ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

26 september 2024*

„Prejudiciële verwijzing – Wegvervoer – Harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard – Verordening (EG) nr. 561/2006 – Artikel 9, lid 3 – Begrip ‚exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is' – Plaats waar een bestuurder een voertuig ophaalt dat binnen de werkingssfeer van deze verordening valt – Begrip ‚andere werkzaamheden' – Tijd besteed door deze bestuurder om met een niet binnen de werkingssfeer van die verordening vallend voertuig te rijden naar en van die exploitatievestiging"

In zaak C-164/23,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Szegedi Törvényszék (rechter in eerste aanleg Szeged, Hongarije) bij beslissing van 14 maart 2023, ingekomen bij het Hof op 16 maart 2023, in de procedure

VOLÁNBUSZ Zrt.

tegen

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: K. Jürimäe, kamerpresident, K. Lenaerts, president van het Hof, waarnemend rechter van de Derde kamer, N. Piçarra (rapporteur), N. Jääskinen en M. Gavalec, rechters,

advocaat-generaal: T. Ćapeta,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

– VOLÁNBUSZ Zrt., vertegenwoordigd door K. Mészáros en P. Varsányi, jogtanácsosok,

* Procestaal: Hongaars.

– de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door A. Lipari, procuratore dello Stato, en G. Santini, avvocato dello Stato,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door C. Kovács en P. A. Messina als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 9, lid 3, van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB 2006, L 102, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen VOLÁNBUSZ Zrt. (hierna: „Volánbusz"), een naamloze vennootschap voor openbaar vervoer in Hongarije, en de Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (administratieve diensten van het departement Bács-Kiskun, Hongarije) over de rechtmatigheid van een aan die vennootschap gerichte waarschuwing wegens niet-nakoming van de verplichting tot registratie van de arbeidstijd van de bij haar tewerkgestelde bestuurders.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

Richtlijn 2002/15

3 Artikel 3 van richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (PB 2002, L 80, blz. 35) bepaalt:

„In deze richtlijn wordt verstaan onder:

a) ‚arbeidstijd':
   1. in het geval van mobiele werknemers: de periode tussen het begin en het einde van het werk, waarin de werknemer op het werk is, ter beschikking van de werkgever staat en zijn taken of activiteiten uitoefent, dat wil zeggen:

      – de tijd die wordt besteed aan alle wegvervoersactiviteiten. Deze activiteiten zijn met name:

        i) rijden;
        ii) laden en lossen;

iii) toezicht houden op het in- en uitstappen van passagiers;
iv) schoonmaken en technisch onderhoud;
v) alle andere werkzaamheden om de veiligheid van het voertuig, de lading of de passagiers te verzekeren, dan wel om te voldoen aan de wettelijke of bestuursrechtelijke verplichtingen die direct met het specifieke vervoer in kwestie verband houden met inbegrip van toezicht op het laden en lossen, afwikkeling van administratieve formaliteiten bij de politie, de douane, de immigratieautoriteiten, enz.

– de perioden waarin de werknemer niet vrijelijk over zijn tijd kan beschikken en op de werkplek moet blijven, gereed om aan het werk te gaan, en daarbij belast is met bepaalde aan die dienst verbonden taken, met name de wachttijden bij laden of lossen wanneer de verwachte duur daarvan niet vooraf bekend is, dat wil zeggen: vóór het vertrek of net vóór het daadwerkelijk begin van de periode in kwestie, of op grond van de algemene bepalingen die de sociale partners hebben afgesproken en/of die in de wetgeving van de lidstaten zijn vastgelegd;

[…]”

Verordening nr. 561/2006

4 De overwegingen 5 en 17 van verordening nr. 561/2006 luiden als volgt:

„(5) De in deze verordening vervatte maatregelen inzake werkomstandigheden mogen geen afbreuk doen aan het recht van de sociale partners om, via CAO-overleg of anderszins, voor werknemers gunstiger bepalingen vast te stellen.

[…]

(17) Deze verordening strekt tot verbetering van de sociale omstandigheden van de werknemers op wie ze van toepassing is, alsmede tot verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen. Dit gebeurt vooral aan de hand van bepalingen in verband met de maximumrijtijd per dag, per week en per periode van twee opeenvolgende weken, de bepaling die een bestuurder verplicht om ten minste één keer per periode van twee opeenvolgende weken minstens één normale wekelijkse rusttijd te nemen en de bepalingen die voorschrijven dat een dagelijkse rusttijd in geen geval minder dan negen aaneengesloten uren mag duren. […]”

5 Artikel 1 van deze verordening bepaalt:

„Deze verordening geeft voorschriften voor de rijtijden, de onderbrekingen en de rusttijden van bestuurders in het wegvervoer van goederen en personen, met als doel de voorwaarden voor concurrentie tussen verschillende wijzen van vervoer over land te harmoniseren, met name met betrekking tot de wegvervoersector, en ter verbetering van de werkomstandigheden en de verkeersveiligheid. De verordening heeft tevens tot doel betere controle en handhaving door de lidstaten en betere arbeidsomstandigheden in de wegvervoerssector te bevorderen.”

6 Artikel 3 van deze verordening luidt:

„Deze verordening is niet van toepassing op wegvervoer door:

a) voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km;

[…]”

7 Artikel 4, onder e), van die verordening luidt:

„Voor de toepassing van deze verordening gelden de volgende definities:

[…]

e) ‚andere werkzaamheden’: alle activiteiten die worden gedefinieerd als arbeidstijd in artikel 3, onder a), van [richtlijn 2002/15], behalve ‚rijden’, met inbegrip van alle werkzaamheden voor dezelfde of voor een andere werkgever in of buiten de vervoerssector”.

8 Artikel 9 van verordening nr. 561/2006 bepaalt in lid 3:

„Tijd besteed door een bestuurder om met een voertuig dat buiten het toepassingsgebied van deze verordening valt, te rijden naar of van een voertuig dat onder het toepassingsgebied van deze verordening valt en zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt geteld als ‚andere werkzaamheden’.”

Hongaars recht

9 § 86 van de a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (wet I van 2012 betreffende het arbeidswetboek) (*Magyar Közlöny* 2012/2; hierna: „Hongaars arbeidswetboek”) bepaalt in lid 3:

„Wordt niet beschouwd als arbeidstijd:

[…]

b) de reistijd van de werknemer van zijn woon- of verblijfplaats naar de plaats waar hij daadwerkelijk zijn werkzaamheden verricht en van de plaats waar hij zijn werkzaamheden verricht naar zijn woon- of verblijfplaats.”

10 § 134, lid 1, onder a), van dit wetboek luidt:

„De werkgever houdt een register bij:

a) van de duur van de normale arbeidstijd en van het overwerk.

[…]”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

11 Volánbusz is een Hongaarse naamloze vennootschap voor openbaar vervoer waarvan de Hongaarse Staat de enige aandeelhouder is. Zij verzorgt reizigersvervoer per bus over trajecten van meer of minder dan 50 kilometer. Enkel bussen die uitsluitend voor dit laatste soort trajecten worden ingezet, vallen overeenkomstig artikel 3, onder a), van verordening nr. 561/2006 buiten de werkingssfeer van deze verordening.

12 Bepaalde bij Volánbusz tewerkgestelde bestuurders rijden de bussen van en naar de externe stelplaatsen van deze vennootschap, vanwaaruit zij hun diensten op regelmatige basis verrichten in het kader van de normale verrichting van hun werkzaamheden en dus niet op bijzondere instructies van die vennootschap. Deze externe stelplaatsen, waarvan de meeste parkings zijn, beschikken niet over voorzieningen voor de bestuurders, zoals sanitaire voorzieningen, welzijnsvoorzieningen of rustplaatsen. Zij zijn niet in het handelsregister ingeschreven als vestigingsplaatsen of filialen van Volánbusz. Ze zijn niettemin bestemd als plaatsen waar de voertuigen van Volánbusz worden opgehaald en waar de in het trajectoverzicht aangegeven routes beginnen en eindigen, en liggen dichter bij de woonplaats van de bestuurders dan de vestigingsplaats of de filialen van Volánbusz. Die nabijheid zorgt ervoor dat de bestuurders kortere reistijden hebben om die voertuigen op te halen en om na hun dienst terug naar huis te keren.

13 Volgens § 86, lid 3, onder b), van het Hongaarse arbeidswetboek maakt de tijd die de bij Volánbusz tewerkgestelde bestuurders besteden om met hun eigen voertuig naar het ophaalpunt van de binnen de werkingssfeer van verordening nr. 561/2006 vallende voertuigen te rijden en na hun dienst daarvan terug te keren, geen deel uit van hun arbeidstijd. Zij ontvangen daarvoor wel een reistijdvergoeding.

14 Na verschillende controles hebben de administratieve diensten van het departement Bács Kiskun vastgesteld dat voor 67 bij Volánbusz tewerkgestelde bestuurders de tijd die zij in maart 2022 hadden besteed aan het rijden van en naar de externe stelplaatsen van die vennootschap, overeenkomstig § 134 van het Hongaarse arbeidswetboek had moeten worden geregistreerd als arbeidstijd. Bij besluit van 19 oktober 2022 hebben de administratieve diensten van het departement Bács Kiskun dan ook een waarschuwing gericht aan Volánbusz.

15 Die administratieve diensten onderstrepen dat verschillende externe stelplaatsen van Volánbusz simpelweg parkeerplaatsen zijn, die geen installaties zijn in de zin van de rechtspraak die voortvloeit uit de arresten van 18 januari 2001, Skills Motor Coaches e.a. (C-297/99, EU:C:2001:37), en 29 april 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Die externe stelplaatsen kunnen dan ook niet worden aangemerkt als „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is” in de zin van artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006. Bijgevolg moet alle tijd die een bestuurder besteedt aan het rijden naar en van die externe stelplaatsen met een voertuig dat niet binnen de werkingssfeer van deze verordening valt, worden aangemerkt als „andere werkzaamheden” in de zin van die Unierechtelijke bepaling en overeenkomstig § 134 van het Hongaarse arbeidswetboek worden geregistreerd. Diezelfde diensten zijn van mening dat het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is” in die Unierechtelijke bepaling overeenstemt met het begrip „exploitatiecentrum” dat in die arresten voorkomt.

16 Volánbusz heeft bij de Szegedi Törvényszék (rechter in eerste aanleg Szeged, Hongarije) – de verwijzende rechter – beroep tot nietigverklaring van het in punt 14 van het onderhavige arrest vermelde besluit van 19 oktober 2022 ingesteld. Zij betoogt dat de permanente externe busstelplaatsen waarop de inspectie betrekking had, moeten worden aangemerkt als exploitatievestigingen van de werkgever waaraan de bestuurders normalerwijze verbonden zijn in de zin van artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006. Bijgevolg kan volgens deze bepaling de tijd die de bestuurders besteden aan het rijden naar en van die externe stelplaatsen met een voertuig dat niet binnen de werkingssfeer van deze verordening valt, niet worden aangemerkt als „andere werkzaamheden" in de zin van die bepaling, en geldt er dus geen verplichting om die tijd als zodanig te registreren.

17 Een tegenovergestelde uitlegging van artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 zou volgens Volánbusz tot een paradoxale situatie leiden: reistijd om zich met een voertuig dat niet binnen de werkingssfeer van deze verordening valt naar een externe stelplaats te begeven, zou dan als arbeidstijd moeten worden geregistreerd, terwijl dit niet het geval is voor reistijd om een voertuig op te halen dat zich niet op die externe stelplaats maar op de vestigingsplaats of de filialen van die onderneming bevindt, zelfs al is die externe stelplaats net opgezet om de reistijd te verkorten. Vervoersondernemingen zouden in dat geval ontmoedigd worden om dergelijke externe stelplaatsen aan te wijzen als plaats waar een binnen de werkingssfeer van die verordening vallend voertuig wordt opgehaald.

18 Deze praktijk is er evenwel op gericht de arbeidsvoorwaarden van de bestuurders en de verkeersveiligheid te verbeteren, overeenkomstig artikel 1 van die verordening, gelezen in het licht van overweging 17 ervan. Volánbusz heeft in dit verband gepreciseerd dat de concrete standplaats van de betrokken bestuurders wordt bepaald aan de hand van verschillende criteria en dat daarbij binnen het kader van de arbeidsorganisatie rekening wordt gehouden met de persoonlijke wensen van de bestuurders om de reistijd tussen hun woonplaats en de plaats waar de binnen de werkingssfeer van deze verordening vallende voertuigen worden opgehaald, zo veel mogelijk te beperken.

19 De verwijzende rechter merkt om te beginnen op dat de uitkomst van het hoofdgeding afhangt van de uitlegging van het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006, en met name van de vraag of dit begrip ook ziet op een plaats zonder enige installatie, die uitsluitend wordt gebruikt om onder het toepassingsgebied van deze verordening vallende voertuigen te stallen. Ook moet worden uitgemaakt of er voor kwalificatie als „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in de zin van die bepaling bepaalde voorzieningen aanwezig moeten zijn, zoals sanitaire voorzieningen, welzijnsvoorzieningen of rustplaatsen. In de collectieve arbeidsovereenkomst tussen Volánbusz en de werknemersvakbond van de betrokken sector wordt als een dergelijke vestiging de plaats aangemerkt waaraan de betrokken bestuurder concreet verbonden is, dat wil zeggen de plaats – zoals een installatie, een parkeerplaats van de onderneming of een andere geografisch locatie die in het trajectoverzicht is aangewezen als het beginpunt van een traject – vanwaaruit de bestuurder in het kader van de normale verrichting van zijn werkzaamheden en niet op bijzondere instructies van zijn werkgever regelmatig zijn dienst opneemt en waarnaar hij aan het einde daarvan terugkeert.

20 Vervolgens verwijst die rechter naar het arrest van 29 april 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), waarin het Hof het begrip „exploitatiecentrum van de onderneming" heeft gedefinieerd in bewoordingen die zijn overgenomen in de definitie van het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in de

in het vorige punt genoemde collectieve arbeidsovereenkomst. Volgens die rechter kan „een installatie van de onderneming voor personenvervoer over de weg, een parkeerplaats of een ander geografisch punt dat wordt aangeduid als het beginpunt van het traject dat in het trajectoverzicht [aan de bestuurder] is toegewezen, een concrete standplaats vormen".

21 Tot slot is de verwijzende rechter, net als Volánbusz, van oordeel dat een uitlegging van artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 waarbij alle tijd die een bestuurder besteedt om met zijn eigen voertuig naar de „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" te rijden om een voertuig op te halen dat binnen de werkingssfeer van deze verordening valt, als arbeidstijd moet worden aangemerkt, in strijd zou zijn met de doelstellingen van verordening nr. 561/2006.

22 Derhalve heeft de Szegedi Törvényszék de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Kan het begrip ‚exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is' in artikel 9, lid 3, van [verordening nr. 561/2006] aldus worden uitgelegd dat het daarbij gaat om de plaats waaraan de bestuurder concreet verbonden is, dat wil zeggen de plaats – zoals een installatie, een parkeerplaats van de onderneming of een andere geografisch locatie die in het trajectoverzicht is aangewezen als het beginpunt van een traject – vanwaaruit de bestuurder in het kader van de normale verrichting van zijn werkzaamheden en niet op bijzondere instructies van zijn werkgever regelmatig zijn dienst opneemt en waarnaar hij aan het einde daarvan terugkeert?

2) Is het voor de beoordeling of een bepaalde plaats een ‚exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is' vormt in de zin van artikel 9, lid 3, van [verordening nr. 561/2006] van belang of er op die plaats al dan niet passende voorzieningen (bijvoorbeeld sanitaire voorzieningen, welzijnsvoorzieningen of rustplaatsen) zijn?

3) Is het voor de beoordeling of bepaalde plaatsen exploitatievestigingen van de werkgever waaraan de bestuurders normalerwijze verbonden zijn, vormen in de zin van artikel 9, lid 3, van [verordening nr. 561/2006] van belang dat de plaatsen in kwestie gunstig gelegen zijn voor de werknemers (bestuurders), namelijk dat zij in ieder geval dichter bij hun woonplaats gelegen zijn dan de in het handelsregister ingeschreven vestigingen en filialen van de onderneming, zodat de reistijd van de bestuurders korter is dan wanneer hun werktijd zou beginnen en eindigen in die vestigingen en filialen?

4) Indien het in artikel 9, lid 3, van [verordening nr. 561/2006] opgenomen begrip ‚exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is' niet aldus kan worden opgevat dat het daarbij gaat om de plaats waaraan de bestuurder concreet verbonden is, dat wil zeggen de plaats – zoals een installatie, een parkeerplaats van de onderneming of een andere geografisch locatie die in het trajectoverzicht is aangewezen als het beginpunt van een traject – vanwaaruit de bestuurder in het kader van de normale verrichting van zijn werkzaamheden en niet op bijzondere instructies van zijn werkgever, regelmatig zijn dienst opneemt en waarnaar hij aan het einde daarvan terugkeert, kan de definitie van dat begrip in [verordening nr. 561/2006] dan worden beschouwd als een maatregel inzake werkomstandigheden in het kader waarvan de sociale partners, via CAO-overleg of anderszins, voor werknemers gunstiger bepalingen kunnen vaststellen, gelet op overweging 5 van verordening nr. 561/2006?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste tot en met derde vraag

23 Met de eerste tot en met de derde vraag – die samen moeten worden onderzocht – wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 aldus moet worden uitgelegd dat het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in deze bepaling ook ziet op een plaats, zoals een externe stelplaats voor binnen de werkingssfeer van deze verordening vallende voertuigen, vanwaaruit de betrokken bestuurder in het kader van de normale verrichting van zijn werkzaamheden en niet op bijzondere instructies van zijn werkgever, regelmatig zijn dienst opneemt en waarnaar hij aan het einde daarvan terugkeert. Die rechter vraagt zich tevens af of het daarbij van belang is dat er op die plaats sanitaire voorzieningen, welzijnsvoorzieningen of rustplaatsen zijn, en dat die plaats geografisch gezien dicht bij de woonplaats van die bestuurder ligt.

24 Artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 bepaalt dat de tijd die een bestuurder besteedt om met een voertuig dat buiten de werkingssfeer van deze verordening valt, te rijden naar een voertuig dat binnen de werkingssfeer van deze verordening valt en dat zich niet in de woonplaats van de bestuurder of in de exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is, bevindt, wordt geteld als „andere werkzaamheden".

25 Het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in artikel 9, lid 3, wordt niet gedefinieerd in verordening nr. 561/2006, die daarvoor evenmin uitdrukkelijk naar het recht van de lidstaten verwijst. Dat begrip moet dan ook worden aangemerkt als een autonoom begrip van het Unierecht en op uniforme wijze worden uitgelegd.

26 Uit de bewoordingen van artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 blijkt dat deze bepaling niet vereist dat er in de „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" bepaalde voorzieningen zoals sanitaire voorzieningen, welzijnsvoorzieningen of rustplaatsen aanwezig zijn. Die bepaling vereist evenmin dat de exploitatievestiging dicht bij de woonplaats van de bestuurder ligt. Uit die bewoordingen kan daarentegen niet worden afgeleid of het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in die bepaling de plaats is vanwaaruit de bestuurder regelmatig zijn dienst opneemt en waarnaar hij aan het einde daarvan terugkeert, behoudens in geval van bijzondere instructies van zijn werkgever.

27 Een onderzoek van de ontstaansgeschiedenis van dit begrip en van de bepaling waarin het is opgenomen, brengt duidelijkheid op dit punt.

28 Zoals de Europese Commissie in haar schriftelijke opmerkingen in essentie stelt, codificeert artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 namelijk de oplossing waarvoor het Hof heeft gekozen in zijn arrest van 18 januari 2001, Skills Motor Coaches e.a. (C-297/99, EU:C:2001:37), dat ging over verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB 1985, L 370, blz. 8). In dat arrest heeft het Hof geoordeeld dat de verplichting voor een bestuurder om alle andere werktijden te registreren, ook geldt voor de tijd die hij nodig heeft om zich te verplaatsen om een voertuig op te halen waarin een

controleapparaat (tachograaf) moet worden geïnstalleerd en gebruikt en dat zich elders bevindt dan in zijn woonplaats of het exploitatiecentrum van de werkgever (zie in die zin arrest van 18 januari 2001, Skills Motor Coaches e.a., C-297/99, EU:C:2001:37, punt 35).

29 Het Hof heeft verduidelijkt dat bij de definitie van het begrip „exploitatiecentrum van de werkgever" niet uitsluitend criteria in verband met de werkgever moeten worden gehanteerd, zoals de structuur of de interne organisatie van de betrokken vervoersonderneming, maar eveneens rekening moet worden gehouden met criteria betreffende de persoon van de betrokken bestuurder. Zo mag onder dat begrip niet worden verstaan de plaats waar de onderneming „gevestigd" is, en kan evenmin iedere aan de vervoersonderneming toebehorende stelplaats voor touringcars als een exploitatiecentrum van de werkgever worden beschouwd. Dat begrip slaat dan ook op de plaats waaraan de bestuurder concreet verbonden is of de „standplaats" van de bestuurder, te weten de plaats waarnaar de bestuurder zich regelmatig begeeft om een binnen de werkingssfeer van verordening nr. 3821/85 vallend voertuig op te halen en te besturen, of de plaats vanwaaruit hij in het kader van de normale verrichting van zijn werkzaamheden en niet op bijzondere instructies van zijn werkgever, regelmatig zijn dienst opneemt en waarnaar hij aan het einde daarvan terugkeert (zie in die zin arrest van 29 april 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punten 24-28 en 31).

30 Gelet op het voorgaande moet worden geoordeeld dat het aldus gedefinieerde begrip „exploitatiecentrum van de werkgever" in wezen overeenstemt met het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006.

31 Evenzo stemt het begrip „andere werkzaamheden" in die bepaling, dat in artikel 4, onder e), van die verordening wordt omschreven als „alle activiteiten die worden gedefinieerd als arbeidstijd in artikel 3, [onder] a), van [richtlijn 2002/15], behalve ‚rijden', met inbegrip van alle werkzaamheden voor dezelfde of voor een andere werkgever in of buiten de vervoerssector", in wezen overeen met het begrip „alle andere werktijden" in artikel 15 van verordening nr. 3821/85.

32 Wanneer een bestuurder een binnen de werkingssfeer van verordening nr. 561/2006 vallend voertuig ophaalt op een plaats die de „exploitatievestiging van de werkgever waaraan [deze] bestuurder normalerwijze verbonden is" vormt, kan de tijd die hij besteedt om met een niet binnen de werkingssfeer van deze verordening vallend voertuig naar en van die vestiging te rijden, bijgevolg niet worden aangemerkt als „andere werkzaamheden" in de zin van artikel 4, onder e), van deze verordening.

33 Hieruit blijkt dus dat artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 één specifieke situatie – met uitsluiting van elke andere – beoogt te regelen, namelijk die waarin de bestuurder een binnen de werkingssfeer van deze verordening vallend voertuig ophaalt op een andere plaats dan zijn woonplaats of de exploitatievestiging van de werkgever waaraan hij normalerwijze verbonden is.

34 Deze uitlegging strookt met de doelstellingen van deze verordening, te weten, zoals uit artikel 1 juncto overweging 17 ervan blijkt, de verbetering van de arbeidsvoorwaarden van de betrokken bestuurders en van de verkeersveiligheid. Gelet op deze doelstellingen moeten bij de definitie van het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 niet uitsluitend functionele criteria worden gehanteerd die verband houden met de interne organisatie van de vervoersonderneming,

maar moet eveneens rekening worden gehouden met criteria betreffende de persoon van de betrokken bestuurder (zie in die zin arrest van 29 april 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punt 24).

35 Het feit dat een dergelijke plaats gunstiger is voor de betrokken bestuurder, met name omdat deze geografisch dichter bij zijn woonplaats ligt, voldoet echter niet als criterium om deze aan te merken als een „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is". In casu staat het aan de verwijzende rechter om, rekening houdend met alle omstandigheden die de situatie van de betrokken bestuurder kenmerken, na te gaan of de in het hoofdgeding aan de orde zijnde plaats wel degelijk de plaats is waaraan hij concreet verbonden is (zie in die zin arrest van 29 april 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punt 30).

36 Om een specifieke vraag van de verwijzende rechter te beantwoorden moet hieraan worden toegevoegd dat verordening nr. 561/2006, onverminderd de doelstelling om de arbeidsomstandigheden van de betrokken bestuurders te verbeteren, niet vereist dat er sanitaire voorzieningen, welzijnsvoorzieningen of rustplaatsen aanwezig zijn om een plaats als die in het hoofdgeding aan te merken als een „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in de zin van artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006.

37 Gelet op een en ander dient op de eerste tot en met de derde vraag te worden geantwoord dat artikel 9, lid 3, van verordening nr. 561/2006 aldus moet worden uitgelegd dat het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is" in deze bepaling ziet op een plaats, zoals een externe stelplaats voor binnen de werkingssfeer van deze verordening vallende voertuigen, vanwaaruit de betrokken bestuurder in het kader van de normale verrichting van zijn werkzaamheden en niet op bijzondere instructies van zijn werkgever, regelmatig zijn dienst opneemt en waarnaar hij aan het einde daarvan terugkeert. In dat verband is het niet van belang of daar sanitaire voorzieningen, welzijnsvoorzieningen of rustplaatsen aanwezig zijn. De geografische nabijheid van de woonplaats van de bestuurder kan daarentegen wel in aanmerking worden genomen, doch zonder op zich beslissend te zijn.

Vierde vraag

38 Gelet op het antwoord op de eerste tot en met de derde vraag hoeft de vierde vraag niet te worden beantwoord.

Kosten

39 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 9, lid 3, van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad

moet aldus worden uitgelegd dat

het begrip „exploitatievestiging van de werkgever waaraan de bestuurder normalerwijze verbonden is” in deze bepaling ziet op een plaats, zoals een externe stelplaats voor binnen de werkingssfeer van deze verordening vallende voertuigen, vanwaaruit de betrokken bestuurder in het kader van de normale verrichting van zijn werkzaamheden en niet op bijzondere instructies van zijn werkgever, regelmatig zijn dienst opneemt en waarnaar hij aan het einde daarvan terugkeert. In dat verband is het niet van belang of daar sanitaire voorzieningen, welzijnsvoorzieningen of rustplaatsen aanwezig zijn. De geografische nabijheid van de woonplaats van de bestuurder kan daarentegen wel in aanmerking worden genomen, doch zonder op zich beslissend te zijn.

ondertekeningen