Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Dritte Kammer)

26. September 2024*

„Vorlage zur Vorabentscheidung – Straßenverkehr – Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften – Verordnung (EG) Nr. 561/2006 – Art. 9 Abs. 3 – Begriff ‚Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist' – Ort der Übernahme eines in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Fahrzeugs durch einen Fahrer – Begriff ‚andere Arbeiten' – Von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Fahrzeug zur Betriebsstätte anzureisen oder von dieser zurückzureisen"

In der Rechtssache C-164/23

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht vom Szegedi Törvényszék (Stuhlgericht Szeged, Ungarn) mit Entscheidung vom 14. März 2023, beim Gerichtshof eingegangen am 16. März 2023, in dem Verfahren

VOLÁNBUSZ Zrt.

gegen

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal

erlässt

DER GERICHTSHOF (Dritte Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin K. Jürimäe, des Präsidenten des Gerichtshofs K. Lenaerts in Wahrnehmung der Aufgaben eines Richters der Dritten Kammer sowie der Richter N. Piçarra (Berichterstatter), N. Jääskinen und M. Gavalec,

Generalanwältin: T. Ćapeta,

Kanzler: A. Calot Escobar,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

– der VOLÁNBUSZ Zrt., vertreten durch K. Mészáros und P. Varsányi, Jogtanácsosok,

* Verfahrenssprache: Ungarisch.

– der italienischen Regierung, vertreten durch G. Palmieri als Bevollmächtigte im Beistand von A. Lipari, Procuratore dello Stato, und G. Santini, Avvocato dello Stato,

– der Europäischen Kommission, vertreten durch C. Kovács und P. A. Messina als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. 2006, L 102, S. 1).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen der VOLÁNBUSZ Zrt. (im Folgenden: Volánbusz), einer Aktiengesellschaft für öffentlichen Verkehr in Ungarn, auf der einen Seite und der Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (Regierungsbehörde für das Komitat Bács-Kiskun, Ungarn) auf der anderen Seite über die Rechtmäßigkeit einer an diese Gesellschaft gerichteten Verwarnung wegen Verstoßes gegen die Verpflichtung, die Arbeitszeit der von ihr beschäftigten Fahrer aufzuzeichnen.

Rechtlicher Rahmen

Unionsrecht

Richtlinie 2002/15/EG

3 Art. 3 der Richtlinie 2002/15/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2002 zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (ABl. 2002, L 80, S. 35), bestimmt:

„Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

a) ‚Arbeitszeit‘ …
   1. bei Fahrpersonal: die Zeitspanne zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende, während der der Beschäftigte an seinem Arbeitsplatz ist, dem Arbeitgeber zur Verfügung steht, und während der er seine Funktion oder Tätigkeit ausübt, d. h.

      – die Zeit sämtlicher Tätigkeiten im Straßenverkehr. Diese Tätigkeiten umfassen insbesondere Folgendes:

i) Fahren,
ii) Be- und Entladen,
iii) Hilfe beim Ein- und Aussteigen der Fahrgäste,
iv) Reinigung und technische Wartung,
v) alle anderen Arbeiten, die dazu dienen, die Sicherheit des Fahrzeugs, der Ladung und der Fahrgäste zu gewährleisten bzw. die gesetzlichen oder behördlichen Formalitäten die einen direkten Zusammenhang mit der gerade ausgeführten spezifischen Transporttätigkeit aufweisen, zu erledigen; hierzu gehören auch: Überwachen des Beladens/Entladens, Erledigung von Formalitäten im Zusammenhang mit Polizei, Zoll, Einwanderungsbehörden usw.;

– die Zeiten, während deren das Fahrpersonal nicht frei über seine Zeit verfügen kann und sich an seinem Arbeitsplatz bereithalten muss, seine normale Arbeit aufzunehmen, wobei es bestimmte mit dem Dienst verbundene Aufgaben ausführt, insbesondere während der Zeit des Wartens auf das Be- und Entladen, wenn deren voraussichtliche Dauer nicht im Voraus bekannt ist, d. h. entweder vor der Abfahrt bzw. unmittelbar vor dem tatsächlichen Beginn des betreffenden Zeitraums oder gemäß den allgemeinen zwischen den Sozialpartnern ausgehandelten und/oder durch die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten festgelegten Bedingungen.

…“

Verordnung Nr. 561/2006

4 In den Erwägungsgründen 5 und 17 der Verordnung Nr. 561/2006 heißt es:

„(5) Durch die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen in Bezug auf die Arbeitsbedingungen sollte das Recht der Sozialpartner, im Zuge von Tarifverhandlungen oder in anderer Weise günstigere Bedingungen für die Arbeitnehmer festzulegen, nicht beeinträchtigt werden.

…

(17) Mit dieser Verordnung sollen die sozialen Bedingungen für die von ihr erfassten Arbeitnehmer sowie die allgemeine Straßenverkehrssicherheit verbessert werden. Dazu dienen insbesondere die Bestimmungen über die maximale Lenkzeit pro Tag, pro Woche und pro Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen, die Bestimmung über die Verpflichtung der Fahrer, mindestens einmal in jedem Zeitraum von zwei aufeinander folgenden Wochen eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit zu nehmen, und die Bestimmungen, wonach eine tägliche Ruhezeit unter keinen Umständen einen ununterbrochenen Zeitraum von neun Stunden unterschreiten sollte. …“

5 Art. 1 der Verordnung Nr. 561/2006 sieht vor:

„Durch diese Verordnung werden Vorschriften zu den Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer im Straßengüter- und -personenverkehr festgelegt, um die Bedingungen für den Wettbewerb zwischen Landverkehrsträgern, insbesondere im Straßenverkehrsgewerbe, anzugleichen und die Arbeitsbedingungen sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. Ziel dieser Verordnung ist es ferner, zu einer besseren Kontrolle und Durchsetzung durch die

Mitgliedstaaten sowie zu einer besseren Arbeitspraxis innerhalb des Straßenverkehrsgewerbes beizutragen."

6 Art. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 bestimmt:

„Diese Verordnung gilt nicht für Beförderungen im Straßenverkehr mit folgenden Fahrzeugen:

a) Fahrzeuge, die zur Personenbeförderung im Linienverkehr verwendet werden, wenn die Linienstrecke nicht mehr als 50 km beträgt;

…"

7 In Art. 4 Buchst. e der Verordnung Nr. 561/2006 heißt es:

„Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

…

e) ‚andere Arbeiten' alle in Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie [2002/15] als ‚Arbeitszeit' definierten Tätigkeiten mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors".

8 Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 bestimmt:

„Die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieser [Verordnung] fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug, das sich nicht am Wohnsitz des Fahrers oder [an] der Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet, anzureisen oder von diesem zurückzureisen, ist als andere Arbeiten anzusehen."

Ungarisches Recht

9 § 86 Abs. 3 des A munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (Gesetz Nr. I von 2012 über das Arbeitsgesetzbuch) (Magyar Közlöny 2012/2., im Folgenden: ungarisches Arbeitsgesetzbuch) sieht vor:

„Keine Arbeitszeit ist:

…

b) die Wegezeit vom Wohn- oder Aufenthaltsort zum Ort der tatsächlichen Verrichtung der Arbeit und vom Ort der Verrichtung der Arbeit zum Wohn- oder Aufenthaltsort."

10 § 134 Abs. 1 Buchst. a dieses Gesetzbuchs bestimmt:

„Der Arbeitgeber führt Aufzeichnungen über

a) die Dauer der üblichen und der über das Übliche hinausgehenden Arbeitszeiten.

…"

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

11 Volánbusz ist eine Aktiengesellschaft für öffentlichen Verkehr, deren einziger Anteilseigner der ungarische Staat ist. Sie befördert Personen im Linienverkehr mit Bussen auf verschiedenen Strecken, von denen einige mehr als 50 km und andere weniger als 50 km betragen. Nur die Busse, die ausschließlich auf der letztgenannten Streckenart eingesetzt werden, fallen gemäß Art. 3 Buchst. a der Verordnung Nr. 561/2006 nicht in deren Anwendungsbereich.

12 Einige der von Volánbusz beschäftigten Fahrer übernehmen die Busse in externen Depots dieser Gesellschaft, von denen aus sie – in normaler Ausübung ihres Dienstes, d. h. ohne besondere Weisung der Gesellschaft – regelmäßig ihren Dienst verrichten und an die sie bei Beendigung des Dienstes zurückkehren, und stellen sie dort ab. In diesen externen Depots, von denen die meisten Parkplätze sind, gibt es keine Einrichtungen für die Fahrer, d. h. keine Sanitäranlagen, Sozialräume oder Ruhezonen. Die externen Depots sind nicht als Niederlassungen oder Zweigniederlassungen von Volánbusz im Handelsregister eingetragen. Sie sind jedoch als Orte der Übernahme der Fahrzeuge von Volánbusz bestimmt, an denen die im Fahrplan vorgesehene Strecke beginnt und endet, und liegen näher an den Wohnorten der Fahrer als die Niederlassung oder die Zweigniederlassungen von Volánbusz. Diese Nähe bietet den Fahrern kürzere Wegezeiten, um die Fahrzeuge zu übernehmen und nach ihrem Dienst wieder zu ihrem Wohnort zu gelangen.

13 Gemäß § 86 Abs. 3 Buchst. b des ungarischen Arbeitsgesetzbuchs ist die von den von Volánbusz beschäftigten Fahrern verbrachte Zeit, um mit ihrem eigenen Fahrzeug zu den in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fallenden Fahrzeugen anzureisen und von diesen am Ende ihres Dienstes zurückzureisen, keine Arbeitszeit. Ihnen wird allerdings eine Wegezeitentschädigung hierfür gezahlt.

14 Nach mehreren Kontrollen stellte die Regierungsbehörde für das Komitat Bács-Kiskun jedoch fest, dass bei 67 von Volánbusz beschäftigten Fahrern die Zeit, die sie im März 2022 verbrachten, um von ihrem Wohnort zu den externen Depots dieser Gesellschaft anzureisen und am Ende ihres Dienstes von diesen zurückzureisen, gemäß § 134 des ungarischen Arbeitsgesetzbuchs als Arbeitszeit hätte aufgezeichnet werden müssen. Mit Bescheid vom 19. Oktober 2022 richtete die Regierungsbehörde für das Komitat Bács-Kiskun daher eine Verwarnung an Volánbusz.

15 Die Regierungsbehörde weist darauf hin, dass mehrere der externen Depots von Volánbusz nur einfache Parkplätze seien. Ein Parkplatz sei aber keine Einrichtung im Sinne der Urteile vom 18. Januar 2001, Skills Motor Coaches u. a. (C-297/99, EU:C:2001:37), und vom 29. April 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Unter diesen Umständen könnten diese externen Depots nicht als „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 eingestuft werden. Folglich sei die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug zu solchen externen Depots anzureisen und am Ende seines Dienstes von diesen zurückzureisen, als „andere Arbeiten“ im Sinne dieser Bestimmung des Unionsrechts einzustufen und gemäß § 134 des ungarischen Arbeitsgesetzbuchs aufzuzeichnen. Der Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne der genannten Bestimmung des Unionsrechts entspreche dem in diesen Urteilen enthaltenen Begriff „Hauptbetriebsstätte“.

16 Volánbusz erhob beim Szegedi Törvényszék (Stuhlgericht Szeged, Ungarn), dem vorlegenden Gericht, Klage auf Nichtigerklärung des in Rn. 14 des vorliegenden Urteils genannten Bescheids vom 19. Oktober 2022. Sie macht geltend, dass die dauerhaften externen Busdepots, auf die sich die Kontrollen bezogen hätten, als Betriebsstätten des Arbeitgebers, denen die betreffenden Fahrer normalerweise zugeordnet seien, im Sinne von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 einzustufen seien. Unter diesen Umständen könne nach dieser Bestimmung die von den Fahrern verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug zu solchen externen Depots anzureisen und am Ende ihres Dienstes von diesen zurückzureisen, nicht als „andere Arbeiten“ im Sinne der Bestimmung eingestuft werden, so dass keine Verpflichtung bestehe, sie als solche aufzuzeichnen.

17 Eine gegenteilige Auslegung von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 würde nach Ansicht von Volánbusz zu einer paradoxen Situation führen. Während nämlich die verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Fahrzeug zu einem externen Depot anzureisen, als Arbeitszeit aufgezeichnet werden müsste, wäre dies bei der Wegezeit für die Übernahme eines Fahrzeugs nicht an diesem externen Depot, sondern an der Niederlassung des Unternehmens oder an seinen Zweigniederlassungen ihrer Ansicht nach nicht der Fall, auch wenn das betreffende externe Depot zur Verkürzung dieser Wegezeit festgelegt worden sei. Die Verkehrsunternehmen würden auf diese Weise davon abgehalten, solche externen Depots als Ort der Übernahme eines Fahrzeugs zu bestimmen, das in den Geltungsbereich der Verordnung falle.

18 Eine solche Praxis bezwecke jedoch die Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Fahrern sowie der Straßenverkehrssicherheit gemäß Art. 1 dieser Verordnung im Licht ihres 17. Erwägungsgrundes. Hierzu hat Volánbusz ausgeführt, dass der Ort, dem die betreffenden Fahrer konkret zugeordnet seien, auf der Grundlage mehrerer Kriterien festgelegt worden sei und im Rahmen der Arbeitsorganisation die persönlichen Wünsche dieser Fahrer berücksichtige, um die Wegezeit zwischen ihrem Wohnort und dem Ort der Übernahme der in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Fahrzeuge so weit wie möglich zu reduzieren.

19 Das vorlegende Gericht weist zunächst darauf hin, dass die Entscheidung des Ausgangsrechtsstreits von der Auslegung des Begriffs „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 abhänge. Insbesondere hänge sie davon ab, ob dieser Begriff einen Ort umfasse, an dem es keinerlei Einrichtung gebe und der ausschließlich zum Abstellen von in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Fahrzeugen diene. Außerdem sei zu klären, ob das Vorhandensein bestimmter Einrichtungen wie Sanitäranlagen, Sozialräumen oder Ruhezonen für die Einstufung als „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne dieser Bestimmung erforderlich sei. Der Tarifvertrag zwischen Vólanbusz und der Gewerkschaftsorganisation der Arbeitnehmer des betreffenden Sektors stufe als solche den Ort ein, dem der betreffende Fahrer konkret zugeordnet sei, d. h. eine Einrichtung oder einen Parkplatz des Personenbeförderungsunternehmens oder einen anderen geografischen Punkt, der als Ausgangsort der im Fahrplan vorgesehenen Strecke definiert sei, von dem aus der Fahrer – im Rahmen der normalen Ausübung seines Dienstes und nicht auf besondere Weisung seines Arbeitgebers – regelmäßig seinen Dienst verrichte und wohin er bei Beendigung des Dienstes zurückkehre.

20 Sodann verweist das vorlegende Gericht auf das Urteil vom 29. April 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), in dem der Gerichtshof den Begriff „Hauptbetriebsstätte des Unternehmens“ in Worten definiert habe, die in der Definition des Begriffs „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der]

der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, in dem in der vorstehenden Randnummer genannten Tarifvertrag übernommen worden seien. Nach Ansicht des vorlegenden Gerichts kann „eine Einrichtung des Personenbeförderungsunternehmens, ein Parkplatz [oder] ein anderer geografischer Punkt, der als Ausgangsort der im Fahrplan [für den Fahrer] vorgesehenen Strecke definiert ist, als Ort der konkreten Zuordnung dienen“.

21 Schließlich ist das vorlegende Gericht ebenso wie Volánbusz der Auffassung, dass eine Auslegung von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006, wonach die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit seinem eigenen Fahrzeug zur „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, anzureisen, um ein in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallendes Fahrzeug zu übernehmen, als Arbeitszeit einzustufen wäre, den mit der Verordnung verfolgten Zielen zuwiderliefe.

22 Vor diesem Hintergrund hat das Szegedi Törvényszék (Stuhlgericht Szeged) beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1. Kann der Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, in Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 dahin ausgelegt werden, dass dies der Ort ist, dem der Fahrer konkret zugeordnet ist, d. h. eine Einrichtung oder ein Parkplatz des Personenbeförderungsunternehmens oder ein anderer geografischer Punkt, der als Ausgangsort der vorgesehenen Strecke definiert ist, von dem aus der Fahrer – im Rahmen der normalen Ausübung seines Dienstes und nicht auf besondere Weisung seines Arbeitgebers – regelmäßig seinen Dienst verrichtet und wohin er bei Beendigung des Dienstes zurückkehrt?

2. Ist es für die Beurteilung der Frage, ob es sich um eine „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 handelt, von Bedeutung, ob an diesem Ort angemessene Einrichtungen (z. B. Sanitäranlagen, Sozialräume, Ruhezonen) vorhanden sind oder nicht?

3. Ist es für die Beurteilung der Frage, ob es sich um eine „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 handelt, von Bedeutung, dass die Lage dieser konkreten Orte für die Arbeitnehmer (Fahrer) günstig ist, sie nämlich in jedem Fall näher an den Wohnorten der Arbeitnehmer (Fahrer) liegen als die im Handelsregister eingetragenen Niederlassungen bzw. Zweigniederlassungen des Unternehmens, so dass die Fahrer weniger Wegezeit aufwenden müssen, als wenn sie ihre Arbeit in den im Handelsregister eingetragenen Niederlassungen bzw. Zweigniederlassungen des Unternehmens begännen bzw. beendeten?

4. Soweit der Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 nicht der Definition entspricht, wonach dies der Ort ist, dem der Fahrer konkret zugeordnet ist, d. h. eine Einrichtung oder ein Parkplatz eines Personenbeförderungsunternehmens oder ein anderer geografischer Punkt, der als Ausgangsort der vorgesehenen Strecke definiert ist, von dem aus der Fahrer – im Rahmen der normalen Ausübung seines Dienstes und nicht auf besondere Weisung seines Arbeitgebers – regelmäßig seinen Dienst verrichtet und wohin er bei Beendigung des Dienstes zurückkehrt, kann dann die Definition dieses Begriffs der Verordnung Nr. 561/2006 so aufgefasst werden, dass unter Berücksichtigung des fünften Erwägungsgrundes der Verordnung Nr. 561/2006 die Sozialpartner im Zuge von Tarifverhandlungen oder in anderer Weise günstigere Bedingungen für die Arbeitnehmer festlegen können?

Zu den Vorlagefragen

Zu den Fragen 1 bis 3

23 Mit seiner ersten bis dritten Frage, die zusammen zu prüfen sind, möchte das vorlegende Gericht im Wesentlichen wissen, ob Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass der in dieser Bestimmung enthaltene Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, einen Ort wie ein externes Depot für in den Geltungsbereich der Verordnung fallende Fahrzeuge umfasst, von dem aus der betreffende Fahrer – in normaler Ausübung seines Dienstes und ohne entsprechende besondere Weisung seines Arbeitgebers – regelmäßig seinen Dienst verrichtet und an den er bei Beendigung des Dienstes zurückkehrt. Das vorlegende Gericht möchte ferner wissen, ob es insoweit zum einen auf das Vorhandensein von Sanitäranlagen, Sozialräumen oder Ruhezonen an einem solchen Ort und zum anderen auf die geografische Nähe dieses Ortes zum Wohnsitz des Fahrers ankommt.

24 Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 sieht vor, dass die von einem Fahrer verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug zu einem in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Fahrzeug anzureisen, als „andere Arbeiten“ anzusehen ist, wenn sich letzteres Fahrzeug nicht am Wohnsitz dieses Fahrers oder an der Betriebsstätte des Arbeitgebers, der dieser Fahrer normalerweise zugeordnet ist, befindet.

25 Der Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, in Art. 9 Abs. 3 wird in der Verordnung Nr. 561/2006 nicht definiert – sie enthält insoweit keinen ausdrücklichen Verweis auf das Recht der Mitgliedstaaten. Dieser Begriff ist daher als autonomer Begriff des Unionsrechts zu qualifizieren und einheitlich auszulegen.

26 Aus dem Wortlaut von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 geht hervor, dass diese Bestimmung kein Erfordernis hinsichtlich des Vorhandenseins bestimmter Einrichtungen wie Sanitäranlagen, Sozialräumen oder Ruhezonen in der „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, aufstellt. Die Bestimmung verlangt auch nicht, dass die Betriebsstätte nah am Wohnsitz des Fahrers liegt. Dagegen lässt der Wortlaut nicht die Klärung der Frage zu, ob der Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne dieser Bestimmung den Ort bezeichnet, von dem aus der Fahrer regelmäßig seinen Dienst verrichtet und an den er bei Beendigung des Dienstes zurückkehrt, wenn keine besondere Weisung seines Arbeitgebers vorliegt.

27 Durch eine Untersuchung der Entstehungsgeschichte dieses Begriffs und der Bestimmung, in die er sich einfügt, lässt sich diese Frage klären.

28 Wie die Europäische Kommission in ihren schriftlichen Erklärungen im Wesentlichen ausführt, kodifiziert Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 nämlich die Entscheidung, zu der der Gerichtshof im Urteil vom 18. Januar 2001, Skills Motor Coaches u. a. (C-297/99, EU:C:2001:37), gelangt ist, das die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. 1985, L 370, S. 8) betraf. In diesem Urteil hat der Gerichtshof entschieden, dass die Verpflichtung eines Fahrers, alle sonstigen Arbeitszeiten aufzuzeichnen, auch für die Zeiten gilt, die er auf dem Weg zur Übernahme eines Fahrzeugs verbringt, bei dem ein Kontrollgerät (Fahrtenschreiber) eingebaut und benutzt werden muss und das sich an einem anderen Ort als dem Wohnsitz des Fahrers oder der Hauptbetriebsstätte von dessen Arbeitgeber befindet (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 18. Januar 2001, Skills Motor Coaches u. a., C-297/99, EU:C:2001:37, Rn. 35).

29 Der Gerichtshof hat ausgeführt, dass der Begriff „Hauptbetriebsstätte des Arbeitgebers“ nicht ausschließlich anhand von Kriterien in Verbindung mit dem Arbeitgeber – insbesondere mit der Struktur oder der Organisation des betreffenden Verkehrsunternehmens – definiert werden kann, sondern dabei auch Kriterien in Bezug auf die Person des betroffenen Fahrers berücksichtigt werden müssen. Daher kann dieser Begriff nicht mit dem Begriff „Gesellschaftssitz“ gleichgesetzt und nicht dahin ausgelegt werden, dass jedes Fahrzeugdepot, das dem betreffenden Verkehrsunternehmen gehört, als eine Hauptbetriebsstätte betrachtet werden kann. Der Begriff bezieht sich somit auf den Ort der konkreten Zuordnung bzw. den „Heimatort“ des Fahrers, d. h. den Ort, an den sich der Fahrer regelmäßig begibt, um ein in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 3821/85 fallendes Fahrzeug zu übernehmen und zu lenken, bzw. den Ort, von dem aus er – in normaler Ausübung seines Dienstes und ohne entsprechende besondere Weisung seines Arbeitgebers – regelmäßig seinen Dienst verrichtet und an den er bei Beendigung des Dienstes zurückkehrt (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 29. April 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, Rn. 24 bis 28 und 31).

30 Nach alledem ist davon auszugehen, dass der so definierte Begriff „Hauptbetriebsstätte des Arbeitgebers“ dem Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, in Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 im Wesentlichen entspricht.

31 Ebenso entspricht der in dieser Bestimmung enthaltene Begriff „andere Arbeiten“, der in Art. 4 Buchst. e der Verordnung als „alle in Artikel 3 Buchstabe a der Richtlinie [2002/15] als ‚Arbeitszeit‘ definierten Tätigkeiten mit Ausnahme der Fahrtätigkeit sowie jegliche Arbeit für denselben oder einen anderen Arbeitgeber, sei es inner- oder außerhalb des Verkehrssektors“ definiert ist, im Wesentlichen dem Begriff „alle sonstigen Arbeitszeiten“ in Art. 15 der Verordnung Nr. 3821/85.

32 Folglich kann, wenn ein Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung Nr. 561/2006 fallendes Fahrzeug an einem Ort übernimmt, der die „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] [dieser] Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, darstellt, die von ihm verbrachte Zeit, um mit einem nicht in den Geltungsbereich der Verordnung fallenden Fahrzeug zu dieser Betriebsstätte anzureisen und von dieser zurückzureisen, nicht als „andere Arbeiten“ im Sinne von Art. 4 Buchst. e der Verordnung eingestuft werden.

33 Somit regelt Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 offensichtlich eine spezifische Situation – unter Ausschluss jeder anderen –, nämlich die Situation, in der der Fahrer ein in den Geltungsbereich der Verordnung fallendes Fahrzeug an einem anderen Ort als seinem Wohnsitz oder der Betriebsstätte des Arbeitgebers, der er normalerweise zugeordnet ist, übernimmt.

34 Eine solche Auslegung steht im Einklang mit den Zielen dieser Verordnung, die, wie sich aus ihrem Art. 1 in Verbindung mit ihrem 17. Erwägungsgrund ergibt, u. a. darauf abzielt, die Arbeitsbedingungen der betreffenden Fahrer sowie die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern. In Anbetracht dieser Ziele kann der Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 nicht ausschließlich anhand funktioneller Kriterien in Verbindung mit der internen Organisation des Verkehrsunternehmens definiert werden, sondern es müssen dabei auch Kriterien in Bezug auf die Person des betroffenen Fahrers berücksichtigt werden (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 29. April 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, Rn. 24).

35 Der Umstand, dass ein solcher Ort für den betreffenden Fahrer – insbesondere aufgrund einer geografischen Lage näher an seinem Wohnsitz – günstiger ist, stellt jedoch kein hinreichendes Kriterium dar, um ihn als „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, einzustufen. Im vorliegenden Fall ist es Sache des vorlegenden Gerichts, unter Berücksichtigung aller die Situation des betreffenden Fahrers kennzeichnenden Umstände zu prüfen, ob der im Ausgangsverfahren in Rede stehende Ort tatsächlich der Ort ist, dem dieser Fahrer konkret zugeordnet ist (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 29. April 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, Rn. 30).

36 Dem ist als Antwort auf eine spezifische Frage des vorlegenden Gerichts hinzuzufügen, dass die Verordnung Nr. 561/2006 unbeschadet des Ziels, die Arbeitsbedingungen der betreffenden Fahrer zu verbessern, nicht das Vorhandensein von Sanitäranlagen, Sozialräumen oder Ruhezonen verlangt, um einen Ort wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden als „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, im Sinne von Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 einzustufen.

37 Nach alledem ist auf die erste bis dritte Frage zu antworten, dass Art. 9 Abs. 3 der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass der in dieser Bestimmung enthaltene Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, einen Ort wie ein externes Depot für in den Geltungsbereich der Verordnung fallende Fahrzeuge bezeichnet, von dem aus der betreffende Fahrer – in normaler Ausübung seines Dienstes und ohne entsprechende besondere Weisung seines Arbeitgebers – regelmäßig seinen Dienst verrichtet und an den er bei Beendigung des Dienstes zurückkehrt. Ob an einem solchen Ort Sanitäranlagen, Sozialräume oder Ruhezonen vorhanden sind, ist insoweit unerheblich. Dagegen kann die geografische Nähe des Wohnsitzes des Fahrers berücksichtigt werden, ohne jedoch für sich allein entscheidend zu sein.

Zur vierten Frage

38 In Anbetracht der Antwort auf die erste bis dritte Frage braucht die vierte Frage nicht beantwortet zu werden.

Kosten

39 Für die Beteiligten des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren Teil des beim vorlegenden Gericht anhängigen Verfahrens; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Dritte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 9 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates

ist dahin auszulegen, dass

der in dieser Bestimmung enthaltene Begriff „Betriebsstätte des Arbeitgebers, [der] der Fahrer normalerweise zugeordnet ist“, einen Ort wie ein externes Depot für in den Geltungsbereich der Verordnung fallende Fahrzeuge bezeichnet, von dem aus der betreffende Fahrer – in normaler Ausübung seines Dienstes und ohne entsprechende besondere Weisung seines Arbeitgebers – regelmäßig seinen Dienst verrichtet und an den er bei Beendigung des Dienstes zurückkehrt. Ob an einem solchen Ort Sanitäranlagen, Sozialräume oder Ruhezonen vorhanden sind, ist insoweit unerheblich. Dagegen kann die geografische Nähe des Wohnsitzes des Fahrers berücksichtigt werden, ohne jedoch für sich allein entscheidend zu sein.

Unterschriften