DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

29. april 2010 *

I sag C-124/09,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Raad van State (Nederlandene) ved afgørelse af 25. marts 2009, indgået til Domstolen den 3. april 2009, i sagen:

Smit Reizen BV

mod

Minister van Verkeer en Waterstaat,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Lenaerts, og dommerne R. Silva de Lapuerta, G. Arestis, J. Malenovský og T. von Danwitz (refererende dommer),

* Processprog: nederlandsk.

generaladvokat: Y. Bot
justitssekretær: kontorchef M.-A. Gaudissart,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 28. januar 2010,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Smit Reizen BV ved advocaat P. Mommers

— den nederlandske regering ved C. Wissels, B. Koopman og Y. de Vries, som befuldmægtigede

— den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato M. Russo

— Det Forenede Kongeriges regering ved L. Seeboruth, som befuldmægtiget

— Europa-Kommissionen ved W. Roels og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af udtrykket »driftssted«, således som dette anvendes i præmis 21 ff. i dom af 18. januar 2001, Skills Motor Coaches m.fl. (sag C-297/99, Sml. I, s. 573), og af artikel 1, nr. 5), i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370, s. 1).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Smit Reizen BV (herefter »Smit Reizen«) og Minister van Verker en Waterstaat (ministeren for transport, offentlige arbejder og vandforvaltning, herefter »ministeren«) vedrørende en

bøde, som blev pålagt selskabet på grund af tilsidesættelse af bestemmelserne om førernes hvileperioder.

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning nr. 3820/85

3 Første betragtning til forordning nr. 3820/85 er affattet som følger:

»Fællesskabsbestemmelserne på det sociale område inden for vejtransport […]; formålet med disse bestemmelser er at harmonisere konkurrencevilkårene mellem de forskellige former for landtransport, navnlig inden for vejsektoren, samt at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden; de fremskridt, der er sket på disse områder, bør sikres og udbygges, men der er behov for at gøre bestemmelserne i nævnte forordning mere fleksible, uden at målsætningerne derved anfægtes.«

4 Det følger af 15. betragtning til samme forordning, at »når den daglige køretid øges, og når til gengæld køretiden for hver periode på to uger nedsættes, vil transportvirksomhedernes administration blive forenklet, og dette vil samtidig være et socialt fremskridt«.

5 Forordningens artikel 1 bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

3) »fører«: enhver person, som fører køretøjet, også selv om det kun er i et kort tidsrum, eller som befinder sig i køretøjet for i givet fald at kunne føre det

[…]

5) »hviletid«: ethvert uafbrudt tidsrum på mindst en time, inden for hvilket føreren kan disponere frit over sin tid

[…]«

6 Artikel 8 i forordning nr. 3820/85, som er en del af forordningens afdeling V med overskriften »Pauser og hviletid«, bestemmer:

»1. Inden for hvert tidsrum af 24 timer skal føreren have en daglig hviletid på mindst elleve sammenhængende timer, som kan nedsættes til mindst ni sammenhængende timer højst tre gange inden for en uge, såfremt der inden udgangen af den følgende uge gives en til nedsættelsen svarende hviletid.

De dage, hvor hviletiden ikke nedsættes i henhold til første afsnit, kan den inden for et tidsrum af 24 timer opdeles i to eller tre adskilte perioder, hvoraf den ene periode skal være på mindst otte sammenhængende timer. I så fald udvides den minimale hviletid til tolv timer.

2. Hvis der er mindst to førere i køretøjet, skal de begge have en daglig hviletid på mindst otte sammenhængende timer inden for enhver periode på 30 timer.

3. I løbet af hver uge skal en af de i stk. 1 og 2 nævnte hvileperioder forlænges til i alt 45 sammenhængende timers ugentlig hviletid. Denne hvileperiode kan afkortes til mindst 36 sammenhængende timer, hvis den tages på køretøjets eller på førerens hjemsted, eller til mindst 24 sammenhængende timer, hvis den tages et andet sted. For enhver afkortelse gives der en tilsvarende hviletid, som skal tages samlet inden tre uger efter udløbet af den pågældende uge.

[…]

6. Hviletid, der tages som kompensation for nedsættelse af daglig og/eller ugentlig hviletid, skal tages sammen med et andet hvil på mindst otte timer og skal på anmodning af den pågældende fører tillades afholdt på køretøjets eller førerens hjemsted.

7. Daglig hviletid kan holdes i køretøjet, hvis dette er udstyret med en soveplads og holder stille.«

Forordning (EØF) nr. 3821/85

7 Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8), som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 432/2004 af 5. marts 2004 (EFT L 71, s. 3, herefter »forordning nr. 3821/85«), bestemmer, at kontrollen med gennemførelsen af bestemmelserne i forordning nr. 3820/85 sikres ved anvendelsen af et kontrolapparat, der kan angive de »tidsgrupper«, som omhandles i denne sidstnævnte forordning.

8 Artikel 2 i forordning nr. 3821/85 bestemmer, at definitionerne i artikel 1 i forordning nr. 3820/85 ligeledes finder anvendelse for denne forordning.

9 Artikel 15, stk. 2 og 3, i forordning nr. 3821/85 bestemmer:

»2. Førerne skal anvende diagramarkene eller førerkortene hver dag, de kører, fra det øjeblik de overtager køretøjet. Diagramarket eller førerkortet udskiftes først ved afslutningen af den daglige arbejdsperiode, medmindre det er tilladt at udskifte det på

andre tidspunkter. Intet diagramark eller førerkort må benyttes ud over det tidsrum, det gælder for.

[…]

3. Førerne skal:

[…]

— betjene kontrolapparatets indstillingsanordning på en sådan måde, at følgende tider optegnes særskilt og klart:

a) under tegnet […]: køretider

b) under tegnet […]: alle andre arbejdsperioder

c) under tegnet […]: rådighedstiden […]

— […]

d) under tegnet […]: afbrydelser i arbejdet og de daglige hvileperioder.«

Nationale bestemmelser

10 Bekendtgørelse om arbejdstid inden for transportsektoren (Arbeidstijdenbesluit vervoer, herefter »Atbv«) gennemfører forordning nr. 3820/85. Atbv's artikel 2.5:1, stk. 4, bestemmer i den affattelse, der fandt anvendelse på tidspunktet for hovedsagens faktiske omstændigheder, at føreren skal overholde den pågældende forordnings artikel 8 og 9.

11 I overensstemmelse med Atbv's artikel 8:1, stk. 1, er manglende overholdelse af artikel 2.5:1, stk. 4, i bekendtgørelsen en omstændighed, der kan udløse en bøde.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

12 Smit Reizen er en rejsebusvirksomhed, der har hjemsted i Harderwijk (Nederlandene). Selskabet gennemfører busture i pendulfart til og fra Spanien for rejseselskaber, i det foreliggende tilfælde Solmar Tours, med afgangs- og ankomststed i Maarheeze (Nederlandene), ca. to timers bilkørsel fra Harderwijk. Solmar Tours ejer både den grund, hvorpå afgangs- og ankomststedet ligger, og den på grunden liggende ejendom, som Smit Reizen har lejet en del af.

13 Der er busafgange og -ankomster på grunden i Maarheeze fire gange om ugen. På disse dage er der en medarbejder fra Smit Reizen, som tager sig af planlægning og af kontrol af førernes papirer, til stede i ejendommen for at lette busafgangene og -ankomsterne. De lokaler, som Smit Reizen har lejet, indeholder en kantine med kaffeautomat, tv, toiletter, en brusekabine og sovepladser til førerne samt forskellige reservedele til busserne. En del af Smit Reizens administration sker også i lokalerne, hvor der forefindes kontorudstyr, herunder fartskrivere, time- og køresedler.

14 Ifølge den forelæggende ret fremgår det af sagsakterne i hovedsagen, at førerne på tidspunktet for sagens faktiske omstændigheder selv forestod transport fra deres bopæl, som henholdsvis lå i Harderwijk og i Dronten (Nederlandene), til afgangsstedet i Maarheeze. I forbindelse med retsmødet for den pågældende retsinstans forklarede direktøren for Smit Reizen imidlertid, at førerne blev transporteret til afgangsstedet i minibusser. Efterfølgende kørte to førere bussen, som er et køretøj, der har pligt til at anvende et kontrolapparat, til bestemmelsesstedet Spanien.

15 Ved afgørelse af 14. juni 2006 pålagde ministeren Smit Reizen en bøde på 2 200 EUR med den begrundelse, at visse af selskabets arbejdstagere ikke havde overholdt den hviletid, som er påbudt i henhold til Atbv's artikel 2.5:1, stk. 4, sammenholdt med artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85. Der var i den forbindelse nemlig ikke taget hensyn til de timer, som var nødvendige for at komme fra de pågældende føreres bopæl til afgangsstedet i Maarheeze. Det følger imidlertid af dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl., at denne tid skal registreres som arbejdstid, idet anlægget i Maarheeze ikke kunne anses for Smit Reizens »driftssted«.

16 Den 5. december 2006 afslog ministeren den klage, som Smit Reizen havde indgivet til prøvelse af ministerens afgørelse af 14. juni 2006, som ugrundet.

17 Rechtbank Zutphen tog ved dom af 9. april 2008 Smit Reizens påstand til følge og annullerede afgørelsen af 5. december 2006, hvorved klagen over afgørelsen blev afslået, og fastslog, at retsvirkningerne af denne afgørelse fuldt ud skulle opretholdes. Ifølge denne retsinstans var det med rette, at ministeren fastslog, at Smit Reizen tilsidesatte Atbv's artikel 2.5:1, stk. 4. Afgørelsens begrundelse var imidlertid ikke korrekt. Ved fastsættelsen af den periode på 30 timer, som er omhandlet i artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 3820/85, skal alle de tidsrum, som førerne rent faktisk har skullet bruge på at komme til det sted, hvor de overtager et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, med henblik på at starte på arbejde, medregnes, uanset om dette overtagelsessted skal anses for at være et driftssted eller ej.

18 Smit Reizen har anket denne dom til den forelæggende ret og har gjort gældende, at Rechtbank Zutphen har foretaget en urigtig fortolkning af dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl.

19 Idet Raad van State er af den opfattelse, at tvisten i hovedsagen afhænger af fortolkningen af begrebet »driftssted«, har den besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Hvorledes skal udtrykket »driftssted«, således som det anvendes i præmis 21 ff. i dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl., fortolkes, når henses til artikel 1, nr. 5), i forordning [nr. 3820/85] og artikel 15 i forordning [nr. 3821/85]?

2) Gør det ved bedømmelsen af spørgsmålet, om der er tale om hviletid i henhold til artikel 1, nr. 5), i forordning [nr. 3820/85], en forskel, om den pågældende fører

selv kører til det sted, hvor han overtager et køretøj, der skal være udstyret med et kontrolapparat, eller om han bliver kørt dertil af en anden?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

20 Med sit første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, hvorledes udtrykket »driftssted«, således som det anvendes i præmis 21 ff. i dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl., skal fortolkes, når den tid, der svarer til den strækning, som en fører har tilbagelagt for at komme fra sin bopæl til det sted, hvor han overtager et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, skal kvalificeres på grundlag af bestemmelserne i forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85.

21 I den forbindelse bemærkes, at Domstolen i præmis 23 i dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl. fastslog, at en fører, der for at overtage og køre et køretøj begiver sig til et bestemt sted, der er angivet af hans arbejdsgiver, og som er forskelligt fra selskabets driftssted, opfylder en forpligtelse over for sin arbejdsgiver og derfor ikke disponerer frit over sin tid under transporten.

22 Domstolen fastslog således i præmis 35 i dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl., at det tidsrum, som en fører anvender til den transport, der er nødvendig for at overtage et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat, og som befinder sig på et andet

sted end på førerens bopæl eller arbejdsgiverens driftssted, skal anses for omfattet af alle andre arbejdsperioder som omhandlet i artikel 15 i forordning nr. 3821/85.

23 Det er for at gøre det muligt for den forelæggende ret at bedømme, om den i hovedsagen omhandlede køretid skal medregnes i arbejdstiden som omhandlet i artikel 15 i forordning nr. 3821/85, derfor nødvendigt at præcisere begrebet »driftssted«.

24 Det bemærkes indledningsvis, at det pågældende begreb, henset til de formål med forordning nr. 3820/85, som er opregnet i forordningens første betragtning, og som bl.a. består i at forbedre førernes arbejdsvilkår og færdselssikkerheden, ikke udelukkende kan defineres på grundlag af de funktionelle kriterier, der er knyttet til transportvirksomhedens interne organisation, men også skal tage hensyn til kriterier, som vedrører den pågældende førers person.

25 Indledningsvis bemærkes, at udtrykket »driftssted«, således som Det Forenede Kongeriges regering har gjort gældende, ikke skal ligestilles med begrebet »hjemsted«, som kan foreligge uden forbindelse med den daglige drift af transportydelser, og hvortil føreren alene undtagelsesvis begiver sig hen.

26 Dernæst ville en for udvidende fortolkning af det pågældende begreb være i strid med formålet med forordning nr. 3820/85 og navnlig med formålet om forbedring af færdselssikkerheden. En definition, hvorefter ethvert afgangs- eller ankomststed for transporterede personer eller enhver opbevaring af køretøjer, som tilhører den omhandlede transportvirksomhed, kan anses for et driftssted, må således ligeledes afvises.

27 Begrebet »driftssted« må derimod, således som den nederlandske regering har gjort gældende under retsmødet, svare til det sted, hvor føreren regelmæssigt kører hen i forbindelse med en sædvanlig udøvelse af sit hverv for at overtage og køre et køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat.

28 I artikel 8, stk. 3 og 6, i forordning nr. 3820/85 anvendes ved udpegningen af et sådant sted imidlertid udtrykket »førerens hjemsted«.

29 Hvad endelig angår den præcise fastlæggelse af det driftssted, hvortil en fører normalt er knyttet, må der tages hensyn til førerens konkrete tilknytningssted, dvs. det afgangssted, hvorfra han regelmæssigt udfører sit arbejde, og hvortil han returnerer ved arbejdets ophør i forbindelse med sædvanlig udøvelse af sit hverv uden at skulle følge særlige instrukser fra sin arbejdsgiver. I den forbindelse kan en kontraktbestemmelse, der vedrører førerens stilling, udgøre et indicium ved fastlæggelsen af et sådant sted.

30 Hvad angår tvisten i hovedsagen tilkommer det den forelæggende ret på grundlag af samtlige faktiske omstændigheder i den sag, der er indbragt for den, at bedømme, hvor det sædvanlige tilknytningssted for de pågældende førere befinder sig.

31 På baggrund af det ovenstående skal det første spørgsmål besvares med, at begrebet »driftssted«, således som det anvendes i præmis 21 ff. i dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl., skal defineres som førerens konkrete tilknytningssted, dvs. transportvirksomhedens anlæg, hvorfra han regelmæssigt udfører sit arbejde, og hvortil han returnerer ved arbejdets ophør i forbindelse med sædvanlig udøvelse af sit hverv og uden at skulle følge særlige instrukser fra sin arbejdsgiver.

Det andet spørgsmål

32 Med sit andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om den omstændighed, at føreren selv kører til det sted, hvor han skal overtage et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, eller om den omstændighed, at han tværtimod bliver kørt dertil af en anden, har betydning for kvalifikationen af køretiden i forhold til begrebet »hviletid« som omhandlet i artikel 1, nr. 5), i forordning nr. 3820/85.

33 I den forbindelse bemærkes for det første, at artikel 8, stk. 7, i forordning nr. 3820/85 giver føreren mulighed for at holde sin daglige hviletid i et køretøj på betingelse af, at dette er udstyret med en soveplads og holder stille. Denne bestemmelse udelukker således, at føreren kan holde sin hviletid i et køretøj, der føres af en anden person.

34 For det andet bemærkes, at det ville stride mod formålet om færdselssikkerhed at foretage en sondring som den, den forelæggende ret foretager i det andet spørgsmål. Førerens træthedstilstand som nævnt i præmis 25 i dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl., som kan bringe det pågældende formål i fare, kan indtræde, uanset om føreren af det køretøj, som kører til det sted, hvor det køretøj, som er udstyret med et kontrolapparat, skal overtages, er eller ikke er den samme som den, der ved ankomsten skal føre dette køretøj. Som den italienske regering har bemærket, kan denne træthedstilstand nemlig ikke alene være en følge af selve kørslen, men også af de forhold, hvorunder transporten sker, såsom varigheden heraf, afgangstidspunktet eller vejenes tilstand, og kan følgelig også påvirke passageren som sådan.

35 På baggrund af det ovenstående skal det andet spørgsmål besvares med, at den omstændighed, at den omhandlede fører enten selv kører til det sted, hvor han overtager et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, eller bliver kørt dertil af en anden, ingen betydning har for kvalifikationen af køretiden i forhold til begrebet »hviletid« som omhandlet i artikel 1, nr. 5), i forordning nr. 3820/85.

Sagens omkostninger

36 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den nationale ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

1) **Begrebet »driftssted«, således som det anvendes i præmis 21 ff. i dom af 18. januar 2001, Skills Motor Coaches m.fl. (sag C-297/99), skal defineres som førerens konkrete tilknytningssted, dvs. transportvirksomhedens anlæg, hvorfra han regelmæssigt udfører sit arbejde, og hvortil han returnerer ved arbejdets ophør i forbindelse med sædvanlig udøvelse af sit hverv og uden at skulle følge særlige instrukser fra sin arbejdsgiver.**

2) **Den omstændighed, at den omhandlede fører enten selv kører til det sted, hvor han overtager et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, eller bliver kørt dertil af en anden, har ingen betydning for kvalifikationen af køretiden i forhold til begrebet »hviletid« som omhandlet i artikel 1, nr. 5), i Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport.**

Underskrifter