Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

26. září 2024*

„Řízení o předběžné otázce – Silniční doprava – Harmonizace některých předpisů v sociální oblasti – Nařízení (ES) č. 561/2006 – Článek 9 odst. 3 – Pojem ‚provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu‘ – Místo, kde se řidič ujme vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení – Pojem ‚jiná práce‘ – Doba, kterou řidič stráví řízením vozidla nespadajícího do působnosti uvedeného nařízení do této provozovny nebo zpět“

Ve věci C-164/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Szegedi Törvényszék (soud v Segedínu, Maďarsko) ze dne 14. března 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 16. března 2023, v řízení

VOLÁNBUSZ Zrt.

proti

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení: K. Jürimäe, předsedkyně senátu, K. Lenaerts, předseda Soudního dvora vykonávající funkci soudce třetího senátu, N. Piçarra (zpravodaj), N. Jääskinen a M. Gavalec, soudci,

generální advokátka: T. Ćapeta,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

– za VOLÁNBUSZ Zrt.: K. Mészáros a P. Varsányi, jogtanácsosok,

– za italskou vládu: G. Palmieri, jako zmocněnkyně, ve spolupráci s: A. Lipari, procuratore dello Stato, a G. Santini, avvocato dello Stato,

– za Evropskou komisi: C. Kovács a P. A. Messina, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: maďarština.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 9 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností VOLÁNBUSZ Zrt. (dále jen „Volánbusz“), akciovou společností provozující veřejnou dopravu v Maďarsku, a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (správní úřad v župě Bács-Kiskun, Maďarsko) ve věci legality varování určeného této společnosti z důvodu porušení povinnosti vést záznamy o pracovní době řidičů, které zaměstnává.

Právní rámec

Unijní právo

Směrnice 2002/15/ES

3 Článek 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě (Úř. věst. 2002, L 80, s. 35; Zvl. vyd. 05/04, s. 224), stanoví:

„Pro účely této směrnice se rozumí:

a) ‚pracovní dobou‘:
   1. v případě mobilních pracovníků: veškerá doba od začátku do konce pracovní činnosti, během níž se mobilní pracovník nachází na svém pracovišti, je k dispozici svému zaměstnavateli a vykonává své funkce nebo činnosti, to znamená:

      – doba věnovaná všem činnostem v silniční dopravě. Jde zejména o tyto činnosti:

         i) řízení,
         ii) nakládka a vykládka,
         iii) pomoc cestujícím při nastupování a vystupování z vozidla,
         iv) čištění a technická údržba,
         v) všechny ostatní práce prováděné s cílem zajistit bezpečnost vozidla, jeho nákladu a cestujících nebo plnit zákonné a správní povinnosti přímo související s probíhající dopravní operací včetně sledování nakládky a vykládky, vyřizování správních náležitostí nezbytných ve styku s orgány policie, celními a přistěhovaleckými orgány atd.,

– doba, během níž nemůže mobilní pracovník volně nakládat se svým časem a vyžaduje se od něj, aby byl přítomen na svém pracovišti kdykoliv připraven započít obvyklou práci v rámci konkrétních úkolů, které souvisejí s jeho pracovní činností, zejména v době čekání na nakládku nebo vykládku, jejíž doba trvání není předem známa, to znamená buď před odjezdem, nebo bezprostředně před skutečným začátkem této doby, nebo na základě obecných podmínek sjednaných mezi sociálními partnery a/nebo podmínek stanovených právními předpisy členských států;

[…]“

Nařízení č. 561/2006

4 Body 5 a 17 odůvodnění nařízení č. 561/2006 zní:

„(5) Opatřeními obsaženými v tomto nařízení, která se týkají pracovních podmínek, by nemělo být dotčeno právo sociálních partnerů stanovit v rámci kolektivních smluv či jinak příznivější předpisy pro pracovníky.

[…]

(17) Toto nařízení usiluje o zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Činí tak hlavně ustanoveními, která se týkají maximální doby řízení denně, týdně a ve dvou po sobě následujících týdnech, ustanovením, které zavazuje řidiče, aby si vybíral běžné týdenní doby odpočinku alespoň jednou během dvou po sobě následujících týdnů, a ustanoveními, která stanoví, že denní doba odpočinku nesmí být za žádných okolností kratší než nepřerušená doba devíti hodin. […]“

5 Článek 1 tohoto nařízení stanoví:

„Toto nařízení stanoví pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží a cestujících za účelem harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Účelem tohoto nařízení je rovněž lepší monitorování a prosazování jednotlivými členskými státy a zlepšení pracovní praxe v silniční dopravě.“

6 Článek 3 uvedeného nařízení stanoví:

„Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu

a) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;

[…]“

7 Článek 4 písm. e) tohoto nařízení stanoví:

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[…]

e) ‚jinou prací' činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba v čl. 3 písm. a) směrnice [2002/15], vyjma ‚řízení', a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde".

8 Článek 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 stanoví:

„Jakákoli doba, kterou řidič stráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, k vozidlu nebo od vozidla, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě řidičova bydliště ani v provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, se započítává jako jiná práce."

Maďarské právo

9 Ustanovení § 86 munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (zákon č. I z roku 2012, kterým se stanoví zákoník práce) (*Magyar Közlöny* 2012/2, dále jen „maďarský zákoník práce") v odstavci 3 stanoví:

„Pracovní doba nezahrnuje:

[…]

b) dobu trvání cesty pracovníka z jeho bydliště nebo místa pobytu do místa skutečného výkonu práce a z místa výkonu práce do jeho bydliště nebo místa pobytu."

10 Ustanovení § 134 odst. 1 písm. a) tohoto zákoníku stanoví:

„Zaměstnavatel vede záznamy:

a) o běžné a mimořádné pracovní době.

[…]"

Spor v původním řízení a předběžné otázky

11 Volánbusz je akciová společnost provozující veřejnou dopravu, jejímž jediným akcionářem je maďarský stát. Zajišťuje pravidelnou přepravu cestujících autobusem na různých trasách, z nichž některé přesahují 50 kilometrů a jiné nepřesahují 50 kilometrů. Do působnosti nařízení č. 561/2006 podle jeho čl. 3 písm. a) nespadají pouze autobusy, které jsou určeny výlučně pro posledně uvedený druh trasy.

12 Někteří řidiči zaměstnaní společností Volánbusz vyzvedávají a odstavují autobusy v externích depech této společnosti, ze kterých pravidelně vykonávají svou službu a do kterého se na konci této služby vracejí v rámci běžného výkonu své činnosti, tedy bez zvláštních příkazů uvedené společnosti. Tato externí depa, z nichž většina jsou parkoviště, neobsahují zařízení pro řidiče, a sice hygienická zařízení, zařízení sociální vybavenosti nebo prostory pro odpočinek. Uvedená externí depa nejsou zapsána v obchodním rejstříku jakožto provozovny nebo pobočky společnosti Volánbusz. Jsou však uvedena jako místa převzetí vozidel této společnosti, odkud začíná a končí

naplánovaná trasa, a nacházejí se blíže bydlišti řidičů než provozovna či pobočky společnosti Volánbusz. Tato blízkost zajišťuje těmto řidičům kratší cestu k těmto vozidlům a pro návrat do jejich bydliště po skončení služby.

13 Podle § 86 odst. 3 písm. b) maďarského zákoníku práce doba, kterou řidiči zaměstnaní u společnosti Volánbusz stráví řízením vlastního vozidla do místa a na konci služby z místa, kde se ujmou vozidel, která spadají do působnosti nařízení č. 561/2006, není součástí jejich pracovní doby. Z tohoto titulu je jim však vyplácena náhrada za dobu strávenou cestou.

14 Po několika kontrolách však správní úřad v župě Bács-Kiskun konstatoval, že u 67 řidičů zaměstnaných společností Volánbusz měla být v průběhu měsíce března 2022 doba strávená na cestě z místa bydliště do externích dep této společnosti a na konci služby zpět, zaznamenána jako pracovní doba podle § 134 maďarského zákoníku práce. Rozhodnutím ze dne 19. října 2022 zaslal správní úřad v župě Bács-Kiskun společnosti Volánbusz varování.

15 Tento správní úřad zdůrazňuje, že několik externích dep společnosti Volánbusz je pouhými parkovištěmi. Parkoviště přitom není zařízením ve smyslu judikatury vycházející z rozsudků ze dne 18. ledna 2001, Skills Motor Coaches a další (C-297/99, EU:C:2001:37), jakož i ze dne 29. dubna 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Za těchto podmínek nelze tyto externí depa kvalifikovat jako „provozovnu zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“ ve smyslu čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006. Proto musí být jakákoli doba, kterou řidič stráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, do takových externích dep a zpět na konci své služby, kvalifikována jako „jiná práce“ ve smyslu tohoto ustanovení unijního práva a musí být zaznamenána v souladu s § 134 maďarského zákoníku práce. Uvedený správní úřad zastává názor, že pojem „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“, ve smyslu uvedeného ustanovení unijního práva je ekvivalentem pojmu „provozní centrála“, který je obsažen v těchto rozsudcích.

16 Společnost Volánbusz podala proti rozhodnutí ze dne 19. října 2022 uvedenému v bodě 14 tohoto rozsudku žalobu na neplatnost k Szegedi Törvényszék (soud v Segedínu, Maďarsko), který je předkládajícím soudem. Tvrdí, že stálá externí autobusová depa, na něž se vztahovala kontrola, musí být kvalifikována jako provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, ve smyslu čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006. Za těchto podmínek nelze v souladu s tímto ustanovením jakoukoli dobu, kterou tito řidiči stráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, do takových externích dep a zpět na konci své služby, kvalifikovat jako „jinou práci“ ve smyslu uvedeného ustanovení, takže neexistuje povinnost zaznamenat ji jako takovou.

17 Opačný výklad čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 by podle společnosti Volánbusz vedl k paradoxní situaci. Zatímco doba cesty strávená řízením vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, do externího depa, musí být zaznamenána jako pracovní doba, není tomu tak v případě doby cesty k převzetí vozidla nikoli do uvedeného externího depa, nýbrž do provozovny tohoto podniku nebo do jeho poboček, i když bylo dotyčné externí depo zřízeno za účelem zkrácení této doby cesty. Dopravní podniky by tak byly odrazovány od toho, aby takové externí depa označovaly za místo převzetí vozidla spadajícího do působnosti uvedeného nařízení.

18 Taková praxe má však za cíl zlepšení pracovních podmínek řidičů a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v souladu s článkem 1 téhož nařízení ve spojení s jeho bodem 17 odůvodnění. Společnost Volánbusz v tomto ohledu upřesnila, že konkrétní místo, na kterém mají

dotyční řidiči svou základnu, bylo stanoveno na základě několika kritérií a v rámci organizace práce zohledňuje osobní preference těchto řidičů, aby se co nejvíce zkrátila doba cesty mezi jejich bydlištěm a místem, kde se ujmou vozidla, které spadá do působnosti uvedeného nařízení.

19 Předkládající soud nejprve uvádí, že řešení sporu v původním řízení závisí na výkladu pojmu „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“ ve smyslu čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006. Závisí konkrétně na tom, zda tento pojem zahrnuje místo, které nemá jakékoliv zařízení a slouží pouze k deponaci vozidel, která spadají do působnosti tohoto nařízení. Navíc je třeba určit, zda je přítomnost určitých zařízení, jako jsou hygienická zařízení nebo zařízení sociální vybavenosti nebo prostory pro odpočinek, nezbytná ke kvalifikaci jako „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“ ve smyslu tohoto ustanovení. Kolektivní smlouva uzavřená mezi společností Volánbusz a odborovým svazem zastupujícím zaměstnance dotyčného odvětví kvalifikuje jako takové konkrétní místo, na kterém má dotyčný řidič svou základnu, tedy místo, ať už se jedná o zařízení, parkoviště podniku nebo jakékoliv jiné zeměpisné místo považované za místo zahájení naplánované trasy, ze kterého řidič pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací v rámci běžného výkonu své činnosti, aniž plní zvláštní příkazy svého zaměstnavatele.

20 Uvedený soud dále odkazuje na rozsudek ze dne 29. dubna 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), ve kterém Soudní dvůr definoval pojem „provozní centrála podniku“ slovy, která byla převzata do definice pojmu „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“, který je uveden v kolektivní smlouvě zmíněné v předchozím bodě. Podle uvedeného soudu „zařízení podniku silniční osobní dopravy, parkoviště [nebo] jakékoli jiné zeměpisné místo považované za místo zahájení trasy přidělené [řidiči] v plánu cesty může být považováno za konkrétní místo, na kterém má řidič svou základnu“.

21 Konečně, podobně jako společnost Volánbusz, předkládající soud má za to, že výklad čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006, podle kterého musí být jako pracovní doba kvalifikována každá doba cesty, kterou řidič stráví řízením vlastního vozidla do „provozovny zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“, aby se ujal vozidla spadajícího do působnosti tohoto nařízení, by byl v rozporu s cíli sledovanými uvedeným nařízením.

22 Za těchto podmínek se Szegedi Törvényszék (soud v Segedínu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Může být pojem ‚provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu‘, který je uveden v čl. 9 odst. 3 nařízení [č. 561/2006], vykládán v tom smyslu, že se jedná o konkrétní místo, na kterém má řidič svou základnu, tedy místo, ať už se jedná o zařízení nebo parkoviště podniku nebo jako jakékoliv jiné zeměpisné místo považované za místo zahájení naplánované trasy, ze kterého řidič pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací v rámci běžného výkonu své činnosti, aniž plní zvláštní příkazy svého zaměstnavatele?

2) Je pro účely posouzení, zda určité místo představuje ‚provozovnu zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu‘ ve smyslu čl. 9 odst. 3 nařízení [č. 561/2006], podstatné, zda je toto místo vybaveno odpovídajícími zařízeními (jako např. hygienická zařízení, zařízení sociální vybavenosti nebo místnost pro odpočinek)?

3) Je pro účely posouzení, zda určitá místa představují provozovny zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu, ve smyslu čl. 9 odst. 3 nařízení [č. 561/2006], podstatné, zda je umístění těchto konkrétních základen výhodné pro pracovníky (řidiče) tím, že se každopádně nacházejí blíže jejich bydlišti, než provozovny a pobočky podniku zapsané do obchodního rejstříku, takže se na ně řidiči dopraví za kratší dobu, než jakou by potřebovali, pokud by zahajovali a ukončovali svou práci v těchto provozovnách nebo pobočkách?

4) Pokud by pojem ‚provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu', který je uveden v čl. 9 odst. 3 nařízení [č. 561/2006], nemohl být definován jako konkrétní místo, na kterém má řidič svou základnu, tedy jako místo, ať už se jedná o zařízení nebo parkoviště podniku nebo jakékoliv jiné zeměpisné místo považované za místo zahájení trasy, ze kterého tento řidič pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací v rámci běžného výkonu své činnosti, aniž plní zvláštní příkazy svého zaměstnavatele, musí se mít za to, že tento pojem uvedený v nařízení [č. 561/2006] je definován jako opatření, které se týká pracovních podmínek a v souvislosti s nímž mohou sociální partneři stanovit v rámci kolektivních smluv či jinak příznivější předpisy pro pracovníky, ve smyslu bodu 5 odůvodnění tohoto nařízení?"

K předběžným otázkám

K první až třetí otázce

23 Podstatou první až třetí otázky předkládajícího soudu, jimiž je třeba se zabývat společně, je, zda čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu", který je uveden v tomto ustanovení, zahrnuje takové místo, jako je externí depo vozidel spadajících do působnosti tohoto nařízení, ze kterého dotyčný řidič pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací v rámci běžného výkonu své činnosti a bez zvláštních příkazů svého zaměstnavatele v tomto ohledu. Tento soud se rovněž táže, zda jsou za tímto účelem relevantní zaprvé přítomnost hygienických zařízení nebo zařízení sociální vybavenosti nebo prostorů pro odpočinek v takovém místě a zadruhé zeměpisná blízkost tohoto místa k místu bydliště tohoto řidiče.

24 Článek 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 stanoví, že jakákoli doba, kterou řidič stráví řízením vozidla, které nespadá do působnosti tohoto nařízení, k vozidlu, které spadá do působnosti tohoto nařízení a které se nenachází v místě bydliště tohoto řidiče ani v provozovně zaměstnavatele, kde má uvedený řidič obvyklou základnu, se započítává jako jiná práce.

25 Pojem „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu", uvedený v tomto čl. 9 odst. 3 není v nařízení č. 561/2006, které za tímto účelem neuvádí žádný výslovný odkaz na právo členských států, definován. Takový pojem tedy musí být kvalifikován jako autonomní pojem unijního práva a musí být vykládán jednotně.

26 Ze znění čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 vyplývá, že toto ustanovení nestanoví žádný požadavek, pokud jde o přítomnost určitých zařízení, jako jsou hygienická zařízení nebo zařízení sociální vybavenosti nebo prostory pro odpočinek, v „provozovně zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu". Nevyžaduje ani, aby tato provozovna byla v blízkosti místa bydliště tohoto řidiče. Toto znění naproti tomu neumožňuje objasnit, zda pojem „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič

obvyklou základnu“ ve smyslu téhož ustanovení, je místem, ze kterého uvedený řidič pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací, neexistují-li zvláštní příkazy jeho zaměstnavatele.

27 Přezkum vzniku tohoto pojmu a ustanovení, jehož je součástí, umožňuje tuto otázku vyřešit.

28 Jak totiž v podstatě uvádí Komise ve svém písemném vyjádření, čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 kodifikuje řešení přijaté Soudním dvorem v rozsudku ze dne 18. ledna 2001, Skills Motor Coaches a další (C-297/99, EU:C:2001:37), který se týkal nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 ze dne 20. prosince 1985 o záznamovém zařízení v silniční dopravě (Úř. věst. 1985, L 370, s. 8; Zvl. vyd. 07/01, s. 227). V tomto rozsudku Soudní dvůr rozhodl, že povinnost řidiče zaznamenávat všechny ostatní doby práce do záznamového listu, platí rovněž pro doby, které stráví na cestě k převzetí vozidla, u něhož musí být zabudováno a užíváno záznamové zařízení (tachograf) a které se nachází na jiném místě než je bydliště tohoto řidiče či provozní centrála jeho zaměstnavatele (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 18. ledna 2001, Skills Motor Coaches a další, C-297/99, EU:C:2001:37, bod 35).

29 Soudní dvůr upřesnil, že pojem „provozní centrála zaměstnavatele“ nemůže být definován výlučně v závislosti na kritériích souvisejících se zaměstnavatelem, zejména se strukturou nebo organizací dotyčného dopravního podniku, ale musí rovněž zohledňovat kritéria týkající se osoby dotyčného řidiče. Tento pojem tudíž nelze stavět na roveň pojmu „sídlo“ ani vykládat v tom smyslu, že každé depo vozidel dotyčného dopravního podniku by mohlo být považováno za provozní centrálu zaměstnavatele. Uvedený pojem se tak týká konkrétního místa, na kterém má řidič svou základnu, nebo „místa stanoviště“ tohoto řidiče, a sice místa, kam uvedený řidič pravidelně dojíždí, aby převzal a řídil vozidlo spadající do působnosti nařízení č. 3821/85, nebo místa, ze kterého pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací v rámci běžného výkonu své činnosti a bez zvláštních příkazů svého zaměstnavatele v tomto ohledu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. dubna 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, body 24 až 28 a 31).

30 S ohledem na výše uvedené je třeba mít za to, že takto definovaný pojem „provozní centrála zaměstnavatele“ v podstatě odpovídá pojmu „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“, který je uveden v čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006.

31 Stejně tak pojem „jiná práce“, který je uveden v tomto ustanovení a definován v čl. 4 písm. e) tohoto nařízení jako „činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba v čl. 3 písm. a) směrnice [2002/15], vyjma ‚řízení‘, a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde“, v podstatě odpovídá pojmu „všechny ostatní doby práce“ uvedenému v článku 15 nařízení č. 3821/85.

32 Pokud se tedy řidič ujme vozidla spadajícího do působnosti nařízení č. 561/2006 v místě, které je „provozovnou zaměstnavatele, kde má [tento] řidič obvyklou základnu“, nemůže být veškerá doba, kterou tento řidič stráví řízením vozidla nespadajícího do působnosti tohoto nařízení do této provozovny a zpět kvalifikována jako „jiná práce“ ve smyslu čl. 4 písm. e) uvedeného nařízení.

33 Jeví se tedy, že účelem čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 je upravit zvláštní situaci, s vyloučením jakékoliv jiné situace, a sice situaci, kdy se řidič ujme vozidla spadajícího do působnosti tohoto nařízení v jiném místě, než je místo jeho bydliště nebo provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu.

34 Takový výklad je v souladu s cíli sledovanými tímto nařízením, které má za cíl, jak vyplývá z jeho článku 1 ve spojení s bodem 17 jeho odůvodnění, zejména zlepšení pracovních podmínek dotyčných řidičů a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Vzhledem k těmto cílům nelze pojem „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“, ve smyslu čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 vymezit výhradně s ohledem na funkční kritéria související s vnitřní organizací přepravního podniku, ale je třeba rovněž přihlédnout ke kritériím týkajícím se osoby dotčeného řidiče (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. dubna 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, bod 24).

35 Nicméně skutečnost, že takové místo je pro dotyčného řidiče výhodnější, zejména z důvodu zeměpisné polohy blíže jeho bydlišti, nepředstavuje dostatečné kritérium k tomu, aby mohlo být kvalifikováno jako „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“. V projednávaném případě přísluší předkládajícímu soudu, aby s ohledem na veškeré okolnosti charakterizující situaci dotyčného řidiče ověřil, že místo dotčené ve věci v původním řízení je skutečně místem, k němuž je tento řidič konkrétně vázán (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. dubna 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, bod 30).

36 Aby bylo možné odpovědět na konkrétní otázku předkládajícího soudu, je třeba dodat, že aniž je dotčen cíl zlepšit pracovní podmínky dotyčných řidičů, nařízení č. 561/2006 nevyžaduje přítomnost hygienických zařízení, zařízení sociální vybavenosti nebo prostorů pro odpočinek ke kvalifikaci takového místa, jako je místo dotčené ve věci v původním řízení, jako „provozovny zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“ ve smyslu čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006.

37 S ohledem na všechny výše uvedené důvody je třeba na první až třetí otázku odpovědět tak, že čl. 9 odst. 3 nařízení č. 561/2006 musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“, který je uveden v tomto ustanovení, zahrnuje takové místo, jako je externí depo vozidel spadajících do působnosti tohoto nařízení, ze kterého dotyčný řidič pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací v rámci běžného výkonu své činnosti, aniž plní v tomto ohledu zvláštní příkazy. Případná přítomnost hygienických zařízení nebo zařízení sociální vybavenosti nebo prostorů pro odpočinek na takovém místě je v tomto ohledu irelevantní. Naproti tomu zeměpisná blízkost k místu bydliště tohoto řidiče může být zohledněna, aniž je však sama o sobě určující.

Ke čtvrté otázce

38 Vzhledem k odpovědi na první až třetí otázku není na čtvrtou otázku třeba odpovídat.

K nákladům řízení

39 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

Článek 9 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční

dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85

musí být vykládán v tom smyslu, že

pojem „provozovna zaměstnavatele, kde má řidič obvyklou základnu“, který je uveden v tomto ustanovení, zahrnuje takové místo, jako je externí depo vozidel spadajících do působnosti tohoto nařízení, ze kterého dotyčný řidič pravidelně vykonává svou službu a do kterého se na konci této služby vrací v rámci běžného výkonu své činnosti, aniž plní v tomto ohledu zvláštní příkazy. Případná přítomnost hygienických zařízení nebo zařízení sociální vybavenosti nebo prostorů pro odpočinek na takovém místě je v tomto ohledu irelevantní. Naproti tomu zeměpisná blízkost k místu bydliště tohoto řidiče může být zohledněna, aniž je však sama o sobě určující.

Podpisy.