

Sag C-164/23**Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement****Dato for indlevering:**

16. marts 2023

Forelæggende ret:

Szegedi Törvényszék (Szeged, Ungarn)

Afgørelse af:

14. marts 2023

Sagsøger:

Volánbusz Zrt.

Sagsøgt:Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal
(forvaltningsmyndigheden i provinsen Bács-Kiskun, Ungarn)**Hovedsagens genstand**

Kvalificering af den tid, som buschauffører bruger til at rejse fra deres hjem til eksterne busdepoter og til at rejse fra disse busdepoter til deres hjem, som arbejdstid.

Genstand og retsgrundlag for anmodningen om præjudiciel afgørelse

Genstand: fortolkning af artikel 9, stk. 3, i Europa-Parlamentets- og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006

Retsgrundlag: artikel 267 TEUF

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 føreren 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 og velfærdsfaciliteter, 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 føreren 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?

Anførte EU-retlige forskrifter

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: 5. og 17. betragtning samt artikel 1 og artikel 9, stk. 3

Anførte nationale forskrifter

A munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (lov nr. 1 af 2012 om godkendelse af arbejdsloven, herefter »arbejdsloven«)

§ 86, stk. 3, litra b):

»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.«

§ 134, stk. 1:

»Arbejdsgiveren fører fortegnelser over varigheden:

a) af den almindelige arbejdstid og af overarbejde

[...]«.

§ 134, stk. 2:

»Fortegnelsen skal omfatte en ajourført angivelse af start- og sluttidspunktet for den udførte almindelige arbejdstid og for udført overarbejde samt af rådighedsperioder.«

§ 204, stk. 1:

»Offentlige arbejdsgivere er [...] erhvervsdrivende selskaber, hvor staten [...] har en majoritetsindflydelse«.

Vilkår 4.7.1, stk. 2, i den kollektive overenskomst, som sagsøgeren og fagforeningen for arbejdstagere har indgået:

»[...] 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 føreren 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«.

Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen

- 1 Sagsøgeren er et ikke-børsnoteret aktieselskab (*zártkörűen működő részvénytársaság*) i henhold til ungarsk ret, der beskæftiger sig med personbefordring med bus i Ungarn og tilbagelægger strækninger på såvel mere som mindre end 50 kilometer. En del af de køretøjer, der er nødvendige for at udøve sagsøgerens virksomhed, opbevares på andre steder end sagsøgerens forretningssted eller filialer (eksterne busdepoter). Sagsøgeren har placeret disse

busdepoter, således at de befinder sig tættere på bopælen for den fører, der udfører sit arbejde med dette konkrete køretøj, end på forretningsstedet eller den respektive filial. På denne måde bruger de pågældende førere kortere tid på rejse mellem køretøjet og deres hjem, end hvis de skulle rejse til (og fra) forretningsstedet eller filialen. På disse busdepoter er der imidlertid ingen faciliteter, der står til rådighed for førerne (f.eks. sanitære og velfærdsfaciliteter, hvileområder).

- 2 En del af de arbejdstagere, der er ansat af sagsøgeren som buschauffører, udfører regelmæssigt deres arbejde med det køretøj, der er nødvendigt for at udføre arbejdet, idet de følger arbejdsgiverens instrukser, fra det eksterne busdepot, som sagsøgeren har angivet, og returnerer til samme busdepot ved arbejdets ophør i forbindelse med sædvanlig udøvelse af deres hverv.
- 3 Med hensyn til transporten til og fra busdepotet benytter førerne deres egne køretøjer, som ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, og den tid, de bruger på denne transport, medregnes ikke som arbejdstid, og arbejdstagerne aflønnes derfor ikke for den.
- 4 Den sagsøgte myndighed gennemførte arbejdstilsyn på flere af sagsøgerens arbejdssteder. I forbindelse med disse tilsyn undersøgte den pågældende myndighed, om sagsøgeren i marts 2022 havde overholdt artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 med hensyn til de fuldtidsansatte buschauffører. På grundlag af denne bestemmelse kvalificerede sagsøgte den tid, som førerne bruger til at rejse fra deres hjem til de eksterne busdepoter og til at rejse fra disse busdepoter til deres hjem, som »andet arbejde« som omhandlet i samme forordnings artikel 4, litra e).
- 5 Sagsøgte konstaterede, at sagsøgeren i den periode, der var genstand for tilsynet, ikke havde registreret de pågældende perioder som arbejdstid for så vidt angår 67 arbejdstagere og dermed havde tilsidesat bestemmelserne i arbejdsloven om arbejdsgiveres pligt til registerførelse, og pålagde som følge heraf sagsøgeren en sanktion i form af en irettesættelse.
- 6 Sagsøgeren har anlagt et annullationssøgsmål til prøvelse af sagsøgtes afgørelse.

De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter

- 7 Ifølge sagsøgeren finder artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006 ikke anvendelse, når buschaufføren ikke sædvanligvis påbegynder sit arbejde med køretøjet på et forretningssted eller i en filial, men derimod på et andet sted, hvorfra vedkommende regelmæssigt udfører sit arbejde, og hvortil han returnerer ved arbejdets ophør. Transporttiden kvalificeres kun som andet arbejde i henhold til den nævnte bestemmelse, når føreren påbegynder eller afslutter sit arbejde med bussen på et andet sted end det sædvanlige.

- 8 Sagsøgeren har anført, at de eksterne busdepoter er blevet placeret af hensyn til buschaufførernes individuelle ønsker, således at varigheden af transporten mellem hjemmet og arbejdet er så kort som mulig. Denne praksis blev godkendt af og modtog opbakning fra fagforeningen i forbindelse med de kollektive overenskomstforhandlinger, idet der blev taget hensyn til arbejdstagernes interesser.
- 9 Henset til den engelske version af forordning nr. 561/2006 kan formuleringen »where the driver is normally based« (»hvor føreren normalt er baseret«) ifølge sagsøgeren fortolkes som førerens »sædvanlige afgangssted«, mens »operational centre« skal fortolkes i bredere forstand end »establishment« (forretningssted) eller »branch« (filial).
- 10 Sagsøgeren har endelig anført, at kravet om ligebehandling i høj grad ville blive tilsidesat til skade for de arbejdstagere, der påbegynder eller afslutter deres arbejde med køretøjet på arbejdsgiverens forretningssted eller i en filial, eftersom deres transporttid ikke medregnes som arbejdstid, og også til skade for de arbejdstagere, der fører køretøjer, som benyttes til rutekørsel med personer, hvis rute ikke overstiger 50 km, eftersom disse ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006.
- 11 Ifølge sagsøgte opfylder en fører, der rejser til et specifikt sted, som ikke er arbejdsgiverens virksomhed, og som er anvist af arbejdsgiveren med henblik på at overtage og føre et køretøj, der er udstyret med et kontrolapparat, en af arbejdsgiveren pålagt forpligtelse, og vedkommende kan derfor ikke frit disponere over sin tid. Enhver tid, føreren bruger som fører af et køretøj, der ikke er omfattet af forordning nr. 561/2006, til at rejse til eller fra et andet sted end førerens bopæl eller arbejdsgiverens virksomhed, og hvor føreren forventes at overtage eller aflevere et køretøj, som er omfattet af forordningen, skal registreres som »andet arbejde«.
- 12 Sagsøgte har anført, at Domstolen i Smit Reizen-dommen (C-124/09, EU:C:2010:238) i forbindelse med begrebet »driftssted« anvendte begrebet »anlæg«, og at flere af sagsøgerens eksterne busdepoter blot består af parkeringspladser, der ikke kan kvalificeres som anlæg. Sagsøgte er ligeledes af den opfattelse, at såvel formuleringen »arbejdsgiverens virksomhed«, der fremgår af »Vejledningsnotat 2« fra den arbejdsgruppe, som Kommissionen oprettede (https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-11/guidance_2_da.pdf), som udtrykket »driftssted«, der anvendes i dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl. (C-297/99, EU:C:2001:37), svarer til begrebet »arbejdsgiverens virksomhed« i henhold til forordning nr. 561/2006.

Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

- 13 Med hensyn til det første præjudicielle spørgsmål har den forelæggende ret anført, at Domstolen har behandlet begrebet »driftssted« i Smit Reizen-dommen (C-124/09, EU:C:2010:238) og i dommen i sagen Skills Motor Coaches m.fl. (C-

297/99, EU:C:2001:37). Selv om Domstolen afsagde begge domme i en anden retlig sammenhæng end den foreliggende, kan det i Smit Reizen-dommen anførte være et udgangspunkt for fortolkningen af artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006, eftersom de begreber, der er fastlagt i de forskellige lovgivninger, kan undersøges ud fra samme logik.

- 14 I betragtning af formålene med forordning nr. 561/2006, som fremgår af 17. betragtning hertil og artikel 1 heri, er det ligeledes nødvendigt at tage hensyn til kriterier, som vedrører den pågældende førers person.
- 15 Det ville være i strid med disse formål at anlægge en unødigt bred fortolkning af begrebet »arbejdsgiverens virksomhed, hvor føreren normalt er baseret«, som imidlertid heller ikke kan sidestilles med selskabets hjemsted. Det nævnte begreb bør angive det sted, hvorfra føreren 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. Et sådant konkret stationeringssted kan være et anlæg eller en parkeringsplads, der tilhører den virksomhed, der udfører personbefordring ad landevej, eller et andet geografisk punkt, der defineres som rutens begyndelsessted.
- 16 Med hensyn til det andet præjudicielle spørgsmål er den forelæggende ret af den opfattelse, at såfremt en bestemt fører regelmæssigt udfører sit arbejde fra det samme begyndelsessted, hvortil han returnerer ved arbejdets ophør, og det nævnte sted på en eller anden måde endvidere er knyttet til arbejdsgiveren, svarer dette sted ligeledes til det begreb, der er fastsat i artikel 9, stk. 3, i forordning nr. 561/2006, selv om det ikke måtte have egnede faciliteter.
- 17 Den forelæggende ret har med hensyn til det tredje præjudicielle spørgsmål anført, at placeringen af de konkrete stationeringssteder er meget gunstig for førerne. Det ville være i strid med de formål, der er nævnt i 17. betragtning til og artikel 1 i forordning nr. 561/2006 at skulle registrere den tid, der bruges på at rejse til de køretøjer, der er parkeret i eksterne busdepoter, og på at rejse hjem fra disse busdepoter, som arbejdstid, eftersom det i så fald ville gå imod interesserne hos de virksomheder, der udfører personbefordring, at placere de permanente busdepoter på steder, som disse virksomheders arbejdstagere kan rejse til med en kortere transporttid.
- 18 Den forelæggende ret har med hensyn til det fjerde præjudicielle spørgsmål fremhævet, at sagsøgeren og arbejdstagernes fagforening, selv hvis det første spørgsmål skal besvares benægtende, efter dens opfattelse, i betragtning af femte betragtning til forordning nr. 561/2006 var berettigede til at definere det begreb, der er fastsat i denne forordnings artikel 9, stk. 3, gennem kollektive forhandlinger, idet der er tale om en bestemmelse om arbejdsvilkår, der er gunstigere for arbejdstagerne.