplig lösning (eller undviker åtminstone absurda resultat) i mer komplicerade, mindre uppenbara situationer. För att illustrera detta kommer jag att utgå från tre (hypotetiska) exempel.

71. Första exemplet: Vi tänker oss en surfare på amatörnivå som har en skåpbil på mer än 7,5 ton med en kapacitet att frakta 50 surfbrädor, för både eget och vänners bruk, och där han också förvarar en madrass som han sover på ibland. Transporterar surfaren *gods*? Ja, eftersom hans fordon *inte* har alla de egenskaper som anges i förordning 2018/858 för att betecknas som *campingbil* och därmed för att betecknas som ett fordon som är konstruerat eller permanent inrättat för befordran av ”passagerare och deras bagage” och eftersom det under alla omständigheter är konstruerat eller permanent inrättat för att innehålla ett tydligt identifierbart förvaringsutrymme som inte verkar vara utformat enbart för att befordra hans bagage. Amatörsurfaren befinner sig med andra ord i en situation som inte skiljer sig från situationen för den yrkesmässiga lastbilsföraren som beskrivs i punkt 68.

72. Andra exemplet: Vad skulle hända om surfaren hade en riktig campingbil och transporterade sina vänners eller sin familjs surfbrädor i ett förvaringsutrymme som inte var större än ett utrymme utformat för bagage? Surfaren skulle *inte* transportera gods Han skulle befinna sig i samma situation som den ”klassiska” husbilen i punkt 69.

73. Tredje exemplet (här blir det mer komplicerat): Vad händer om samma surfbrädor (eller AI:s snöskotrar, för den delen) placerades i en mycket stor [48] släpvagn kopplad till husbilen? Skulle den omständigheten att släpvagnen kan kopplas loss från husbilen hindra fordonet från att anses transportera gods? Jag anser inte det. Vid tillämpningen av förordning nr 561/2006 kan ett fordon faktiskt bestå av en kombination av fordon. [49] En släpvagn kopplad till en husbil skulle därför anses utgöra en enskild ”fordonsenhet”. Släpvagnens permanenta egenskaper (till exempel att den är konstruerad eller permanent inrättad som lastutrymme) skulle enligt min mening kunna tillskrivas fordonet som helhet. [50]

74. Som jag redan har konstaterat i punkt 59 är det viktigt att komma ihåg att det inte är nödvändigt att det fordon som utför en transport *huvudsakligen* används för transport av gods (vilket krävs enligt förordning 2018/858) för att en transport ska omfattas av tillämpningsområdet för artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006. Det räcker med att fordonet *normalt* [51] används för transport av gods.

[48] Man skulle alltid kunna hävda att om släpvagnen inte är större än bagageutrymmet på en vanlig bil så är det inte fråga om ”transport av gods”.

[49] Se artikel 4 b i förordning nr 561/2006.

[50] Jag anser att det är detta som skiljer släpvagnar från cykelhållare, takboxar eller andra rena tillbehör som inte påverkar definitionen av fordonet.

[51] Min kursivering.

75. Jag anser att ett fordon med blandad användning måste anses användas *normalt* för transport av gods om det i) är konstruerat eller permanent inrättat för att innehålla ett lastutrymme som är ii) tydligt identifierbart [52] och iii) rimligen förefaller vara utformat för att inte enbart rymma passagerarnas bagage. Förutsatt att fordonet har dessa egenskaper finns det inget behov av att bedöma huruvida transporten av gods har företräde framför transporten av passagerare. [53] Föraren måste enligt min mening omfattas av de bestämmelser om körtider, raster och viloperioder som fastställs i förordning nr 561/2006 och av skyldigheten att ha en vederbörligen besiktigad färdskrivare, förutsatt att fordonets högsta tillåtna vikt överstiger 3,5 ton (för kommersiell transport av gods) eller 7,5 ton (för icke-kommersiell transport av gods). [54]

76. Detta angreppssätt, som jag i föregående avsnitt föreslog att domstolen skulle tillämpa, verkar förenligt med definitionen av begreppet gods som innefattande alla påtagliga föremål, inte enbart gods som är avsett att säljas eller användas i en kommersiell transaktion. [55] Det är också förenligt med målet att förbättra trafiksäkerheten i allmänhet, vilket unionslagstiftaren hade för avsikt att genomföra i förordning nr 561/2006. [56] Det säkerställer att tunga fordon som unionslagstiftaren bedömde skapar en verklig risk för den allmänna trafiksäkerheten omfattas av den förordningens tillämpningsområde och inte kan undslippa de skyldigheter som föreskrivs i den förordningen enbart med hänvisning till att de delvis används som husbil.

77. Här skulle jag vilja tillägga att jag anser att den EU-fordonskategori under vilken fordonet är registrerat i det nationella vägtrafikregistret är vägledande, men inte avgörande. Man måste fortfarande bedöma huruvida fordonet *normalt* används för godstransporter, det vill säga huruvida de kriterier som jag har beskrivit ovan är uppfyllda. Hovrätten angav i sin begäran om förhandsavgörande att AI:s fordon är registrerat under kategori N3 i förordning 2018/858, som omfattar ”motorfordon som är konstruerade och tillverkade primärt för godsbefordran” med en högsta vikt som överstiger 12 ton. Jag menar att den omständigheten att fordonet är registrerat i den kategorin visserligen verkar tyda på att det normalt används för godstransporter. [57] Detta kan emellertid inte få avgörande betydelse för den nationella domstolens bedömning. Om detta hade varit unionslagstiftarens avsikt skulle den helt enkelt ha hänvisat till dessa kategorier i förordning nr 561/2006. [58]

[52] När det gäller fordon som innehåller ett bostadsutrymme måste lastutrymmet vara separat eller fysiskt särskiljbart från detta bostadsutrymme, vilket jag konstaterade i punkt 66 ovan.

[53] Exempelvis genom att bedöma huruvida en större del av fordonet används för att befordra passagerare jämfört med godsbefordran, eller huruvida fordonet oftare används för befordran av passagerare jämfört med godsbefordran.

[54] Enligt artikel 2 1 a i förordning nr 561/2006, mot bakgrund av artikel 3 h i den förordningen. Huruvida fordonet är konstruerat eller permanent inrättat för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren (artikel 2.1 b i förordning nr 561/2006), blir i så fall irrelevant.

[55] Med den lösning som jag föreslår skulle faktiskt tallrikarna, muggarna eller filtarna i en husbil med rätta kunna betraktas som gods. Men fordonet som helhet skulle fortfarande kunna anses ”transportera passagerare” i den mening som avses i artikel 2.1 b i förordning nr 561/2006 och skulle inte enbart av den anledningen anses normalt användas för transport av gods i den mening som avses i artikel 2.1 a i den förordningen.

[56] Se punkterna 45–48.

[57] Jag konstaterar dock att unionslagstiftaren i förordning 2018/858 valde en något annorlunda bedömning än i förordning 561/2006, eftersom den i den förstnämnda förordningen kräver att fordonet *primärt* används för godsbefordran (inte *normalt* används för det ändamålet).

[58] De fordonskategorier som definieras i förordning 2018/858 fanns redan innan den förordningen antogs (se bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) (EUT L 263, 2007, s. 1) och före det, rådets direktiv 70/156/EEG av den 6 februari 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon (EGT L 42, 1970, s. 1, svensk specialutgåva område 13 volym 1 s. 120).

78. Jag skulle vilja avsluta med några ord om de praktiska konsekvenserna av den lösning som jag har föreslagit. Den innebär på intet sätt att alla fordon med blandad användning såsom fordonet i förevarande mål, som innehåller både ett bostadsutrymme och ett lastutrymme för transport av gods för icke-kommersiella ändamål, måste vara utrustade med färdskrivare, eller att deras förare måste följa bestämmelserna om körtider, raster och viloperioder i förordning nr 561/2006.

79. Som jag angett ovan kommer förare av sådana fordon enbart att omfattas av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 och vara skyldiga att följa de bestämmelser som fastställs i den förordningen och i förordning nr 165/2014 (inbegripet skyldigheten att ha en vederbörligen besiktigad färdskrivare) om deras fordon kan sägas normalt användas för transport av gods och om fordonets högsta tillåtna överstiger 7,5 ton. Ett betydande antal husvagnar, husbilar och liknande med blandad användning hamnar under det tröskelvärdet. Deras transporter är alltså uteslutna från tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006. [59]

V. Förslag till avgörande

80. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar de tolkningsfrågor som ställts av Hovrätten för Nedre Norrland på följande sätt:

1. Artikel 2.1 a 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, mot bakgrund av artikel 4 b första stycket och artikel 3 i den förordningen,

   ska tolkas så, att det krävs att ett fordon som används för transporten normalt används för transport av gods. Den kategori i vilken ett fordon är registrerat i det nationella vägtrafikregistret är inte avgörande i det avseendet. Att gods transporteras för icke-kommersiella, snarare än kommersiella ändamål hindrar inte att transporten omfattas av den bestämmelsen och omfattas av tillämpningsområdet för den förordningen.

2. Artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006 mot bakgrund av artikel 4 b första stycket

   ska tolkas så, att den innebär att ett fordon med blandad användning som innehåller både ett bostadsutrymme för sina passagerare och ett lastutrymme för transport av gods, *i normalfallet*, kommer att anses ha en användning avsedd för godsbefordran och att fordonet därför kommer att omfattas av artikel 2.1 a i förordning nr 561/2006, förutsatt att lastutrymmet i) är separat eller på annat sätt fysiskt särskiljbart från bostadsutrymmet (i stället för integrerat i det), ii) inte rimligen förefaller vara utformat för att tillhandahålla förvaring enbart för fordonets passagerares bagage och iii) utgör en permanent del av fordonet, i den betydelsen att fordonet är konstruerat eller permanent inrättat för att innefatta det lastutrymmet.

[59] För att vara mycket tydlig skulle AI inte vara skyldig att följa de bestämmelser om körtider, raster och viloperioder som fastställs i den förordningen och inte heller skyldigheten att ha en vederbörligen besiktigad färdskrivare installerad i sitt fordon, om den hänskjutande domstolen kan fastställa att den högsta tillåtna vikten på hans fordon är mindre än 7,5 ton.