Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 26. septembra 2024*

„Predhodno odločanje – Cestni promet – Usklajevanje določene socialne zakonodaje – Uredba (ES) št. 561/2006 – Člen 9(3) – Pojem ‚operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran‘ – Lokacija, na kateri voznik prevzame vozilo, ki spada na področje uporabe te uredbe – Pojem ‚drugo delo‘ – Čas, ki ga ta voznik porabi za vožnjo vozila, ki ne spada na področje uporabe navedene uredbe, do tega operativnega centra ali za vrnitev iz njega“

V zadevi C-164/23,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Szegedi Törvényszék (sodišče v Szegedu, Madžarska) z odločbo z dne 14. marca 2023, ki je na Sodišče prispela 16. marca 2023, v postopku

VOLÁNBUSZ Zrt.

proti

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Jürimäe, predsednica senata, K. Lenaerts, predsednik Sodišča v funkciji sodnika tretjega senata, N. Piçarra (poročevalec), N. Jääskinen in M. Gavalec, sodniki,

generalna pravobranilka: T. Ćapeta,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za VOLÁNBUSZ Zrt. K. Mészáros in P. Varsányi, jogtanácsosok,

– za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj z A. Liparijem, procuratore dello Stato, in G. Santinijem, avvocato dello Stato,

– za Evropsko komisijo C. Kovács in P. A. Messina, agenta,

* Jezik postopka: madžarščina.

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalne pravobranilke, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 9(3) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL 2006, L 102, str. 1).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbo VOLÁNBUSZ Zrt. (v nadaljevanju: Volánbusz), delniško družbo za javni prevoz na Madžarskem, na eni strani in Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (upravna služba okrožja Bács-Kiskun, Madžarska) na drugi strani glede zakonitosti opozorila, naslovljenega na to družbo zaradi kršitve obveznosti evidentiranja delovnega časa voznikov, ki jih zaposluje.

Pravni okvir

Pravo Unije

Direktiva 2002/15/ES

3 Člen 3 Direktive 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 5, zvezek 4, str. 224) določa:

„V tej direktivi:

(a) ‚delovni čas‘ pomeni:
1. za vozno osebje: čas od začetka do konca dela, v katerem je vozna oseba na svojem delovnem mestu na voljo delodajalcu in opravlja svoje funkcije ali dejavnosti, to je:

– čas, ki je namenjen vsem dejavnostim v cestnem prometu. Te dejavnosti so zlasti naslednje:

(i) vožnja,
(ii) natovarjanje in raztovarjanje,
(iii) pomoč potnikom pri vstopu v vozilo in izstopu iz njega,
(iv) čiščenje in tehnično vzdrževanje,
(v) vsa druga dela za zagotovitev varnosti vozila, njegovega tovora in potnikov ali izpolnitev zakonskih ali uradnih obveznosti, neposredno povezanih s posebnim prevozom, ki se pravkar opravlja, vključno s spremljanjem natovarjanja in raztovarjanja, upravnimi formalnostmi s policijo, carino, uradniki za priseljevanje itd.,

– čas, ko voznik ne more prosto razpolagati s svojim časom in mora biti na svojem delovnem mestu pripravljen prevzeti običajno delo, pri čemer opravlja nekatere z njegovim delom povezane naloge, zlasti med čakanjem na natovarjanje ali raztovarjanje, kadar predvideno trajanje teh del ni znano vnaprej, to je bodisi pred odhodom ali neposredno pred dejanskim začetkom zadevnega časa bodisi v skladu s splošnimi pogoji, o katerih so se pogodili socialni partnerji in/ali so določeni z zakonodajo držav članic;

[…].“

Uredba št. 561/2006

4 V uvodnih izjavah 5 in 17 Uredbe št. 561/2006 je navedeno:

„(5) Ukrepi, predvideni v tej uredbi glede delovnih pogojev, ne bi smeli posegati v pravico socialnih partnerjev, da s kolektivnimi pogajanji ali kako drugače sprejmejo za delavce ugodnejše določbe.

[…]

(17) Cilj te uredbe je izboljšati socialne razmere za zaposlene, ki jih zajema ta uredba, kakor tudi izboljšati splošno varnost v cestnem prometu. To se doseže z določbami, ki se nanašajo na najdaljši čas vožnje na dan, na teden in za obdobje dveh zaporednih tednov, določbo, ki voznika obvezuje, da si vzame redni tedenski čas počitka vsaj enkrat v dveh zaporednih tednih, in določbami, ki predpisujejo, da dnevni čas počitka ne sme biti v nobenem primeru krajši od neprekinjenega obdobja devetih ur. […]“

5 Člen 1 te uredbe določa:

„Ta uredba določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, za uskladitev pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu. Cilj določb te uredbe je tudi pospeševati boljše spremljanje in prakso izvrševanja držav članic ter boljšo delovno prakso v sektorju cestnega prevoza.“

6 Člen 3 navedene uredbe določa:

„Ta uredba se ne uporablja za prevoz po cesti z:

(a) vozili za prevoz potnikov v linijskih prevozih, če linija ni daljša od 50 km;

[…].“

7 Člen 4(e) iste uredbe določa:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

[…]

(e) ‚drugo delo' pomeni vse dejavnosti, ki so opredeljene kot delovni čas v členu 3(a) Direktive [2002/15], razen vožnje, vključno s katerim koli delom za istega ali drugega delodajalca v sektorju prevoza ali zunaj njega".

8 Člen 9(3) Uredbe št. 561/2006 določa:

„Vsak čas, ki ga voznik porabi med vožnjo vozila, ki ne sodi na področje uporabe te uredbe, k ali od vozila, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ki ni voznikov dom ali operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran, šteje kakor drugo delo."

Madžarsko pravo

9 Člen 86 munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (zakon št. I iz leta 2012 o sprejetju zakonika o delovnih razmerjih) (*Magyar Közlöny* 2012/2, v nadaljevanju: madžarski zakonik o delovnih razmerjih) v odstavku 3 določa:

„V delovni čas se ne všteva:

[…]

(b) čas, ki ga delavec prebije na poti iz kraja svojega stalnega ali začasnega prebivališča do dejanskega kraja opravljanja dela in od kraja opravljanja dela do kraja stalnega ali začasnega prebivališča."

10 Člen 134(1)(a) tega zakonika določa:

„Delodajalec vodi evidenco:

(a) o trajanju časa rednega in nadurnega dela.

[…]"

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

11 Volánbusz je delniška družba za javni prevoz, katere edini delničar je madžarska država. Zagotavlja linijski avtobusni prevoz potnikov na različnih relacijah, od katerih nekatere presegajo 50 kilometrov, druge pa ne presegajo 50 kilometrov. V skladu s členom 3(a) Uredbe št. 561/2006 le avtobusi, ki se uporabljajo izključno za zadnjenavedeno vrsto relacij, ne spadajo na področje uporabe te uredbe.

12 Nekateri vozniki, zaposleni v družbi Volánbusz, prevzemajo in oddajo avtobuse v zunanjih remizah te družbe, iz katerih – pri običajnem opravljanju svojih nalog, torej brez posebnih navodil navedene družbe – redno začnejo opravljati svojo službo in kamor se ob koncu službe vrnejo. Te zunanje remize, ki so večinoma parkirišča, nimajo objektov za voznike, kot so sanitarni objekti ali prostori za druženje ali počitek. Navedene zunanje remize niso vpisane v poslovni register kot operativni centri ali podružnice družbe Volánbusz. Kljub temu so določene kot kraji prevzema vozil te družbe, kjer se začne in konča pot, določena v načrtu poti, in

so bližje krajem prebivališča voznikov kot kraju operativnih centrov ali podružnic družbe Volánbusz. Ta bližina tem voznikom zagotavlja krajši čas vožnje, da prevzamejo ta vozila in se po opravljeni službi vrnejo v svoje prebivališče.

13 V skladu s členom 86(3)(b) madžarskega zakonika o delovnih razmerjih se čas, ki ga vozniki, zaposleni pri družbi Volánbusz, porabijo za vožnjo lastnega vozila za prevoz do kraja prevzema vozil, ki spadajo na področje uporabe Uredbe št. 561/2006, in ob koncu službe za vrnitev iz teh krajev, ne všteva v njihov delovni čas. Vendar se jim za to povrnejo potni stroški.

14 Toda upravna služba okrožja Bács-Kiskun je po več preverjanjih ugotovila, da bi bilo treba za 67 voznikov, zaposlenih pri družbi Volánbusz, čas, ki so ga marca 2022 porabili za pot od kraja bivanja do zunanjih remiz te družbe in ob koncu službe za vrnitev iz teh remiz, v skladu s členom 134 madžarskega zakonika o delovnih razmerjih upoštevati kot delovni čas. Upravna služba okrožja Bács-Kiskun je zato z odločbo z dne 19. oktobra 2022 družbi Volánbusz izrekla opozorilo.

15 Ta upravna služba poudarja, da gre pri več zunanjih remizah družbe Volánbusz zgolj za parkirišča. Parkirišče pa naj ne bi bilo objekt v smislu sodne prakse, ki izhaja iz sodb z dne 18. januarja 2001, Skills Motor Coaches in drugi (C-297/99, EU:C:2001:37), in z dne 29. aprila 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). V teh okoliščinah teh zunanjih remiz ni mogoče opredeliti kot „operativnih centrov delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“, v smislu člena 9(3) Uredbe št. 561/2006. Zato bi bilo treba vsak čas, ki ga voznik porabi za vožnjo vozila, ki ne spada na področje uporabe te uredbe, do in ob koncu službe za vrnitev iz takih remiz, opredeliti kot „drugo delo“ v smislu te določbe prava Unije in ga v skladu s členom 134 madžarskega zakonika o delovnih razmerjih evidentirati. Ta služba meni, da je pojem „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“ v smislu navedene določbe prava Unije enak pojmu „operativni center“ iz teh sodb.

16 Družba Volánbusz je pri Szegedi Törvényszék (sodišče v Szegedu, Madžarska), ki je predložitveno sodišče, vložila tožbo za ugotovitev ničnosti odločbe z dne 19. oktobra 2022, navedene v točki 14 te sodbe. Trdi, da je treba trajne zunanje avtobusne remize, na katere se nanaša kontrolni pregled, opredeliti kot operativne centre delodajalca, v katerih je voznik običajno baziran, v smislu člena 9(3) Uredbe št. 561/2006. V teh okoliščinah naj se v skladu s to določbo vsak čas, ki so ga ti vozniki porabili za vožnjo vozila, ki ne spada na področje uporabe te uredbe, do takih zunanjih remiz in ob koncu službe za vrnitev iz takih remiz, ne bi mogel šteti za „drugo delo“ v smislu navedene določbe, tako da naj ga ne bi bilo treba evidentirati kot takega.

17 Nasprotna razlaga člena 9(3) Uredbe št. 561/2006 bi po mnenju družbe Volánbusz pripeljala do paradoksalnega položaja. Medtem ko naj bi bilo namreč treba čas vožnje vozila, ki ne spada na področje uporabe te uredbe, do zunanje remize, evidentirati kot delovni čas, pa naj to ne bi veljalo za čas vožnje za prevzem vozila, ki ni na navedeni zunanji remizi, ampak na kraju operativnega centra tega podjetja ali njegovih podružnic, čeprav je bila zadevna zunanja remiza določena za skrajšanje tega časa vožnje. Prevozna podjetja naj bi bila tako odvrnjena od določitve takih zunanjih remiz kot kraja prevzema vozila, ki spada na področje uporabe navedene uredbe.

18 Taka praksa naj bi bila v skladu s členom 1 te uredbe v povezavi z njeno uvodno izjavo 17 namenjena izboljšanju delovnih pogojev voznikov in varnosti v cestnem prometu. Družba Volánbusz je v zvezi s tem pojasnila, da je bil konkretni bazni kraj zadevnih voznikov določen na

podlagi več meril in da je v okviru organizacije dela upoštevala osebne želje teh voznikov, da bi se čim bolj skrajšal čas vožnje med njihovim prebivališčem in krajem prevzema vozil, ki spadajo na področje uporabe navedene uredbe.

19 Predložitveno sodišče najprej navaja, da je rešitev spora o glavni stvari odvisna od razlage pojma „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“ v smislu člena 9(3) Uredbe št. 561/2006. Zlasti je odvisna od tega, ali ta pojem zajema kraj brez kakršnih koli objektov, ki se uporablja izključno za parkiranje vozil, ki spadajo na področje uporabe te uredbe. Poleg tega je treba ugotoviti, ali je obstoj nekaterih objektov, kot so sanitarni objekti ali prostori za druženje ali počitek, nujen za opredelitev „operativnega centra delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“, v smislu te določbe. V kolektivni pogodbi, sklenjeni med družbo Volánbusz in sindikalno organizacijo, ki zastopa zaposlene v zadevnem sektorju, je kot tak opredeljen konkretni bazni kraj zadevnega voznika, to je kraj, naj gre za objekt, parkirišče podjetja ali katero koli drugo geografsko točko, na kateri se začne pot, določena v načrtu poti, iz katere ta voznik – v okviru običajnega opravljanja službe in ne da bi pri tem izvrševal posebna delodajalčeva navodila – redno začne opravljati svojo službo in kamor se ob koncu službe vrne.

20 Dalje, to sodišče se sklicuje na sodbo z dne 29. aprila 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), v kateri je Sodišče pojem „operativni center podjetja“ opredelilo z izrazi, povzetimi v opredelitvi pojma „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“ iz kolektivne pogodbe, navedene v prejšnji točki. Po mnenju navedenega sodišča „se lahko objekt podjetja za cestni prevoz potnikov, parkirišče [ali] katera koli druga geografska točka, ki je opredeljena kot začetna točka poti, ki je [vozniku] dodeljena z načrtom poti, šteje za konkretni bazni kraj“.

21 Nazadnje, predložitveno sodišče – tako kot družba Volánbusz – meni, da bi bila razlaga člena 9(3) Uredbe št. 561/2006, v skladu s katero bi bilo treba kot delovni čas opredeliti vsak čas vožnje, ki ga voznik, ki vozi lastno vozilo, porabi za odhod do „operativnega centra delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“, da bi prevzel vozilo, ki spada na področje uporabe te uredbe, v nasprotju s cilji navedene uredbe.

22 V teh okoliščinah je Szegedi Törvényszék (sodišče v Szegedu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je mogoče pojem ‚operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran‘ iz člena 9(3) [Uredbe št. 561/2006] razlagati tako, da gre za konkretni navezni kraj voznika, to je objekt ali parkirišče prevoznega podjetja za cestni prevoz potnikov ali druga geografska točka, ki je opredeljena kot kraj, v katerem se začne prevoz, v katerem ta voznik – v okviru običajnega opravljanja službe in ne da bi pri tem izvrševal posebna delodajalčeva navodila – redno začne opravljati svojo službo in kamor se vrne ob koncu službe?

2. Ali je za ugotovitev, ali je določen kraj ‚operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran‘, v smislu člena 9(3) [Uredbe št. 561/2006], pomembno, ali ima ta kraj ustrezne objekte (npr. prostore za sanitarije in za dobro počutje, sobo za počitek) ali ne?

3. Ali je za presojo, ali nekateri kraji štejejo za operativne centre delodajalca, v katerih so vozniki ponavadi bazirani, v smislu člena 9(3) [Uredbe št. 561/2006], pomembno, da je lokacija teh konkretnih naveznih krajev ugodna za delavce (voznike), ker so vsekakor bližje njihovim domovom kot poslovne enote in podružnice družbe, vpisane v poslovni register, zaradi česar je čas prevoza voznikov krajši od časa, ki bi ga potrebovali, če bi začeli in končali delo v teh poslovnih enotah ali podružnicah?

4. Če pojma ‚operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran' iz člena 9(3) [Uredbe št. 561/2006] ni mogoče opredeliti kot konkretnega naveznega kraja voznika, to je objekta ali parkirišča prevoznega podjetja za cestni prevoz potnikov ali druge geografske točke, ki je opredeljena kot kraj, v katerem se začne prevoz, v katerem ta voznik – v okviru običajnega opravljanja službe in ne da bi pri tem izvrševal posebna delodajalčeva navodila – redno začne opravljati svojo službo in kamor se vrne ob koncu službe, ali je mogoče opredelitev tega pojma iz [Uredbe št. 561/2006] šteti za določbo o delovnih pogojih, v zvezi s katero lahko delodajalci in delavci v sektorju ob upoštevanju uvodne izjave 5 te uredbe s kolektivnimi pogajanji ali kako drugače sprejmejo za delavce ugodnejše določbe?"

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo, drugo in tretje vprašanje

23 Predložitveno sodišče s prvim, drugim in tretjim vprašanjem, ki jih je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 9(3) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da pojem „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran" iz te določbe zajema kraj, kot je zunanja remiza vozil, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, iz katere zadevni voznik – pri običajnem opravljanju svojih nalog in brez posebnih navodil delodajalca – redno začne opravljati svojo službo in kamor se po koncu službe vrne. To sodišče sprašuje tudi, ali sta za to upoštevna, prvič, obstoj sanitarnih objektov ali prostorov za druženje ali počitek na takem kraju in, drugič, geografska bližina tega kraja kraju prebivališča tega voznika.

24 Člen 9(3) Uredbe št. 561/2006 določa, da se vsak čas, ki ga voznik porabi med vožnjo vozila, ki ne sodi na področje uporabe te uredbe, k vozilu, ki sodi na področje uporabe navedene uredbe, šteje za drugo delo, če to vozilo ni niti v kraju doma tega voznika niti v operativnem centru delodajalca, v katerem je navedeni voznik ponavadi baziran.

25 Pojem „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran" iz tega člena 9(3) ni opredeljen v Uredbi št. 561/2006, ki v ta namen ne napotuje izrecno na pravo držav članic. Tak pojem je torej treba opredeliti kot avtonomen pojem prava Unije in ga razlagati enotno.

26 Iz besedila člena 9(3) Uredbe št. 561/2006 je razvidno, da ta določba ne določa nobene zahteve v zvezi s tem, da morajo biti v „operativnem centru delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran", nekateri objekti, kot so sanitarni objekti ali prostori za druženje ali počitek. Navedena določba prav tako ne zahteva, da mora biti ta obrat blizu kraju prebivališča tega voznika. Nasprotno pa na podlagi tega besedila ni mogoče rešiti vprašanja, ali je pojem „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran" v smislu iste določbe kraj, iz katerega navedeni voznik redno začne opravljati svojo službo in kamor se ob koncu službe vrne, če nima posebnih navodil delodajalca.

27 To vprašanje je mogoče razjasniti s preučitvijo zgodovine nastanka tega pojma in določbe, ki ga vsebuje.

28 Kot namreč v bistvu poudarja Evropska komisija v pisnem stališču, člen 9(3) Uredbe št. 561/2006 kodificira rešitev, ki jo je Sodišče sprejelo v sodbi z dne 18. januarja 2001, Skills Motor Coaches in drugi (C-297/99, EU:C:2001:37), ki se je nanašala na Uredbo Sveta (EGS) št. 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 227). Sodišče je v tej sodbi razsodilo, da obveznost voznika, da evidentira vse druge delovne ure, velja tudi za čas, ki ga potrebuje za vožnjo, da bi prevzel vozilo, v katerega je treba vstaviti tahograf in ga uporabljati in ki se ne nahaja v kraju prebivališča tega voznika ali operativnega centra njegovega delodajalca (glej v tem smislu sodbo z dne 18. januarja 2001, Skills Motor Coaches in drugi, C-297/99, EU:C:2001:37, točka 35).

29 Sodišče je pojasnilo, da pojma „operativni center delodajalca“ ni mogoče opredeliti izključno na podlagi meril, povezanih z delodajalcem, zlasti s strukturo ali organizacijo zadevnega prevoznega podjetja, temveč je treba upoštevati tudi merila, ki se nanašajo na zadevnega voznika kot osebo. Zato tega pojma ni mogoče enačiti s pojmom „sedež družbe“ ali ga razlagati tako, da bi se lahko vsaka remiza vozil, ki pripada zadevnemu prevoznemu podjetju, štela za operativni center delodajalca. Navedeni pojem se tako nanaša na konkretni bazni kraj ali „kraj, kjer je baziran“ ta voznik, in sicer na kraj, kamor voznik redno odhaja, da bi prevzel in vozil vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe št. 3821/85, ali kraj, iz katerega ta voznik – pri običajnem opravljanju svojih nalog in brez posebnih navodil delodajalca – redno začne opravljati svojo službo in kamor se ob koncu službe vrne (glej v tem smislu sodbo z dne 29. aprila 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, točke od 24 do 28 in 31).

30 Glede na navedeno je treba ugotoviti, da tako opredeljen pojem „operativni center delodajalca“ v bistvu ustreza pojmu „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“ iz člena 9(3) Uredbe št. 561/2006.

31 Prav tako pojem „drugo delo“ iz te določbe, ki glede na člen 4(e) te uredbe pomeni „vse dejavnosti, ki so opredeljene kot delovni čas v členu 3(a) Direktive [2002/15], razen vožnje, vključno s katerim koli delom za istega ali drugega delodajalca v sektorju prevoza ali zunaj njega, vključno z vsemi dejavnostmi, ki se opravljajo za istega ali drugega delodajalca v prevoznem sektorju ali zunaj njega“, v bistvu ustreza pojmu „čas vseh drugih delovnih aktivnosti“ iz člena 15 Uredbe št. 3821/85.

32 Zato kadar voznik vozilo, ki spada na področje uporabe Uredbe št. 561/2006, prevzame na kraju, ki je „operativni center delodajalca, v katerem je [ta] voznik ponavadi baziran“, vsakega časa, ki ga porabi za vožnjo vozila, ki ne sodi na področje uporabe te uredbe, do ali za vrnitev iz tega operativnega centra, ni mogoče opredeliti kot „drugo delo“ v smislu člena 4(e) navedene uredbe.

33 Tako je očitno, da je namen člena 9(3) Uredbe št. 561/2006 urediti poseben položaj, ki izključuje vsakega drugega, in sicer položaj, v katerem voznik vozilo, ki spada na področje uporabe te uredbe, prevzame v kraju, ki ni kraj njegovega prebivališča ali operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran.

34 Taka razlaga je v skladu s cilji te uredbe, katere namen je zlasti, kot izhaja iz njenega člena 1 v povezavi z njeno uvodno izjavo 17, izboljšati delovne pogoje zadevnih voznikov in varnost v cestnem prometu. Ob upoštevanju teh ciljev pojma „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“ v smislu člena 9(3) Uredbe št. 561/2006 ni mogoče opredeliti izključno

glede na funkcionalna merila, ki se nanašajo na notranjo organizacijo prevoznega podjetja, temveč je treba upoštevati tudi merila, ki se nanašajo na zadevnega voznika kot osebo (glej v tem smislu sodbo z dne 29. aprila 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, točka 24).

35 Vendar dejstvo, da je tak kraj ugodnejši za zadevnega voznika, zlasti ker je geografsko bližje kraju njegovega prebivališča, ni zadostno merilo za njegovo opredelitev kot „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“. V obravnavanem primeru mora predložitveno sodišče ob upoštevanju vseh okoliščin, značilnih za položaj zadevnega voznika, preveriti, ali je kraj iz postopka v glavni stvari dejanski bazni kraj tega voznika (glej v tem smislu sodbo z dne 29. aprila 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, točka 30).

36 Za odgovor na posebno vprašanje predložitvenega sodišča je treba dodati, da brez poseganja v cilj izboljšanja delovnih pogojev zadevnih voznikov Uredba št. 561/2006 ne določa, da morajo obstajati sanitarni objekti, prostori za druženje ali počitek, da bi se kraj, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, opredelil kot „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“, v smislu člena 9(3) Uredbe št. 561/2006.

37 Glede na vse zgoraj navedene razloge je treba na prvo, drugo in tretje vprašanje odgovoriti, da je treba člen 9(3) Uredbe št. 561/2006 razlagati tako, da pojem „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“ iz te določbe pomeni kraj, kot je zunanja remiza vozil, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, iz katere zadevni voznik – pri običajnem opravljanju svojih nalog in ne da bi v zvezi s tem izvrševal posebna navodila – redno začne opravljati svojo službo in kamor se ob koncu službe vrne. Morebitna prisotnost sanitarnih objektov ali prostorov za druženje ali počitek na takem kraju v zvezi s tem ni pomembna. Nasprotno pa se geografska bližina kraja prebivališča tega voznika lahko upošteva, vendar sama po sebi ni odločilna.

Četrto vprašanje

38 Ob upoštevanju odgovora na prvo, drugo in tretje vprašanje na četrto vprašanje ni treba odgovoriti.

Stroški

39 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

Člen 9(3) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85

je treba razlagati tako, da

pojem „operativni center delodajalca, v katerem je voznik ponavadi baziran“ iz te določbe pomeni kraj, kot je zunanja remiza vozil, ki spadajo na področje uporabe te uredbe, iz katere zadevni voznik – pri običajnem opravljanju svojih nalog in ne da bi v zvezi s tem

izvrševal posebna navodila – redno začne opravljati svojo službo in kamor se ob koncu službe vrne. Morebitna prisotnost sanitarnih objektov ali prostorov za druženje ali počitek na takem kraju v zvezi s tem ni pomembna. Nasprotno pa se geografska bližina kraja prebivališča tega voznika lahko upošteva, vendar sama po sebi ni odločilna.

Podpisi