Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

26. september 2024*

»Præjudiciel forelæggelse – transport ad landevej – harmonisering af visse sociale bestemmelser – forordning (EF) nr. 561/2006 – artikel 9, stk. 3 – begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« – en førers overtagelse af et køretøj, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde – begrebet »andet arbejde« – den tid, en fører bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af den nævnte forordnings anvendelsesområde, til at rejse til eller fra denne virksomhed«

I sag C-164/23,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Szegedi Törvényszék (retten i første instans i Szeged, Ungarn) ved afgørelse af 14. marts 2023, indgået til Domstolen den 16. marts 2023, i sagen

VOLÁNBUSZ Zrt.

mod

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, K. Jürimäe, Domstolens præsident, K. Lenaerts, som fungerende dommer for Tredje Afdeling, og dommerne N. Piçarra (refererende dommer), N. Jääskinen og M. Gavalec,

generaladvokat: T. Ćapeta,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– VOLÁNBUSZ Zrt. ved jogtanácsosok K. Mészáros og P. Varsányi,

* Processprog: ungarsk.

– den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af procuratore dello Stato A. Lipari og avvocato dello Stato G. Santini,

– Europa-Kommissionen ved C. Kovács og P.A. Messina, 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 artikel 9, stk. 3, 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 (EUT 2006, L 102, s. 1).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem VOLÁNBUSZ Zrt. (herefter »Volánbusz«), et offentligt transportaktieselskab i Ungarn, og Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (forvaltningsmyndigheden i provinsen Bács-Kiskun, Ungarn) vedrørende lovligheden af en advarsel adresseret til dette selskab for tilsidesættelse af pligten til at registrere arbejdstiden for de førere, der er ansat af selskabet.

Retsforskrifter

EU-retten

Direktiv 2002/15/EF

3 Følgende fremgår af artikel 3 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter (EFT 2002, L 80, s. 35):

»I dette direktiv forstås ved:

a) »arbejdstid«:
   1) for mobile arbejdstagere: den periode mellem arbejdets påbegyndelse og dets afslutning, hvor den pågældende er på sin arbejdsplads, til rådighed for arbejdsgiveren og udøver sine funktioner eller sine aktiviteter, dvs.

      – den tid, der medgår til alle vejtransportaktiviteter. Der er navnlig tale om følgende aktiviteter:

         i) kørsel,
         ii) på- og aflæsning,

iii) hjælp i forbindelse med passagerers ind- og udstigning af køretøjet,
iv) rengøring og teknisk vedligeholdelse,
v) ethvert andet arbejde, som har til formål at sikre køretøjets, lastens og passagerernes sikkerhed eller at opfylde lov- eller forskriftsmæssige forpligtelser, der specifikt knytter sig til den pågældende transport, herunder opsyn med på- og aflæsning, administrative formaliteter med politi, toldvæsen, indrejsemyndigheder osv.;

– de perioder, hvor den pågældende ikke frit kan disponere over sin tid og skal forblive på sin arbejdsplads, klar til at påtage sig sit arbejde, og hvor han udfører specifikke arbejdsopgaver, navnlig ventetid i forbindelse med på- og aflæsning, når den forventede varighed heraf ikke er kendt i forvejen, dvs. enten inden udkørsel eller umiddelbart inden det tidspunkt, hvor den pågældende periode faktisk begynder eller i henhold til de almindelige betingelser, som er forhandlet mellem arbejdsmarkedets parter og/eller fastsat i medlemsstaternes lovgivning;

[...]«

Forordning nr. 561/2006

4 I 5. og 17. betragtning til forordning nr. 561/2006 er følgende angivet:

»(5) De i denne forordning fastsatte bestemmelser om arbejdsvilkår bør ikke begrænse arbejdsmarkedsparternes ret til gennem kollektive forhandlinger eller på anden måde at vedtage regler, der er gunstigere for arbejdstagerne.

[...]

(17) 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 pr. dag, pr. uge og pr. 14-dages-periode, bestemmelsen om, at en fører skal tage en regulær ugentlig hviletid mindst en gang pr. to på hinanden følgende uger, og bestemmelsen om, at den daglige hviletid under ingen omstændigheder bør være under ni sammenhængende timer. [...]«

5 Denne forordnings artikel 1 fastsætter:

»Ved denne forordning fastsættes regler for køretid, pauser og hviletid for førere, der udfører godstransport og passagerbefordring ad vej, med det formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Forordningen sigter også mod at fremme bedre kontrol og retshåndhævelse i medlemsstaterne og bedre arbejdspraksis i vejtransporterhvervet.«

6 Den nævnte forordnings artikel 3 bestemmer:

»Denne forordning gælder ikke for vejtransport med:

a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km

[...]«

7 I den samme forordnings artikel 4, litra e), er følgende anført:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

e) »andet arbejde«: enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra a), i direktiv [2002/15], undtagen »kørsel«, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren.«

8 Artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 bestemmer følgende:

»Enhver tid, føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordning, til at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af denne forordning, og som ikke befinder sig ved førerens bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret, beregnes som »andet arbejde«.«

Ungarsk ret

9 Følgende fremgår af § 86, stk. 3, i munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (lov I af 2012 om godkendelse af arbejdsloven) (*Magyar Közlöny* 2012/2, herefter »arbejdsloven«):

»Følgende anses ikke for arbejdstid:

[...]

b) varigheden af arbejdstagerens transport fra hjemmet eller bopælen til det faktiske arbejdssted samt af arbejdstagerens transport fra arbejdsstedet til vedkommendes bopæl eller opholdssted.«

10 Denne lovs § 134, stk. 1, litra a), bestemmer:

»Arbejdsgiveren fører fortegnelser over:

a) varigheden af den almindelige arbejdstid og af overarbejde.

[…]«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

11 Volánbusz er et offentligt transportaktieselskab, hvori den ungarske stat er eneaktionær. Selskabet udfører personbefordring med bus på forskellige køreruter og tilbagelægger strækninger på såvel mere som mindre end 50 km. Det er kun busser, der udelukkende anvendes til denne sidstnævnte type rute, som i henhold til artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006 ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde.

12 Visse af de førere, der er ansat af Volánbusz, overtager og afleverer busserne i dette selskabs eksterne busdepoter, hvorfra de regelmæssigt udfører deres arbejde, og hvortil de returnerer ved arbejdets ophør i forbindelse med sædvanlig udøvelse af deres hverv, dvs. uden særlige instrukser

fra det nævnte selskab. På disse eksterne busdepoter, hvoraf de fleste er parkeringspladser, er der ingen faciliteter, der står til rådighed for førerne, dvs. sanitære faciliteter, velfærdsfaciliteter eller hvileområder. De nævnte eksterne depoter er ikke indført i handelsregistret som Volánbusz' forretningssteder eller filialer. De betegnes ikke desto mindre som det sted, hvorfra selskabets køretøjer overtages, og rutens begyndelsessted, og de er placeret tættere på bopælen for førerne end på Volánbusz' forretningssted eller filialer. Denne nærhed sikrer, at disse førere bruger kortere tid på at rejse mellem disse køretøjer og deres hjem efter arbejde.

13 I overensstemmelse med arbejdslovens § 86, stk. 3, litra b), medregnes den tid, de førere, der er ansat af Volánbusz, bruger på at benytte deres egne køretøjer til at rejse til de køretøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, og returnere ved arbejdets ophør, ikke som arbejdstid. De får imidlertid udbetalt en godtgørelse for transporttid i denne forbindelse.

14 Efter flere kontroller konstaterede forvaltningsmyndigheden i provinsen Bács-Kiskun, at for så vidt angår 67 førere, der er ansat af Volánbusz, burde den tid, der i marts 2022 blev brugt på at rejse fra deres hjem til dette selskabs eksterne busdepoter og herfra ved arbejdets ophør, være blevet registreret som arbejdstid i henhold til arbejdslovens § 134. Ved afgørelse af 19. oktober 2022 meddelte forvaltningsmyndigheden i provinsen Bács-Kiskun derfor Volánbusz en advarsel.

15 Denne forvaltningsmyndighed har fremhævet, at Volánbusz' eksterne depoter blot består af parkeringspladser. En parkeringsplads er imidlertid ikke et anlæg som omhandlet i den retspraksis, der følger af dom af 18. januar 2001, Skills Motor Coaches m.fl. (C-297/99, EU:C:2001:37), og af 29. april 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Under disse betingelser kan disse eksterne depoter ikke kvalificeres som »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« som omhandlet i artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006. Enhver tid, føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, til at rejse til sådanne eksterne depoter og herfra ved arbejdets ophør, skal derfor kvalificeres som »andet arbejde« som omhandlet i denne EU-retlige bestemmelse og registreres i overensstemmelse med arbejdslovens § 134. Den nævnte myndighed er af den opfattelse, at begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« som omhandlet i den nævnte EU-retlige bestemmelse svarer til begrebet »driftssted«, der fremgår af disse domme.

16 Volánbusz har anlagt annullationssøgsmål til prøvelse af den i nærværende doms præmis 14 nævnte afgørelse af 19. oktober 2022 ved Szegedi Törvényszék (retten i første instans i Szeged, Ungarn), som er den forelæggende ret. Selskabet har gjort gældende, at de eksterne busdepoter af permanent karakter, som kontrollen vedrørte, skal kvalificeres som arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret som omhandlet i artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006. Under disse betingelser kan enhver tid, disse førere bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, til at rejse til sådanne eksterne depoter og herfra ved arbejdets ophør, derfor ikke kvalificeres som »andet arbejde« som omhandlet i den nævnte bestemmelse, selv om der ikke som sådan foreligger nogen pligt til at registrere den.

17 En modsat fortolkning af artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 fører efter Volánbusz' opfattelse til en paradoksal situation. Mens den tid, der bruges på kørsel af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, til at rejse til et eksternt busdepot, skal registreres som arbejdstid, er dette nemlig ikke tilfældet for den tid, der bruges på at overtage et køretøj ikke ved det nævnte eksterne depot, men ved denne virksomheds forretningssted eller filialer, selv om det er blevet bestemt at bruge det pågældende eksterne depot for at reducere

denne rejsetid. Transportvirksomheder tilskyndes således ikke til at udpege sådanne eksterne depoter som det sted, hvor et køretøj, der er omfattet af den nævnte forordnings anvendelsesområde, overtages.

18 En sådan praksis har dog i overensstemmelse med den samme forordnings artikel 1, sammenholdt med 17. betragtning hertil, til formål at forbedre arbejdsvilkårene for førerne og færdselssikkerheden. Volánbusz har i denne forbindelse præciseret, at det konkrete stationeringssted for de pågældende førere er blevet fastlagt på grundlag af forskellige kriterier og tager inden for rammerne af arbejdets tilrettelæggelse hensyn til disse føreres individuelle ønsker, således at varigheden af transporttiden mellem hjemmet og det sted, hvor køretøjer, der er omfattet af den nævnte forordnings anvendelsesområde, overtages, er så kort som mulig.

19 Den forelæggende ret har indledningsvis bemærket, at afgørelsen af tvisten i hovedsagen afhænger af fortolkningen af begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« som omhandlet i artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006. Den er navnlig afhængig af, om dette begreb omfatter et sted uden nogen faciliteter, der kun anvendes til at aflevere køretøjer, som er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde. Desuden skal det afklares, om det med henblik på kvalificeringen af »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« som omhandlet i denne bestemmelse, er nødvendigt med tilstedeværelsen af visse faciliteter, såsom sanitære faciliteter, velfærdsfaciliteter eller hvileområder. I den kollektive overenskomst, som Volánbusz og fagforeningen for arbejdstagerne i den pågældende sektor har indgået, kvalificeres det konkrete sted, hvor den pågældende fører sædvanligvis er baseret, dvs. et anlæg eller en parkeringsplads, der tilhører den virksomhed, der udfører personbefordring ad landevej, eller et andet geografisk punkt, der defineres som rutens begyndelsessted, hvorfra denne fører 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, som »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret«.

20 Den forelæggende ret har dernæst henvist til dom af 29. april 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), hvori Domstolen definerede begrebet »driftssted« på en måde, der er blevet gentaget i definitionen af begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret«, i den i den foregående præmis nævnte kollektive overenskomst. Den nævnte ret har anført, at »[...] et anlæg eller en parkeringsplads, der tilhører den virksomhed, der udfører personbefordring ad landevej, eller et andet geografisk punkt, der defineres som rutens begyndelsessted [for] føreren, [kan udgøre] det konkrete sted, hvor føreren sædvanligvis er baseret«.

21 Den forelæggende ret er endelig i lighed med Volánbusz af den opfattelse, at en fortolkning af artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006, hvorefter enhver transporttid, føreren bruger som fører af sit eget køretøj på at rejse til »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret«, for at overtage et køretøj, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, skal kvalificeres som arbejdstid, er i strid med de med den nævnte forordning forfulgte mål.

22 Under disse omstændigheder har Szegedi Törvényszék (retten i første instans i Szeged) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Kan begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« i artikel 9, stk. 3, i forordning [nr. 561/2006] fortolkes således, at der er tale om det konkrete sted, hvor føreren sædvanligvis er baseret, dvs. et anlæg eller en parkeringsplads, der tilhører den virksomhed, der udfører personbefordring ad landevej, eller et andet geografisk punkt, der defineres som

rutens begyndelsessted, hvorfra [denne fører] 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) Med henblik på vurderingen af, om et bestemt sted udgør »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret«, i henhold til artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006, har det da betydning, om dette sted er udstyret med egnede faciliteter (f.eks. sanitære [faciliteter, velfærdsfaciliteter eller] hvileområder)?

3) Med henblik på vurderingen af, om bestemte steder udgør arbejdsgiverens virksomheder, hvor førerne normalt er baseret, i henhold til artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006, har det da betydning, at placeringen af disse konkrete stationeringssteder er gunstig for arbejdstagerne (førere), eftersom de under alle omstændigheder er placeret tættere på deres hjem end virksomhedens forretningssteder eller filialer, der er indført i handelsregistret, og førernes transporttid dermed er kortere, end den ville være, hvis de påbegyndte og afsluttede deres arbejde på de pågældende forretningssteder eller i filialer?

4) Såfremt begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« i artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 ikke kan defineres som det konkrete sted, hvor føreren sædvanligvis er baseret, dvs. et anlæg eller en parkeringsplads, der tilhører den virksomhed, der udfører personbefordring ad landevej, eller et andet geografisk punkt, der defineres som rutens begyndelsessted, hvorfra [denne fører] 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, kan definitionen af dette begreb i forordning nr. 561/2006 da anses for en bestemmelse om arbejdsvilkår, med hensyn til hvilken arbejdsgiverne og arbejdstagerne i sektoren gennem kollektive forhandlinger eller på anden måde kan vedtage regler, der er gunstigere for arbejdstagerne, henset til femte betragtning til samme forordning?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første til det tredje spørgsmål

23 Med det første til det tredje spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« i denne bestemmelse omfatter et sted, som f.eks. et eksternt depot for køretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvorfra den pågældende fører 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 i denne henseende. Den forelæggende ret ønsker ligeledes oplyst dels, om tilstedeværelsen af visse faciliteter, såsom sanitære faciliteter, velfærdsfaciliteter eller hvileområder på et sådant sted, dels om dette steds geografiske nærhed til denne førers bopæl er relevante med henblik herpå.

24 Artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 fastsætter, at enhver tid, føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, til at rejse til eller fra et køretøj, der er omfattet af den nævnte forordnings anvendelsesområde, beregnes som »andet arbejde«, når det sidstnævnte køretøj ikke befinder sig ved denne førers bopæl eller ved arbejdsgiverens virksomhed, hvor den nævnte fører normalt er baseret.

25 Begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« som omhandlet i denne artikel 9, stk. 3, er ikke defineret i forordning nr. 561/2006, der med henblik herpå ikke udtrykkeligt henviser til medlemsstaternes lovgivning. Et sådant begreb skal derfor kvalificeres som et selvstændigt EU-retligt begreb, der skal fortolkes ensartet.

26 Det fremgår af ordlyden af artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006, at denne bestemmelse ikke opstiller noget krav vedrørende tilstedeværelsen i »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret«, af visse faciliteter, såsom sanitære faciliteter, velfærdsfaciliteter eller hvileområder. Det følger heller ikke af den nævnte bestemmelse, at denne virksomhed skal ligge tæt på denne førers bopæl. Til gengæld gør denne ordlyd det ikke muligt at afgøre, hvorvidt begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« som omhandlet i den samme bestemmelse er det sted, hvorfra den nævnte fører regelmæssigt udfører sit arbejde, og hvortil han returnerer ved arbejdets ophør uden at skulle følge særlige instrukser fra sin arbejdsgiver.

27 En undersøgelse af tilblivelseshistorien for dette begreb og den bestemmelse, det indgår i, gør det muligt at afklare denne forespørgsel.

28 Som Europa-Kommissionen i det væsentlige har anført i sit skriftlige indlæg, har artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 nemlig kodificeret den løsning, som Domstolen valgte i dom af 18. januar 2001, Skills Motor Coaches m.fl. (C-297/99, EU:C:2001:37), der vedrørte Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT 1985, L 370, s. 8). Domstolen fastslog heri, at en førers forpligtelse til at optegne alle andre arbejdsperioder også omfatter tidsrum, som anvendes på transport, der er nødvendig for at overtage et køretøj, der er omfattet af kravet om installation og anvendelse af et kontrolapparat (fartskriver), og som befinder sig på et andet sted end på denne førers bopæl eller vedkommendes arbejdsgivers driftssted (jf. i denne retning dom af 18.1.2001, Skills Motor Coaches m.fl., C-297/99, EU:C:2001:37, præmis 35).

29 Domstolen præciserede, at begrebet »arbejdsgiverens driftssted« ikke udelukkende kan defineres på grundlag af kriterier, der er knyttet til arbejdsgiveren, bl.a. den pågældende transportvirksomheds struktur eller organisation, men også skal tage hensyn til kriterier, som vedrører den pågældende førers person. Dette begreb kan derfor hverken ligestilles med begrebet »hjemsted« eller fortolkes således, at enhver opbevaring af køretøjer, som tilhører den omhandlede transportvirksomhed, kan anses for arbejdsgiverens driftssted. Det nævnte begreb omfatter således denne førers konkrete tilknytningssted eller »hjemsted«, dvs. det sted, hvor den nævnte fører regelmæssigt kører hen for at overtage og køre et køretøj, som er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 3821/85, eller det afgangssted, 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 i denne henseende (jf. i denne retning dom af 29.4.2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, præmis 24-28 og 31).

30 Henset til det ovenstående skal det fastslås, at det således definerede begreb »arbejdsgiverens driftssted« i det væsentlige svarer til den definition af »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret«, der fremgår af artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006.

31 På tilsvarende måde svarer begrebet »andet arbejde«, der fremgår af denne bestemmelse, og som i denne forordnings artikel 4, litra e), defineres som »enhver aktivitet, der er defineret som arbejdstid i artikel 3, litra a), i direktiv [2002/15], undtagen »kørsel«, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren«, i det væsentlige til begrebet »alle andre arbejdsperioder« i artikel 15 i forordning nr. 3821/85.

32 Når en fører overtager et køretøj, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, på et sted, der er »arbejdsgiverens virksomhed, hvor [denne fører] normalt er baseret«, kan enhver tid, føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, til at rejse til og fra denne virksomhed, derfor ikke kvalificeres som »andet arbejde« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 4, litra e).

33 Det fremgår således, at formålet med artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 er at regulere en specifik situation med udelukkelse af alle andre situationer, nemlig den, hvor føreren overtager det køretøj, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, på et andet sted end den pågældende førers bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret.

34 En sådan fortolkning er i overensstemmelse med de med denne forordning forfulgte mål, der, således som det fremgår af forordningens artikel 1, sammenholdt med 17. betragtning hertil, er at forbedre arbejdsvilkårene for de berørte førere og færdselssikkerheden. I betragtning af disse mål har Domstolen i det væsentlige fastslået, at begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« som omhandlet i artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 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 (jf. i denne retning dom af 29.4.2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, præmis 24).

35 Den omstændighed, at et sådant sted er gunstigere for den pågældende fører, bl.a. som følge af en geografisk beliggenhed, som er tættere på vedkommendes bopæl, udgør dog ikke et tilstrækkeligt kriterium for at kvalificere det som »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret«. I det foreliggende tilfælde tilkommer det den forelæggende ret, henset til samtlige de omstændigheder, der karakteriserer den pågældende førers situation, at efterprøve, om det i hovedsagen omhandlede sted rent faktisk er denne førers konkrete tilknytningssted (jf. i denne retning dom af 29.4.2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, præmis 30).

36 Det skal for at besvare et konkret spørgsmål fra den forelæggende ret tilføjes, at forordning nr. 561/2006, med forbehold for målet om at forbedre arbejdsvilkårene for de berørte førere, ikke pålægger tilstedeværelsen af sanitære faciliteter, velfærdsfaciliteter eller hvileområder med henblik på at kvalificere et sted som det i hovedsagen omhandlede som »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« som omhandlet i artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006.

37 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første til det tredje spørgsmål besvares med, at artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 skal fortolkes således, at begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« i denne bestemmelse betegner et sted, som f.eks. et eksternt depot for køretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvorfra den pågældende fører 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 i denne henseende. Den eventuelle tilstedeværelse af sanitære

faciliteter, velfærdsfaciliteter eller hvileområder på et sådant sted er irrelevant i denne henseende. Derimod kan der tages hensyn til den geografiske nærhed til denne førers bopæl, uden at dette dog i sig selv er afgørende.

Det fjerde spørgsmål

38 Henset til besvarelsen af det første, det andet og det tredje spørgsmål er det ufornødent at besvare det fjerde spørgsmål.

Sagsomkostninger

39 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de 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:

Artikel 9, stk. 3, 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 forordning (EØF) nr. 3821/85 og Rådets forordning (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85

skal fortolkes således, at

begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret« i denne bestemmelse betegner et sted, som f.eks. et eksternt depot for køretøjer, der er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde, hvorfra den pågældende fører 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 i denne henseende. Den eventuelle tilstedeværelse af sanitære faciliteter, velfærdsfaciliteter eller hvileområder på et sådant sted er irrelevant i denne henseende. Derimod kan der tages hensyn til den geografiske nærhed til denne førers bopæl, uden at dette dog i sig selv er afgørende.

Underskrifter