Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

26 септември 2024 година*

„Преюдициално запитване — Автомобилен транспорт — Хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство — Регламент (ЕО) № 561/2006 — Член 9, параграф 3 — Понятие „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ — Място на поемане на управлението от водач на превозно средство, попадащо в приложното поле на този регламент — Понятие „друга работа“ — Време, прекарано от водача в управление на превозно средство, което не попада в приложното поле на посочения регламент, до и от оперативната централа“

По дело C-164/23

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Szegedi Törvényszék (Окръжен съд Сегед, Унгария) с акт от 14 март 2023 г., постъпил в Съда на 16 март 2023 г., в рамките на производство по дело

VOLÁNBUSZ Zrt.

срещу

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: K. Jürimäe, председател на състава, K. Lenaerts, председател на Съда, изпълняващ функцията на съдия от трети състав, N. Piçarra (докладчик), N. Jääskinen и M. Gavalec, съдии,

генерален адвокат: T. Ćapeta,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за VOLÁNBUSZ Zrt., от K. Mészáros и P. Varsányi, jogtanácsosok,

– за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от A. Lipari, procuratore dello Stato, и G. Santini, avvocato dello Stato,

* Език на производството: унгарски.

– за Европейската комисия, от C. Kovács и P. A. Messina, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 9, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета (ОВ L 102, 2006 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 8, стр. 214).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между VOLÁNBUSZ Zrt. (наричано по-нататък „Volánbusz“), акционерно дружество за обществен транспорт в Унгария, и Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (администрация на област Бач-Кишкун, Унгария) относно законосъобразността на отправено до това дружество предупреждение за нарушение на задължението за отчитане на работното време на наетите от него водачи.

Правна уредба

Правото на Съюза

Директива 2002/15/ЕО

3 Член 3 от Директива 2002/15/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2002 година за организацията на работното време на лицата, извършващи транспортни дейности в автомобилния транспорт (ОВ L 80, стр. 35; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 6, стр. 125) гласи:

„За целите на настоящата директива:

„работно време“ е:

1) по отношение на транспортни работници: времето от началото до края на работа, през което мобилният работник е на индивидуалното си работно място, на разположение на работодателя и упражнява своите функции или дейности, т.е.:

   – времето, отдадено на всички дейности в областта на автомобилния превоз. Тези дейности са в частност следните:

     i) управление на пътното превозно средство;
     ii) товарене и разтоварване;

iii) помагане на пътниците да се качат на превозното средство и да слязат от него;
iv) почистване и техническа поддръжка;
v) всяка друга работа, предназначена за осигуряване безопасността на превозното средство, неговия товар и пътници или за изпълнение на законови или подзаконови задължения, пряко свързани с извършваната конкретна транспортна операция, включително наблюдение на товаренето и разтоварването, административни формалности с полиция, митници, имиграционни служби и др.,

– периодите, през които той не разполага свободно с времето си и е задължен да бъде на работното си място, и да е в готовност да започне нормална работа с някои задачи, свързани с изпълнение на дежурство, и по-специално през периодите на очакване на товарене или разтоварване, когато продължителността им не може да се предвиди предварително, т.е. преди отпътуване или точно преди действителното начало на въпросния период или съгласно общите условия, договорени между социалните партньори и/или съгласно законодателните условия в държавата членка;

[…]“.

Регламент № 561/2006

4 Съображения 5 и 17 от Регламент № 561/2006 гласят:

„(5) Мерките, предвидени в настоящия регламент относно условията на труд, не следва да засягат правото на синдикатите да определят чрез колективно договаряне или по друг начин разпоредби, които са по-благоприятни за работниците.

[…]

(17) Настоящият регламент цели подобряване на социалните условия за работниците и служителите, които са обхванати от него, както и подобряване на общата безопасност по пътищата. Това се постига чрез разпоредби, отнасящи се до максималното време за управление за ден, за седмица и за период от две последователни седмици, разпоредба, която задължава водачите да ползват редовна междуседмична почивка поне веднъж на две последователни седмици, и разпоредби, които предписват, че при никакви обстоятелства дневната почивка не може да бъде по-малка от непрекъснат период от девет часа. […]“.

5 Член 1 от този регламент предвижда:

„Настоящият регламент определя правилата относно времето за управление, почивките в работно и извънработно време по отношение на водачите, извършващи автомобилен превоз на стоки и пътници с цел хармонизиране на условията на конкуренция между режимите на сухопътен транспорт, особено в автомобилния сектор, и подобряване на условията на труд и пътната безопасност. Настоящият регламент също така има за цел да насърчи подобряването на практиките на наблюдение и привеждане в изпълнение на държавите членки и подобряването на работните практики в автомобилната транспортна промишленост“.

6 Член 3 от посочения регламент гласи:

„Настоящият регламент не се прилага към автомобилен превоз с:

а) превозни средства, използвани по редовни линии, когато маршрутът на въпросната линия не надвишава 50 километра;

[…]“.

7 Съгласно член 4, буква д) от същия регламент:

„За целите на настоящия регламент се прилагат следните определения:

[…]

д) „друга работа“ означава всички дейности, които са определени като работно време в член 3, буква а) от Директива 2002/15/ЕО, с изключение на „управление“, включително всяка работа за същия или друг работодател в транспортния сектор или извън него“.

8 Член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 предвижда:

„Всяко време, прекарано от водача в управление на превозното средство, което попада извън обхвата на настоящия регламент, до или от превозно средство, което попада в обхвата на настоящия регламент и което не се намира нито в дома на водача, нито в оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран, се счита за друга работа“.

Унгарското право

9 Член 86 от Munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (Закон I от 2012 г. за приемане на Кодекс на труда) (Magyar Közlöny 2012/2., наричан по-нататък „унгарският Кодекс на труда“) предвижда в параграф 3:

„Не се счита за работно време:

[…]

b) времето, необходимо за придвижване на работника от постоянния му адрес или мястото му на пребиваване до действителното място на работа, както и от мястото на работа до постоянния му адрес или до мястото му на пребиваване“.

10 Член 134, параграф 1, буква а) от този кодекс предвижда:

„Работодателят води регистър:

а) за продължителността на обичайното работно време и извънредния труд

[…]“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

11 Volánbusz е акционерно дружество за обществен транспорт, чийто единствен акционер е унгарската държава. То осигурява редовен пътнически автобусен транспорт по различни маршрути, някои от които надвишават 50 километра, а други не надвишават 50 километра. Само автобусите, които са предназначени единствено за последния тип маршрути, не се включват в приложното поле на Регламент № 561/2006 съгласно член 3, буква а) от него.

12 Някои водачи, наети на работа от Volánbusz, поемат управлението на автобусите и ги придвижват до външни депа на това дружество, от които редовно започват своето дежурство и където се връщат при приключването му, когато изпълняват обичайните си трудови задължения, тоест не следват особени инструкции от страна на посоченото дружество. Тези външни депа, повечето от които са паркинги, не включват съоръжения в служба на водачите, а именно санитарни или битови помещения или зони за почивка. Посочените външни депа не са вписани в търговския регистър като постоянни обекти или клонове на Volánbusz. Те обаче са определени като места на поемане на управлението на превозните средства на дружеството, откъдето започва и завършва маршрутът, определен в пътния лист, и се намират по-близо до мястото на пребиваване на водачите, отколкото до постоянния обект или клоновете на Volánbusz. Тази близост осигурява на посочените водачи по-кратко време за придвижване, за да поемат управлението на съответните превозни средства и да се приберат вкъщи след изпълнение на служебните си задължения.

13 Съгласно член 86, параграф 3, буква b) от унгарския Кодекс на труда времето, прекарано от водачите, наети от Volánbusz, в управление на собствените им превозни средства, за да се придвижат до мястото, където поемат управлението на превозните средства, попадащи в приложното поле на Регламент № 561/2006, и да се върнат до мястото си на пребиваване след като приключат работа, не е част от работното им време. На това основание обаче им се изплаща обезщетение за пътуване.

14 При все това след няколко осъществени проверки администрацията на област Бач-Кишкун установява, че за 67 наети от Volánbusz водачи времето, прекарано през март 2022 г. в придвижване от мястото им на пребиваване до външните депа на това дружество и обратно до мястото им на пребиваване след приключване на служебните им задължения е следвало да бъде отчетено като работно време съгласно член 134 от унгарския Кодекс на труда. С решение от 19 октомври 2022 г. администрацията на област Бач-Кишкун изпраща предупреждение на Volánbusz.

15 Тази администрация подчертава, че много от външните депа на Volánbusz са само паркинги. Паркингът обаче не представлявал съоръжение по смисъла на решения от 18 януари 2001 г., Skills Motor Coaches и др. (C-297/99, EU:C:2001:37), и от 29 април 2010 г., Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). При тези условия посочените външни депа не можели да се квалифицират като „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ по смисъла на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006. Следователно всяко време, прекарано от водача в управление на превозно средство, което попада извън обхвата на този регламент, за да се придвижи до такива външни депа и да се върне от тях след приключване на изпълнението на служебните си задължения, трябвало да се квалифицира като „друга работа“ по смисъла на посочената разпоредба и да бъде отчетено в съответствие с член 134 от унгарския Кодекс на труда. Посочената администрация счита, че понятието „оперативна централа на работодателя, където

водачът нормално е базиран“ по смисъла на посочената разпоредба от правото на Съюза е еквивалентно на понятието „експлоатационен център“, което фигурира в тези съдебни решения.

16 Volánbusz подава пред Szegedi Törvényszék (Окръжен съд Сегед, Унгария), който е запитващата юрисдикция, жалба за отмяна срещу решението от 19 октомври 2022 г., посочено в точка 14 от настоящото съдебно решение. Това дружество изтъква, че външните постоянни автобусни депа, които са предмет на проверката, трябва да се квалифицират като оперативни централи на работодателя, където водачите нормално са базирани по смисъла на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006. При това положение съгласно разглежданата разпоредба всяко време, прекарано от въпросните водачи в управление на превозно средство, което не попада в приложното поле на този регламент, за да се придвижат до такива външни депа, както и да се върнат от тях след приключване на служебните си задължения, не може да се квалифицира като „друга работа“ по смисъла на същата разпоредба, поради което дружеството нямало задължение да отчита посоченото време като такава друга работа.

17 Според Volánbusz тълкуване, което противоречи на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006, би довело до парадоксално положение. Всъщност, докато времето, прекарано в управление на превозно средство, което не попада в приложното поле на този регламент, с цел придвижване до външно депо, трябвало да се отчете като работно време, това не било така, ако става въпрос за времето, прекарано в пътуване до мястото на поемане на управлението на превозно средство не от посоченото външно депо, а от постоянния обект на това предприятие или от негов клон, макар въпросното външно депо да е било определено с цел да се намали посоченото време за придвижване. По този начин транспортните предприятия щели да бъдат обезкуражени да определят такива външни депа като място на поемане на управлението на превозно средство, попадащо в приложното поле на посочения регламент.

18 Подобна практика обаче целяла подобряване на условията на труд на водачите, както и пътната безопасност съгласно член 1 от същия регламент, разглеждан в светлината на съображение 17 от него. В това отношение Volánbusz уточнява, че конкретното място на зачисляване на съответните работници е установено въз основа на много критерии и в рамките на организацията на работата отчита личните предпочитания на тези водачи с цел да се намали максимално времето за пътуване между мястото им на пребиваване и мястото на поемане на управлението на превозните средства, попадащи в обхвата на разглеждания регламент.

19 Запитващата юрисдикция отбелязва най-напред, че разрешаването на спора в главното производство зависи от тълкуването на понятието „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ по смисъла на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006. По-специално разрешаването на спора зависи от това дали въпросното понятие обхваща място без каквито и да са съоръжения, което служи единствено за паркиране на превозни средства, попадащи в приложното поле на този регламент. Освен това следвало да се определи дали наличието на някои съоръжения, като например санитарни възли, битови помещения или зона за почивка, е необходимо за квалифицирането като „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ по смисъла на тази разпоредба. Колективният трудов договор, сключен между Vólanbusz и представителната синдикална организация на работниците от съответния сектор, квалифицирал като такава оперативна централа конкретното място на зачисляване

на този водач, тоест мястото — независимо дали става въпрос за съоръжение, паркинг на предприятието или всяка друга географска точка, от която започва маршрутът, определен в пътния лист — от което водачът редовно започва своето дежурство и където връща след приключването му, когато изпълнява нормалните си трудови задължения и не следва особени инструкции от страна на своя работодател.

20 По-нататък, тази юрисдикция се позовава на решение от 29 април 2010 г., Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), в което Съдът дефинира понятието „експлоатационен център на предприятието“ по начин, който е възпроизведен в определението на понятието „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, съдържащо се в посочения в предходната точка колективен трудов договор. Според запитващата юрисдикция „съоръжение на предприятието за автомобилен превоз на пътници, паркинг [или] всяка друга географска точка, определена като отправна точка на маршрута, възложен на [водача] съгласно пътния лист, може да служи като конкретно място на зачисляване“.

21 Накрая, подобно на Volánbusz, запитващата юрисдикция счита, че тълкуване на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 в смисъл, че трябва да се квалифицира като работно време всяко време, прекарано в пътуване от водач, който управлява собственото си превозно средство с цел се придвижи до „оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, за да поеме управлението на превозно средство, попадащо в приложното поле на този регламент, би противоречало на целите, преследвани с посочения регламент.

22 При тези обстоятелства Szegedi Törvényszék (Окръжен съд Сегед) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Може ли понятието „оперативна[…] централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ по член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006, да се тълкува в смисъл, че това е конкретното място на базиране на водача, и по-специално съоръженията или гаражите на предприятието за автомобилен превоз на пътници или друга географска точка, определена като начало на маршрута, откъдето водачът редовно започва своето дежурство, определено в пътния лист, и където се връща при приключването му, когато изпълнява обичайните си трудови задължения и не следва особени инструкции на своя работодател?

2) От значение ли е за преценката дали дадено място представлява „оперативна[…] централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ по смисъла на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 наличието на съответното място на подходящи помещения (например, санитарно-битови помещения, зона за почивка)?

3) От значение ли е за преценката дали дадено място представлява „оперативна[…] централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ по смисъла на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 благоприятното за работниците (водачите) местонахождение на конкретното място на базиране, което във всички случаи се намира по-близо до техните домове, отколкото до вписаните в търговския регистър постоянни обекти и клонове на предприятието, в резултат на което времето за придвижване на водачите е по-кратко, отколкото ако дежурството им започваше и приключваше в някой от посочените постоянни обекти или клонове?

4) Ако понятието „оперативна[…] централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ по член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 не може да бъде дефинирано като конкретното място на базиране на водача, и по-специално съоръженията или гаражите на предприятието за автомобилен превоз на пътници или друга географска точка, определена като начало на маршрута, откъдето водачът редовно започва своето дежурство и където се връща при приключването му, когато изпълнява обичайните си трудови задължения и не следва особени инструкции на своя работодател, може ли определението на това понятие в Регламент № 561/2006 да се счита за мярка относно условията за труд, спрямо която, в съответствие със съображение 5 от същия регламент, работодателите и работниците в сектора могат да определят чрез колективно договаряне или по друг начин разпоредби, които са по-благоприятни?“.

По преюдициалните въпроси

По въпроси от първи до трети

23 С първия, втория и третия си въпрос, които следва да се разгледат заедно, запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, съдържащо се в тази разпоредба, обхваща място като външно депо на превозни средства, попадащо в приложното поле на този регламент, от което водачът редовно изпълнява дежурството си и към което се връща след приключването му в рамките на нормалното изпълнение на служебните си задължения и без да следва особени инструкции от своя работодател в това отношение. Тази юрисдикция иска също да се установи дали за целта са релевантни, от една страна, наличието в такова място на санитарни възли, битови помещения или зони за почивка, и от друга страна, географската близост на това място до мястото на пребиваване на съответния водач.

24 Член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 предвижда, че всяко време, прекарано от водач в управление на превозно средство, което попада извън обхвата на този регламент, до превозно средство, което попада в обхвата на настоящия регламент и което не се намира нито в дома на водача, нито в оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран, се счита за друга работа.

25 Посоченото в член 9, параграф 3 понятие „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ не е дефинирано в Регламент № 561/2006, който не съдържа изрична препратка в това отношение към правото на държавите членки. Следователно такова понятие трябва да се квалифицира като самостоятелно понятие на правото на Съюза и да се тълкува еднакво.

26 От текста на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 следва, че тази разпоредба не установява никакво изискване за наличието на определени съоръжения в „оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, като например санитарни възли, битови помещения или зони за почивка. Посочената разпоредба също така не изисква тази оперативна централа да се намира близо до мястото на пребиваване на водача. В замяна на това въпросният текст не позволява да се даде отговор на въпроса дали понятието „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е

базиран“ по смисъла на същата разпоредба, е мястото, откъдето водачът редовно изпълнява служебните си задължения и на което се връща след приключването им, когато не са налице особени инструкции от страна на неговия работодател.

27 Разглеждането на историята на въвеждането на това понятие и на разпоредбата, от която то е част, хвърля светлина върху този въпрос.

28 Всъщност, както по същество отбелязва Комисията в писменото си становище, член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 кодифицира разрешението, възприето от Съда в решение от 18 януари 2001 г., Skills Motor Coaches и др. (C-297/99, EU:C:2001:37), което се отнася до Регламент № 3821/85 на Съвета от 20 декември 1985 година относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт (ОВ L 370, 1985 г., стр. 8; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 1, стр. 234). В това решение Съдът постановява, че задължението на водача да отчете всички останали периоди на работа се отнася и до периодите на пътуване, необходими за поемане на управлението на превозно средство, за което се прилага задължението за монтиране и използване на контролен уред (тахограф) и което е разположено на място, различно от местоживеенето на този водач или от центъра на стопанска дейност на работодателя (вж. в този смисъл решение от 18 януари 2001 г., Skills Motor Coaches и др., C-297/99, EU:C:2001:37, т. 35).

29 Съдът уточнява, че понятието „експлоатационен център на работодателя“ не може да се определи единствено с оглед на критерии, свързани с работодателя, и по-специално със структурата или организацията на съответното транспортно предприятие, а трябва да се вземат предвид и критерии, свързани с личността на съответния водач. Следователно такова понятие не може да се приравни на понятието „седалище“, нито да се тълкува в смисъл, че всяко депо на превозни средства, принадлежащи на съответното транспортно предприятие, би могло да се счита за експлоатационен център на работодателя. В този смисъл посоченото понятие се отнася до конкретното място на зачисляване или до „базата“ на водача, а именно мястото, до което водачът редовно пътува, за да поеме управлението и да управлява превозно средство, попадащо в приложното поле на Регламент № 3821/85, или мястото, от което той редовно започва своето дежурство и където се връща при приключването му при изпълнение на обичайните си трудови задължения и без да следва специални указания от работодателя си в това отношение (вж. в този смисъл решение от 29 април 2010 г., Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, т. 24—28 и 31).

30 С оглед на гореизложеното следва да се приеме, че така дефинираното понятие „експлоатационен център на работодателя“ по същество съответства на понятието „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, съдържащо се в член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006.

31 Също така понятието „друга работа“, което се съдържа в тази разпоредба и е дефинирано в член 4, буква д) от този регламент като „всички дейности, които са определени като работно време в член 3, буква а) от Директива [2002/15], с изключение на „управление“, включително всяка работа за същия или друг работодател в транспортния сектор или извън него“, по същество съответства на понятието „всякакви други периоди на работа“, съдържащо се в член 15 от Регламент № 3821/85.

32 Следователно, когато водачът поема управлението на превозно средство, попадащо в приложното поле на Регламент № 561/2006, на място, което е „оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, всяко време, прекарано в управление на превозно средство, което не попада в приложното поле на този регламент, за да отиде до тази оперативна централа и да се върне от нея, не може да се квалифицира като „друга работа“ по смисъла на член 4, буква д) от този регламент.

33 По този начин се оказва, че член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 урежда специфично положение, изключвайки всяко друго, като това специфично положение предполага водачът да приема управлението на превозното средство, попадащо в приложното поле на този регламент, на място, различно от мястото му на пребиваване или от оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран.

34 Това тълкуване съответства на целите на разглеждания регламент, който, видно от член 1 във връзка със съображение 17 от него, е насочен по-специално към подобряване на условията на труд на съответните водачи и на пътната безопасност. С оглед на тези цели понятието „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, по смисъла на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 не може да се определи единствено с оглед на функционални критерии, свързани с вътрешната организация на транспортното предприятие, а трябва да се вземат предвид и критерии, отнасящи се до личността на самия водач (вж. в този смисъл решение от 29 април 2010 г., Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, т. 24).

35 При все това фактът, че такова място е по-благоприятно за съответния водач, по-специално поради географското му местоположение, което е по-близко до мястото на пребиваване на водача, не е достатъчен критерий за квалифицирането на това място като „оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“. В случая запитващата юрисдикция следва да провери, с оглед на всички обстоятелства, които характеризират положението на съответния водач, дали разглежданото в главното производство място действително е конкретното място на зачисляване на този водач (вж. в този смисъл решение Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, т. 30).

36 За да се отговори на конкретно съмнение на запитващата юрисдикция, е важно да се добави, че без да се засяга целта за подобряване на условията на труд на съответните водачи, Регламент № 561/2006 не предвижда да са налице санитарни възли, битови помещения или зони за почивка, за да може място като разглежданото в главното производство се квалифицира като „оперативната централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“ по смисъла на член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006.

37 С оглед на всички изложени по-горе съображения на първия, втория и третия въпрос следва да се отговори, че член 9, параграф 3 от Регламент № 561/2006 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, съдържащо се в тази разпоредба, обхваща място като външно депо на превозни средства, попадащи в приложното поле на този регламент, откъдето съответният водач редовно започва своето дежурство и където се връща при приключването му, когато изпълнява обичайните си трудови задължения и не следва особени инструкции в това отношение. Евентуалното наличие на подобно място на санитарни възли, битови помещения или зони за почивка е ирелевантно в това отношение. За сметка на това географската близост на мястото на пребиваване на съответния водач може да бъде взета предвид, без обаче сама по себе си да е определяща.

По четвъртия въпрос

38 Предвид отговора на първия, втория и третия въпрос не е необходимо да се отговаря на четвъртия.

По съдебните разноски

39 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

Член 9, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 561/2006 на Европейския парламент и на Съвета от 15 март 2006 година за хармонизиране на някои разпоредби от социалното законодателство, свързани с автомобилния транспорт, за изменение на Регламенти (ЕИО) № 3821/85 и (ЕО) № 2135/98 на Съвета и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 3820/85 на Съвета

трябва да се тълкува в смисъл, че

понятието „оперативна централа на работодателя, където водачът нормално е базиран“, съдържащо се в тази разпоредба, обхваща място като външно депо на превозни средства, попадащи в приложното поле на този регламент, откъдето съответният водач редовно започва своето дежурство и където се връща при приключването му, когато изпълнява обичайните си трудови задължения и не следва особени инструкции в това отношение. Евентуалното наличие на подобно място на санитарни възли, битови помещения или зони за почивка е ирелевантно в това отношение. За сметка на това географската близост на мястото на пребиваване на съответния водач може да бъде взета предвид, без обаче сама по себе си да е определяща.

Подписи