Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
N. EMILIOU
fremsat den 24. november 2022[1]

Sag C-666/21

AI,
Åklagarmyndigheten

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Hovrätten för Nedre Norrland (appeldomstolen i Nedre Norrland, Sverige))

»Præjudiciel forelæggelse – transport – harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport – forordning (EF) nr. 561/2006 – anvendelsesområde – artikel 2, stk. 1, litra a) – begrebet »godstransport« – køretøj til blandet anvendelse – køretøj, der både indeholder et midlertidigt beboelsesrum og et opbevaringsrum til transport af snescootere – transport af gods til ikke-erhvervsmæssige formål – fartskrivere – forpligtelse til at få sådanne fartskrivere kontrolleret«

I. Indledning

1. AI – sagsøgeren i hovedsagen – er en snescooterentusiast, som blev standset af politiet i Sverige på vej til en snescooterkonkurrence. Han kørte et køretøj på over 17 ton, som var blevet indrettet til at tjene som midlertidigt beboelsesrum for ham og hans familie under deres rejser, og som omfatter et opbevaringsrum, der er stort nok til at kunne rumme mindst to snescootere.

2. Tvisten ved Hovrätten för Nedre Norrland (appeldomstolen i Nedre Norrland, Sverige) mellem AI og Åklagarmyndigheten (anklagemyndigheden, Sverige) drejer sig om, hvorvidt AI var forpligtet til at lade den fartskriver[2], der var monteret på hans køretøj, kontrollere i overensstemmelse med kravene i forordning (EU) nr. 165/2014[3]. For at besvare dette spørgsmål må det først afklares, om AI's køretøj er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 561/2006[4], idet de forskellige forpligtelser vedrørende fartskrivere, der er fastsat i forordning (EU) nr. 165/2014, herunder kravet om, at sådanne anordninger skal kontrolleres korrekt, kun gælder for køretøjer, der er omfattet af forordning nr. 561/2006[5].

[1] – Originalsprog: engelsk.

[2] – En fartskriver er en anordning i et køretøj, der registrerer bl.a. hastighed, tilbagelagt afstand og stopperioder, og som bl.a. anvendes til at kontrollere, at chaufførens lovmæssige arbejdstimer overholdes.

[3] – Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 165/2014 af 4.2.2014 om takografer inden for vejtransport, om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (EUT 2014, L 60, s. 1).

[4] – Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15.3.2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT 2006, L 102, s. 1).

[5] – Jf. artikel 3, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014.

3. I denne forbindelse er den forelæggende ret i tvivl om, hvorvidt AI's køretøj er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, hvorefter denne forordning bl.a. finder anvendelse på »godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt […] overstiger 3,5 ton«. Nærmere bestemt anmodes Domstolen om at præcisere, hvorvidt denne bestemmelse omfatter køretøjer, der ligesom AI's køretøj er indregistreret som »motorkøretøjer, der er udformet og konstrueret først og fremmest til transport af gods, med en totalmasse på over 12 ton«, men som anvendes både som beboelsesrum for køretøjets ejer og dennes familie og til transport af løsøre (her snescootere) til *ikke-erhvervsmæssige* formål.

4. Kort sagt er jeg af de grunde, som jeg vil redegøre for nedenfor, af den opfattelse, at artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 finder anvendelse på sådanne køretøjer.

II. Retsforskrifter

A. EU-retten

1. Forordning nr. 561/2006

5. 17. betragtning til forordning nr. 561/2006 har følgende ordlyd:

»Hensigten med denne forordning er at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafiksikkerhed. Dette opnås hovedsagelig ved hjælp af bestemmelserne om den maksimale køretid […]«

6. I henhold til artikel 1 i forordning nr. 561/2006 er formålet med forordningen at fastsætte »regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen […] og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden« samt »at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet«.

7. Artikel 2, stk. 1, i forordning nr. 561/2006 har følgende ordlyd:

»Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:

a) godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton

b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.«

8. De dele af forordningens artikel 3, der her er relevante, har følgende ordlyd:

»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

[…]«

9. Artikel 4 i forordning nr. 561/2006 har følgende ordlyd:

»I denne forordning forstås ved:

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

[…]«

2. Forordning nr. 165/2014

10. Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 165/2014 har følgende ordlyd:

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

11. Artikel 23, stk. 1, i forordning nr. 165/2014 har følgende ordlyd:

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

B. National ret

12. Det fremgår af den ikke-bindende retlige vejledning fra Transportstyrelsen (Sverige), at en autocamper kan bestå af en registreret personbil, lastbil eller bus. Det fremgår af dette dokument, at Trafikstyrelsen er af den opfattelse, at alle autocampere, som er registreret som personbiler, lastbiler eller bus, omfattes af køre- og hviletidsbestemmelserne i forordning (EF) nr. 561/2006, når den største tilladte totalvægt overstiger 7 500 kg, uanset om transporten er »erhvervsmæssig« eller ej.

III. De faktiske omstændigheder, hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

13. Den 4. april 2019 blev AI standset af det svenske politi på en offentlig vej for at overskride hastighedsbegrænsningen. Ved politiets kontrol blev det konstateret, at den fartskriver, som AI's køretøj var udstyret med, ikke var blevet kontrolleret inden for den frist, der er fastsat i artikel 23, stk. 1, i forordning nr. 165/2014. Endvidere indeholdt den ikke nogen skive. AI oplyste, at han havde to snescootere i den bageste del af sit køretøj, og at han var på vej til en snescooterkonkurrence.

14. Ifølge den forelæggende ret var AI's køretøj registreret i Vägtrafikregistret (vejtrafikregistret, Sverige) som en lastbil i EU-køretøjsklasse N3 [6], der omfatter motorkøretøjer, der er udformet og konstrueret først og fremmest til transport af gods, med en totalmasse på over 12 ton. Køretøjet har plads til seks passagerer. Det er 3,6 meter højt og 14,7 meter langt og har en angivet egenvægt på 17,68 ton. Køretøjet ligner ude fra en bus. Den forreste (indvendige) del af køretøjet består af et beboelsesrum til AI og hans familie (som de bruger, når de rejser), mens den bageste del er indrettet som et opbevaringsrum til transport af snescootere.

15. Ved afgørelse af 7. september 2020 blev AI af Sundsvalls tingsrätt (byretten i Sundsvall, Sverige) dømt for en hastighedsovertrædelse. Han blev dog senere frifundet for tiltalen for overtrædelse af kapitel 9, § 6, i Förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (forordning (2004:865) om køre- og hviletider samt fartskrivere m.m.). Ifølge denne bestemmelse kan der pålægges en bøde til førere, der forsætligt eller uagtsomt anvender en fartskriver, der ikke er blevet kontrolleret i overensstemmelse med artikel 23, stk. 1, i forordning (EU) nr. 165/2014.

16. Både AI og anklagemyndigheden har appelleret denne afgørelse ved Hovrätten för Nedre Norrland (appeldomstolen i Nedre Norrland), dvs. den forelæggende ret i denne sag.

17. For den forelæggende ret har anklagemyndigheden gjort gældende, at AI er forpligtet til at få monteret en behørigt kontrolleret fartskriver i sit køretøj, fordi hans køretøj anvendes til »godstransport« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006. AI har bestridt denne påstand og gjort gældende, at han ikke er underlagt en sådan forpligtelse, fordi hans køretøj ikke anvendes til erhvervsmæssig godstransport, men derimod som autocamper til privat brug.

18. I den forbindelse ønsker den forelæggende ret oplyst, om den omstændighed, at hovedformålet med AI's køretøj er at udgøre et midlertidigt beboelsesrum (til AI's private brug), bør medføre, at det ikke er omfattet af forordning nr. 561/2006.

19. I denne forbindelse har den forelæggende ret anført, at der ikke er noget i teksten til forordning nr. 561/2006, der tyder på, at køretøjernes hovedformål eller faktiske anvendelse har nogen direkte betydning for fortolkningen af forordningens artikel 2, stk. 1, litra a), forudsat at køretøjet kan anvendes til »godstransport«. Endvidere fremgår det af sjette betragtning til forordning nr. 561/2006, at forordningens anvendelsesområde er defineret ved at specificere »hovedkategorier af køretøjer«. Det fremgår således, at den kategori, under hvilken køretøjet er registreret i vejtrafikregistret, kan være relevant for at afgøre, om artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 finder anvendelse på et givet køretøj.

20. Den forelæggende ret er ikke desto mindre i tvivl om, hvorvidt det er tilstrækkeligt, at et sådant køretøj har »en praktisk mulighed for at transportere gods«, for at denne bestemmelse kan finde anvendelse. Den har forklaret, at hvis det var tilstrækkeligt, at et køretøj kan transportere »gods« for, at artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 finder anvendelse, ville det være vanskeligt at fortolke denne bestemmelse på anden måde, end at det i praksis kun er køretøjets største tilladte totalvægt (dvs. om det overstiger 3,5 ton eller ej), der er relevant for at fastslå, om køretøjet er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde.

[6] – I artikel 4, stk. 1, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30.5.2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT 2018, L 151, s. 1) defineres køretøjer i EU-køretøjsklasse N3 som »motorkøretøjer, der er udformet og konstrueret først og fremmest til transport af gods […] med en totalmasse på over 12 ton«.

21. Efter at have bemærket, at begrebet »gods« ikke er defineret i forordning nr. 561/2006, har den forelæggende ret desuden påpeget, at privat udstyr i almindelig sprogbrug sjældent betegnes som »gods«. Begrebet »godstransport«, som anvendes i artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, synes således at indikere, at denne forordning primært har til formål at dække erhvervsmæssig transport i forbindelse med udøvelse af en økonomisk aktivitet. Denne fortolkning understøttes af forordningens erklærede formål, som er at harmonisere vilkårene for konkurrencen i vejsektoren og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden.

22. Den forelæggende ret har imidlertid bemærket, at det fremgår klart af artikel 3, litra h) og i), i forordning nr. 561/2006, at visse køretøjer, der anvendes til ikke-erhvervsmæssig transport, kan være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde. Begrebet »godstransport« bør således tillægges en bred betydning. Denne fortolkning vil bl.a. blive understøttet af definitionen af begrebet »fører« i artikel 4, litra c), i forordning nr. 561/2006, hvoraf det fremgår, at det ikke er nødvendigt, at en person fører køretøjet som led i sine opgaver for at være omfattet af denne definition.

23. Ud fra disse betragtninger har den forelæggende ret besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal begrebet godstransport i artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning (EF) nr. 561/2006 anses for ligeledes at omfatte transporter med et køretøj med en totalvægt på over 3,5 ton, hvis primære anvendelsesområde er at udgøre et midlertidigt boligrum til privat brug?

2) Er det i så fald af nogen betydning, hvor stor lastkapacitet køretøjet har, eller hvordan køretøjet er registreret i det nationale vejtrafikregister?«

24. Anmodningen om præjudiciel afgørelse af 25. oktober 2021 blev registreret den 5. november 2021. Kun Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg i den foreliggende sag. Der er ikke blevet afholdt retsmøde.

IV. Bedømmelse

25. Forordning nr. 561/2006 fastsætter en række regler om køretid, pauser og hviletid, som skal overholdes af førere, der udfører godstransport og personbefordring ad vej. For at sikre, at disse regler overholdes, er der i forordning nr. 165/2014 fastsat en række forpligtelser vedrørende godkendelse, installation, kontrol og brug af kontrolapparater, såsom fartskrivere, der anvendes til at registrere data om bl.a. førerens aktivitet og den tilbagelagte vejstrækning.

26. Anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, som er identisk med anvendelsesområdet for forordning nr. 165/2014[7], er defineret i forordningens artikel 2, stk. 1, som bestemmer, at forordningen finder anvendelse på følgende former for vejtransport: »godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton« [artikel 2, stk. 1, litra a)], og på »personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål« [artikel 2, stk. 1, litra b)]. Den foreliggende sag vedrører den første af disse to kategorier.

[7] – Jf. punkt 2 ovenfor. Som anført i fodnote 5 ovenfor fremgår det af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 165/2014, at forordningens anvendelsesområde er identisk med anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006.

27. Med sine to spørgsmål, som jeg vil bedømme samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, hvorvidt et køretøj med blandet anvendelse som det i den foreliggende sag omhandlede, der både omfatter et midlertidigt beboelsesrum til AI og hans familie og et opbevaringsrum til transport af snescootere til fritidsbrug, er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, således at føreren af et sådant køretøj skal overholde reglerne i denne forordning og i forordning nr. 165/2014, og at køretøjet skal være udstyret med en behørigt kontrolleret fartskriver i overensstemmelse med sidstnævnte forordning.

28. I de følgende afsnit vil jeg begrunde, hvorfor dette faktisk er tilfældet. For det første vil jeg forklare, at den omstændighed, at et sådant køretøj transporterer løsøre (her snescootere) til ikke-erhvervsmæssige formål, ikke er til hinder for, at det kan betragtes som et køretøj, der transporterer »gods« som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, og derfor er omfattet af forordningens anvendelsesområde (A). For det andet vil jeg præcisere, at det forhold, at et sådant køretøj primært anvendes som beboelsesrum af dets passagerer, ikke til hinder for, at det er omfattet af denne bestemmelse og falder ind under anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006 (B), forudsat at visse kriterier er opfyldt.

A. Kan et køretøj, der transporterer gods til ikke-erhvervsmæssige formål, falde ind under anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006?

29. For at en bestemt situation kan falde ind under anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, skal to kumulative betingelser være opfyldt: For det første skal den pågældende transport være omfattet enten af forordningens artikel 2, stk. 1, litra a), eller artikel 2, stk. 1, litra b) (den positive betingelse), og for det andet må den ikke være omfattet af nogen af de undtagelser, der er anført i forordningens artikel 3 (den negative betingelse)[8]. Denne bestemmelse opregner transporter (»transport«), der, selv om de ellers ville være omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a) eller b), i forordning nr. 561/2006, specifikt er udelukket fra anvendelsesområdet for de regler, der er fastsat i denne forordning og i forordning (EU) nr. 165/2014, fordi de udføres med køretøjer med visse specifikke og varige egenskaber[9] og/eller er forbeholdt en anvendelse[10], der ikke kan siges at bringe de formål, der forfølges med disse forordninger, i fare[11].

30. Parterne i hovedsagen har ikke bestridt, at AI transporterer snescootere til fritidsbrug. Parterne er imidlertid uenige om, hvorvidt den omstændighed, at dette gods transporteres til ikke-erhvervsmæssige formål, er til hinder for, at AI's transport opfylder den positive betingelse, som jeg nævnte i det foregående punkt. I denne forbindelse ønsker den forelæggende ret, at Domstolen præciserer, om begrebet »godstransport« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordningens artikel 2, stk. 1, litra a), skal fortolkes således, at det kun omfatter løsøre eller ting, der transporteres i erhvervsmæssigt øjemed. Hvis dette var tilfældet, ville denne bestemmelse ikke finde anvendelse på AI's transport, som ville være udelukket fra anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006 på grund af dens ikke-erhvervsmæssige karakter.

[8] – Jeg gør opmærksom på, at medlemsstaterne i henhold til artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 561/2006 kan indrømme yderligere undtagelser fra de generelle regler om medfølgende personale, køretid, pauser og hviletid i denne forordning (nemlig dem, der er fastsat i artikel 5-9) på deres område. Disse undtagelser finder anvendelse på transport, der udføres med visse køretøjer (andre end dem, der er opregnet i artikel 3).

[9] – F.eks. »specialkøretøjer« i artikel 3, litra e) og f).

[10] – F.eks. køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km [artikel 3, litra a)], eller køretøjer, der anvendes i katastrofetilfælde eller under redningsoperationer [artikel 3, litra d)].

[11] – Med hensyn til kombinationen af de to elementer (varige egenskaber og anvendelse) henvises til artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006, som finder anvendelse på køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton, *og* som benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport.

31. Efter min opfattelse ville en sådan fortolkning af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning (EF) nr. 561/2006 være forkert. Det er nemlig indlysende, at denne bestemmelse ikke blot vedrører »godstransport« til erhvervsmæssige formål, men også kan finde anvendelse på transport af løsøre eller ting, der er forbeholdt privat og ikke-erhvervsmæssig brug (her udelukkende som led i AI's hobby).

32. Der er flere grunde til, at jeg er nået frem til den konklusion.

33. For det første fremgår det af ordlyden af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, at denne bestemmelse ikke indeholder nogen henvisning til, at de transporter, der er omfattet af denne bestemmelse, skal være af erhvervsmæssig eller kommerciel karakter.

34. For det andet kan et sådant krav ikke udledes af begrebet »gods«, som anvendes i denne bestemmelse. Det er korrekt, at forordning nr. 561/2006 ikke indeholder nogen definition af dette begreb [12], og at man, hvis man i overensstemmelse med Domstolens faste praksis [13] søgte at fastslå dets betydning og rækkevidde ved at henvise til dets sædvanlige betydning i almindelig sprogbrug, kunne konstatere, at »gods« kunne forstås som »ting«, der fremstilles eller produceres med henblik på at blive solgt (som led i erhvervsmæssige transaktioner) [14].

35. Denne konstatering skal imidlertid afvejes over for den omstændighed, at medlemsstaterne i henhold til forordningens artikel 13, stk. 1, kan indrømme (fakultative) undtagelser for transport af »materiel, udstyr eller maskiner, som føreren benytter under udøvelsen af sit erhverv« [artikel 13, stk. 1, litra d), andet led] eller af »cirkus- og tivoliudstyr« [artikel 13, stk. 1, litra j)]. Sådanne transporter, som vedrører ting, der anvendes som led i en erhvervsmæssig aktivitet, men som *ikke* er bestemt til salg, er således omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, medmindre de udtrykkeligt er udelukket i henhold til medlemsstaternes nationale lovgivning. Efter min opfattelse er det derfor indlysende, at begrebet »gods« i denne bestemmelse ikke er begrænset til »ting«, som er beregnet til at blive solgt.

36. Jeg mener heller ikke, at dette begreb er begrænset til »ting«, der er forbundet med en erhvervsmæssig transaktion. I forordning nr. 561/2006 anvendes begrebet »gods« i mindst to tilfælde uden nogen forbindelse til en erhvervsmæssig transaktion, men i forhold til »ikke-erhvervsmæssig transport« [15].

37. Jeg anfører endvidere, at i forbindelse med en anden forordning på vejtransportområdet, nemlig forordning (EU) 2018/858, er begrebet »gods« defineret [16] som »først og fremmest *alle* ting, der kan flyttes« [17]. Endvidere har Domstolen generelt givet begrebet »gods« en bred

[12] – Jeg kan navnlig konstatere, at begrebet »gods« ikke er omfattet af definitionerne i artikel 4 i forordning nr. 561/2006.

[13] – Jf. i denne retning dom af 3.10.2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis).

[14] – Se definitionen af det engelske begreb »goods« i Collins Dictionary (https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/goods). Når det er sagt, konstaterer jeg, at Cambridge Dictionary tilsyneladende har valgt en bredere definition, der ikke kun omfatter ting til salg (»things for sale«), men også de ting, man ejer (»the things that you own«) (https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/goods).

[15] – Jf. ordret artikel 3, litra h) og i), i forordning nr. 561/2006.

[16] – I punkt 1.3 i indledningen til bilag I til denne forordning, som har overskriften »Almindelige definitioner, kriterier for køretøjsklassificering, køretøjstyper og karrosserityper«.

[17] – Min fremhævelse.

betydning i sin praksis [18], navnlig ved fortolkningen af bestemmelserne i EUF-traktaten om fri bevægelighed for varer [19]. I denne forbindelse har den klart fastslået, at det er *uden betydning*, om godset transporteres med henblik på salg eller til personlig brug eller forbrug [20].

38. For det tredje bekræfter en kontekstuel fortolkning af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 i lyset af artikel 3 og navnlig artikel 3, litra h), i denne forordning, der i det væsentlige bestemmer, at forordningen ikke finder anvendelse på ikke-erhvervsmæssig godstransport med køretøjer på under 7,5 ton, efter min opfattelse, at anvendelsesområdet for førstnævnte bestemmelse ikke er begrænset til »godstransport« af erhvervsmæssig karakter.

39. For at et køretøj kan være omfattet af undtagelsen i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006, skal to kumulative betingelser være opfyldt. For det første skal køretøjet anvendes til »ikke-erhvervsmæssig godstransport« [21], og for det andet må dets største tilladte totalvægt ikke overstige 7,5 ton. Det er indlysende, at dette andet krav kun kan betyde én ting: Artikel 2, stk. 1, litra a), i forordningen kan faktisk finde anvendelse på transport af »gods« til ikke-erhvervsmæssig brug, hvis det pågældende køretøjs største tilladte totalvægt overstiger dette [22].

40. Transporter, der udføres af køretøjer, der anvendes til *ikke-erhvervsmæssig* godstransport, kan også være omfattet af en anden undtagelse, som den, der er fastsat i artikel 3, litra i), i forordning (EF) nr. 561/2006, der finder anvendelse på »erhvervskøretøjer, der har veteranbilstatus i henhold til lovgivningen i den medlemsstat, hvor der køres i dem, og som anvendes til *ikke-erhvervsmæssig* personbefordring eller godstransport« [23]. Også her er grænserne for denne undtagelse klare. EU-lovgiver synes også i dette tilfælde at have anset den omstændighed, at køretøjet transporterer gods til ikke-erhvervsmæssige formål, for utilstrækkelig til at udelukke en sådan transport fra forordningens anvendelsesområde og er derfor gået ud fra, at forordningens artikel 2, stk. 1, litra a), kan finde anvendelse på ikke-erhvervsmæssig godstransport.

41. Samlet set er den omstændighed, at artikel 3 i forordning (EF) nr. 561/2006 ikke blot indeholder én, men to snævert definerede undtagelser vedrørende specifikke tilfælde, der involverer transport af »gods« til ikke-erhvervsmæssige formål, efter min opfattelse et bevis på, at en sådan transport ikke er fuldstændigt udelukket fra forordningens anvendelsesområde.

42. Enhver anden fortolkning ville efter min opfattelse være contra legem. Det er nemlig Domstolens faste praksis, at denne forordnings artikel 3 ikke kan forstås således, at dens virkninger kan udvides ud over, hvad der er nødvendigt for at varetage de interesser, som den har til formål at sikre, og at rækkevidden af de undtagelser, der er anført i denne bestemmelse, skal

18 – Jf. dom af 8.6.2017, Medisanus (C-296/15, EU:C:2017:431, præmis 53 og den deri nævnte retspraksis).

19 – Jf. bl.a. dom af 10.12.1968, Kommissionen mod Italien (7/68, EU:C:1968:51).

20 – Jf. i denne retning dom af 23.1.2018, Buhagiar m.fl. (C-267/16, EU:C:2018:26, præmis 67 og den deri nævnte retspraksis). Domstolen præciserede i denne dom, at selv om der ved »varer« i EUF-traktatens bestemmelsers forstand forstås »produkter, hvis værdi kan måles i penge, og som i sig selv *kan* være genstand for forretningsmæssige transaktioner« (min fremhævelse), er der ikke noget krav om, at de skal anvendes til erhvervsmæssige formål eller endog være bestemt til at blive anvendt som sådan.

21 – I den sidste konsoliderede udgave af forordning nr. 561/2006 (som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15.7.2020 (EUT 2020, L 249, s. 1)) defineres udtrykket »ikkeerhvervsmæssig varetransport« [artikel 4, litra r)] som »vejtransport, dog ikke vejtransport mod vederlag eller for egen regning, for hvilken der ikke opkræves nogen direkte eller indirekte betaling, og som ikke direkte eller indirekte genererer nogen indtægt for føreren af køretøjet eller for andre, og som ikke har forbindelse med professionelle eller kommercielle aktiviteter«.

22 – Medmindre naturligvis den pågældende situation er omfattet af en anden undtagelse, der er anført i artikel 3 i forordning nr. 561/2006 [f.eks. artikel 3, litra i)], eller af en af de undtagelser, der er fastsat i forordningens artikel 13, stk. 1.

23 – Min fremhævelse.

fastlægges i lyset af de formål, der forfølges med forordningen [24]. Hvis EU-lovgiver havde haft til hensigt at indføre en generel undtagelse for alle køretøjer, der transporterer gods af ikke-erhvervsmæssig karakter, ville forordningens artikel 3, litra h) og i), ikke have begrænset undtagelserne deri til specifikke kategorier af transporterede varer, men ville blot have henvist til transport af gods til ikke-erhvervsmæssige formål [25].

43. Det følger efter min opfattelse, at artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 i princippet [26] finder anvendelse på transport af »gods«, uanset om denne transport er erhvervsmæssig eller ikke-erhvervsmæssig. Når der transporteres gods til ikke-erhvervsmæssige formål, er det dog kun køretøjer, hvis største tilladte totalvægt overstiger 7,5 ton, der er omfattet af denne bestemmelse, da køretøjer under denne totalvægt er undtaget i henhold til forordningens artikel 3, litra h).

44. Denne fortolkning af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 bekræftes af det formål, der forfølges med forordningen.

45. I denne forbindelse minder jeg om, at forordning nr. 561/2006 forfølger tre formål: at harmonisere vilkårene for konkurrencen i vejsektoren, at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt forbedre den *generelle* trafiksikkerhed (for alle køretøjer) [27]. Domstolen har tidligere bekræftet, at godstransport til ikke-erhvervsmæssige formål ikke påvirker konkurrencen i vejtransportsektoren og heller ikke er i strid med opfyldelsen af målsætningen om at forbedre arbejdsvilkårene i denne sektor [28]. Jeg er imidlertid enig med Kommissionen i, at EU-lovgiver tilsyneladende har indtaget den holdning, at sådanne transporter meget vel kan udgøre en risiko for trafiksikkerheden, navnlig når den største tilladte totalvægt af de pågældende køretøjer overstiger 7,5 ton (eller, som det er tilfældet med AI's køretøj, faktisk vejer mere end 17 ton). Europa-Parlamentet fremhævede i øvrigt under førstebehandlingen [29] af Kommissionens udkast til forslag til vedtagelse af forordning nr. 561/2006 [30], at »sikkerhedsaspektet« efter Parlamentets opfattelse ikke kunne begrænses til den erhvervsmæssige sektor, men også burde gælde for ikke-erhvervsmæssig godstransport.

[24] – Jf. i denne retning dom af 9.9.2021, Ministère public (Ekstraterritoriale sanktioner) (C-906/19, EU:C:2021:715, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis).

[25] – Jf. analogt dom af 28.7.2011, Seeger (C-554/09, EU:C:2011:523, præmis 30), vedrørende fortolkningen af begrebet »materiel« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 13, stk. 1, litra d), andet led, i forordning nr. 561/2006 (som senere er blevet ændret).

[26] – Her gælder det også, at transporten dog kan være omfattet af en af de undtagelser, der er anført i artikel 3 eller artikel 13, stk. 1, i forordning nr. 561/2006.

[27] – Jf. 17. betragtning til og artikel 1 i forordning nr. 561/2006. Jf. også dom af 9.9.2021, Ministère public (Ekstraterritoriale sanktioner) (C-906/19, EU:C:2021:715, præmis 29). Som jeg anførte i mit forslag til afgørelse Pricoforest (C-13/21, EU:C:2022:188, fodnote 7), er disse tre formål til en vis grad indbyrdes forbundet med hinanden. Ved at sikre at køretids- og hviletidsperioder supplerer hinanden, beskytter reglerne i forordning nr. 561/2006 førere af og medlemmer af det medfølgende personale på køretøjer, der anvendes til vejtransport, mod de skadelige virkninger af for lange og dårligt fordelte køretider. Idet træthed og manglende hvile for førere af disse køretøjer er anerkendte grunde til trafikuheld, beskytter disse regler samtidig trafiksikkerheden. Idet faglige sædvaner, der er udtryk for en utilbørlig udnyttelse af disse førere af og medlemmer af det medfølgende personale på køretøjer, fordrejer konkurrencen på transportområdet, sikrer disse regler i denne forbindelse endelig lige vilkår.

[28] – Jf. dom af 3.10.2013, Lundberg (C-317/12, EU:C:2013:631, præmis 35 og 36).

[29] – Jf. »Begrundelse« til ændringsforslag nr. 22 i »Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (KOM(2001) 573 – C5-0485/2001 – 2001/0241(COD))« (findes her: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-5-2002-0388_DA.html?redirect#_section2).

[30] – Jf. forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport (KOM(2001) 573 endelig).

46. Det er også værd at nævne, at Domstolen har fastholdt betydningen af målsætningen om at forbedre den generelle trafiksikkerhed i en lang række domme om fortolkningen af de undtagelser, der er fastsat i forordning nr. 561/2006 [31].

47. Jeg mener, at hvis alle transporter, der udføres med henblik på at transportere varer til ikke-erhvervsmæssige formål, blev udelukket fra anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, ville det formål om at forbedre trafiksikkerheden, som EU-lovgiver har forsøgt at gennemføre ved vedtagelsen af forordning (EF) nr. 561/2006, blive bragt i fare [32]. Det er efter min opfattelse irrelevant, at denne type transport er mindre hyppig end den transport, der finder sted som led i en erhvervsmæssig aktivitet [33]: AI kunne meget vel vågne op en morgen og beslutte at køre med sit køretøj på over 17 ton i 20 timer i træk uden at holde pause, hvilket kunne have betydelige negative virkninger for den generelle trafiksikkerhed (ikke mindst på grund af vægten af dette køretøj).

48. Jeg mener, at denne type situation var i fokus for EU-lovgiver, da den besluttede at begrænse undtagelsen i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 til »ikke-erhvervsmæssig godstransport« med køretøjer med en største tilladt totalvægt på ikke over 7,5 ton [34]. Jeg er derfor enig med Kommissionen i, at det ville være uforeneligt med opfyldelsen af dette formål systematisk at udelukke sådanne transporter fra forordningens anvendelsesområde.

49. Endvidere mener jeg ikke, at Domstolens Lundberg-dom [35] taler for en anden fortolkning. Man kunne ved første øjekast anse den tvist, der blev anlagt ved de nationale domstole i denne sag, for at ligne den i hovedsagen omhandlede. Lundberg var nemlig ligesom AI ejer og fører af et køretøj, som han brugte til at transportere et andet motorkøretøj, nemlig en rallybil (i en påhængsvogn koblet på det første køretøj). Han var en amatørrallykører, der deltog i bilrallyer i sin fritid. I modsætning til AI (hvis køretøj vejer mere end 17 ton) havde Lundbergs køretøj imidlertid en samlet vægt, der *ikke* oversteg 7,5 ton.

50. Efter min opfattelse var det dette specifikke forhold og ikke den omstændighed, at Lundberg transporterede sin rallybil til ikke-erhvervsmæssige og ikke-kommercielle formål, der fik Domstolen til at konkludere, at denne transport var omfattet af undtagelsen i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 og dermed var udelukket fra denne forordnings anvendelsesområde [36]. Det anføres endvidere, at Domstolen i den pågældende sag ikke blev anmodet om at fortolke rækkevidden af forordningens artikel 2, stk. 1, litra a), men kun rækkevidden af udelukkelsen i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006.

[31] – Jf. f.eks. dom af 9.9.2021, Ministère public (Ekstraterritoriale sanktioner) (C-906/19, EU:C:2021:715, præmis 38), vedrørende fortolkningen af artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006, og af 13.3.2014, A. Karuse (C-222/12, EU:C:2014:142, præmis 40-42), vedrørende fortolkningen af forordningens artikel 13, stk. 1, litra h). Det anføres, at Domstolen i præmis 42 i sidstnævnte dom udtrykkeligt har anført, at omfanget af artikel 13, stk. 1, litra h), skal »fastlægges under hensyntagen til de formål, der forfølges med [forordningen nr. 561/2006], *herunder formålet om færdselssikkerhed*« (min fremhævelse).

[32] – Desuden ville de undtagelser, der er fastsat i forordningens artikel 3, litra h) og i), i realiteten få en rækkevidde, der går langt ud over deres klare ordlyd.

[33] – AI tilbringer sandsynligvis mindre tid på vejene med sin lastbil og to snescootere end en professionel transportør af handelsvarer, der kører fra Stockholm (Sverige) til Göteborg (Sverige) hver anden dag.

[34] – I henhold til den tidligere gældende ordning var »køretøjer, der benyttes til ikke-erhvervsmæssig varetransport i privat øjemed«, *som helhed* udelukket (jf. artikel 4, stk. 12, i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20.12.1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT 1985, L 370, s. 1)). EU-lovgiver har imidlertid udtrykkeligt ændret denne undtagelse ved vedtagelsen af forordning nr. 561/2006 og har som et yderligere krav anført, at køretøjets største tilladte totalvægt skal være mindre end 7,5 ton.

[35] – Dom af 3.10.2013 (C-317/12, EU:C:2013:631) (herefter »Lundberg-dommen«).

[36] – Selv om Domstolen i denne doms præmis 32 fastslog, at artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 har til formål »at udelukke visse køretøjer og visse former for transport, der udføres ved hjælp af disse køretøjer, fra [denne forordnings] anvendelsesområde, således at den pågældende forordning ikke finder anvendelse på ikke-erhvervsmæssig varetransport«, fremhævede den først, at bestemmelsen kun gælder for køretøjer med en største tilladt totalvægt, der ikke overstiger 7,5 ton.

51. Efter min opfattelse bør man derfor modstå fristelsen til at anvende den juridiske løsning, som Domstolen har valgt i Lundberg-dommen, på de faktiske omstændigheder, der foreligger i hovedsagen, *alene* med den begrundelse, at AI også her transporterer gods i hobbyøjemed[37]. I den forbindelse erindrer jeg om, at parterne i hovedsagen ikke har bestridt, at den største tilladte totalvægt for AI's køretøj er over 7,5 ton, og at dette køretøj derfor ikke er omfattet af undtagelsen i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006.

52. På baggrund af ovenstående er det efter min opfattelse indlysende, at artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 ikke er begrænset til transport af gods af erhvervsmæssig karakter. Definitionen i denne bestemmelse omfatter også – og reglerne i denne forordning og i forordning nr. 165/2014 finder således anvendelse på – transporter, der udføres af køretøjer, der transporterer gods til private, ikke-erhvervsmæssige formål, f.eks. som led i en hobby, medmindre sådanne transporter falder ind under anvendelsesområdet for den udtrykkelige undtagelse, der er fastsat i artikel 3, litra h), i forordning nr. 561/2006 (eller enhver anden undtagelse i denne forordning).

B. Køretøjer med blandet anvendelse, der både anvendes til transport af »gods« og som midlertidigt beboelsesrum for deres passagerer

53. Efter at have fastslået, at den omstændighed, at AI's køretøj transporterer gods (her snescootere) til ikke-erhvervsmæssige formål under omstændighederne i hovedsagen, ikke er til hinder for, at det kan anses for et køretøj, der transporterer »gods« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, vil jeg nu undersøge, om den omstændighed, at dette køretøj er et køretøj med blandet anvendelse, som AI og hans familie passagerer, ikke blot til transport af gods, men også til midlertidig beboelse for dets beboere, udelukker det fra forordningens anvendelsesområde. Jeg vil redegøre for, hvorfor det ikke er tilfældet.

54. Som jeg erindrede om i punkt 26 ovenfor, finder forordning nr. 561/2006 anvendelse på i) »godstransport med et køretøj, hvis største tilladte totalvægt inklusive påhængsvogn eller sættevogn overstiger 3,5 ton« [artikel 2, stk. 1, litra a)], og ii) »personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og [som] er beregnet til dette formål« [artikel 2, stk. 1, litra b)]. Det følger logisk af denne bestemmelse, at forordningen *ikke* omfatter vejtransport, der foretages i) af køretøjer, der transporterer gods med en største tilladt totalvægt, der *ikke* overstiger 3,5 ton, eller ii) af køretøjer, der transporterer passagerer, og som er konstrueret eller permanent indrettet til at transportere *højst* ni personer (føreren medregnet).

55. For den forelæggende ret har AI i det væsentlige gjort gældende, at ud over de to nævnte kategorier af »transport« og dem, der er omfattet af de undtagelser, der udtrykkeligt er fastsat i forordning nr. 561/2006 [såsom artikel 3, litra h)], kan også andre transporter undtages fra reglerne i denne forordning. Dette gælder efter AI's opfattelse for »transport«, der foretages af køretøjer, som er konstrueret eller permanent indrettet *først og fremmest* med henblik på at

[37] – Man skal efter min opfattelse også være forsigtig med ikke at tage nogle af Domstolens konklusioner i Lundberg-sagen ud af deres sammenhæng. Til illustration heraf kan nævnes, at Domstolen (i nævnte doms præmis 28) ganske vist bemærkede, at bestemmelserne i forordning nr. 561/2006 *i det væsentlige* finder anvendelse på erhvervschauffører og ikke på privatpersoners kørsel. Det blev imidlertid *ikke* anført, at disse regler *udelukkende* gælder for erhvervschauffører. I sætningen umiddelbart før denne anføres det endvidere, at artikel 4, litra c), definerer begrebet »fører« som »*enhver* person, som fører et køretøj, selv om det kun er i et kort tidsrum […]«, hvilket klart viser, som den forelæggende ret selv har anført, at forordning nr. 561/2006 ikke kun finder anvendelse på erhvervschauffører.

udgøre et *beboelsesrum* for beboerne og ikke blot til transport af gods. AI har gjort gældende, at sådanne transporter ikke er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006. Han mener, at hans køretøj bør udelukkes fra forordningens anvendelsesområde (uanset at det anvendes til »godstransport« og har en størst tilladt totalvægt på over 7,5 ton), fordi det *først og fremmest* anvendes som et midlertidigt beboelsesrum for ham og hans familie.

56. Kommissionen finder for sit vedkommende, at der ikke er noget i forordning nr. 561/2006, der indikerer, at den omstændighed, at et køretøj ikke kun anvendes til transport af gods, men først og fremmest som midlertidigt beboelsesrum, forhindrer, at det kan anses for at transportere »gods« som omhandlet i forordningens artikel 2, stk. 1, litra a).

57. I den forbindelse skal det for det første anføres, at mens det i artikel 2, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006 specifikt kræves, at der foretages en vurdering af, hvordan køretøjet er konstrueret eller permanent indrettet (før det kan konkluderes, at et sådant køretøj befordrer passagerer i henhold til denne bestemmelse), er dette ikke tilfældet med artikel 2, stk. 1, litra a), i denne forordning.

58. Det fremgår imidlertid af definitionen af »køretøj« i artikel 4, litra b), første led, i forordning nr. 561/2006, at reglerne i denne forordning skal finde anvendelse på »ethvert motordrevet køretøj, der […] *normalt* anvendes til […] godstransport«, hvis transport er omfattet af forordningens artikel 2, stk. 1, litra a) [38]. Det fremgår endvidere af artikel 4, litra a), i forordning nr. 561/2006, at køretøjet ikke behøver at være »lastet«.

59. Det følger efter min opfattelse heraf, at det ikke er et krav, at køretøjet på det pågældende tidspunkt *faktisk* transporterer gods, for at en transport er omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 og er underlagt reglerne i denne forordning. Det er heller ikke et krav, som AI har gjort gældende for den forelæggende ret, at et sådant køretøj *først og fremmest* skal anvendes til transport af gods. Det er nemlig tilstrækkeligt, at køretøjet »*normalt* anvendes til godstransport« [39]. Efter min opfattelse skal køretøjet derfor være forsynet med varige (og ikke blot midlertidige) kendetegn, der viser, at det »normalt anvendes til godstransport«. Disse elementer skal efter min opfattelse vurderes i lyset af den måde, hvorpå køretøjet er konstrueret, eller hvordan det er blevet permanent indrettet, analogt med kravet i denne forordnings artikel 2, stk. 1, litra b) [40].

60. For det andet forekommer det mig, at den sondring, som artikel 2, stk. 1, i forordning nr. 561/2006 foretager mellem »godstransport« [artikel 2, stk. 1, litra a)] og »personbefordring« [artikel 2, stk. 1, litra b)], gentager (i hvert fald til en vis grad) den sondring, der foretages i andre EU-instrumenter på vejtransportområdet og navnlig i forordning 2018/858 (som fastsætter de administrative bestemmelser og tekniske krav for typegodkendelse og markedsføring af alle nye køretøjer) [41]. I henhold til artikel 4 i denne forordning hører motorkøretøjer, der er »udformet og

[38] – Min fremhævelse.

[39] – Min fremhævelse.

[40] – Jf. punkt 57 ovenfor.

[41] – Fortolkningen af forskellige forordninger skal naturligvis i princippet bedømmes selvstændigt. Det står imidlertid klart for mig, at EU-lovgiver havde til hensigt at klassificere køretøjer på en lignende måde i forordning nr. 561/2006 og forordning 2018/858 (dvs. at det transporterer enten gods eller passagerer).

konstrueret først og fremmest til befordring af *passagerer og disses bagage*« [42], nemlig under én klasse (klasse M), mens motorkøretøjer, der er »udformet og konstrueret først og fremmest til transport af *gods*« [43], hører under en anden, særskilt klasse (klasse N).

61. »Campingbiler« er i del A, punkt 5.1, i bilag I til forordning 2018/858 [44] defineret som køretøjer i klasse M, der er *indrettet til beboelse*. Det skal *mindst* have følgende udstyr: a) sæder og bord, b) sovepladser, som også kan fremkomme ved omdannelse af sæderne, c) madlavningsfaciliteter, d) opbevaringsfaciliteter. Det følger af, at »campingbiler« er omfattet af klasse M i forordning 2018/858, at de inden for rammerne af denne forordning anses for at være køretøjer, der er »udformet og konstrueret først og fremmest til befordring af passagerer og disses bagage« og ikke til transport af gods. Den omstændighed, at de indeholder opbevaringsfaciliteter, er ikke til hinder for, at de falder ind under denne klasse, så længe disse opbevaringsfaciliteter er *integreret* i beboelsesrummet og stift fastgjort til dette [45].

62. Henset til ovenstående betragtninger kan jeg uden videre acceptere, at »campingbiler«, der har de i punkt 61 ovenfor anførte karakteristika, i henhold til forordning nr. 561/2006 i princippet, som det er tilfældet i henhold til forordning 2018/858, også skal anses for at være beregnet til personbefordring og ikke til godstransport og dermed for værende omfattet af denne retsakts anvendelsesområde, når de opfylder kriterierne i forordningens artikel 2, stk. 1, litra b) (dvs. når de er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål).

63. Efter denne præcisering skal jeg fremhæve, at hovedsagen vedrører en særlig type køretøj: Et køretøj, som udefra ligner en bus, og som er et køretøj til blandet anvendelse, da det *både* indeholder et beboelsesrum og et opbevaringsrum, der er stort nok til, at AI kan opbevare mindst to snescootere.

64. Det fremgår af sagens akter og af de oplysninger, som den forelæggende ret har givet i sin anmodning om præjudiciel afgørelse, at opbevaringsrummet i AI's køretøj ikke er integreret i beboelsesrummet, men er separat [46]. Desuden synes det ikke at være udformet til at tjene som opbevaring udelukkende til passagerernes »bagage« (i modsætning til bagagerummet i en bus eller tagboksen på en campingbil). Endelig forekommer det mig, at dette opbevaringsrum er et permanent element i AI's køretøj. I modsætning til en cykelholder eller en tagboks kan det ikke let fjernes.

[42] – Min fremhævelse.

[43] – Min fremhævelse.

[44] – Bilag I har overskriften »Almindelige definitioner, kriterier for køretøjsklassificering, køretøjstyper og karrosserityper«. I dette bilag har del A overskriften »Kriterier for klassificering af køretøjer«. I punkt 5 i denne del A beskrives kriterierne for »køretøjer til særlig anvendelse«, såsom campingbiler.

[45] – Faktisk kræves det i henhold til del A, punkt 5.1, i bilag I til forordning 2018/858, at minimumsudstyret (herunder opbevaringsfaciliteter) i en »campingbil« skal være »stift fastgjort *i opholdsrummet*« (selv om bordet kan være udformet således, at det let kan nedtages).

[46] – Jf. punkt 14 ovenfor. På grundlag af de oplysninger, der fremgår af sagsakterne, forekommer det, at AI's køretøj består af to særskilte dele. Den forreste (indvendige) del af køretøjet består af et beboelsesrum til AI og hans familie (som de bruger, når de rejser), mens den bageste del er indrettet som et opbevaringsrum, hvori AI transporterer snescootere til ham og hans familie. Under alle omstændigheder finder jeg det vanskeligt at se, hvordan de to snescootere kunne integreres i beboelsesrummet i AI's køretøj (i betragtning af deres størrelse).

65. Skal køretøjet i et sådant tilfælde stadig betragtes, som om det befordrer passagerer og disses bagage? Det er ikke min opfattelse[47]. Skal det anses for »normalt« at transportere »gods« og dermed for at være omfattet af anvendelsesområdet for artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006? Det skal det efter min opfattelse.

66. Jeg er nemlig af den opfattelse, at et køretøj med blandet anvendelse som AI's køretøj, der både indeholder et beboelsesrum og et opbevaringsrum, skal anses for at være et køretøj, der »normalt« transporterer »gods« i henhold til forordning nr. 561/2006 og for at være omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, uanset om det opfylder de nødvendige betingelser for at kunne betegnes som en »campingbil« i henhold til forordning 2018/858, når opbevaringsrummet i et sådant køretøj i) er adskilt eller på anden måde fysisk adskiller sig fra beboelsesrummet (og ikke er integreret i dette), ii) ikke med rimelighed synes at være udformet med henblik på udelukkende at tjene til opbevaring af køretøjets passagerers bagage og iii) udgør et permanent element i køretøjet i den forstand, at køretøjet enten er konstrueret eller permanent indrettet til at omfatte et sådant rum.

67. Denne test i tre dele, som det tilkommer de nationale retter at anvende i hvert enkelt tilfælde, forekommer mig at give ønskede resultater i langt de fleste tilfælde.

68. For det første sikres det i den ene ende af spektret, at den professionelle fører af en lastbil, der har indrettet køretøjets kabine, så det permanent indeholder en opholds- og soveplads, fortsat er omfattet af reglerne i forordning nr. 561/2006 (enten fordi beboelsesrummet ikke opfylder alle de krav, der er fastsat i forordning 2018/858 for at kunne betegnes som »campingbil«, eller fordi opbevaringspladsen under alle omstændigheder stadig opfylder de tre ovennævnte krav).

69. I den anden ende af spektret fører det også til den konklusion, at en campingbil *ikke* vil blive betragtet som et køretøj, der transporterer »gods« som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 506/2006, blot fordi skabene i beboelsesrummet er fyldt med tallerkener, kopper og andre redskaber eller genstande, der typisk er at finde i et »hjem«, eller fordi et sådant køretøj indeholder et bagagerum eller et opbevaringsrum, der tilsyneladende kun er beregnet til at transportere passagerernes bagage, eller har en aftagelig cykelholder eller en tagboks monteret på køretøjet.

70. For det andet giver den i punkt 66 ovenfor anførte test også en passende løsning (eller i det mindste undgår absurde resultater) i mere komplekse og mindre klare situationer. For at illustrere dette vil jeg tage udgangspunkt i tre (hypotetiske) eksempler.

71. Det første eksempel: En amatørsurfer har en varevogn på over 7,5 ton med plads til at transportere 50 surfbrætter både til eget brug og til sine venner, hvori han også opbevarer en madras, som han lejlighedsvis sover på. Transporterer surferen »gods«? Ja, fordi hans køretøj *ikke* har alle de karakteristika, der er anført i forordning 2018/858, for at blive betegnet som »campingbil« og derfor skal klassificeres som et køretøj, der er udformet og konstrueret først og fremmest til befordring af »passagerer og disses bagage«, og fordi det under alle omstændigheder er konstrueret eller permanent indrettet, så det omfatter et klart identificerbart opbevaringsrum,

[47] – Hvis et køretøj som AI's køretøj stadig skulle anses for at blive benyttet til befordring af passagerer og disse bagage, vil et sådant køretøj ikke være omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006. Det ville ikke opfylde kravet i artikel 2, stk. 1, litra b), i denne forordning, fordi det på grundlag af oplysningerne i sagsakterne ikke synes at være konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren.

som tilsyneladende ikke kun er beregnet til at transportere hans bagage. Med andre ord befinder amatørsurferen sig ikke i en anden situation end den professionelle lastbilchauffør, der er beskrevet i punkt 68 ovenfor.

72. Det andet eksempel: Hvad nu hvis surferen havde en rigtig »campingbil« og transporterede sine venners eller sin families surfbrætter i et opbevaringsrum, der ikke var større end et bagagerum beregnet til bagage? Her ville surferen *ikke* transportere »gods«. Han ville være i samme situation som den »klassiske« campingbil i punkt 69 ovenfor.

73. Det tredje eksempel (det er her, at det bliver mere kompliceret): Hvad nu, hvis de samme surfbrætter (eller for den sags skyld AI's snescootere) var placeret i et meget stort [48] påhængskøretøj, der var fastgjort bag på en campingbil? Er den omstændighed, at påhængskøretøjet kan fjernes fra campingbilen, til hinder for, at køretøjet kan anses for at transportere gods? Det er ikke min opfattelse. I forbindelse med forordning nr. 561/2006 kan et »køretøj« nemlig bestå af en kombination af flere køretøjer [49]. Et påhængskøretøj, der er koblet til en campingbil, vil derfor blive betragtet som en enkelt »køretøjs«-enhed. Påhængskøretøjets varige egenskaber (såsom det forhold, at det er udformet eller permanent tilpasset som et opbevaringsrum) kunne efter min opfattelse overføres til »køretøjet« som helhed [50].

74. Som jeg allerede har anført i punkt 59 ovenfor, er det vigtigt at huske på, at det ikke er nødvendigt, for at en transport er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, at det køretøj, der udfører denne transport, *først og fremmest* anvendes til godstransport (som det kræves i forordning 2018/858). Det er tilstrækkeligt, at køretøjet »*normalt*« [51] anvendes til godstransport.

75. Efter min opfattelse skal et køretøj med blandet anvendelse anses for »normalt« at blive anvendt til transport af gods, hvis det i) er konstrueret eller permanent indrettet til at indeholde et opbevaringsrum, som ii) er klart identificerbart [52] og iii) med rimelighed synes at være beregnet til ikke blot at transportere passagerernes bagage. Såfremt disse egenskaber er til stede, er det ikke nødvendigt at vurdere, om transport af gods har forrang for befordring af passagerer [53]. Føreren skal efter min opfattelse være underlagt de regler om køretid, pauser og hviletid, der er fastsat i forordning nr. 561/2006, samt forpligtelsen til at have en behørigt kontrolleret fartskriver, hvis køretøjets største tilladte totalvægt overstiger 3,5 ton (ved erhvervsmæssig godstransport) eller 7,5 ton (ved ikke-erhvervsmæssig godstransport) [54].

76. Denne fremgangsmåde forekommer mig at være i overensstemmelse med den definition af begrebet »gods«, som dækker enhver håndgribelig ting, ikke blot gods, der er bestemt til at blive solgt eller anvendt i forbindelse med en erhvervsmæssig transaktion, som jeg har foreslået

[48] – Det kan altid hævdes, at hvis påhængskøretøjet ikke er større end bagagerummet på en almindelig bil, er der ikke tale om »godstransport«.

[49] – Jf. artikel 4, litra b), i forordning nr. 561/2006.

[50] – Dette er efter min mening det, der adskiller påhængskøretøjer fra cykelholdere, tagbokse eller andet tilbehør, som ikke har indflydelse på, hvordan køretøjet defineres.

[51] – Min fremhævelse.

[52] – Som anført i punkt 66 ovenfor skal opbevaringsrummet i køretøjer, der indeholder et beboelsesrum, være adskilt eller fysisk adskille sig fra dette beboelsesrum.

[53] – Ved f.eks. at vurdere, om en større del af køretøjet anvendes til befordring af passagerer end til godstransport, eller om køretøjet oftere anvendes til befordring af passagerer end til godstransport.

[54] – I henhold til artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, sammenholdt med forordningens artikel 3, litra h). Det er uden betydning, om køretøjet er konstrueret eller permanent indrettet til at transportere mere end ni personer inklusive føreren [artikel 2, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 561/2006].

Domstolen at anvende i det foregående afsnit [55]. Den er også i overensstemmelse med det formål om at forbedre den generelle trafiksikkerhed, som EU-lovgiver har bestræbt sig på at gennemføre i forordning nr. 561/2006 [56]. Den sikrer således, at tunge køretøjer, som EU-lovgiver har anset for at udgøre en reel risiko for den generelle trafiksikkerhed, falder ind under forordningens anvendelsesområde og ikke kan unddrage sig de forpligtelser, der er indeholdt i forordningen, alene med den begrundelse, at de delvist fungerer som campingbil.

77. På dette stadium vil jeg gerne tilføje, at den EU-køretøjsklasse, som køretøjet er registreret under i det nationale vejtrafikregister, efter min mening er vejledende, men ikke afgørende. Det skal stadig vurderes, om køretøjet normalt anvendes til godstransport, og således om de kriterier, som jeg har opstillet ovenfor, er opfyldt. Den forelæggende ret har i sin anmodning om præjudiciel afgørelse præciseret, at AI's køretøj er registreret i klasse N3 i forordning 2018/858, som omfatter »motorkøretøjer, der er udformet og konstrueret først og fremmest til transport af gods« med en totalmasse på over 12 ton. Efter min opfattelse tyder den omstændighed, at køretøjet er registreret i denne kategori, bestemt på, at det »normalt« anvendes til godstransport [57]. Dette kan imidlertid ikke spille en afgørende rolle ved de nationale domstoles vurdering. Hvis dette havde været EU-lovgivers hensigt, ville denne blot have henvist til disse klasser i forordning nr. 561/2006 [58].

78. Jeg vil gerne slutte af med et par ord om de praktiske konsekvenser af den løsning, jeg har foreslået. Den indebærer på ingen måde, at alle køretøjer med blandet anvendelse som det i den foreliggende sag omhandlede køretøj, der både indeholder et beboelsesrum og et opbevaringsrum til transport af gods til ikke-erhvervsmæssige formål, skal være udstyret med en fartskriver, eller at deres fører skal overholde de regler om køretid, pauser og hviletid, der er fastsat i forordning nr. 561/2006.

79. Som jeg har anført ovenfor, vil førerne af sådanne køretøjer nemlig kun være omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006 og være forpligtet til at overholde reglerne i denne forordning og i forordning nr. 165/2014 (herunder forpligtelsen til at have en behørigt kontrolleret fartskriver), når deres køretøj kan siges »normalt« at blive anvendt til godstransport, og når køretøjets største tilladte totalvægt overstiger 7,5 ton. Et betydeligt antal autocampere, campingvogne og lignende med blandet anvendelse falder under denne tærskel. Deres transporter er derfor rent faktisk udelukket fra anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006 [59].

[55] – Med den løsning, som jeg foreslår, kan campingbilens tallerkener, gafler eller dyner nemlig med rette betragtes som »gods«. Køretøjet som helhed kunne dog stadig anses for at »befordre passagerer« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 2, stk. 1, litra b), i forordning nr. 561/2006, og ville alene af denne grund ikke kunne anses for »normalt« at blive anvendt til godstransport i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordningens artikel 2, stk. 1, litra a).

[56] – Jf. punkt 45-48 ovenfor.

[57] – Det skal dog anføres, at EU-lovgiver i forordning 2018/858 har valgt en lidt anderledes test end i forordning nr. 561/2006, idet den har krævet, at køretøjet »først og fremmest« anvendes til godstransport (og ikke »normalt« anvendes til dette formål).

[58] – De køretøjsklasser, der er defineret i forordning 2018/858, fandtes allerede før vedtagelsen af denne forordning (jf. bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5.9.2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektivet) (EUT 2007, L 263, s. 1) og tidligere Rådets direktiv 70/156/EØF af 6.2.1970 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om godkendelse af motordrevne køretøjer og påhængskøretøjer dertil (EFT specialudgave: serie I bind 1970(I) s. 82-94).

[59] – For at gøre det helt klart ville AI ikke være forpligtet til at overholde de regler om køretid, pauser og hviletid, der er indeholdt i denne forordning, og heller ikke forpligtelsen til at have en behørigt kontrolleret fartskriver monteret på sit køretøj, hvis den forelæggende ret kan fastslå, at hans køretøjs største tilladte totalvægt er under 7,5 ton.

V. Forslag til afgørelse

80. Henset til det ovenfor anførte foreslår jeg Domstolen at besvare de præjudicielle spørgsmål, der er forelagt af Hovrätten för Nedre Norrland (appeldomstolen i Nedre Norrland, Sverige), således:

»1) Artikel 2, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85, sammenholdt med artikel 4, litra b), første led, og artikel 3 i denne forordning,

skal fortolkes således, at det kræves, at et køretøj, der udfører transporten, »normalt« anvendes til godstransport. Den klasse, i hvilken et køretøj er registreret i det nationale færdselsregister, er ikke afgørende i denne henseende. Den omstændighed, at transporten af gods sker til ikke-erhvervsmæssige, og ikke erhvervsmæssige, formål, er ikke til hinder for, at transporten er omfattet af denne bestemmelse og falder ind under forordningens anvendelsesområde.

2) Artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, sammenholdt med samme forordnings artikel 4, litra b), første led,

skal fortolkes således, at et køretøj med blandet anvendelse, der både indeholder et beboelsesrum til passagererne og et opbevaringsrum med henblik på transport af gods, vil blive betragtet som »normalt« anvendt til godstransport og vil derfor være omfattet af artikel 2, stk. 1, litra a), i forordning nr. 561/2006, forudsat at opbevaringsrummet i) er separat eller på anden måde fysisk adskilt fra beboelsesrummet (og ikke er integreret i dette), ii) ikke med rimelighed synes at være udformet med henblik på udelukkende at tjene til opbevaring af køretøjets passagerers bagage og iii) udgør et permanent element i køretøjet i den forstand, at køretøjet enten er konstrueret eller permanent tilpasset til at omfatte dette opbevaringsrum.«