



Datum van inontvangstneming : 15/12/2021

# Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-666/21 - 1

## Zaak C-666/21

### Verzoek om een prejudiciële beslissing

#### Datum van indiening:

5 november 2021

#### Verwijzende rechter:

Hovrätt för Nedre Norrland (Zweden)

#### Datum van de verwijzingsbeslissing:

25 oktober 2021

#### Verzoeker en verweerder:

AI

#### Verzoeker en verweerder:

Åklagarmyndigheten

---

[omissis] NOTULEN [omissis]

[omissis] 18 oktober 2021 [omissis]

[omissis]

#### **PARTIJEN**

#### Verzoeker en verweerder:

AI [omissis]

#### Verzoeker en verweerder:

[omissis]

Åklagarmyndigheten (openbaar ministerie, Zweden)

[omissis]

## **GEDING**

Tachograafovertreding enzovoort [omissis]

[omissis]

AI is in eerste aanleg veroordeeld wegens een snelheidsovertreding, maar vrijgesproken met betrekking tot het overtreden van de förordning om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (besluit betreffende rij- en rusttijden, de tachograaf enzovoort) (hierna: „tachograafovertreding”). Zowel AI als de openbare aanklager heeft tegen het vonnis in eerste aanleg hoger beroep ingesteld.

Het geschil met betrekking tot de tachograafovertreding betreft een rit van AI op 4 april 2019 op de openbare weg in een voertuig met kentekennummer [omissis]. Tijdens de rit deed de politie hem stoppen. Bij de politiecontrole werd geconstateerd dat het voertuig was voorzien van een tachograaf die niet binnen de voorgeschreven periode was geïnspecteerd en waarin geen tachograafschijf zat. AI deelde mee dat hij op weg was naar een sneeuwscooterwedstrijd en twee sneeuwscooters in de laadruimte had. Hij had al meer dan 100 km gereisd vanaf zijn woonplaats.

Het voertuig stond in het vägtrafikregister (wegenverkeersregister) ingeschreven als vrachtwagen in de EU-voertuigcategorie N3, waaronder wordt verstaan „voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwde voertuigen met een maximummassa van meer dan 12 ton”. Voorts staat het vast dat het gaat om het voertuigmodel Volvo B10M-70B, om precies te zijn het model uit 1997. Het voertuig biedt ruimte aan zes passagiers en is uitgerust met een hefsysteem. Over de carrosserie wordt gezegd dat het er een van een bestelwagen is, maar met de volgende opmerking: „Het voorste deel van de bestelwagen is permanent ingericht als leefruimte, het achterste deel als laadruimte”. De voor het voertuig opgegeven massa in rijklare toestand bedraagt 17 680 kg met een toegestane massa in beladen toestand van 5 120 kg. Het voertuig is 3,6 meter hoog en 14,7 meter lang. AI is eigenaar van het voertuig.

Voorts blijkt uit het onderzoek in de zaak – aan de hand van onder meer foto’s van het voertuig en door AI verstrekte informatie – dat de carrosserie van het voertuig lijkt op die van een autobus, maar is uitgerust met een permanente leefruimte, waarvan AI en zijn gezin volgens AI gebruikmaken tijdens reizen die zij ondernemen om zich toe te leggen op het rijden met een sneeuwscooter. Tevens is het duidelijk dat het voertuig een laadruimte heeft die AI soms gebruikt voor het vervoer van zijn sneeuwscooters. Volgens AI heeft het voertuig echter voornamelijk tot doel tijdelijke woonruimte te bieden en niet goederen te vervoeren.

Vast staat dat voertuig [omissis] was voorzien van een tachograaf en dat deze niet was geïnspecteerd. Om die reden is AI voor de tingsrätt Sundsvall (rechter in

eerste aanleg Sundsvall, Zweden) gedaagd en vervolgens vrijgesproken van schending van § 6 van hoofdstuk 9 van förordning (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. [besluit (2004:865) van het besluit betreffende rij- en rusttijden, de tachograaf enzovoort; hierna: „besluit (2004:865)“]. De openbare aanklager heeft hoger beroep ingesteld tegen de vrijspraak door de rechter in eerste aanleg.

§ 6 van hoofdstuk 9 van besluit (2004:865) luidt: „Een geldboete wordt opgelegd aan de bestuurder die opzettelijk of door nalatigheid gebruikmaakt van een tachograaf die niet overeenkomstig artikel 23, lid 1, van verordening (EU) nr. 165/2014 is geïnspecteerd.”<sup>1</sup>

Artikel 3, lid 1, van verordening (EG) nr. 165/2014 luidt: „De tachografen worden geïnstalleerd en gebruikt in voertuigen, bestemd voor het vervoer van personen of goederen over de weg, die in een lidstaat zijn ingeschreven en waarop verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing is.”

In artikel 23, lid 1, van verordening (EG) nr. 165/2014 staat te lezen: „Tachografen worden regelmatig door een erkende werkplaats geïnspecteerd. Ten minste om de twee jaar wordt een routine-inspectie uitgevoerd.”

Artikel 2, lid 1, van verordening (EG) nr. 561/2006 bepaalt:

„Deze verordening is van toepassing op wegvervoer:

- a) van goederen waarbij de toegestane maximummassa van de voertuigen, dat van de aanhangwagens of opleggers inbegrepen, meer dan 3,5 ton bedraagt; of
- b) van personen door voertuigen die zijn gebouwd of permanent zijn toegerust om meer dan negen personen, de bestuurder daaronder begrepen, te kunnen vervoeren en die daartoe zijn bestemd.”

Geen van de in artikel 3 van verordening (EG) nr. 561/2006 vermelde uitzonderingen is in casu van toepassing.

Bovendien is in casu geen van de vrijstellingen van verordening (EU) nr. 165/2014 die Zweden overeenkomstig artikel 3 van die verordening heeft vastgelegd in zijn nationale recht voor vervoer als bedoeld in artikel 13, leden 1 en 3, en artikel 14, lid 1, van verordening (EG) nr. 561/2006 van toepassing.

De openbare aanklager stelt dat een tachograaf voor het voertuig in kwestie verplicht wegens het gewicht ervan en omdat het wordt gebruikt om sneeuwscooters te vervoeren. In de procedure heeft AI daartegen ingebracht dat het voertuig niet wordt gebruikt voor commercieel goederenvervoer maar uitsluitend als privécamper, en dat daarom een tachograaf niet verplicht is.

<sup>1</sup> <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2004865-om-kor--och-vilotider-samt-sfs-2004-865> (in het Zweeds).

De Transportstyrelse (Zweeds agentschap voor vervoer) heeft een memorandum met een niet-bindend juridisch richtsnoer opgesteld<sup>2</sup> waaruit blijkt dat een camper de vorm kan hebben van een geregistreerde personenwagen, vrachtwagen of autobus. In dat document staat te lezen dat het agentschap voor vervoer – onder verwijzing naar het arrest van 3 oktober 2013, ██████████ (C-317/12, EU:C:2013:631) – van mening is dat alle als vrachtwagen ingeschreven campers onder de in verordening (EG) nr. 561/2006 neergelegde voorschriften inzake rij- en rusttijden van vallen wanneer hun totale massa meer dan 7 500 kg bedraagt, ongeacht of het vervoer al dan niet „commercieel” is.

De hovrätt (rechter in tweede aanleg) geeft de volgende

## BESLISSING

(van 25 oktober 2021)

1. De behandeling van de zaak wordt geschorst totdat het Hof van Justitie van de Europese Unie zijn arrest zal hebben gewezen waarbij het de voor het geding relevante bepalingen van het Unierecht zal hebben uitgelegd.
2. Overeenkomstig artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie legt de hovrätt de volgende vragen voor aan het Hof van Justitie van de Europese Unie:
  - a) Moet het in artikel 2, lid 1, onder a), van verordening (EG) nr. 561/2006 gebezigde begrip „wegvervoer van goederen” worden geacht zich mede uit te strekken tot het vervoer met een voertuig waarvan de totale massa meer dan 3,5 ton bedraagt en dat hoofdzakelijk wordt gebruikt als tijdelijke woonruimte voor privégebruik?
  - b) Is in dergelijke omstandigheden van belang wat het laadvermogen van het voertuig is of hoe het voertuig in het nationale wegenverkeersregister is ingeschreven?

[omissis][beslissing op het beroep]

## MOTIVERING

Om te bepalen of AI de in het voertuig [omissis] geïnstalleerde tachograaf moest laten inspecteren, moet allereerst de vraag worden beantwoord of verordening (EG) nr. 561/2006 eigenlijk wel van toepassing is op het wegvervoer in kwestie. Pas nadat deze vraag is beantwoord, kan uitspraak worden gedaan in de tegen hem

<sup>2</sup> Agentschap voor vervoer, 27 februari 2014, Promemoria rörande kör- och vilotider samt färdskrivare vid vägtransport (memorandum betreffende rij- en rusttijden en tachografen bij wegvervoer), blz. 8.

ingestelde strafrechtelijke procedure, waarin hem wordt verweten dat hij de tachograaf niet heeft laten inspecteren.

Het voertuig van AI kan, als het juist wordt opgevat, nog het best worden vergeleken met een zeer grote camper met ruimte voor zes passagiers. Zoals de rechter in eerste aanleg heeft geoordeeld in zijn vrijsprekend vonnis, valt zijn voertuig niet wegens artikel 2, lid 1, onder b), van verordening (EG) nr. 561/2006 onder deze verordening. Het voertuig van AI heeft echter wel een laadruimte, hetgeen betekent dat het kan worden gebruikt voor het wegvervoer van goederen. Het voertuig is ook als vrachtwagen ingeschreven in het wegenverkeersregister. Volgens de bewoordingen van artikel 2, lid 1, onder a), is die verordening van toepassing omdat de totale massa van het voertuig meer dan 3,5 ton bedraagt en het voertuig bij wegvervoersactiviteiten staande is gehouden. De vraag rijst of een camper met een totale massa van meer dan 3,5 ton, die hoofdzakelijk wordt gebruikt als tijdelijke woonruimte voor privégebruik, maar waarmee het ook praktisch mogelijk is om goederen te vervoeren, volgens de bewoordingen van de verordening binnen haar werkingssfeer valt, dan wel of artikel 2, lid 1, onder a), van die verordening strikter moet worden uitgelegd.

Onder meer uit artikel 1 van verordening (EG) nr. 561/2006 blijkt dat deze verordening tot doel heeft de voorwaarden voor concurrentie in de wegvervoersector te harmoniseren alsook de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid te verbeteren. Het vereiste van een goedgekeurde tachograaf maakt het – met het oog op de verwezenlijking van deze doelstellingen – mogelijk om te controleren of bestuurders de rij- en rusttijden in acht nemen.

Niets in de tekst van de verordening wijst erop dat het hoofddoel of het daadwerkelijke gebruik van een voertuig rechtstreeks van belang is voor de uitlegging van artikel 2, lid 1, voor zover het voertuig ook kan worden gebruikt voor het *wegvervoer van goederen*. Het begrip „goederen” wordt in de verordening echter niet gedefinieerd. Aangezien met de meeste voertuigen met een gewicht van meer dan 3,5 ton op de een of andere manier goederen kunnen worden vervoerd, ongeacht de passagierscapaciteit, kunnen de bewoordingen van artikel 2, lid 1, onder a), moeilijk anders worden uitgelegd dan dat in de praktijk de totale massa van het voertuig beslissend is voor het antwoord op de vraag of het voertuig onder artikel 2, lid 1, onder a), van die verordening valt.

Uit de overwegingen van verordening (EG) nr. 561/2006 blijkt dat met deze verordening wordt beoogd een duidelijk en eenvoudig samenstel van voorschriften vast te stellen dat kan worden begrepen, geïnterpreteerd en toegepast door zowel de sector van het wegvervoer als de met handhaving belaste instanties (overwegingen 3 en 4). De werkingssfeer van de verordening wordt duidelijk bepaald door het specificeren van de belangrijkste soorten van voertuigen die eronder vallen (overweging 6). Dit pleit voor een uitlegging volgens welke de inschrijving van het voertuig in het wegenverkeersregister van belang kan zijn voor de vraag of de verordening van toepassing is. De definitie van het begrip „wegvervoer” in artikel 4, onder a), kan ook aldus worden

uitgelegd dat het uitsluitend betrekking heeft op voertuigen die bestemd zijn voor goederenvervoer, hetgeen een reden kan zijn om aan te nemen dat de capaciteit van het voertuig in dit verband relevant kan zijn voor de beoordeling.

De formulering van het begrip „wegvervoer van goederen” wekt evenwel de indruk dat het vooral gaat om commercieel vervoer in het kader van een economische activiteit, aangezien privéspullen of bagage volgens het algemene spraakgebruik zelden als goederen worden aangemerkt. Deze uitlegging wordt tevens bevestigd door de vermelde doelstelling van verordening (EG) nr. 561/2006, te weten de harmonisatie van de voorwaarden voor concurrentie in de wegvervoersector alsook de verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid. Vrachtwagens die particulieren uitsluitend gebruiken voor hun hobby- of vrijetijdsactiviteiten, kunnen bezwaarlijk worden geacht een bedreiging te vormen voor de concurrentievoorwaarden of van belang te zijn voor de werkomstandigheden (zie ook arrest van 3 oktober 2013, XXXXXXXXXX C-317/12, EU:C:2013:631, punt 28).

Tegelijkertijd bevat die verordening uitzonderingen voor de voertuigen en ritten ten aanzien waarvan de Uniewetgever heeft overwogen dat het doel van de bepalingen inzake onder meer rij- en rusttijden niet relevant is. Sommige van deze uitzonderingen, die betrekking hebben op bepaalde voertuigen die worden gebruikt voor niet-commercieel vervoer, als bedoeld in artikel 3, onder h) en i), zouden ook kunnen gelden voor personen die een vrachtwagen gebruiken voor particuliere doeleinden. Gelet op de uitzonderingen kan zelfs de gevolgtrekking worden gemaakt dat het begrip „wegvervoer van goederen” een ruime betekenis heeft. De in artikel 3, onder e) en f), neergelegde uitzonderingen voor voertuigen die speciaal zijn uitgerust voor reparaties en wegslepen en speciaal voor medische doeleinden worden gebruikt, kunnen namelijk aldus worden opgevat dat dergelijk wegvervoer anders onder de verordening zou vallen. Voorts leidt de definitie van „bestuurder” in artikel 4, onder c), van de verordening tot de slotsom dat een persoon ook onder die definitie kan vallen wanneer hij het voertuig niet bestuurt in het kader van zijn of haar functie.

Volgens de hovrätt is het doel van verordening (EG) nr. 561/2006 duidelijk in tegenspraak met de ruime toepassing ervan volgens de bewoordingen van artikel 2, lid 1, onder a), wanneer het gaat om vrachtwagens die uitsluitend voor privédoeleinden en los van enige commerciële relatie worden gebruikt, waarbij geen van de in artikel 3 bedoelde uitzonderingen van toepassing is. Tevens rijst de vraag of in die gevallen de toepassing van de voorschriften van de verordening die betrekking hebben op rij- en rusttijden, evenredig is aan de doelstellingen die met de verordening worden nagestreefd.

Gelet op het voorgaande is er aanleiding om de [vragen] voor te leggen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie met het oog op het wijzen van een prejudiciële beslissing.

[omissis] [schorsing van de procedure]

[omissis]