A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (harmadik tanács)

2024. szeptember 26.*

„Előzetes döntéshozatal – Közúti közlekedés – Egyes szociális jogszabályok összehangolása – 561/2006/EK rendelet – A 9. cikk (3) bekezdése – »A járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ« fogalma – Az e rendelet hatálya alá tartozó jármű járművezető általi átvételének helye – Az »egyéb munka« fogalma – Az e járművezető által egy ezen rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével annak érdekében töltött időszak, hogy eljusson e működési központhoz, vagy onnan visszatérjen”

A C-164/23. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Szegedi Törvényszék (Magyarország) a Bírósághoz 2023. március 16-án érkezett, 2023. március 14-i határozatával terjesztett elő

a **VOLÁNBUSZ Zrt**.

és

a **Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (harmadik tanács),

tagjai: K. Jürimäe tanácselnök, K. Lenaerts, a Bíróság elnöke, a harmadik tanács bírájaként eljárva, N. Piçarra (előadó), N. Jääskinen és M. Gavalec bírák,

főtanácsnok: T. Ćapeta,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel az írásbeli szakaszra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a VOLÁNBUSZ Zrt. képviseletében Mészáros K. és Varsányi P. jogtanácsosok,

– az olasz kormány képviseletében G. Palmieri, meghatalmazotti minőségben, segítői: A. Lipari procuratore dello Stato és G. Santini avvocato dello Stato,

* Az eljárás nyelve: magyar.

– az Európai Bizottság képviseletében C. Kovács és P. A. Messina, meghatalmazotti minőségben,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint az ügy elbírálására a főtanácsnok indítványa nélkül kerül sor,

meghozta a következő

Ítéletet

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2006. L 102., 1. o.; helyesbítés: HL 2016. L 195., 83. o.) 9. cikke (3) bekezdésének az értelmezésére vonatkozik.

2 E kérelmet egy közforgalmú személyszállítást végző magyarországi részvénytársaság, a VOLÁNBUSZ Zrt. (a továbbiakban: Volánbusz) és a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal között, a járművezetők munkaidejének nyilvántartására vonatkozó kötelezettség megsértése miatt e vállalattal szemben alkalmazott figyelmeztetés szankció jogszerűsége tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

Az uniós jog

A 2002/15/EK irányelv

3 A közúti fuvarozásban utazó tevékenységet végző személyek munkaidejének szervezéséről szóló, 2002. március 11-i 2002/15/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2002. L 80., 35. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 4. kötet, 224. o.) 3. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ezen irányelv alkalmazásában:

a) »munkaidő«:
   1. az utazó munkavállalók esetében: a munka kezdetétől a munka befejezéséig tartó idő, ami alatt a munkavállaló a munkahelyén tartózkodik, a munkaadó rendelkezésére áll, és ellátja feladatait, vagy tevékenységeit végzi, azaz:

      – a közúti fuvarozási tevékenységre fordított teljes idő. Ezek a tevékenységek különösen a következők:

         i. vezetés;
         ii. be- és kirakodás;
         iii. segédkezés az utasok be- és kiszállásánál;
         iv. takarítás és műszaki karbantartás;

v. minden egyéb, a gépjármű, a rakomány vagy az utasok biztonságának biztosítását vagy a folyamatban lévő fuvarozási tevékenységgel közvetlen összefüggésben lévő jogi vagy hatósági kötelezettségeknek való megfelelést célzó tevékenység, beleértve a be- és a kirakodás ellenőrzését, a rendőrségi, vámhatósági és bevándorlási hivatali közigazgatási formalitások elintézését stb.,

– azon időszakok, amelyek során az utazó munkavállaló idejével nem rendelkezik szabadon, és a munkahelyén tartózkodik, készen a szokásos munka felvételére, amikor a szolgálattal kapcsolatos bizonyos feladatokat is elvégez, különösen a be- és a kirakodásra történő várakozás időszaka, amikor azok várható időtartama előre nem ismert, azaz az indulás előtt vagy közvetlenül a szóban forgó időszak tényleges kezdetét megelőzően, vagy a szociális partnerek között tárgyalás útján kialakított általános feltételeknek, illetve a tagállamok jogszabályaiban rögzített feltételeknek megfelelően;

[…]”

Az 561/2006 rendelet

4 Az 561/2006 rendelet (5) és (17) preambulumbekezdése kimondja:

„(5) Az e rendeletben szereplő, a munkakörülményekkel kapcsolatos intézkedések nem sérthetik az ágazat két oldalán álló szereplők arra vonatkozó jogait, hogy kollektív tárgyalás keretében, vagy egyéb módon a munkavállalók számára kedvezőbb rendelkezéseket fogadjanak el.

[…]

(17) E rendelet célja a hatálya alá tartozó alkalmazottak szociális helyzetének javítása, valamint az általános közúti biztonság javítása. Ezt főként olyan előírásokkal biztosítja, melyek a maximális napi, heti, és két egymást követő hétből álló időszakra vonatkozó vezetési időt határozzák meg, valamint olyan rendelkezésekkel, amelyek arra kötelezik a járművezetőt, hogy rendszeres heti pihenőidőt tartson két egymást követő héten legalább egyszer, illetve olyan rendelkezésekkel, amelyek előírják, hogy a napi pihenőidő semmilyen körülmények között nem lehet kevesebb kilenc egymást követő óránál. […]”

5 E rendelet 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„Ez a rendelet a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat állapít meg a szárazföldi szállítási módok közötti verseny feltételeinek harmonizálása érdekében, különös tekintettel a közúti szektorra, valamint a munkakörülmények és a közúti biztonság javítására. Ezen rendelet célja továbbá a hatékonyabb tagállami ellenőrzési és végrehajtási gyakorlat elősegítése, valamint a jobb munkagyakorlat bevezetése a közúti szállítási iparágon belül.”

6 Az említett rendelet 3. cikke ekként rendelkezik:

„Ez a rendelet nem alkalmazandó a következő járművekkel végzett közúti szállításra:

a) menetrend szerinti személyszállítási szolgáltatást végző járművek, ha a kérdéses menetrend szerinti szolgáltatás 50 km-t meg nem haladó útszakaszon történik;

[…]”

7 Ugyanezen rendelet 4. cikkének e) pontja értelmében:

„Ezen rendelet alkalmazásában:

[…]

e) »egyéb munka«: az olyan tevékenység, amelyet a [2002/15] irányelv 3. cikkének a) pontja munkaidőként határoz meg, a »vezetést« kivéve, beleértve minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munka”.

8 Az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A járművezető által egy ezen rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével annak érdekében töltött bármely időszak, hogy eljusson vagy visszatérjen az ezen rendelet hatálya alá tartozó járműhöz, amely nem a járművezető otthonánál és nem is a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található, egyéb munkának számít.”

A magyar jog

9 A munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (a *Magyar Közlöny* 2012. évi 2. száma, a továbbiakban: Mt.) 86. §-ának (3) bekezdése a következőket írja elő:

„Nem munkaidő

[…]

b) a munkavállaló lakó- vagy tartózkodási helyéről a tényleges munkavégzés helyére, valamint a munkavégzés helyéről a lakó- vagy tartózkodási helyére történő utazás tartama.”

10 E törvénykönyv 134. §-a (1) bekezdésének a) pontja a következőképpen rendelkezik:

„A munkáltató nyilvántartja

a) a rendes és a rendkívüli munkaidő

[…]

tartamát.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

11 A Volánbusz közforgalmú személyszállítást végző zártkörűen működő részvénytársaság, amelynek egyedüli részvényese a Magyar Állam. Különböző autóbuszjáratokkal biztosít menetrend szerinti autóbuszos személyszállítást, ezek közül némelyik 50 kilométert meghaladó, némelyik pedig 50 kilométert meg nem haladó útszakaszon közlekedik. Az 561/2006 rendelet 3. cikke a) pontjának megfelelően csak azok az autóbuszok nem tartoznak e rendelet hatálya alá, amelyek kizárólag ez utóbbi típusú útszakaszon közlekednek.

12 A Volánbusznál foglalkoztatott járművezetők egy része e vállalat külső tárolási helyein veszi fel, illetve teszi le az autóbuszokat, szolgálatát rendszeresen e külső tárolási helyről kiindulva látja el, és annak végeztével oda tér vissza a feladatainak szokásos ellátása során, vagyis anélkül, hogy erre az említett vállalat külön utasította volna. Ezek a külső tárolási helyek többnyire olyan parkolási helyek, amelyek nem rendelkeznek a járművezetőket kiszolgáló létesítményekkel, nevezetesen mosdóval, szociális helyiséggel vagy pihenőhellyel. Az említett külső tárolási helyek a Volánbusznak nem cégjogilag bejegyzett telephelyei, illetve fióktelepei. Ugyanakkor a fordakezdés és a napi munkavégzés befejezése helyeként e helyszínek vannak kijelölve a vállalat járműveinek felvételére, és azok közelebb esnek a járművezető otthonához, mint a Volánbusz telephelye, illetve fióktelepei. E közelséghez köszönhetően e járművezetők rövidebb időt töltenek a jármű átvételéhez történő utazással, illetve szolgálatuk végeztével a hazautazással.

13 Az Mt. 86. §-a (3) bekezdésének b) pontja alapján a Volánbusz által foglalkoztatott járművezetők által saját járművük vezetésével annak érdekében töltött idő, hogy eljussanak az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó járművek átvételi helyére, vagy szolgálatuk végeztével onnan visszatérjenek, nem számít bele a munkaidejükbe. E jogcímen ugyanakkor utazási költségtérítésben részesülnek.

14 A Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal azonban több ellenőrzést követően megállapította, hogy a Volánbusz által foglalkoztatott 67 fő járművezető esetében a 2022 márciusában az otthonuktól a vállalat külső tárolási helyeire való utazással és szolgálatuk végeztével az onnan való visszautazással töltött időszakokat az Mt. 134. §-a alapján munkaidőként kellett volna nyilvántartani. 2022. október 19-i határozatával a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal így figyelmeztetés szankciót alkalmazott a Volánbusszal szemben.

15 A Kormányhivatal hangsúlyozta, hogy a Volánbusz külső tárolási helyei közül több csupán egy parkoló. Márpedig egy parkoló a 2001. január 18-i Skills Motor Coaches és társai ítélet (C-297/99, EU:C:2001:37), valamint a 2010. április 29-i Smit Reizen ítélet (C-124/09, EU:C:2010:238) nyomán kialakult ítélkezési gyakorlat értelmében nem létesítmény. Ilyen körülmények között ezek a külső tárolási helyek nem minősülnek az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése értelmében „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnak”. Ezért bármely olyan időszak, amelyet a járművezető e rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével tölt annak érdekében, hogy eljusson az ilyen tárolási helyre, vagy szolgálata végeztével onnan visszatérjen, az uniós jog e rendelkezése szerinti „egyéb munkának” számít, és azt az Mt. 134. §-nak megfelelően kell nyilvántartani. Az említett Kormányhivatal álláspontja szerint „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” említett uniós jogi rendelkezés szerinti fogalma megfelel az ezen ítéletekben szereplő „központi ügyintézési hely” fogalomnak.

16 A Volánbusz a jelen ítélet 14. pontjában említett 2022. október 19-i határozattal szemben keresetet terjesztett elő annak megsemmisítése iránt a Szegedi Törvényszéknél, amely a kérdést előterjesztő bíróság. Arra hivatkozik, hogy az autóbuszok vizsgálat tárgyát képező, állandó jelleggel kialakított külső tárolási helyei az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése szerinti értelemben vett, a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központoknak minősülnek. E körülmények között e rendelkezés alapján nem minősülhet az említett rendelkezés szerinti „egyéb munkának” bármely olyan időszak, amelyet a járművezetők e rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével töltenek annak érdekében, hogy eljussanak az ilyen tárolási helyekre, vagy szolgálatuk végeztével onnan visszatérjenek, így nincs olyan kötelezettség, amely alapján azt ekként kellene nyilvántartani.

17 Az 561/2006 rendelet 9. cikke (3) bekezdésének ezzel ellentétes értelmezése a Volánbusz szerint ellentmondásos helyzethez vezetne. A külső tárolási helyre való eljutás érdekében az e rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével töltött utazási időt ugyanis munkaidőként kellene nyilvántartani, a nem külső tárolási helyen, hanem az e vállalat telephelyén vagy fióktelepén felvett járműhöz való eljutáshoz szükséges utazási időt viszont nem, jóllehet az érintett külső tárolási helyet úgy határozták meg, hogy ez az utazási idő rövidebb legyen. Ez visszatartaná a szállítási vállalkozásokat attól, hogy az említett rendelet hatálya alá tartozó járművek átvételi helyeként ilyen külső tárolási helyeket jelöljenek ki.

18 E gyakorlat célja azonban az ugyanezen rendelet (17) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 1. cikkének megfelelően a járművezetők munkakörülményeinek, valamint a közúti biztonságnak a javítása. A Volánbusz ezzel összefüggésben kifejtette, hogy az érintett járművezetők konkrét állomáshelyét számos kritérium alapján alakították ki, e járművezetők egyéni igényeinek a munkaszervezés keretében történő figyelembevételével, azért, hogy az otthonuk és az említett rendelet hatálya alá tartozó jármű átvételének helye közötti utazási idő minél rövidebb legyen.

19 A kérdést előterjesztő bíróság először is megállapítja, hogy az alapügy tárgyát képező jogvita eldöntése attól függ, hogy miként kell értelmezni „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése szerinti fogalmát. Ezen belül különösen függ attól a kérdéstől, hogy e fogalom kiterjed-e az olyan helyre, amely nem rendelkezik semmiféle létesítménnyel, csupán az e rendelet hatálya alá tartozó járművek tárolására szolgál. Ezen túlmenően meg kell határozni, hogy szükséges-e valamilyen létesítmény, például mosdó, szociális helyiség vagy pihenőhely megléte az e rendelkezés szerinti, „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központként” való minősüléshez. A Volánbusz és a kollektív szerződés kötésére jogosult munkavállalói érdekképviseleti szakszervezet között létrejött kollektív szerződés alapján ilyennek minősül az érintett járművezető konkrét állomáshelye, azaz a vállalkozás azon létesítménye, parkolási hely, egyéb, fordakezdés helyeként meghatározott földrajzi pont, ahonnan kiindulva e járművezető a szolgálatát rendszeresen ellátja, továbbá ahová annak végeztével visszatér feladatainak szokásos ellátása során anélkül, hogy erre munkáltatója külön utasítaná.

20 Ezt követően e bíróság a 2010. április 29-i Smit Reizen ítéletre (C-124/09, EU:C:2010:238) hivatkozik, amelyben a Bíróság meghatározza a „központi ügyintézés helye” fogalmat, és ennek a megfogalmazását veszi át „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” fogalmának az előző pontban említett kollektív szerződésben szereplő definíciója. Az említett bíróság álláspontja szerint „konkrét állomáshelyként szolgálhat a közúti személyszállítást végző vállalkozás létesítménye, parkolási helye, [illetve] egyéb, [a járművezető] fordakezdés[i] helyeként meghatározott földrajzi pont”.

21 Végül, a kérdést előterjesztő bíróság – a Volánbusz álláspontjához hasonlóan – úgy véli, hogy az 561/2006 rendelet 9. cikke (3) bekezdésének olyan értelmezése, amely szerint munkaidőnek minősül a járművezető által a saját járművének vezetésével annak érdekében töltött bármely utazási idő, hogy az ezen rendelet hatálya alá tartozó jármű átvétele érdekében eljusson „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központhoz”, ellentétes lenne az említett rendeletben foglalt célokkal.

22 E körülmények között a Szegedi Törvényszék úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

„1) Értelmezhető-e az [561/2006] rendelet […] 9. cikk[ének] (3) bekezdésében a »járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ« fogalma akként, hogy az a járművezető konkrét állomáshelye, azaz a közúti személyszállítást végző vállalkozás azon létesítménye, parkolási helye, egyéb, fordakezdés helyeként meghatározott földrajzi pont, ahonnan kiindulva a járművezető a szolgálatát rendszeresen ellátja, továbbá ahová annak végeztével visszatér feladatainak szokásos ellátása során anélkül, hogy erre munkáltatója külön utasítaná?

2) Annak a kérdésnek a megítélése szempontjából, hogy [az 561/2006 rendelet] 9. cikk[ének] (3) bekezdése szerinti »járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központról« van-e szó, releváns-e az, hogy ezen a helyen van kiépített létesítmény (pl. szociális helyiség, pihenőhely), vagy nincs?

3) Annak a kérdésnek a megítélése szempontjából, hogy [az 561/2006 rendelet] 9. cikk[ének] (3) bekezdése szerinti[, a] járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központokról van-e szó, releváns-e az, hogy e konkrét állomáshelyek elhelyezkedése a munkavállalók (járművezetők) számára kedvező, ugyanis azok minden esetben közelebb vannak a munkavállalók (járművezetők) otthonaihoz, mint a vállalkozás cégjogilag bejegyzett telephelyei, illetve fióktelepei, ezért a járművezetőknek kevesebb időt kell utazással tölteniük, mint ha a vállalkozás cégjogilag bejegyzett telephelyein, illetve fióktelepein kezdenék meg, illetve fejeznék be a munkát?

4) Amennyiben [az 561/2006 rendelet] 9. cikk[ének] (3) bekezdésében foglalt »járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ« fogalmának nem felel meg az a meghatározás, amely szerint az a járművezető konkrét állomáshelye, azaz közúti személyszállítást végző vállalkozás azon létesítménye, parkolási helye, egyéb, fordakezdés helyeként meghatározott földrajzi pont, ahonnan kiindulva a járművezető a szolgálatát rendszeresen ellátja, továbbá ahová annak végeztével visszatér feladatainak szokásos ellátása során anélkül, hogy erre munkáltatója külön utasítaná, akkor [az 561/2006 rendelet] ezen fogalmának meghatározása tekinthető-e olyan, a munkakörülményekkel kapcsolatos intézkedésnek, amelynél az ágazat két oldalán álló szereplők kollektív tárgyalás keretében vagy egyéb módon a munkavállalók számára kedvezőbb rendelkezéseket fogadhatnak el [e rendelet] (5) preambulumbekezdésére figyelemmel?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első, második és harmadik kérdésről

23 Első, második és harmadik kérdésével, amelyeket célszerű együttesen vizsgálni, a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az e rendelkezésben szereplő, „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” fogalom kiterjed az olyan helyre, mint az e rendelet hatálya alá tartozó járművek külső tárolási helye, ahonnan kiindulva az érintett járművezető a szolgálatát rendszeresen ellátja, továbbá ahová annak végeztével visszatér feladatainak szokásos ellátása során anélkül, hogy erre munkáltatója külön utasítaná. E bíróság

arra is választ vár, hogy e szempontból releváns-e egyrészt az, hogy van-e az ilyen helyen mosdó, szociális helyiség vagy pihenőhely, másrészt hogy földrajzilag milyen közel van ez a hely e járművezető otthonához.

24 Az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a járművezető által az e rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével annak érdekében töltött bármely időszak, hogy eljusson az említett rendelet hatálya alá tartozó járműhöz, egyéb munkának számít, amennyiben az utóbbi jármű nem e járművezető otthonánál és nem is az említett járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található.

25 A „járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” e 9. cikk (3) bekezdésében foglalt fogalmát az 561/2006 rendelet nem határozza meg, és e rendelet nem tartalmaz a tagállamok jogára kifejezett utalást ebből a célból. Az ilyen fogalmat tehát az uniós jog önálló fogalmának kell tekinteni, és azt egységesen kell értelmezni.

26 Az 561/2006 rendelet 9. cikke (3) bekezdésének szövegéből kitűnik, hogy e rendelkezés nem tartalmaz olyan követelményt, hogy „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központban” bizonyos létesítményeknek, így például mosdónak, szociális helyiségnek vagy pihenőhelynek kellene lennie. Az említett rendelkezés alapján nincs olyan követelmény sem, hogy e működési központnak közel kell lennie e járművezető otthonához. Ezzel szemben e megfogalmazás nem teszi lehetővé annak eldöntését, hogy „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” ugyanezen rendelkezés szerinti fogalma azt a helyet jelöli-e, ahonnan kiindulva az említett járművezető a szolgálatát rendszeresen ellátja, továbbá ahová annak végeztével visszatér anélkül, hogy erre munkáltatója külön utasítaná.

27 E kérdés tisztázására e fogalom és az azt tartalmazó rendelkezés kialakulásának a vizsgálata ad lehetőséget.

28 Amint ugyanis arra az Európai Bizottság írásbeli észrevételeiben lényegében rámutat, az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése a Bíróság által a közúti közlekedésben használt menetíró készülékekről szóló, 1985. december 20-i 3821/85/EGK tanácsi rendeletre (HL 1985. L 370., 8. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 227. o.) vonatkozó, 2001. január 18-i Skills Motor Coaches és társai ítéletben (C-297/99, EU:C:2001:37) alkalmazott megoldást kodifikálja. Ebben az ítéletben a Bíróság megállapította, hogy a járművezető arra vonatkozó kötelezettsége, hogy minden egyéb munkaidőt rögzítsen, a kötelezően használandó menetíró készülékkel felszerelt, és e járművezető lakóhelyétől vagy munkáltatójának központi ügyintézési helyétől eltérő helyen található jármű átvételéhez szükséges utazásnak szentelt időre is vonatkozik (lásd ebben az értelemben: 2001. január 18-i Skills Motor Coaches és társai ítélet, C-297/99, EU:C:2001:37, 35. pont).

29 A Bíróság hozzátette, hogy a „központi ügyintézés helyének” e fogalma nem határozható meg csupán a munkáltató, nevezetesen az érintett fuvarozó cég felépítéséhez vagy szervezetéhez kötődő szempontok alapján, hanem annak figyelemmel kell lennie az érintett járművezető személyével kapcsolatos szempontokra is. Következésképpen e fogalmat nem lehet a „székhely” fogalmával azonosítani, és nem lehet úgy értelmezni, hogy az adott fuvarozó céghez tartozó járműtelep is a munkáltató központi ügyintézési helyének tekinthető. Az említett fogalom tehát a járművezető konkrét általános tartózkodási helyére vagy a „járművezető állomáshelyére”, azaz arra a helyre vonatkozik, ahol e járművezető rendszeresen megjelenik azért, hogy ott a vezetésre átvegye a 3821/85 rendelet hatálya alá tartozó járművet, vagy ahonnan kiindulva a járművezető a

szolgálatát rendszeresen ellátja, és ahová annak végeztével visszatér feladatainak szokásos ellátása során anélkül, hogy erre munkáltatója külön utasítaná (lásd ebben az értelemben: 2010. április 29-i Smit Reizen ítélet, C-124/09, EU:C:2010:238, 24–28. és 31. pont).

30 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a „munkáltató központi ügyintézési helyének” így meghatározott fogalma lényegében megfelel „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdésében szereplő fogalmának.

31 Hasonlóképpen, az e rendelkezésben szereplő „egyéb munka” fogalma, amely e rendelet 4. cikke e) pontjának fogalommeghatározása szerint „olyan tevékenység, amelyet a [2002/15] irányelv 3. cikkének a) pontja munkaidőként határoz meg, a »vezetést« kivéve, beleértve minden, a szállítási szektoron belül vagy kívül eső, ugyanazon vagy egy másik munkaadó részére végzett munka”, lényegében a 3821/85 rendelet 15. cikkében szereplő, „a munkaidő többi része” fogalomnak felel meg.

32 Következésképpen ha a járművezető az 561/2006 rendelet hatálya alá tartozó járművet olyan helyen veszi át, amely „[e] járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnál található”, az általa egy ezen rendelet hatályán kívül eső jármű vezetésével annak érdekében töltött bármely időszak, hogy eljusson e működési központhoz, vagy onnan visszatérjen, nem minősíthető az említett rendelet 4. cikkének e) pontja értelmében vett „egyéb munkának”.

33 Egyértelmű tehát, hogy az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése egy különleges helyzetet kíván szabályozni, szabályozási köréből kizárva minden mást, mégpedig azt, amikor a járművezető az e rendelet hatálya alá tartozó járművet az otthonától és az általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központtól eltérő helyen veszi át.

34 Ez az értelmezés megfelel e rendelet célkitűzéseinek, amely – amint az a (17) preambulumbekezdésével összefüggésben értelmezett 1. cikkéből következik – többek között az érintett járművezetők munkakörülményeinek és a közúti biztonságnak a javítására irányul. E célkitűzésekre figyelemmel „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése szerinti fogalma nem határozható meg csupán a szállítási vállalkozás belső szervezéséhez kötődő gyakorlati szempontok alapján, hanem annak figyelemmel kell lennie az érintett járművezető személyével kapcsolatos szempontokra is (lásd ebben az értelemben: 2010. április 29-i Smit Reizen ítélet, C-124/09, EU:C:2010:238, 24. pont).

35 Az a tény azonban, hogy egy ilyen hely kedvezőbb az érintett járművezető számára, különösen azért, mert földrajzilag közelebb van az otthonához, nem elégséges kritérium ahhoz, hogy az alapján „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnak” minősüljön. A jelen ügyben a kérdést előterjesztő bíróság feladata megvizsgálni azt, hogy az érintett járművezető helyzetét jellemző körülmények összességére való tekintettel az alapügyben szóban forgó hely valóban e járművezető konkrét általános tartózkodási helye-e (lásd ebben az értelemben: 2010. április 29-i Smit Reizen ítélet, C-124/09, EU:C:2010:238, 30. pont).

36 Az előterjesztő bíróság által felvetett egyik konkrét kérdés megválaszolása érdekében hozzá kell tenni, hogy – az érintett járművezetők munkakörülményeinek javítására irányuló célkitűzést nem érintve – az 561/2006 rendelet nem írja elő mosdó, szociális helyiség vagy pihenőhely meglétét

ahhoz, hogy az olyan hely, mint amilyen az alapügyben szerepel, az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdése értelmében „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központnak” minősüljön.

37 A fenti indokok összességére tekintettel az első, második és harmadik kérdésre azt a választ kell adni, hogy az 561/2006 rendelet 9. cikkének (3) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az e rendelkezésben szereplő, „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” fogalma olyan helyet jelöl, mint az e rendelet hatálya alá tartozó járművek külső tárolási helye, ahonnan kiindulva az érintett járművezető a szolgálatát rendszeresen ellátja, továbbá ahová annak végeztével visszatér feladatainak szokásos ellátása során anélkül, hogy erre munkáltatója külön utasítaná. E tekintetben nincs jelentősége annak, hogy az ilyen helyen van-e esetleg mosdó, szociális helyiség vagy pihenőhely. Az e járművezető otthonához való földrajzi közelség ezzel szemben figyelembe vehető, önmagában azonban nem meghatározó.

A negyedik kérdésről

38 Az első, a második és a harmadik kérdésre adott válaszra tekintettel a negyedik kérdésre nem szükséges válaszolni.

A költségekről

39 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (harmadik tanács) a következőképpen határozott:

A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet 9. cikkének (3) bekezdését

a következőképpen kell értelmezni:

az e rendelkezésben szereplő, „a járművezető általános tartózkodási helyeként szolgáló munkáltatói működési központ” fogalma olyan helyet jelöl, mint az e rendelet hatálya alá tartozó járművek külső tárolási helye, ahonnan kiindulva az érintett járművezető a szolgálatát rendszeresen ellátja, továbbá ahová annak végeztével visszatér feladatainak szokásos ellátása során anélkül, hogy erre munkáltatója külön utasítaná. E tekintetben nincs jelentősége annak, hogy az ilyen helyen van-e esetleg mosdó, szociális helyiség vagy pihenőhely. Az e járművezető otthonához való földrajzi közelség ezzel szemben figyelembe vehető, önmagában azonban nem meghatározó.

Jürimäe Lenaerts Piçarra

Jääskinen Gavalec

Kihirdetve Luxembourgban, a 2024. szeptember 26-i nyilvános ülésen.

A. Calot Escobar
hivatalvezető

K. Jürimäe
tanácselnök