Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

26 settembre 2024*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporti su strada – Armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale – Regolamento (CE) n. 561/2006 – Articolo 9, paragrafo 3 – Nozione di "sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende" – Luogo in cui il conducente prende in consegna un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione di tale regolamento – Nozione di "altre mansioni" – Tempo trascorso da tale conducente alla guida di un veicolo non rientrante nell'ambito di applicazione di detto regolamento per recarsi presso tale sede di attività o per fare ritorno da essa»

Nella causa C-164/23,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dalla Szegedi Törvényszék (Corte di Seghedino, Ungheria), con decisione del 14 marzo 2023, pervenuta in cancelleria il 16 marzo 2023, nel procedimento

**VOLÁNBUSZ Zrt.**

contro

**Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,**

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da K. Jürimäe, presidente di sezione, K. Lenaerts, presidente della Corte, facente funzione di giudice della Terza Sezione, N. Piçarra (relatore), N. Jääskinen e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: T. Ćapeta

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per la VOLÁNBUSZ Zrt., da K. Mészáros e P. Varsányi, jogtanácsosok;

– per il governo italiano, da G. Palmieri, in qualità di agente, assistita da A. Lipari, procuratore dello Stato, e G. Santini, avvocato dello Stato;

* Lingua processuale: l'ungherese.

– per la Commissione europea, da C. Kovács e P.A. Messina, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocata generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

## Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio (GU 2006, L 102, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra la VOLÁNBUSZ Zrt. (in prosieguo: la «Volánbusz»), una società per azioni di trasporto pubblico in Ungheria, e il Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (servizi amministrativi della provincia di Bács-Kiskun, Ungheria) in merito alla legittimità di un avvertimento rivolto a tale società per violazione dell'obbligo di registrazione dell'orario di lavoro dei conducenti alle sue dipendenze.

### Contesto normativo

#### *Diritto dell'Unione*

*Direttiva 2002/15/CE*

3 L'articolo 3 della direttiva 2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto (GU 2002, L 80, pag. 35), così dispone:

«Ai sensi della presente direttiva si intende per:

a) orario di lavoro:
   1) nel caso dei lavoratori mobili: ogni periodo compreso fra l'inizio e la fine del lavoro durante il quale il lavoratore mobile è sul posto di lavoro, a disposizione del datore di lavoro ed esercita le sue funzioni o attività, ossia:

      – il tempo dedicato a tutte le operazioni di autotrasporto. In particolare tali operazioni comprendono:

         i) la guida;
         ii) il carico e lo scarico;
         iii) la supervisione della salita o discesa di passeggeri dal veicolo;
         iv) la pulizia e la manutenzione tecnica del veicolo;

v) ogni altra operazione volta a garantire la sicurezza del veicolo, del carico e dei passeggeri o ad adempiere gli obblighi legali o regolamentari direttamente legati al trasporto specifico in corso, incluse la sorveglianza delle operazioni di carico e scarico, le formalità amministrative di polizia, di dogana, di immigrazione ecc.;

– i periodi di tempo durante i quali il lavoratore mobile non può disporre liberamente del proprio tempo e deve rimanere sul posto di lavoro, pronto a svolgere il suo lavoro normale, occupato in compiti connessi all'attività di servizio, in particolare i periodi di attesa per carico e scarico, qualora non se ne conosca in anticipo la durata probabile, vale a dire o prima della partenza o poco prima dell'inizio effettivo del periodo considerato, oppure conformemente alle condizioni generali negoziate fra le parti sociali e/o definite dalla normativa degli Stati membri;

(...)».

*Regolamento n. 561/2006*

4 I considerando 5 e 17 del regolamento n. 561/2006 così recitano:

«(5) Occorre che le disposizioni contenute nel presente regolamento non ostino a che datori di lavoro e lavoratori possano concordare, tramite contrattazione collettiva o in altro modo, condizioni più favorevoli per i lavoratori.

(...)

(17) Il presente regolamento mira a migliorare le condizioni sociali dei lavoratori dipendenti cui si applica, nonché la sicurezza stradale in generale. A tal fine prevede disposizioni relative al tempo di guida massimo per giornata, per settimana e per periodo di due settimane consecutive, nonché una disposizione che obbliga il conducente a effettuare almeno un periodo di riposo settimanale regolare per periodo di due settimane consecutive e disposizioni in base alle quali un periodo di riposo giornaliero non può in nessun caso essere inferiore a un periodo ininterrotto di 9 ore. (...)».

5 L'articolo 1 di tale regolamento prevede quanto segue:

«Il presente regolamento disciplina periodi di guida, interruzioni e periodi di riposo per i conducenti che effettuano il trasporto di persone e di merci su strada, al fine di armonizzare le condizioni di concorrenza fra diversi modi di trasporto terrestre, con particolare riguardo al trasporto su strada, nonché di migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. Il presente regolamento mira inoltre ad ottimizzare il controllo e l'applicazione da parte degli Stati membri nonché a promuovere migliori pratiche nel settore dei trasporti su strada».

6 L'articolo 3 di detto regolamento dispone quanto segue:

«Il presente regolamento non si applica ai trasporti stradali effettuati a mezzo di:

a) veicoli adibiti al trasporto di passeggeri in servizio regolare di linea, il cui percorso non supera i 50 chilometri;

(...)».

7 Ai sensi dell'articolo 4, lettera e), del medesimo regolamento:

«Ai fini del presente regolamento si applicano le seguenti definizioni:

(...)

e) "altre mansioni": le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla "guida", ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva [2002/15], nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti».

8 L'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 così prevede:

«Il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non rientrante nel campo di applicazione del presente regolamento per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrante nel campo di applicazione del presente regolamento, o per ritornarne se il veicolo non si trova nel luogo di residenza del conducente né presso la sede di attività del datore di lavoro da cui egli dipende, è considerato come "altre mansioni"».

### *Diritto ungherese*

9 L'articolo 86 dell'a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (legge n. I del 2012, recante il codice del lavoro) (*Magyar Közlöny* 2012/2; in prosieguo: il «codice del lavoro ungherese»), al paragrafo 3 prevede quanto segue:

«Non fa parte dell'orario di lavoro:

(...)

b) la durata del tragitto del lavoratore dal luogo di domicilio o residenza al luogo di lavoro effettivo e dal luogo di lavoro al luogo di domicilio o residenza».

10 L'articolo 134, paragrafo 1, lettera a), di tale codice così dispone:

«Il datore di lavoro tiene un registro:

a) della durata dell'orario di lavoro ordinario e straordinario.

(…)».

## Procedimento principale e questioni pregiudiziali

11 La Volánbusz è una società per azioni di trasporto pubblico, il cui unico azionista è lo Stato ungherese. Essa provvede al trasporto regolare di passeggeri con autobus su vari percorsi, alcuni superiori, altri inferiori ai 50 chilometri. Solo gli autobus destinati esclusivamente a quest'ultimo tipo di percorso non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006, conformemente all'articolo 3, lettera a), di quest'ultimo.

12 Taluni conducenti impiegati dalla Volánbusz prendono in consegna e depositano gli autobus presso depositi esterni di tale società, a partire dai quali effettuano di regola il loro servizio e ai quali ritornano al termine dello stesso, nell'ambito del normale espletamento delle loro mansioni, vale a dire senza istruzioni particolari di detta società. Tali depositi esterni, la maggior parte dei quali sono parcheggi, non sono dotati di impianti di servizio per i conducenti, vale a dire servizi igienico-sanitari o aree di incontro o di riposo. Detti depositi esterni non sono iscritti nel registro delle imprese come sede o succursali della Volánbusz. Essi sono tuttavia designati come luoghi di presa in consegna dei veicoli di quest'ultima, dove inizia e dove termina l'itinerario assegnato dal foglio di viaggio, e si trovano più vicini al domicilio dei conducenti rispetto alla sede o alle succursali della Volánbusz. Tale vicinanza garantisce ai suddetti conducenti tempi di tragitto più brevi per prendere in consegna tali veicoli e per raggiungere la loro residenza dopo il servizio.

13 Conformemente all'articolo 86, paragrafo 3, lettera b), del codice del lavoro ungherese, il tempo trascorso dai conducenti impiegati dalla Volánbusz a guidare il proprio veicolo per raggiungere il luogo di presa in consegna dei veicoli rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 e per rientrare al loro domicilio al termine del servizio non fa parte del loro orario di lavoro. Tuttavia, a tale titolo viene loro versata un'indennità per il tragitto.

14 Tuttavia, a seguito di vari controlli, i servizi amministrativi della provincia di Bács-Kiskun hanno constatato che, per 67 conducenti impiegati dalla Volánbusz, il tempo trascorso, nel corso del mese di marzo 2022, per recarsi dal loro luogo di residenza fino ai depositi esterni di tale società e per farvi ritorno alla fine del loro servizio avrebbe dovuto essere registrato come orario di lavoro, in applicazione dell'articolo 134 del codice del lavoro ungherese. Con decisione del 19 ottobre 2022, i servizi amministrativi della provincia di Bács-Kiskun hanno quindi indirizzato un avvertimento alla Volánbusz.

15 Tali servizi amministrativi sottolineano che molti dei depositi esterni della Volánbusz sono semplici parcheggi. Orbene, un parcheggio non sarebbe un'infrastruttura, ai sensi della giurisprudenza derivante dalle sentenze del 18 gennaio 2001, Skills Motor Coaches e a. (C-297/99, EU:C:2001:37), nonché del 29 aprile 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Pertanto, tali depositi esterni non possono essere qualificati come «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006. Di conseguenza, qualsiasi tempo trascorso da un conducente alla guida di un veicolo che non rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento per recarsi a tali depositi esterni, nonché per farvi ritorno alla fine del suo servizio, dovrebbe essere qualificato come «altre mansioni», ai sensi di tale disposizione del diritto, ed essere registrato conformemente all'articolo 134 del codice del lavoro ungherese. Detti servizi ritengono che la nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», ai sensi di detta disposizione del diritto dell'Unione, sia equivalente a quella di «sede dell'azienda», contenuta in tali sentenze.

16 La Volánbusz ha proposto ricorso di annullamento dinanzi alla Szegedi Törvényszék (Corte di Seghedino, Ungheria), giudice del rinvio, avverso la decisione del 19 ottobre 2022 menzionata al punto 14 della presente sentenza. Essa fa valere che i depositi esterni di autobus a carattere permanente oggetto dell'ispezione devono essere qualificati sede di attività del datore di lavoro da cui dipendono, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006. In tali circostanze, conformemente a tale disposizione, qualsiasi tempo trascorso da tali conducenti alla guida di un veicolo che non rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento per recarsi a tali depositi esterni, nonché per farvi ritorno al termine del loro servizio, non può essere qualificato come «altre mansioni», ai sensi di detta disposizione, cosicché non vi sarebbe alcun obbligo di registrarlo in quanto tale.

17 Un'interpretazione contraria dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 condurrebbe, secondo la Volánbusz, a una situazione paradossale. Infatti, mentre il tempo del tragitto trascorso alla guida di un veicolo che non rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento per recarsi a un deposito esterno dovrebbe essere registrato come tempo di lavoro, ciò non avverrebbe nel caso del tempo del tragitto per prendere in consegna un veicolo, non già presso detto deposito esterno, bensì presso la sede di tale impresa o presso le sue succursali, anche se il deposito esterno di cui trattasi è stato fissato per ridurre tale tempo del tragitto. Le imprese di trasporto sarebbero quindi disincentivate dal designare siffatti depositi esterni come luogo di presa in consegna di un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione di detto regolamento.

18 Una siffatta prassi mirerebbe tuttavia a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti nonché la sicurezza stradale, conformemente all'articolo 1 del medesimo regolamento, letto alla luce del considerando 17 di quest'ultimo. La Volánbusz ha precisato, al riguardo, che la sede concreta dei conducenti interessati è stata stabilita sulla base di diversi criteri e tiene conto, nell'ambito dell'organizzazione del lavoro, delle aspirazioni personali di tali conducenti al fine di ridurre al minimo il tempo di tragitto tra la loro residenza e il luogo di presa in consegna dei veicoli rientranti nell'ambito di applicazione di detto regolamento.

19 Il giudice del rinvio rileva, anzitutto, che la soluzione della controversia oggetto del procedimento principale dipende dall'interpretazione della nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006. In particolare, essa dipende dalla questione se tale nozione comprenda un luogo privo di qualsiasi servizio e utilizzato esclusivamente per il deposito di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento. Inoltre, occorrerebbe stabilire se la presenza di taluni servizi, come i servizi igienico-sanitari o le aree di incontro o di riposo, sia necessaria per la qualificazione come «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», ai sensi di tale disposizione. Il contratto collettivo concluso tra la Vólanbusz e il sindacato che rappresentata i dipendenti del settore interessato qualificherebbe come tale la sede concreta del conducente interessato, vale a dire il luogo, che si tratti di un'infrastruttura, di un parcheggio dell'impresa o di qualsiasi altro punto geografico in cui inizia l'itinerario assegnato dal foglio di viaggio, a partire dal quale tale conducente effettua di regola il suo servizio e al quale ritorna al termine dello stesso, nell'ambito del normale espletamento delle sue mansioni e senza seguire particolari istruzioni del suo datore di lavoro.

20 Tale giudice fa poi riferimento alla sentenza del 29 aprile 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), nella quale la Corte ha definito la nozione di «sede dell'azienda» in termini che sono stati ripresi nella definizione della nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende» contenuta nel contratto collettivo menzionato al punto precedente. Secondo detto giudice, «un'infrastruttura dell'impresa di trasporto su strada di passeggeri, un parcheggio [o] qualsiasi altro punto geografico definito come il punto di partenza dell'itinerario assegnato [al conducente] dal foglio di viaggio possono fungere da sede concreta del conducente».

21 Infine, al pari della Volánbusz, il giudice del rinvio ritiene che un'interpretazione dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 secondo la quale dovrebbe essere qualificato come orario di lavoro qualsiasi tempo di tragitto trascorso da un conducente alla guida del proprio veicolo per recarsi alla «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», per prendere in consegna un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione di tale regolamento, sarebbe contraria agli obiettivi perseguiti da detto regolamento.

22 In tali circostanze, la Szegedi Törvényszék (Corte di Seghedino) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la nozione di "sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende", di cui all'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006, debba essere interpretata nel senso che essa designa la concreta sede del conducente, vale a dire l'infrastruttura o il parcheggio dell'impresa di trasporto di persone su strada, o un altro punto geografico definito come il luogo in cui inizia il percorso assegnato dal foglio di viaggio, a partire dal quale egli effettua di regola il suo servizio e al quale ritorna al termine dello stesso, nell'ambito del normale espletamento delle sue mansioni e senza seguire particolari istruzioni del suo datore di lavoro.

2) Se, al fine di valutare se un determinato luogo costituisca una "sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende", ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento [n. 561/2006], sia rilevante il fatto che tale luogo sia dotato o meno di servizi adeguati (ad esempio, servizi igienico-sanitari o aree di incontro o di riposo).

3) Se, per valutare se taluni luoghi costituiscano sedi di attività del datore di lavoro da cui i conducenti dipendono, ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento [n. 561/2006], sia rilevante il fatto che l'ubicazione di tali particolari luoghi di stazionamento è favorevole per i dipendenti (conducenti), essendo in ogni caso più vicina al loro domicilio rispetto alle sedi e alle succursali della società iscritti nel registro delle imprese, cosicché il tempo di tragitto dei conducenti è inferiore a quello che dovrebbero impiegare se iniziassero e terminassero il loro lavoro presso tali sedi o succursali.

4) Qualora la nozione di "sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende", di cui all'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento [n. 561/2006] non possa essere definita come la concreta sede del conducente, vale a dire l'infrastruttura o il parcheggio dell'impresa di trasporto di persone su strada, o un altro punto geografico definito come il luogo in cui inizia il percorso, assegnato dal foglio di viaggio, a partire dal quale egli effettua di regola il suo servizio e al quale ritorna al termine dello stesso, nell'ambito del normale espletamento delle sue mansioni e senza seguire particolari istruzioni del suo datore di lavoro, se la definizione di tale nozione di cui al regolamento [n. 561/2006] possa essere ritenuta una disposizione relativa alle condizioni di lavoro relativamente alla quale, tenuto conto del considerando 5 del medesimo regolamento, i datori di lavoro e i lavoratori del settore possono concordare, tramite contrattazione collettiva o in altro modo, condizioni più favorevoli per i lavoratori».

## Sulle questioni pregiudiziali

### *Sulle questioni prima, seconda e terza*

23 Con le sue questioni prima, seconda e terza, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende» contenuta in tale disposizione comprende un luogo, come un deposito esterno di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento, a partire dal quale il conducente interessato effettua di regola il suo servizio e al quale ritorna al termine dello stesso, nell'ambito del normale espletamento delle sue mansioni e senza particolari istruzioni del suo

datore di lavoro. Detto giudice chiede altresì se, a tal fine, siano rilevanti, da un lato, la presenza, in un siffatto luogo, di servizi igienico-sanitari o aree di incontro o di riposo e, dall'altro, la vicinanza geografica di tale luogo al luogo di residenza di tale conducente.

24 L'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 prevede che il tempo impiegato dal conducente alla guida di un veicolo non rientrante nel campo di applicazione di tale regolamento per rendersi sul luogo ove prende in consegna un veicolo rientrante nel campo di applicazione di detto regolamento è considerato come «altre mansioni», qualora quest'ultimo veicolo non si trovi né nel luogo di residenza di tale conducente né nella sede di attività del datore di lavoro da cui detto conducente dipende.

25 La nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», di cui a tale articolo 9, paragrafo 3, non è definita dal regolamento n. 561/2006, il quale, a tal fine, non opera alcun rinvio espresso al diritto degli Stati membri. Una siffatta nozione deve quindi essere qualificata come nozione autonoma del diritto dell'Unione e deve essere interpretata in modo uniforme.

26 Dalla formulazione dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 risulta che tale disposizione non stabilisce alcun requisito relativo alla presenza, nella «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», di determinate infrastrutture, quali servizi igienico-sanitari o aree di incontro o di riposo. Detta disposizione non richiede neppure che tale stabilimento sia vicino al luogo di residenza di tale conducente. Per contro, tale formulazione non consente di rispondere alla questione se la nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», ai sensi della medesima disposizione, sia il luogo a partire dal quale detto conducente effettua di regola il suo servizio e al quale ritorna al termine di tale servizio, in mancanza di particolari istruzioni del suo datore di lavoro.

27 Un esame della genesi di tale nozione e della disposizione in cui essa si inserisce consente di chiarire tale aspetto.

28 Infatti, come rilevato, in sostanza, dalla Commissione europea nelle sue osservazioni scritte, l'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 codifica la soluzione adottata dalla Corte nella sentenza del 18 gennaio 2001, Skills Motor Coaches e a. (C-297/99, EU:C:2001:37), che verteva sul regolamento (CEE) n. 3821/85 del Consiglio, del 20 dicembre 1985, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU 1985, L 370, pag. 8). In tale sentenza, la Corte ha dichiarato che l'obbligo, per un conducente, di registrare tutti gli altri tempi di lavoro riguarda parimenti i periodi destinati agli spostamenti necessari per prendere in consegna un veicolo soggetto all'obbligo di installazione ed utilizzazione di un apparecchio di controllo (tachigrafo) che si trovi in luogo diverso dal domicilio di tale conducente o dalla sede dell'azienda del datore di lavoro di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenza del 18 gennaio 2001, Skills Motor Coaches e a., C-297/99, EU:C:2001:37, punto 35).

29 La Corte ha precisato che la nozione di «sede dell'azienda del datore di lavoro» non può essere definita esclusivamente alla luce di criteri collegati al datore di lavoro, in particolare alla struttura o all'organizzazione dell'impresa di trasporto interessata, ma dovrebbe anche tener conto di criteri relativi alla persona del conducente interessato. Pertanto, tale nozione non può essere assimilata a quella di «sede sociale» né può essere interpretata nel senso che ogni deposito di veicoli appartenenti all'impresa di trasporto interessata potrebbe essere considerato come una sede dell'azienda del datore di lavoro. Detta nozione riguarda quindi la concreta «sede del conducente», vale a dire il luogo in cui detto conducente si reca di regola per prendere in

consegna e guidare un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento n. 3821/85, o il luogo a partire dal quale egli effettua di regola il suo servizio e al quale ritorna al termine dello stesso, nel normale espletamento delle sue mansioni e senza particolari istruzioni del suo datore di lavoro (v., in tal senso, sentenza del 29 aprile 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punti da 24 a 28 e 31).

30 Tenuto conto di quanto precede, si deve ritenere che la nozione di «sede dell'azienda del datore di lavoro» così definita corrisponda, in sostanza, a quella di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», che figura all'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006.

31 Analogamente, la nozione di «altre mansioni», contenuta in tale disposizione e definita all'articolo 4, lettera e), di tale regolamento come «le attività comprese nella definizione di orario di lavoro diverse dalla "guida", ai sensi dell'articolo 3, lettera a) della direttiva [2002/15], nonché qualsiasi operazione svolta per il medesimo o per un altro datore di lavoro, nell'ambito o al di fuori del settore dei trasporti», corrisponde, in sostanza, a quella di «tutti gli altri tempi di lavoro» di cui all'articolo 15 del regolamento n. 3821/85.

32 Pertanto, quando un conducente prende in consegna un veicolo rientrante nell'ambito di applicazione del regolamento n. 561/2006 in un luogo che è «la sede di attività del datore di lavoro da cui [tale conducente] dipende», il tempo che egli trascorre alla guida di un veicolo che non rientra nell'ambito di applicazione di tale regolamento per recarsi a detta sede e per farvi ritorno non può essere qualificato come «altre mansioni», ai sensi dell'articolo 4, lettera e), di detto regolamento.

33 Risulta quindi che l'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 è inteso a disciplinare una situazione specifica, escludendo tutte le altre, ossia quella in cui il conducente prende in consegna il veicolo rientrante nell'ambito di applicazione di tale regolamento in un luogo diverso dal suo luogo di residenza o dalla sede di attività del datore di lavoro da cui dipende.

34 Una siffatta interpretazione è conforme agli obiettivi perseguiti da tale regolamento, il quale mira in particolare, come risulta dal suo articolo 1, in combinato disposto con il suo considerando 17, a migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti di cui trattasi e la sicurezza stradale. Tenendo conto di tali obiettivi, la nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006, non può essere definita esclusivamente alla luce di criteri funzionali all'organizzazione interna dell'impresa di trasporto, ma deve anche tener conto di criteri relativi alla persona del conducente interessato (v., in tal senso, sentenza del 29 aprile 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punto 24).

35 Tuttavia, il fatto che un tale luogo sia più favorevole al conducente interessato, in particolare a causa di un'ubicazione geografica più vicina al suo luogo di residenza, non costituisce un criterio sufficiente per qualificarlo come «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende». Nel caso di specie, spetterà al giudice del rinvio verificare, tenuto conto di tutte le circostanze che caratterizzano la situazione del conducente interessato, che il luogo di cui trattasi nel procedimento principale sia effettivamente la sede concreta di tale conducente (v., in tal senso, sentenza del 29 aprile 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punto 30).

36 Occorre aggiungere, per rispondere a un quesito specifico del giudice del rinvio, che, fatto salvo l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro dei conducenti interessati, il regolamento n. 561/2006 non impone la presenza di servizi igienico-sanitari o aree di incontro o di riposo al

fine di qualificare un luogo, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, come «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006.

37 Alla luce dell'insieme delle motivazioni suesposte, occorre rispondere alle questioni dalla prima alla terza dichiarando che l'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento n. 561/2006 deve essere interpretato nel senso che la nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», contenuta in tale disposizione, designa un luogo, come un deposito esterno di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento, a partire dal quale il conducente interessato effettua di regola il suo servizio e al quale ritorna al termine dello stesso, nell'ambito del normale espletamento delle sue mansioni e senza seguire particolari istruzioni al riguardo. L'eventuale presenza, in un siffatto luogo, di servizi igienico-sanitari o aree di incontro o di riposo è irrilevante al riguardo. Per contro, la vicinanza geografica del luogo di residenza di tale conducente può essere presa in considerazione, senza tuttavia essere, di per sé, determinante.

### *Sulla quarta questione*

38 Tenuto conto della risposta fornita alle questioni dalla prima alla terza, non occorre rispondere alla quarta questione.

## Sulle spese

39 Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Terza Sezione) dichiara:

**L'articolo 9, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 561/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 marzo 2006, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e che modifica i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 3821/85 e (CE) n. 2135/98 e abroga il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio,**

**deve essere interpretato nel senso che:**

**la nozione di «sede di attività del datore di lavoro da cui [il conducente] dipende», contenuta in tale disposizione, designa un luogo, come un deposito esterno di veicoli rientranti nell'ambito di applicazione di tale regolamento, a partire dal quale il conducente interessato effettua di regola il suo servizio e al quale ritorna al termine dello stesso, nell'ambito del normale espletamento delle sue mansioni e senza seguire particolari istruzioni al riguardo. L'eventuale presenza, in un siffatto luogo, di servizi igienico-sanitari o aree di incontro o di riposo è irrilevante al riguardo. Per contro, la vicinanza geografica del luogo di residenza di tale conducente può essere presa in considerazione, senza tuttavia essere, di per sé, determinante.**

Firme