Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

26 päivänä syyskuuta 2024*

Ennakkoratkaisupyyntö – Tieliikenne – Tiettyjen sosiaalilainsäädännön säännösten yhdenmukaistaminen – Asetus (EY) N:o 561/2006 – 9 artiklan 3 kohta – Käsite ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” – Paikkakunta, missä toimiminen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon kuljettajana alkaa – Käsite ”muu työ” – Aika, jonka kuljettaja käyttää ajaessaan mainitun asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kuuluvaa ajoneuvoa siirtyäkseen tähän toimipisteeseen tai palatakseen sieltä

Asiassa C-164/23,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Szegedi Törvényszék (alioikeus, Szeged, Unkari) on esittänyt 14.3.2023 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 16.3.2023, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

VOLÁNBUSZ Zrt.

vastaan

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Jürimäe, presidentti K. Lenaerts, joka hoitaa kolmannen jaoston tuomarin tehtäviä, sekä tuomarit N. Piçarra (esittelevä tuomari), N. Jääskinen ja M. Gavalec,

julkisasiamies: T. Ćapeta,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– VOLÁNBUSZ Zrt., edustajinaan K. Mészáros ja P. Varsányi, jogtanácsosok,

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajinaan A. Lipari, procuratore dello Stato, ja G. Santini, avvocato dello Stato,

* Oikeudenkäyntikieli: unkari.

– Euroopan komissio, asiamiehinään C. Kovács ja P. A. Messina,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (EUVL 2006, L 102, s. 1) 9 artiklan 3 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat VOLÁNBUSZ Zrt. (jäljempänä Volánbusz), joka on Unkarissa henkilöliikennettä harjoittava osakeyhtiö, ja Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (Bács-Kiskunin maakunnan hallintoviranomainen, Unkari) ja joka koskee kyseiselle yhtiölle sen palveluksessa olevien kuljettajien työajan rekisteröintivelvollisuuden laiminlyönnistä annetun varoituksen laillisuutta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Unionin oikeus

Direktiivi 2002/15/EY

3 Maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11.3.2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/15/EY (EYVL 2002, L 80, s. 35) 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

a) ’työajalla’
   1) liikkuvien työntekijöiden osalta työn aloittamisen ja lopettamisen välistä aikaa, jona hän on työpaikallaan, on työnantajan käytettävissä ja suorittaa tämän määräämiä tehtäviä tai toimintoja eli

      – kaikkiin maantieliikenteen tehtäviin käytettyä aikaa. Näitä tehtäviä ovat esimerkiksi:

        i) ajoneuvon ajaminen,
        ii) lastaus ja purkaminen,
        iii) matkustajien auttaminen ajoneuvoon nousemisessa tai siitä poistumisessa,
        iv) puhdistustyöt ja tekninen huolto,

v) kaikki muut tehtävät, joilla pyritään varmistamaan ajoneuvon, lastauksen ja matkustajien turvallisuus tai täyttämään erityisesti kyseiseen kuljetukseen liittyvät oikeudelliset velvoitteet, mukaan lukien lastauksen ja purkamisen valvonta sekä poliisi-, tulli-, maahantulo- ja muiden viranomaisten edellyttämien hallinnollisten muodollisuuksien täyttäminen.

– ajanjaksoja, jolloin hän ei voi vapaasti käyttää aikaansa ja jolloin hänen on oltava työpaikallaan valmiina aloittamaan työnsä ja jolloin hänellä on tiettyjä työhön liittyviä tehtäviä, erityisesti odotusajat lastauksen ja purkamisen yhteydessä, kun näiden ennakoitu kesto ei ole ennalta tiedossa, eli joko ennen lähtöä tai juuri ennen kyseisen ajanjakson tosiasiallista alkamista tai työmarkkinaosapuolten välillä neuvoteltujen ja/tai jäsenvaltioiden lainsäädännössä määriteltyjen yleisten ehtojen mukaisesti.

– – ”

Asetus N:o 561/2006

4 Asetuksen N:o 561/2006 johdanto-osan 5 ja 17 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(5) Tämän asetuksen säännösten, jotka koskevat työoloja, ei tulisi vaikuttaa työmarkkinaosapuolten oikeuteen vahvistaa työehtosopimuksilla tai muulla tavalla määräyksiä, jotka ovat työntekijöille edullisempia kuin kyseiset säännökset.

– –

(17) Tämän asetuksen tavoitteena on parantaa sen soveltamisalaan kuuluvien työntekijöiden sosiaalisia oloja sekä parantaa yleistä liikenneturvallisuutta. Tämä toteutetaan pääasiassa säännöksillä, jotka koskevat vuorokautista enimmäisajoaikaa, viikoittaista enimmäisajoaikaa ja kahden peräkkäisen viikon aikana kertyvää enimmäisajoaikaa, säännöksellä, jonka mukaan kuljettajan on pidettävä säännöllisesti vähintään yksi viikoittainen lepoaika kahden peräkkäisen viikon aikana, sekä säännöksillä, joiden mukaan vuorokautisen lepoajan pituuden olisi joka tapauksessa oltava vähintään yhtäjaksoiset yhdeksän tuntia. – –”

5 Kyseisen asetuksen 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa vahvistetaan maanteiden tavara- ja henkilöliikenteessä toimivien kuljettajien ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevat säännöt sisämaan liikennemuotojen välisen kilpailun edellytysten yhdenmukaistamiseksi erityisesti tieliikenteen alalla sekä työolojen ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tämän asetuksen säännöksillä pyritään myös edistämään jäsenvaltioiden seuranta- ja noudattamisen valvontakäytännön parantamista sekä työskentelytapojen parantamista tieliikennealalla.”

6 Mainitun asetuksen 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta ei sovelleta tieliikenteeseen, jossa käytetään seuraavanlaisia ajoneuvoja:

a) säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettävät ajoneuvot, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä;

– – ”

7 Saman asetuksen 4 artiklan e alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

– –

e) ’muulla työllä’ direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan a alakohdassa määriteltyä kaikkea työajaksi määriteltyä toimintaa ajamista lukuun ottamatta, sekä myös kaikkea samalle tai toiselle työnantajalle tehtyä työtä joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella”.

8 Asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Aika, jonka kuljettaja on käyttänyt tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon luo tai luota, kun se ei ole kuljettajan kotona eikä hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä, on laskettava ’muuksi työksi’.”

Unkarin oikeus

9 Työoikeudellisten säädösten koonnoksesta annetun vuoden 2012 lain nro I (a Munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény; Magyar Közlöny 2012/2; jäljempänä Unkarin työkoodeksi) 86 §:n 3 momentissa säädetään seuraavaa:

”Työaikana ei pidetä:

– –

b) aikaa, jonka työntekijä käyttää matkustaakseen koti- tai asuinpaikaltaan tosiasialliseen työskentelypaikkaan ja työskentelypaikalta koti- tai asuinpaikalleen.”

10 Tämän koodeksin 134 §:n 1 momentin a kohdassa säädetään seuraavaa:

”Työnantajan on pidettävä rekisteriä

a) säännöllisestä työajasta ja teetetystä ylityöstä.

– –”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

11 Volánbusz on joukkoliikennettä harjoittava osakeyhtiö, jonka ainoa osakkeenomistaja on Unkarin valtio. Se harjoittaa säännöllistä matkustajaliikennettä linja-autoilla eri reiteillä, joista osa ylittää 50 kilometriä ja osa ei ylitä 50 kilometriä. Ainoastaan linja-autot, joita käytetään yksinomaan viimeksi mainittuun reittityyppiin, eivät kuulu asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan sen 3 artiklan a alakohdan mukaisesti.

12 Tietyt Volánbuszin palveluksessa olevat kuljettajat ottavat linja-autot haltuunsa tämän yhtiön ulkopuolisilta varikoilta ja palauttavat ne näille varikoille, joilta he säännöllisesti lähtevät hoitamaan tavanomaisia työtehtäviään ja joille he palaavat niiden päätyttyä, jollei mainittu yhtiö ole antanut erityisiä ohjeita. Näihin ulkoisiin varikoihin, joista suurin osa on pysäköintialueita, ei kuulu kuljettajille tarkoitettuja tiloja kuten saniteetti-, oleskelu- tai lepotiloja. Kyseisiä ulkoisia varikoita ei ole merkitty kaupparekisteriin Volánbuszin toimipaikoiksi tai sivuliikkeiksi. Ne on kuitenkin nimetty paikoiksi, joista sen ajoneuvot otetaan haltuun, joista reittikartan mukainen reitti alkaa ja joihin se päättyy, ja ne ovat lähempänä kuljettajien asuinpaikkoja kuin Volánbuszin toimipaikka tai sivuliikkeet. Tällä läheisyydellä varmistetaan kuljettajille lyhyempi matkustusaika, kun he ottavat haltuunsa nämä ajoneuvot ja palaavat asuinpaikkaansa työtehtäviensä hoitamisen jälkeen.

13 Unkarin työkoodeksin 86 §:n 3 momentin b kohdan mukaan aika, jonka Volánbuszin palveluksessa olevat kuljettajat käyttävät ajaessaan omaa ajoneuvoaan siirtyäkseen asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen haltuunottopaikalle ja palatakseen sieltä työtehtäviensä suorittamisen jälkeen, ei kuulu heidän työaikaansa. Heille maksetaan kuitenkin matkakorvausta tällä perusteella.

14 Bács-Kiskun maakunnan hallintoviranomaiset ovat kuitenkin useiden tarkastusten jälkeen todenneet, että 67 Volánbuszin palveluksessa olevan kuljettajan osalta olisi pitänyt kirjata maaliskuussa 2022 työajaksi Unkarin työkoodeksin 134 §:n mukaisesti aika, jonka he käyttivät siirtyessään asuinpaikastaan tämän yhtiön ulkopuolisille varikoille ja palatessaan takaisin työtehtäviensä hoitamisen jälkeen. Tämän vuoksi Bács-Kiskun maakunnan hallintoviranomaiset antoivat 19.10.2022 tekemällään päätöksellä Volánbuszille varoituksen.

15 Mainitut hallintoviranomaiset huomauttavat, että useat Volánbuszin ulkoiset varikot ovat pelkkiä pysäköintialueita. Pysäköintialue ei kuitenkaan ole 18.1.2001 annetussa tuomiossa Skills Motor Coaches ym. (C-297/99, EU:C:2001:37) ja 29.4.2010 annetussa tuomiossa Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238) tarkoitettu ”tila”. Näin ollen näitä ulkoisia varikoita ei voida pitää asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevana työnantajan toimipisteenä. Näin ollen aika, jonka kuljettaja käyttää tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen siirtyäkseen tällaisille ulkopuolisille varikoille ja palatakseen niiltä työtehtäviensä hoitamisen jälkeen, olisi katsottava mainitussa unionin oikeuden säännöksessä tarkoitetuksi ”muuksi työksi” ja se olisi rekisteröitävä Unkarin työkoodeksin 134 §:n mukaisesti. Mainitut viranomaiset katsovat, että mainitussa unionin oikeussäännöksessä tarkoitettu käsite ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” vastaa näissä tuomioissa käytettyä käsitettä ”toimipaikka”.

16 Volánbusz nosti ennakkoratkaisua pyytäneessä Szegedi Törvényszékissä (alioikeus, Szeged, Unkari) kanteen tämän tuomion 14 kohdassa mainitun 19.10.2022 tehdyn päätöksen kumoamiseksi. Se väittää, että tarkastuksen kohteena olleet luonteeltaan pysyvät ulkoiset linja-autovarikot on katsottava asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuiksi kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleviksi työnantajan toimipisteiksi. Näin ollen kyseisen säännöksen mukaan aikaa, jonka kuljettajat käyttävät kuljettaessaan kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuulumatonta ajoneuvoa siirtyäkseen tällaiselle ulkopuoliselle varikolle ja palatakseen sieltä työtehtäviensä hoitamisen jälkeen, ei voida pitää samassa säännöksessä tarkoitettuna ”muuna työnä”, joten sitä ei tarvitse rekisteröidä tällaiseksi työksi.

17 Asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdan päinvastainen tulkinta johtaisi Volánbuszin mukaan paradoksaaliseen tilanteeseen. Vaikka matkustusaika, joka kuluu tämän asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen ulkopuoliselle varikolle, olisi rekisteröitävä työajaksi, näin ei olisi kuitenkaan tehtävä sellaisen matkustusajan osalta, joka kuluu ajoneuvon haltuun ottamiseen kyseisen ulkopuolisen varikon sijasta kyseisen yrityksen toimipaikasta tai sen sivuliikkeistä, vaikka kyseinen ulkopuolinen varikko olisi määritetty matkustusajan lyhentämiseksi. Kuljetusyrityksille olisi näin ollen epäedullista nimetä tällaisia ulkopuolisia varikoita mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon haltuunottopaikaksi.

18 Tällaisella käytännöllä pyritään kuitenkin parantamaan kuljettajien työoloja ja liikenneturvallisuutta saman asetuksen 1 artiklan mukaisesti, kun sitä tarkastellaan johdanto-osan 17 kappaleen valossa. Tältä osin Volánbusz huomautti, että asianomaisten kuljettajien konkreettinen asemapaikka on määritetty useiden kriteerien perusteella ja että sen osalta otetaan työn organisoinnin yhteydessä huomioon näiden kuljettajien henkilökohtaiset toiveet, jotta matkustusaikaa heidän asuinpaikkansa ja sen paikan, josta he ottavat haltuunsa mainitun asetuksen soveltamisalaan kuuluvat ajoneuvot, voitaisiin lyhentää mahdollisimman paljon.

19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa aluksi, että pääasian ratkaisu riippuu asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun käsitteen ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” tulkinnasta. Se riippuu erityisesti siitä, kattaako tämä käsite paikan, jossa ei ole minkäänlaisia tiloja ja jota käytetään ainoastaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen varastointiin. Lisäksi olisi määriteltävä, onko tiettyjen tilojen, kuten saniteetti-, oleskelu- tai lepotilojen, olemassaolo välttämätöntä, jotta paikka voidaan luokitella tässä säännöksessä tarkoitetuksi ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaksi työnantajan toimipisteeksi”. Vólanbuszin ja kyseisen alan työntekijöitä edustavan ammattiyhdistyksen välillä tehdyssä työehtosopimuksessa määritellään tällaiseksi asianomaisen kuljettajan konkreettinen asemapaikka eli paikka, olipa kyse tilasta, yrityksen pysäköintialueesta tai mistä tahansa muusta maantieteellisestä paikasta, josta reittikartassa määritetty reitti alkaa, josta hän säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja johon hän palaa niiden päätyttyä tavanomaisen työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei hänen työnantajansa ole antanut erityisiä ohjeita.

20 Seuraavaksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa asiassa Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238) 29.4.2010 annettuun tuomioon, jossa tuomioistuin määritteli käsitteen ”yrityksen toimipaikka” sanamuodolla, joka vastaa edellisessä kohdassa mainittuun työehtosopimukseen sisältyvää määritelmää käsitteestä ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste”. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan ”konkreettisena asemapaikkana voidaan pitää maanteiden henkilöliikennettä harjoittavan yrityksen tilaa, pysäköintialuetta [tai] muuta reittikartassa [kuljettajalle] reitin aloituspaikaksi määriteltyä maantieteellistä paikkaa”.

21 Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa Volánbuszin tavoin, että asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdan tulkinta, jonka mukaan matkustusaika, jona kuljettaja kuljettaa omaa ajoneuvoaan siirtyäkseen ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaan työnantajan toimipisteeseen” ottaakseen haltuunsa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon, olisi katsottava työajaksi, olisi vastoin mainitulla asetuksella tavoiteltuja päämääriä.

22 Szegedi Törvényszék on näistä syistä päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Voidaanko [asetuksen N:o 561/2006] 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevan työnantajan toimipisteen käsitettä tulkita siten, että kyse on kuljettajan konkreettisesta asemapaikasta eli paikasta, olipa kyse tiloista, yrityksen pysäköintialueesta taikka mistä tahansa muusta reittikartassa määritetyn reitin aloituspaikaksi määritellystä maantieteellisestä paikasta, josta kuljettaja säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja johon hän palaa niiden päätyttyä tavanomaisen työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei hänen työnantajansa ole antanut erityisiä ohjeita?

2) Arvioitaessa, onko tietty paikka [asetuksen N:o 561/2006] 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste, onko merkityksellisenä pidettävä sitä, onko paikassa asianmukaiset tilat (esimerkiksi tilat puhdistautumista ja palautumista varten sekä lepotila) vai ei?

3) Arvioitaessa, ovatko tietyt paikat [asetuksen N:o 561/2006] 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja kuljettajien säännöllisinä asemapaikkoina olevia työnantajan toimipisteitä, onko merkityksellisenä pidettävä sitä, että näiden konkreettisten asemapaikkojen sijainti on työntekijöille (kuljettajille) edullinen, koska ne sijaitsevat joka tapauksessa lähempänä heidän kotiaan kuin yrityksen kaupparekisteriin merkityt toimipaikat ja sivuliikkeet, minkä vuoksi kuljettajat tarvitsevat matkustamiseen vähemmän aikaa kuin silloin, jos heidän olisi aloitettava ja päätettävä työskentelynsä kyseisissä toimipaikoissa tai sivuliikkeissä?

4) Mikäli [asetuksen N:o 561/2006] 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevan työnantajan toimipisteen käsitettä ei voida määritellä paikaksi, josta käsin kuljettaja konkreettisesti työskentelee, eli paikaksi, olipa kyse tiloista, yrityksen pysäköintialueesta taikka mistä tahansa muusta reittikartassa määritetyn reitin aloituspaikaksi määritellystä maantieteellisestä paikasta, josta kuljettaja säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja johon hän palaa niiden päätyttyä tavanomaisen työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ole antanut erityisiä ohjeita, voidaanko [asetuksen N:o 561/2006] tämän käsitteen määritelmää pitää työoloja koskevana toimenpiteenä, jonka osalta kyseisen asetuksen johdanto-osan viides perustelukappale huomioon ottaen työmarkkinaosapuolet voivat vahvistaa työehtosopimuksilla tai muulla tavalla määräyksiä, jotka ovat työntekijöille edullisempia?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen, toinen ja kolmas kysymys

23 Ensimmäisellä, toisella ja kolmannella kysymyksellään, joita on tarkasteltava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että tässä säännöksessä oleva käsite ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” kattaa kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen ulkoisen varikon kaltaisen paikan, josta asianomainen kuljettaja säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja johon hän palaa niiden päätyttyä tavanomaisen työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ole antanut tältä osin erityisiä

ohjeita. Kyseinen tuomioistuin tiedustelee myös, onko tässä yhteydessä merkitystä yhtäältä sillä, onko tällaisessa paikassa saniteetti-, oleskelu- tai lepotiloja, ja toisaalta sillä, onko tämä paikka maantieteellisesti lähellä kyseisen kuljettajan asuinpaikkaa.

24 Asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa säädetään, että muuksi työksi katsotaan aika, jonka kuljettaja on käyttänyt asetuksen soveltamisalaan kuulumattoman ajoneuvon kuljettamiseen kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon luo, kun viimeksi mainittu ajoneuvo ei ole kuljettajan kotona eikä kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevassa työnantajan toimipisteessä.

25 Asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua käsitettä ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” ei määritellä asetuksessa N:o 561/2006, eikä siinä viitata tätä varten nimenomaisesti jäsenvaltioiden oikeuteen. Tällaista käsitettä on siis pidettävä unionin oikeuden itsenäisenä käsitteenä ja sitä on tulkittava yhtenäisesti.

26 Asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdan sanamuodosta ilmenee selvästi, että tässä säännöksessä ei säädetä vaatimusta, jonka mukaan ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevassa työnantajan toimipisteessä” on oltava tiettyjä tiloja kuten saniteetti-, oleskelu- tai lepotiloja. Mainitussa säännöksessä ei myöskään edellytetä, että tämä toimipiste olisi lähellä kuljettajan asuinpaikkaa. Tämän sanamuodon perusteella ei sitä vastoin voida ratkaista sitä, tarkoitetaanko kyseisessä säännöksessä olevalla käsitteellä ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” paikkaa, josta kuljettaja säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja johon hän palaa niiden päätyttyä, jollei työnantaja ole antanut erityisiä ohjeita.

27 Tätä kysymystä selvitetään tarkastelemalla tämän käsitteen syntyä ja säännöstä, johon se sisältyy.

28 Kuten Euroopan komissio toteaa kirjallisissa huomautuksissaan, asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa kodifioidaan ratkaisu, johon päädyttiin 18.1.2001 annetussa tuomiossa Skills Motor Coaches ym. (C-297/99, EU:C:2001:37), joka koski tieliikenteen valvontalaitteista 20.12.1985 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 3821/85 (EYVL 1985, L 370, s. 8). Kyseisessä tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että kuljettajan velvollisuus merkitä kaikki muut työskentelyajat koskee myös aikaa, jonka kuljettaja käyttää siirtymisiin, jotka ovat tarpeen sellaisen ajoneuvon haltuunottamiseksi, jota koskee valvontalaitteen (ajopiirturi) asennus- ja käyttövelvollisuus ja joka sijaitsee muualla kuin kuljettajan kotipaikassa tai hänen työnantajansa toimipaikassa (ks. vastaavasti tuomio 18.1.2001, Skills Motor Coaches ym., C-297/99, EU:C:2001:37, 35 kohta).

29 Unionin tuomioistuin on täsmentänyt, että käsitettä ”työnantajan toimipaikka” ei voida määritellä yksinomaan työnantajaan liittyvien kriteerien, erityisesti kyseisen kuljetusyrityksen rakenteen tai organisaation perusteella, vaan on otettava huomioon myös asianomaisen kuljettajan henkilöön liittyvät kriteerit. Näin ollen tällaista käsitettä ei voida rinnastaa käsitteeseen ”kotipaikka” eikä tulkita siten, että mitä tahansa kyseisen kuljetusyrityksen ajoneuvovarikkoa voitaisiin pitää työnantajan toimipaikkana. Mainitulla käsitteellä tarkoitetaan näin ollen kuljettajan konkreettista asemapaikkaa tai liittymäpistettä eli paikkaa, johon mainittu kuljettaja säännöllisesti siirtyy ottaakseen haltuunsa asetuksen N:o 3821/85 soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon ja kuljettaakseen sitä, tai paikkaa, josta hän säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja johon hän palaa niiden päätyttyä tavanomaisen työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ole antanut tältä osin erityisiä ohjeita (ks. vastaavasti tuomio 29.4.2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, 24–28 ja 31 kohta).

30 Edellä esitetyn perusteella on katsottava, että näin määritelty käsite ”työnantajan toimipaikka” vastaa pääosin asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa olevaa käsitettä ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste”.

31 Samoin tässä säännöksessä oleva käsite ”muu työ”, joka määritellään kyseisen asetuksen 4 artiklan e alakohdassa siten, että sillä tarkoitetaan ”direktiivin [2002/15] 3 artiklan a alakohdassa määriteltyä kaikkea työajaksi määriteltyä toimintaa ajamista lukuun ottamatta, sekä myös kaikkea samalle tai toiselle työnantajalle tehtyä työtä joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella”, vastaa pääosin asetuksen N:o 3821/85 15 artiklassa olevaa käsitettä ”kaikki muut työskentelyajat”.

32 Näin ollen on niin, että kun kuljettaja ottaa haltuunsa asetuksen N:o 561/2006 soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon paikassa, joka on kyseisen kuljettajan ”säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste”, kaikkea aikaa, jonka hän viettää kuljettaessaan kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuulumatonta ajoneuvoa siirtyäkseen tähän toimipisteeseen ja palatakseen sieltä, ei voida katsoa kyseisen asetuksen 4 artiklan e alakohdassa tarkoitetuksi ”muuksi työksi”.

33 On siis ilmeistä, että asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdalla on tarkoitus säännellä erityistilannetta eikä mitään muita tilanteita, toisin sanoen tilannetta, jossa kuljettaja ottaa haltuunsa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan ajoneuvon muussa paikassa kuin asuinpaikassaan tai hänen säännöllisenä asemapaikkanaan olevassa työnantajan toimipisteessä.

34 Tällainen tulkinta on kyseisen asetuksen tavoitteiden mukainen, sillä asetuksella pyritään muun muassa, kuten sen 1 artiklasta, luettuna yhdessä sen johdanto-osan 17 perustelukappaleen kanssa, ilmenee, parantamaan kyseisten kuljettajien työoloja ja liikenneturvallisuutta. Nämä tavoitteet huomioon ottaen unionin tuomioistuin on katsonut, että asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua käsitettä ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” ei voida määritellä yksinomaan kuljetusyrityksen sisäiseen organisaatioon liittyvien toiminnallisten edellytysten perusteella vaan lisäksi on otettava huomioon asianomaisen kuljettajan henkilöön liittyvät kriteerit (ks. vastaavasti tuomio 29.4.2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, 24 kohta).

35 Se, että tällainen paikka on asianomaiselle kuljettajalle edullisempi erityisesti siksi, että se sijaitsee maantieteellisesti lähempänä hänen asuinpaikkaansa, ei kuitenkaan ole riittävä peruste sille, että se voitaisiin luonnehtia ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaksi työnantajan toimipisteeksi”. Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on selvitettävä kaikki asianomaisen kuljettajan tilanteelle ominaiset seikat huomioon ottaen, onko pääasiassa kyseessä oleva paikka kyseisen kuljettajan konkreettinen asemapaikka (ks. vastaavasti tuomio 29.4.2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, 30 kohta).

36 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen nimenomaiseen kysymykseen vastaamiseksi on lisättävä, että – vaikuttamatta tavoitteeseen parantaa kyseisten kuljettajien työolosuhteita – asetuksessa N:o 561/2006 ei edellytetä saniteetti-, oleskelu- tai lepotilojen olemassaoloa, jotta pääasiassa kyseessä olevan kaltainen paikka voitaisiin katsoa asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuksi ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana olevaksi työnantajan toimipisteeksi”.

37 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen, toiseen ja kolmanteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että tässä säännöksessä oleva käsite ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” kattaa kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen ulkopuolisen varikon kaltaisen

paikan, josta asianomainen kuljettaja säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja jolle hän palaa niiden päätyttyä tavanomaisen työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ole antanut tältä osin erityisiä ohjeita. Sillä, onko tällaisessa paikassa mahdollisesti saniteetti-, oleskelu- tai lepotiloja, ei ole tältä osin merkitystä. Kyseisen kuljettajan asuinpaikan maantieteellinen läheisyys voidaan sen sijaan ottaa huomioon, mutta se ei kuitenkaan ole yksinään ratkaiseva.

Neljäs kysymys:

38 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen, toiseen ja kolmanteen kysymykseen annettu vastaus, neljänteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

39 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 9 artiklan 3 kohtaa

on tulkittava siten, että

tässä säännöksessä oleva käsite ”kuljettajan säännöllisenä asemapaikkana oleva työnantajan toimipiste” kattaa kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvien ajoneuvojen ulkopuolisen varikon kaltaisen paikan, josta kuljettaja säännöllisesti lähtee hoitamaan työtehtäviään ja jolle hän palaa niiden päätyttyä tavanomaisen työtehtäviensä hoitamisen puitteissa, jollei työnantaja ole antanut tältä osin erityisiä ohjeita. Sillä, onko tällaisessa paikassa mahdollisesti saniteetti-, oleskelu- tai lepotiloja, ei ole tältä osin merkitystä. Kyseisen kuljettajan asuinpaikan maantieteellinen läheisyys voidaan sen sijaan ottaa huomioon, mutta se ei kuitenkaan ole yksinään ratkaiseva.

Allekirjoitukset