Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 26 september 2024*

”Begäran om förhandsavgörande – Vägtransport – Harmonisering av viss sociallagstiftning – Förordning (EG) nr 561/2006 – Artikel 9.3 – Begreppet ’arbetsställe där föraren normalt är stationerad’ – Plats där föraren tar över ett fordon som omfattas av denna förordning – Begreppet ’annat arbete’ – Den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning för att ta sig till detta arbetsställe eller för att återvända därifrån”

I mål C-164/23,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Szegedi Törvényszék (Domstolen i Szeged, Ungern) genom beslut av den 14 mars 2023, som inkom till domstolen den 16 mars 2023, i målet

VOLÁNBUSZ Zrt.

mot

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Jürimäe, domstolens ordförande K. Lenaerts, tillika tillförordnad domare på tredje avdelningen, samt domarna N. Piçarra (referent), N. Jääskinen och M. Gavalec,

generaladvokat: T. Ćapeta,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– VOLÁNBUSZ Zrt., genom K. Mészáros och P. Varsányi, jogtanácsosok,

– Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av A. Lipari, procuratore dello Stato, och G. Santini, avvocato dello Stato,

* Rättegångsspråk: ungerska.

– Europeiska kommissionen, genom C. Kovács och P.A. Messina, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 9.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 2006, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan VOLÁNBUSZ Zrt. (nedan kallat Volánbusz), ett aktiebolag som bedriver kollektivtrafik i Ungern, och Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (Förvaltningsmyndighet i Bács-Kiskun, Ungern). Målet rör lagenligheten av en varning riktad till Volánbusz för åsidosättande av skyldigheten att registrera arbetstiden för de förare som bolaget har anställt.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

Direktiv 2002/15/EG

3 I artikel 3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter (EGT L 80, 2002, s. 35) föreskrivs följande:

”I detta direktiv används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *arbetstid:*
   1) vad gäller mobila arbetstagare avses hela tidsperioden mellan arbetets början och dess slut, under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till arbetsgivarens förfogande och ägnar sig åt sina uppgifter eller sin verksamhet, dvs.

      – den tid som ägnas åt allt arbete som avser vägtransporter. Bland annat ingår följande i arbetet:

        i) körning,
        ii) lastning och lossning,
        iii) hjälp till passagerare som stiger på eller av fordonet,
        iv) rengöring och tekniskt underhåll,

v) allt annat arbete som syftar till att säkerställa fordonets, lastens och passagerarnas säkerhet eller till att uppfylla de bestämmelser i lagar och andra författningar som direkt hänger samman med transporten i fråga, däribland övervakning av lastning och lossning, administrativa formaliteter med polis, tull, invandrarmyndigheter m.m.

– de perioder då den mobila arbetstagaren inte fritt kan disponera sin tid och måste befinna sig på sin arbetsplats, beredd att utföra sitt normala arbete och vissa specifika arbetsuppgifter, i synnerhet under perioder av väntan inför lastning eller lossning när det i förväg inte är känt hur länge dessa kommer att vara, dvs. antingen före avresan eller strax innan perioden i fråga faktiskt inleds, eller enligt de allmänna villkor som har förhandlats fram mellan arbetsmarknadens parter och/eller som fastställs i medlemsstaternas lagstiftning.

…”

Förordning nr 561/2006

4 I skälen 5 och 17 i förordning nr 561/2006 anges följande:

”(5) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning när det gäller arbetsförhållanden bör inte hindra arbetsmarknadens parter att genom kollektivförhandlingar eller på annat sätt anta bestämmelser som är gynnsammare för arbetstagarna.

…

(17) Denna förordning syftar till att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten. Detta uppnås huvudsakligen genom bestämmelser i vilka det anges en maximal körtid per dag, per vecka och per period om två på varandra följande veckor, samt genom en bestämmelse enligt vilken föraren är skyldig att ha en normal veckovila minst en gång per två på varandra följande veckor samt bestämmelser i vilka det anges att en dygnsvila under inga omständigheter får vara kortare än nio timmars sammanhängande viloperiod. …”

5 I artikel 1 i denna förordning föreskrivs följande:

”I syfte att harmonisera konkurrensvillkoren mellan olika landtransportsätt, i synnerhet inom vägtransportsektorn, och förbättra arbetsförhållandena och trafiksäkerheten, fastställs i denna förordning bestämmelser om körtider, raster och viloperioder för förare som utför person- och godstransporter på väg. Denna förordning syftar dessutom till att främja bättre övervakning och tillsyn i medlemsstaterna samt förbättrade arbetsmetoder inom vägtransportsektorn.”

6 I artikel 3 i förordningen föreskrivs följande:

”Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med

a) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,

…”

7 I artikel 4 e i samma förordning föreskrivs följande:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

…

e) *annat arbete*: all verksamhet som definieras som arbetstid i artikel 3 a i direktiv [2002/15] utom ’körning’, inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn.”

8 I artikel 9.3 i förordning nr 561/2006 föreskrivs följande:

”Den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från ett fordon som omfattas av denna förordning, som inte står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, skall räknas som ’annat arbete’.”

Ungersk rätt

9 I artikel 86.3 i Munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (lag nr I från år 2012 om införande av lagen om arbete) (*Magyar Közlöny* 2012/2) (nedan kallad den ungerska arbetslagen) föreskrivs följande:

”Följande ingår inte i arbetstiden:

…

b) den tid det tar för arbetstagaren att färdas sträckan mellan vederbörandes hemvist eller bostad till sin faktiska arbetsplats och sträckan från arbetsplatsen till sin hemvist eller bostad.”

10 I artikel 134.1 a i denna lag föreskrivs följande:

”a) Arbetsgivaren ska föra register över varaktigheten av ordinarie och förskjuten arbetstid.

…”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

11 Kollektivtrafikföretaget Volánbusz är ett aktiebolag vars enda aktieägare är den ungerska staten. Bolaget tillhandahåller regelbunden persontransport i linjetrafik med buss på olika linjer varav vissa överskrider 50 kilometer medan andra inte överskrider denna distans. Det är endast de busslinjer som uteslutande avser denna sistnämnda typ av linje som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006 enligt artikel 3 a i samma förordning.

12 Vissa förare som är anställda av Volánbusz kör bussarna från och tillbaka till bolagets externa depåer, utifrån vilka de regelbundet utför sina tjänster och till vilka de återvänder när arbetspasset är avslutat, under den normala tjänsteutövningen, det vill säga utan särskilda instruktioner från bolaget. Dessa externa depåer, varav de flesta är parkeringsplatser, innehåller inga anläggningar för förarnas räkning, det vill säga sanitära utrymmen, personalrum eller viloutrymmen. Dessa externa depåer är inte registrerade i handelsregistret som Volánbusz

driftsställen eller filialer. De anges emellertid som platser där fordon kan tas i bruk, från vilka den busslinje som anges i färdplanen påbörjas eller avslutas, och de ligger närmare förarnas bostäder än Volánbusz driftsställe eller filialer. Denna närhet säkerställer att förarna får kortare restid för att ta fordonen i bruk eller för att återvända till sin bostad efter deras tjänstgöring.

13 Den tid som förare anställda vid Volánbusz använder för att köra sitt eget fordon till platsen där de fordon som omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006 kan övertas och för att återvända därifrån vid slutet av deras arbetspass ingår enligt artikel 86.3 b i den ungerska arbetslagen inte i deras arbetstid. De erhåller emellertid en reseersättning i detta avseende.

14 Efter flera inspektioner konstaterade emellertid myndigheterna vid regionen Bács-Kiskun att vad gäller 67 förare som var anställda vid Volánbusz, så borde den tid som de under mars månad år 2022 tillbringade för att bege sig från deras bostad till företagets externa depåer och för att återvända därifrån vid slutet av deras arbetspass ha registrerats som arbetstid i enlighet med artikel 134 i den ungerska arbetslagen. Genom beslut av den 19 oktober 2022 utfärdade myndigheterna i regionen Bács-Kiskun en varning till Volánbusz.

15 Nämnda myndigheter har understrukit att flera av Volánbusz externa depåer endast är parkeringsplatser. En parkering utgör emellertid inte en anläggning i den mening som avses i den rättspraxis som följer av domen av den 18 januari 2001, Skills Motor Coaches m.fl. (C-297/99, EU:C:2001:37), och domen av den 29 april 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Under dessa omständigheter kan en sådan extern depå inte anses utgöra bolagets ”arbetsställe där föraren normalt är stationerad” i den mening som avses i artikel 9.3 i förordning nr 561/2006. All den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning för att ta sig till sådana externa depåer och för att återvända därifrån vid slutet av sitt arbetspass ska således kvalificeras som ”annat arbete”, i den mening som avses i nämnda bestämmelse, och registreras i enlighet med artikel 134 i den ungerska arbetslagen. Dessa myndigheter anser att begreppet ”arbetsställe där föraren normalt är stationerad” i den mening som avses i artikel 9.3 i direktivet motsvarar begreppet driftsställe som förekommer i dessa domar.

16 Volánbusz väckte talan om ogiltigförklaring av det beslut som meddelades den 19 oktober 2022, vilket omnämns i punkt 14 i förevarande dom, vid Szegedi Törvényszék (Domstolen i Szeged, Ungern). Bolaget har gjort gällande att dessa externa bussdepåer av varaktig karaktär, vilka omfattades av inspektionen, ska kvalificeras som ett arbetsställe där föraren normalt är stationerad, i den mening som avses i artikel 9.3 i förordning nr 561/2006. I enlighet med denna bestämmelse kan all den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning för att ta sig till sådana externa depåer och för att återvända därifrån vid slutet av sitt arbetspass under dessa omständigheter inte kvalificeras som ”annat arbete”, i den mening som avses i denna bestämmelse, vilket innebär att det inte föreligger någon skyldighet att registrera den som sådan.

17 En motsatt tolkning av artikel 9.3 i förordning nr 561/2006 skulle enligt Volánbusz leda till en paradoxal situation. Även om den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning för att ta sig till och från sådana externa depåer borde registreras som arbetstid, är detta inte fallet med den tid som går åt för att åka sträckan för att överta ett fordon, inte vid den externa depån utan vid detta företags driftsställe eller dess filialers driftsställe, även om denna externa depå har valts för att denna tid ska begränsas. Transportföretagen skulle således avskräckas från att ange sådana externa depåer som den plats där ett fordon som omfattas av tillämpningsområdet för nämnda förordning övertas.

18 En sådan praxis syftar emellertid till att förbättra förarnas arbetsförhållanden och trafiksäkerheten, i enlighet med artikel 1 i förordningen, jämförd med skäl 17 i samma förordning. Volánbusz har i detta avseende preciserat att det arbetsställe där förarna normalt är stationerade väljs ut på grundval av flera kriterier, med beaktande av att det, vid organisationen av arbetet, tas hänsyn till förarnas personliga önskemål att minimera restiden mellan deras bostad och den plats där de fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde övertas.

19 Den hänskjutande domstolen har för det första påpekat att utgången i det nationella målet beror på tolkningen av begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad” i den mening som avses i artikel 9.3 i förordning nr 561/2006. Denna tolkning beror i synnerhet på huruvida detta begrepp kan omfatta ett sådant ställe som helt saknar anläggningar och som enbart används för parkering av sådana fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde. Det ska dessutom fastställas huruvida förekomsten av vissa anläggningar, såsom sanitära utrymmen, personalrum eller viloutrymmen, är nödvändig för att depåerna ska kunna kvalificeras som ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad”. I det kollektivavtal som ingåtts mellan Volánbusz och den fackliga organisation som företräder arbetstagarna inom den berörda sektorn betecknas arbetsstället där föraren normalt är stationerad som sådant, det vill säga det ställe, oavsett om det rör sig om en anläggning, en företagsparkering eller någon annan geografisk plats där den busslinje som anges i färdplanen inleds, från vilken föraren regelbundet utför sitt arbete och dit han eller hon återvänder när arbetspasset är avslutat, inom ramen för sin normala tjänsteutövning och utan att behöva följa särskilda instruktioner från arbetsgivaren.

20 Den hänskjutande domstolen har vidare hänvisat till domen av den 29 april 2010 Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), i vilken EU-domstolen definierade begreppet ”den ort där företaget har sitt driftsställe” på ett sätt som återgavs i definitionen av begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad”, vilket förekommer i det kollektivavtal som nämns i föregående punkt. Enligt den hänskjutande domstolen kan ”persontransportföretagets anläggning eller parkeringsplats eller någon annan geografisk plats som har definierats som den plats där färdvägen börjar, från vilken föraren regelbundet utför sina uppdrag och som han eller hon återvänder till när uppdragen är utförda” utgöra en konkret anknytningspunkt.

21 Slutligen har den hänskjutande domstolen, i likhet med Volánbusz, påpekat att en tolkning av artikel 9.3 i förordning nr 561/2006, enligt vilken all tid som går åt för en förare för att köra sitt eget fordon till ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad” för att överta ett fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde, ska kvalificeras som arbetstid, skulle strida mot de mål som eftersträvas med förordning nr 561/2006.

22 Mot denna bakgrund beslutade Szegedi Törvényszék (Domstolen i Szeged) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska begreppet ’arbetsstället där föraren normalt är stationerad’ i artikel 9.3 i [förordning nr 561/2006] tolkas så, att det avser den konkreta plats som föraren utgår från, det vill säga persontransportföretagets anläggning eller parkeringsplats eller någon annan geografisk plats som har definierats som den plats där färdvägen börjar, från vilken föraren regelbundet utför sina uppdrag och som han eller hon återvänder till när uppdragen är utförda, under sin normala tjänsteutövning och utan att följa några särskilda anvisningar från arbetsgivaren?

2) För att bedöma huruvida en viss plats utgör ’arbetsstället där föraren normalt är stationerad’ i den mening som avses i artikel 9.3 i [förordning nr 561/2006], har det någon betydelse om platsen är utrustad med personalutrymmen (såsom toaletter, personalrum eller vilorum)?

3) För att bedöma huruvida vissa platser utgör arbetsställen där förarna normalt är stationerade, i den mening som aves i artikel 9.3 i [förordning nr 561/2006], har det någon betydelse att dessa konkreta utgångsplatser är belägna så att det gynnar arbetstagarna (förarna), genom att de under alla förhållanden är belägna närmare deras hem än företagets driftsställen och filialer som är registrerade i bolagsregistret, vilket innebär att det går fortare för förarna att ta sig dit än om de skulle ha börjat och slutat sitt arbete vid dessa driftsställen eller filialer?

4) Om begreppet ’arbetsstället där föraren normalt är stationerad’ i artikel 9.3 i [förordning nr 561/2006] inte kan definieras som den konkreta plats som föraren utgår från, det vill säga persontransportföretagets anläggning eller parkeringsplats eller någon annan geografisk plats som har definierats som den plats där färdvägen börjar, från vilken föraren regelbundet utför sina uppdrag och som han återvänder till när uppdragen är utförda, under sin normala tjänsteutövning och utan att följa några särskilda instruktioner från arbetsgivaren, kan då definitionen av detta begrepp i [förordning nr 561/2006] anses vara en bestämmelse om arbetsvillkor, med avseende på vilken arbetsgivarna och arbetstagarna genom kollektivförhandlingar eller på annat sätt får anta bestämmelser som är gynnsammare för arbetstagarna, med beaktande av skäl 5 i samma förordning?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första, andra och tredje frågan

23 Den hänskjutande domstolen har ställt den första, den andra och den tredje frågan, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 9.3 i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad” omfattar en sådan plats som en extern depå för sådana fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde, från vilken föraren regelbundet utför sitt arbete och dit föraren återvänder efter sitt arbetspass, utan att några särskilda instruktioner från förarens arbetsgivare behövs i detta avseende. Den hänskjutande domstolen vill även få klarhet i huruvida det för detta ändamål är relevant dels om det på en sådan plats finns sådana anläggningar som sanitära utrymmen, personalrum eller viloutrymmen, dels om denna plats ligger geografiskt närmre den berörda förarens bostad.

24 I artikel 9.3 i förordning nr 561/2006 föreskrivs att den tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning till eller från ett fordon som omfattas av denna förordning, som inte står vid förarens hem eller vid arbetsstället där föraren normalt är stationerad, ska räknas som ”annat arbete”.

25 Begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad” i artikel 9.3 definieras inte i förordning nr 561/2006. Denna förordning innehåller i detta avseende inte heller någon uttrycklig hänvisning till medlemsstaternas rättsordningar. Detta begrepp ska således betraktas som ett självständigt unionsrättsligt begrepp och tolkas enhetligt.

26 Det framgår av lydelsen i artikel 9.3 i förordning nr 561/2006 att det enligt denna bestämmelse inte uppställs något krav på att det ska finnas vissa anläggningar på ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad”, såsom som sanitära utrymmen, personalrum eller viloutrymmen. Det krävs inte heller att detta arbetsställe ligger nära förarens hemort. Denna ordalydelse gör det däremot inte möjligt att bedöma huruvida begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är

stationerad”, i den mening som avses i nämnda bestämmelse, är den plats från vilken föraren regelbundet utför sitt arbete och dit föraren återvänder efter sitt arbetspass, utan att några särskilda instruktioner från förarens arbetsgivare behövs i detta avseende.

27 En bedömning av bakgrunden till uppkomsten av detta begrepp och av den bestämmelse i vilken det ingår gör det möjligt att skingra dessa tvivel.

28 Såsom Europeiska kommissionen i huvudsak har framhållit i sina skriftliga yttranden utgör artikel 9.3 i förordning 561/2006 en kodifiering av den lösning som domstolen tillämpade i domen av den 18 januari 2001, Skills Motor Coaches m.fl. (C-297/99, EU:C:2001:37), vilken gäller rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, 1985, s. 8; Svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120). I den domen slog domstolen fast att förarens skyldighet att föra in all annan arbetstid även omfattar sådan restid som föraren behöver för att kunna överta ett fordon (som omfattas av kravet på att installera och använda färdskrivare) som finns på en annan ort än den där föraren är bosatt eller där arbetsgivaren har sitt driftsställe (se, för ett liknande resonemang, dom av den 18 januari 2001, Skills Motor Coaches m.fl., C-297/99, EU:C:2001:37, punkt 35).

29 Domstolen har preciserat att begreppet driftsställe inte kan definieras endast med beaktande av funktionella kriterier, som har samband med transportföretagets interna organisation, utan även kriterier som rör den berörda förarens person måste tas i beaktande. Ett sådant begrepp kan således inte likställas med begreppet säte eller tolkas så, att varje fordonsdepå som tillhör det berörda transportföretaget skulle kunna anses vara ett driftsställe. Begreppet driftsställe avser således förarens konkreta anknytningspunkt, det vill säga den plats som föraren tar sig till regelbundet för att överta och köra fordon som omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 3821/85, eller den plats från vilken föraren, under sin normala tjänsteutövning och utan att handla i enlighet med arbetsgivarens särskilda instruktioner, regelbundet utför sitt transportuppdrag och till vilken denne återvänder när transportuppdraget är avslutat (se, för ett liknande resonemang, dom av den 29 april 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punkterna 24–28 och 31).

30 Mot denna bakgrund finner domstolen att begreppet driftsställe, sålunda definierat, i huvudsak motsvarar begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad”, vilket förekommer i artikel 9.3 i förordning nr 561/2006.

31 På samma sätt motsvarar begreppet ”annat arbete” i denna bestämmelse, vilket i artikel 4 e i förordningen anges vara ”all verksamhet som definieras som arbetstid i artikel 3 a i direktiv [2002/15], inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn”, i huvudsak begreppet ”all annan arbetstid”, vilket förekommer i artikel 15 i förordning nr 3821/85.

32 När en förare övertar ett fordon som omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 561/2006 på ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad”, kan följaktligen inte all tid som går åt för en förare för att köra ett fordon som inte omfattas av denna förordning för att bege sig till och från detta arbetsställe kvalificeras som ”annat arbete” i den mening som avses i artikel 4 e i denna förordning.

33 Det framgår således att artikel 9.3 i förordning nr 561/2006 är ägnad att reglera en specifik situation, med uteslutande av alla andra situationer, nämligen den situation där föraren övertar det fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde på en annan plats än den där föraren är bosatt eller än arbetsstället där föraren normalt är stationerad.

34 En sådan tolkning är förenlig med de mål som eftersträvas med förordningen, vilken bland annat, såsom framgår av artikel 1 jämförd med skäl 17 i förordningen, är att förbättra såväl arbetsförhållandena för de berörda förarna som trafiksäkerheten. Med hänsyn till dessa mål kan begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad” i den mening som avses i artikel 9.3 i förordning nr 561/2006 inte uteslutande definieras endast med beaktande av funktionella kriterier, som har samband med transportföretagets interna organisation, utan även kriterier som rör den berörda förarens person måste tas i beaktande (se, för ett liknande resonemang, dom av den 29 april 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punkt 24).

35 Den omständigheten att en sådan plats är fördelaktigare för den berörda föraren, bland annat på grund av att platsen ligger närmare förarens bostad, räcker emellertid inte i sig för att kvalificera den som ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad”. I förevarande fall ankommer det på den hänskjutande domstolen att, med beaktande av samtliga omständigheter som kännetecknar den berörda förarens situation, pröva huruvida den plats som är aktuell i det nationella målet verkligen är förarens konkreta anknytningspunkt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 29 april 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punkt 30).

36 För att besvara en särskild frågeställning som den hänskjutande domstolen har tagit upp ska det tilläggas att det i förordning nr 561/2006, utan att det påverkar målet att förbättra de berörda förarnas arbetsförhållanden, inte föreskrivs att det ska finnas sanitära utrymmen, personalrum eller viloutrymmen för att en sådan plats som den aktuella i det nationella målet ska kunna kvalificeras som ett ”arbetsställe där föraren normalt är stationerad” i den mening som avses i artikel 9.3 i förordning nr 561/2006.

37 Mot bakgrund av samtliga ovanstående överväganden ska den första, den andra och den tredje frågan besvaras så, att artikel 9.3 i förordning nr 561/2006 ska tolkas på följande sätt: Begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad”, vilket förekommer i nämnda bestämmelse, avser en sådan plats som en extern depå för sådana fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde, från vilken föraren regelbundet utför sitt arbete och dit föraren återvänder efter sitt arbetspass, utan att några särskilda instruktioner från förarens arbetsgivare behövs i detta avseende. Den omständigheten att det på en sådan plats eventuellt finns sanitära utrymmen, personalrum eller viloutrymmen saknar i detta avseende betydelse. Däremot kan den geografiska närheten till den berörda förarens bostad beaktas, dock utan att i sig vara avgörande.

Den fjärde frågan

38 Med hänsyn till svaret på den första, den andra och den tredje frågan saknas anledning att besvara den fjärde frågan

Rättegångskostnader

39 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

Artikel 9.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85,

ska tolkas på följande sätt:

Begreppet ”arbetsstället där föraren normalt är stationerad”, vilket förekommer i nämnda bestämmelse, avser en sådan plats som en extern depå för sådana fordon som omfattas av förordningens tillämpningsområde, från vilken föraren regelbundet utför sitt arbete och dit föraren återvänder efter sitt arbetspass, utan att några särskilda instruktioner från förarens arbetsgivare behövs i detta avseende. Den omständigheten att det på en sådan plats eventuellt finns sanitära utrymmen, personalrum eller viloutrymmen saknar i detta avseende betydelse. Däremot kan den geografiska närheten till den berörda förarens bostad beaktas, dock utan att i sig vara avgörande.

Underskrifter