

HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLENS DOM

Mål nr
4171-14
4172-14

meddelad i Stockholm den 4 juni 2015

KLAGANDE

Transportstyrelsen
Skatte- och avgiftsavdelningen
701 88 Örebro

MOTPARTER

1. AA

2. Bröderna Lindströms Nöjes AB, 556208-3922
Tallkottsvägen 15 A
741 43 Knivsta

ÖVERKLAGADE AVGÖRANDE

Kammarrätten i Göteborgs domar den 8 juli 2014 i mål nr 6245-13 och 6246-13,
se bilagor (här borttagna)

SAKEN

Tillsynsavgift

HÖGSTA FÖRVALTNINGSDOMSTOLENS AVGÖRANDE

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

Dok.Id 158634

Postadress
Box 2293
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls torg 13

Telefon
08-561 676 00
E-post:
hogstaforvaltningsdomstolen@dom.se

Telefax
08-561 678 20

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00-16:30

Mål nr
4171-14
4172-14

BAKGRUND

Bröderna Lindströms Nöjes AB (bolaget) bedriver tivoliverksamhet. I verksamheten används ett antal fordon för transport av nöjesfältsutrustning.

Transportstyrelsen beslutade den 5 september 2012 att AA och bolaget skulle betala tillsynsavgift avseende kör- och vilotider för 2012 med ett belopp om 500 kr per fordon.

I domar den 30 september 2013 avslog Förvaltningsrätten i Karlstad AAs respektive bolagets överklaganden av Transportstyrelsens beslut.

Genom de nu överklagade domarna biföll Kammarrätten i Göteborg AAs och bolagets överklaganden och upphävde förvaltningsrättens domar och Transportstyrelsens beslut. Kammarrätten motiverade sina avgöranden med att annat inte framkommit av utredningen än att klagandena enbart använder fordonen i sin tivoliverksamhet för att dra olika typer av nöjesfältsutrustning och att fordonen därmed får anses som specialfordon undantagna från bestämmelserna om kör- och vilotider.

YRKANDEN M.M.

Transportstyrelsen yrkar att Högsta förvaltningsdomstolen upphäver kammarrättens domar och fastställer Transportstyrelsens beslut samt anför 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

Mål nr
4171-14
4172-14

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.

AA och *bolaget* motsätter sig bifall till överklagandena och anför 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.

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

Mål nr
4171-14
4172-14

regler genom förordningen (2004:865) 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

Mål nr
4171-14
4172-14

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

Mål nr
4171-14
4172-14

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.

I avgörandet har deltagit justitieråden Mats Melin, Eskil Nord, Elisabeth Rynning och Mahmut Baran.

Målen har föredragits av justitiesekreteraren Jesper Blomberg.