

Uttrycket specialfordon i ett undantag i bestämmelserna om kör- och vilotider avser endast fordon vars konstruktion, anpassning eller andra permanenta egenskaper säkerställer att fordonet primärt används för sådana transporter som avses i undantaget.

Lagrum:

Artikel 13.1 j) Europaparlamentets och rådets förordning nr 561/2006 om harmonisering av viss speciallagstiftning på vägtransportområdet; 2 kap. 2 § punkt 11 förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (punkt 10 i nuvarande lydelse); 2 kap. 11 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:186) om avgifter inom vägtrafikområdet (jfr Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter inom vägtrafikområdet)

Bröderna Lindströms Nöjes AB (bolaget) bedrev tivoliverksamhet. I verksamheten användes ett antal fordon för transport av nöjesfältsutrustning. – *Transportstyrelsen* beslutade i två separata beslut den 5 september 2012 att R.L. och bolaget skulle betala tillsynsavgift avseende kör- och vilotider för 2012 med ett belopp om 500 kr per fordon.

Både R.L. och *bolaget* överklagade Transportstyrelsens beslut och yrkade att fordonen skulle undantas från tillsynsavgift. De anförde att fordonen var specialfordon och användes uteslutande för transport av nöjesfältsutrustning och därmed inte omfattades av bestämmelserna om kör- och vilotider.

Transportstyrelsen vidhöll sina beslut och anförde följande. Fordonen är lastbilar med en totalvikt om mellan 13 och 29 ton. Det framgår varken av vägtrafikregistret eller av överklagandena att fordonen är specialanpassade för ändamålet som tivolifordon.

Förvaltningsrätten i Karlstad (2013-09-30, ordförande Forsberg)

yttrade: Tillämpliga bestämmelser – Enligt 2 kap. 11 §

Transportstyrelsens föreskrifter om avgifter inom vägtrafikområdet (TSFS 2010:186) framgår att för tillsyn av kör- och vilotider enligt förordningen (2004:865) om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. och förordningen (1993:185) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter debiteras en årlig avgift på 500 kronor per fordon. Avgiften tas ut av registrerad ägare. – Av EG-förordningarna 561/2006 och 3821/85 framgår att kör- och vilotidsreglerna, och därmed kravet att använda en godkänd färdskrivare, gäller för vägtransporter av gods, om fordonens högsta vikt inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton, eller för 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. – Fordon undantagna från kör- och vilotidsbestämmelserna framgår av artikel 3 i förordning 561/2006 samt i 2 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. – Förvaltningsrättens bedömning – Av huvudregeln framgår att vägtransporter av gods, om fordonens högsta

vikt inklusive släpvagn eller påhängsvagn, överstiger 3,5 ton, eller för 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 ska beakta kör- och vilotidsbestämmelser och därmed använda godkänd färdskrivare. – Bestämmelsen i artikel 3 förordning 561/2006 och i 2 kap. 2 § förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. innehåller undantag från kör- och vilotidsbestämmelserna. En bedömning av om undantagen är tillämpliga ska ske i varje enskilt fall. – Enligt förvaltningsrätten har klagandena, med det de anfört mot Transportstyrelsens bestridande, inte visat att de aktuella fordonen inte används till sådan typ av verksamhet eller har en sådan konstruktion som är undantagen tillsynsavgift avseende kör- och vilotider. Klagandena ska därmed erlägga tillsynsavgift i enlighet med Transportstyrelsens beslut. Överklagandena ska därför avslås. – Förvaltningsrätten avslår överklagandena.

R.L. och bolaget överklagade förvaltningsrättens domar hos kammarrätten och yrkade att de aktuella fordonen skulle undantas från skyldigheten att betala tillsynsavgift samt anförde bl.a. följande. Det är omständigheten att fordonen används till att dra karuseller och likvärdig tivoliutrustning som gör dem till sådana specialfordon som är undantagna bestämmelserna om kör- och vilotider enligt artikel 13.1 j) rådets förordning (EG) nr 561/2006 (EG-förordningen). Det relevanta vid bedömningen är hur fordonen används. Det saknar betydelse hur fordonen är konstruerade, deras ägarförhållanden eller hur de skulle kunna användas. Detta har Transportstyrelsen och förvaltningsrätten inte beaktat. Fordon som är ihopkopplade ska ses som ett fordon i EG-förordningens mening. Det innebär att fordon som kopplas samman med specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning också omfattas av undantagsbestämmelsen. Samtliga aktuella fordon är specialfordon eller dragfordon som kopplas samman med och används endast för transport av nöjesfältsutrustning och bostads- och köksvagnar.

Transportstyrelsen ansåg av överklagandena skulle avslås och tillade utöver vad som anförts i förvaltningsrätten bl.a. följande. Det ska betonas att EU-domstolen angående tolkningen av artikel 13 i EG-förordningen framhållit att det är fråga om undantag från det allmänna systemet och att artikeln därför inte kan tolkas alltför extensivt. Domstolen påpekade vidare att räckvidden av de undantag som föreskrivs i förordningen bör bedömas med beaktande av ändamålet med förordningen.

Kammarrätten i Göteborg (2014-07-08, Harmsen Hogendoorn, Holmstedt, referent, Lundberg) yttrade: Rättslig reglering – Enligt artikel 2 EG-förordningen ska förordningen tillämpas på vägtransporter av gods om fordonets högsta tillåtna vikt inklusive släpvagn eller påhängsvagn överstiger 3,5 ton. Enligt artikel 13.1 j) samma förordning får en medlemsstat under vissa i artikel 1 angivna förutsättningar medge vissa undantag från föreskrifterna om vilotider och färdskrivare m.m. enligt artikel 5–9 för specialfordon som transporterar cirkus- och

nöjesfältsutrustning. Enligt artikel 4 EG-förordningen är definitionen av 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. Med fordon avses enligt samma artikel motorfordon, dragfordon, släpvagn och påhängsvagn eller en kombination av dessa fordon. – Enligt 2 kap. 2 § 11 förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare m.m. ska artikel 5–9 i förordningen 561/2006 inte tillämpas på vägtransporter inom Sverige som utförs med specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning. – Kammarrättens bedömning – Av utredningen framgår att fordonen används för transport av nöjesfältsutrustning. Sådan utrustning får anses falla in under begreppet gods. Därtill konstaterar kammarrätten att ett vart av fordonen väger över 3,5 ton. Bestämmelserna om kör- och vilotider är därför tillämpliga på fordonens transporter av gods såvida fordonen inte omfattas av något av föreskrivna undantag. I den delen anser kammarrätten att annat inte framkommit av utredningen än att fordonen enbart används för att dra karuseller, bostadsvagnar, lotteristånd m.m., dvs. utrustning som används i tivoliverksamheten. Fordonen får därmed ses som specialfordon enligt 2 kap. 2 § 11 förordningen tolkad i ljuset av artikel 13.1 j) och de mål som fastställs i artikel 1 EG-förordningen. Fordonen är således undantagna bestämmelserna om kör- och vilotider. Detta innebär att R.L. och bolaget inte är skyldiga att betala tillsynsavgift för fordonen. Överklagandena ska därför bifallas. – Kammarrätten bifaller överklagandena och upphäver förvaltningsrättens domar och Transportstyrelsens beslut.

Transportstyrelsen överklagade kammarrättens domar och yrkade att Högsta förvaltningsdomstolen skulle upphäva dem och fastställa Transportstyrelsens beslut samt anförde bl.a. följande. Bestämmelserna om kör- och vilotider är till för trafiksäkerheten, arbetsförhållandena och för lika konkurrensvillkor inom EU. Undantag från bestämmelserna bör tolkas restriktivt. – Termen specialfordon måste förstås så att fordonet på något sätt är byggt, ombyggt eller varaktigt anpassat för att särskilt kunna transportera säregen utrustning. Transporterna måste dessutom avse cirkus- eller nöjesfältsutrustning. Ett fordon som visserligen är anpassat för att transportera sådan utrustning, men som används för andra typer av transporter, omfattas inte av undantaget när andra transporter utförs med fordonet. För att den aktuella undantagsbestämmelsen ska kunna tillämpas, måste således båda rekvisiten vara uppfyllda. Bestämmelsen kan därmed inte vara tillämplig på en standardutrustad tung lastbil, bara för att den uteslutande används för att transportera utrustning till cirkus eller nöjesfält.

R.L. och bolaget motsatte sig bifall till överklagandet och anförde bl.a. följande. Fordonskombinationer av en dragbil med tillkopplad karusell är ett specialfordon och fordonskombinationer med exempelvis bostäder, kök eller efterfordon omfattas över huvud taget inte av bestämmelserna om kör- och vilotider. – De utför inte några kommersiella transporter och de konkurrerar inte med någon om transporter, eftersom de endast flyttar egen utrustning. Transporterna sker i ringa omfattning, i genomsnitt en

dag i veckan under perioden april till september. – EU-förordningen tar sin utgångspunkt i hur ett fordon faktiskt används och inte hur fordonet är t.ex. registrerat eller specialanpassat. Av förordningen följer vidare att flera ihopkopplade fordon definieras som ett fordon. Det innebär att en kombination av specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning och annat fordon är ett specialfordon i den mening som avses i EU-förordningens undantagsbestämmelse.

Högsta förvaltningsdomstolen (Melin, Nord, Rynning, Baran) yttrade:

Skälen för avgörandet

Vad målen gäller

Frågan i målen är om de aktuella fordonen utgör sådana specialfordon som är undantagna från tillsynsavgift.

Den rättsliga regleringen m.m.

Den unionsrättsliga regleringen om kör- och vilotider och färdskrivare finns i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet. För svensk del kompletteras dessa regler genom förordningen om kör- och vilotider samt färdskrivare, m.m. (kör- och vilotidsförordningen).

Av artikel 2.1 i förordning 561/2006 framgår att den 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.

I förordningen definieras i artikel 4 bl.a. nyckelbegreppen vägtransport och fordon. Med vägtransport avses 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. Med fordon avses motorfordon, dragfordon, släpvagn och påhängsvagn eller en kombination av dessa fordon.

Medlemsstaterna har, genom artikel 13.1, getts möjlighet att medge undantag för ett antal typer av transporter från föreskrifterna i förordningens artiklar 5–9, om det är förenligt med de syften som ligger till grund för regleringen. Enligt artikel 13.1 j) är transporter med specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning ett av dessa fakultativa undantag. Förordningen innehåller även obligatoriska undantag (artikel 3).

Sverige har infört fakultativa undantag genom att i 2 kap. 2 § kör- och vilotidsförordningen föreskriva att artiklarna 5–9 i förordning 561/2006 inte ska tillämpas på vissa vägtransporter i Sverige, däribland sådana som utförs med specialfordon som transporterar cirkus- och

nöjesfältsutrustning (punkt 11 i dess lydelse före den 2 mars 2015 och punkt 10 i dess nuvarande lydelse).

Av EU-domstolens praxis framgår att bestämmelserna om undantag från det allmänna systemet inte kan tolkas på ett sätt som gör att dess verkningar går utöver vad som är nödvändigt för att tillvarata de intressen som är avsedda att skyddas. Vidare bör tillämpningsområdet för undantagen fastställas med beaktande av syftet med förordningen som är att harmonisera konkurrensvillkoren inom vägtransportsektorn samt att förbättra arbetsförhållanden och trafiksäkerhet (mål C-222/12, A. Karuse AS och där anmärkta rättsfall).

I målen är Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2010:186) om avgifter inom vägtrafikområdet tillämpliga. Av 2 kap. 11 § framgår att för tillsyn av kör- och vilotider enligt kör- och vilotidsförordningen debiteras en årlig avgift på 500 kr per fordon. Motsvarande bestämmelser finns sedan den 1 januari 2015 i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:56) om avgifter inom vägtrafikområdet.

Högsta förvaltningsdomstolens bedömning

Högsta förvaltningsdomstolen instämmer i kammarrättens bedömning att de i målen aktuella fordonen används för vägtransport av gods. Det är vidare i målen ostridigt att vart och ett av fordonen väger över 3,5 ton och att de uteslutande används i nöjesfältsverksamhet. Fordonen omfattas således av kör- och vilotidsförordningen och är därmed avgiftspliktiga om undantaget för specialfordon som transporterar cirkus- och nöjesfältsutrustning inte är tillämpligt.

Vidare konstaterar Högsta förvaltningsdomstolen att nu aktuellt undantag i kör- och vilotidsförordningen och den bakomliggande unionsrättsliga regleringen omfattar ”specialfordon”, medan övriga undantag huvudsakligen i stället omfattar fordon som används på visst sätt.

Bestämmelser om kör- och vilotider infördes i gemenskapen genom förordning (EEG) nr 543/69 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter. Denna förordning ersattes av förordning (EEG) nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter, vilken i sin tur ersattes av nu aktuella förordning (EG) nr 561/2006.

Begreppet specialfordon har använts i den nu gällande och i de två tidigare förordningarna för att avgränsa tillämpningsområdet för såväl de obligatoriska som de fakultativa undantagen. Begreppets närmare innebörd framgår dock inte av förordningarna.

I ett avgörande som gällde tolkningen av begreppet specialfordon i den ursprungliga förordningen (543/69) fastslog EU-domstolen att uttrycket endast avser fordon vars konstruktion, anpassning eller andra permanenta egenskaper säkerställer att de primärt används för sådana transporter som avses i undantaget (mål C-133/83, Regina v Scott, punkt 21).

Eftersom EU-domstolens bedömning avser samma begrepps innebörd i ett fakultativt undantag i den förordning som sedermera ersattes av den nu gällande och med beaktande av det gemensamma syftet med förordningarna bör denna praxis vara vägledande även i förevarande fall (jfr mål C-222/12, A. Karuse AS, punkterna 26-27).

Av det anförda följer att en tillämpning av det i målen aktuella undantaget för specialfordon förutsätter att fordonet är särskilt konstruerat, anpassat eller att dess permanenta egenskaper i övrigt är sådana att det är säkerställt att fordonet primärt används för transport av cirkus- och nöjesfältsutrustning. Kammarrätten har inte prövat frågan om de aktuella fordonen uppfyller dessa krav.

Överklagandena ska således bifallas delvis och målen visas åter till kammarrätten för prövning i enlighet med vad som nu sagts.

Högsta förvaltningsdomstolens avgörande

Högsta förvaltningsdomstolen bifaller delvis Transportstyrelsens överklaganden och upphäver kammarrättens domar samt återförvisar målen till kammarrätten för fortsatt handläggning.

Mål nr 4171-14 och 4172-14, föredragande Jesper Blomberg