Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (τρίτο τμήμα)

της 26ης Σεπτεμβρίου 2024*

«Προδικαστική παραπομπή – Οδικές μεταφορές – Εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων – Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 – Άρθρο 9, παράγραφος 3 – Έννοια της "έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός" – Τόπος από τον οποίο ο οδηγός αναλαμβάνει όχημα το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού – Έννοια του όρου "άλλη εργασία" – Χρόνος που αναλώθηκε από τον οδηγό για να οδηγήσει, προς ή από την ως άνω έδρα λειτουργίας, όχημα το οποίο δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού»

Στην υπόθεση C-164/23,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Szegedi Törvényszék (δικαστήριο Szeged, Ουγγαρία) με απόφαση της 14ης Μαρτίου 2023, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 16 Μαρτίου 2023, στο πλαίσιο της δίκης

VOLÁNBUSZ Zrt.

κατά

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (τρίτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Jürimäe, πρόεδρο τμήματος, K. Lenaerts, Πρόεδρο του Δικαστηρίου, ασκούντα καθήκοντα δικαστή του τρίτου τμήματος, N. Piçarra (εισηγητή), N. Jääskinen και M. Gavalec, δικαστές,

γενική εισαγγελέας: T. Ćapeta

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

– η VOLÁNBUSZ Zrt., εκπροσωπούμενη από την K. Mészáros και τον P. Varsányi, jogtanácsosok,

* Γλώσσα διαδικασίας: η ουγγρική.

– η Ιταλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την G. Palmieri, επικουρούμενη από τον A. Lipari, procuratore dello Stato, και τον G. Santini, avvocato dello Stato,

– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τους C. Kovács και P. A. Messina,

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τη γενική εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 9, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της VOLÁNBUSZ Zrt. (στο εξής: Volánbusz), ανώνυμης εταιρίας δημοσίων μεταφορών στην Ουγγαρία, και των Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (διοικητικών υπηρεσιών του νομού Bács-Kiskun, Ουγγαρία), με αντικείμενο τη νομιμότητα προειδοποιήσεως την οποία εξέδωσαν οι εν λόγω υπηρεσίες σε βάρος της εταιρίας αυτής για παράβαση της υποχρέωσης καταγραφής του χρόνου εργασίας των οδηγών που απασχολεί.

Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

Η οδηγία 2002/15/ΕΚ

3 Το άρθρο 3 της οδηγίας 2002/15/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών (ΕΕ 2002, L 80, σ. 35), ορίζει τα εξής:

«Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

α) “χρόνος εργασίας”:
   1) στην περίπτωση των μετακινούμενων εργαζομένων: κάθε περίοδος από την έναρξη έως τη λήξη της εργασίας, εντός της οποίας ο μετακινούμενος εργαζόμενος ευρίσκεται στη θέση εργασίας του, στη διάθεση του εργοδότη και ασκεί τα καθήκοντα ή τις δραστηριότητές του, ήτοι:

– ο χρόνος που αφιερώνεται σε κάθε δραστηριότητα οδικής μεταφοράς. Οι δραστηριότητες αυτές περιλαμβάνουν ειδικότερα:

i) οδήγηση,
ii) φόρτωση και εκφόρτωση,
iii) συνδρομή των επιβατών κατά την επιβίβαση και αποβίβασή τους από τα οχήματα,
iv) καθαρισμό και τεχνική συντήρηση των οχημάτων,
v) όλες τις άλλες εργασίες που αποσκοπούν στην ασφάλεια του οχήματος, του φορτίου και των επιβατών ή στην εκπλήρωση των νόμιμων ή κανονιστικών υποχρεώσεων που συνδέονται άμεσα με τη διεξαγόμενη μεταφορά, συμπεριλαμβανομένου του ελέγχου της φόρτωσης και εκφόρτωσης, των διοικητικών διατυπώσεων με την αστυνομία, τα τελωνεία, τις υπηρεσίες μετανάστευσης κ.λπ.·

– οι περίοδοι κατά τις οποίες ο μετακινούμενος εργαζόμενος δεν μπορεί να διαθέσει ελεύθερα τον χρόνο του και οφείλει να ευρίσκεται στη θέση εργασίας του, έτοιμος να αναλάβει τη συνήθη εργασία του, εκτελώντας ορισμένα καθήκοντα που συνδέονται με την υπηρεσία, ιδίως κατά τις περιόδους αναμονής φόρτωσης ή εκφόρτωσης, όταν δεν μπορεί να εκτιμηθεί εκ των προτέρων η προβλεπόμενη διάρκειά τους, δηλαδή είτε πριν από την αναχώρηση ή ακριβώς πριν από την πραγματική έναρξη της εν λόγω περιόδου, είτε σύμφωνα με τους γενικούς όρους που έχουν αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης με τους κοινωνικούς εταίρους ή/και οι οποίοι ορίζονται στη νομοθεσία των κρατών μελών·

[…]».

Ο κανονισμός 561/2006

4 Οι αιτιολογικές σκέψεις 5 και 17 του κανονισμού 561/2006 έχουν ως εξής:

«(5) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό για τις συνθήκες εργασίας δεν θα πρέπει να θίγουν το δικαίωμα εργοδοτών και εργαζομένων να θεσπίζουν, με συλλογικές διαπραγματεύσεις ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο, διατάξεις ευνοϊκότερες για τους εργαζόμενους.

[…]

(17) Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Ο σκοπός αυτός επιδιώκεται κυρίως με τις διατάξεις που αφορούν τον μέγιστο χρόνο οδήγησης ανά ημέρα, ανά εβδομάδα και ανά δεκαπενθήμερο, με τη διάταξη η οποία υποχρεώνει τον οδηγό να λαμβάνει μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης τουλάχιστον ανά δεκαπενθήμερο και με τις διατάξεις που ορίζουν ότι η περίοδος ημερήσιας ανάπαυσης δεν θα πρέπει να διαρκεί επ' ουδενί λιγότερο από εννέα συνεχείς ώρες. […]»

5 Το άρθρο 1 του κανονισμού αυτού προβλέπει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός θεσπίζει τους κανόνες που διέπουν το χρόνο οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης των οδηγών που απασχολούνται στην οδική μεταφορά εμπορευμάτων και

επιβατών με σκοπό την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των τρόπων χερσαίων μεταφορών, ιδιαίτερα στον οδικό τομέα, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Ο παρών κανονισμός στοχεύει επίσης να προωθηθεί η βελτίωση των πρακτικών παρακολούθησης και επιβολής των κανόνων από τα κράτη μέλη και η βελτίωση των πρακτικών εργασίας στον κλάδο των οδικών μεταφορών.»

6 Το άρθρο 3 του κανονισμού ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από:

α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα·

[…]».

7 Κατά το άρθρο 4, στοιχεία ε′, του ως άνω κανονισμού:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

[…]

ε) “άλλη εργασία”: όλες οι δραστηριότητες που ορίζονται ως χρόνος εργασίας στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας [2002/15] εκτός από την “οδήγηση”, καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη, εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών».

8 Το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 ορίζει τα εξής:

«Κάθε χρόνος ο οποίος καταναλώνεται από οδηγό οχήματος οδηγώντας όχημα που δεν εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού προς ή από ένα όχημα που εμπίπτει στις διατάξεις του παρόντος κανονισμού και το οποίο δεν βρίσκεται στον τόπο διαμονής του οδηγού ή στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός, υπολογίζεται ως “άλλη εργασία”.»

Το ουγγρικό δίκαιο

9 Το άρθρο 86 του a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (νόμου I του 2012, περί θεσπίσεως του εργατικού κώδικα) (*Magyar Közlöny* 2012/2., στο εξής: ουγγρικός εργατικός κώδικας) προβλέπει στην παράγραφο 3 τα εξής:

«Δεν περιλαμβάνεται στον χρόνο εργασίας:

[…]

b) το χρονικό διάστημα της μετακινήσεως του εργαζομένου από τον τόπο κατοικίας ή διαμονής του στον πραγματικό τόπο εργασίας του και από τον τόπο εργασίας του στον τόπο κατοικίας ή διαμονής του.»

10 Το άρθρο 134, παράγραφος 1, στοιχείο a, του κώδικα αυτού ορίζει τα εξής:

«Ο εργοδότης τηρεί βιβλίο:

a) καταγραφής της διάρκειας του κανονικού και υπερωραριακού χρόνου εργασίας.

[…]»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

11 Η Volánbusz είναι ανώνυμη εταιρία δημοσίων μεταφορών, μοναδικός μέτοχος της οποίας είναι το Ουγγρικό Δημόσιο. Εκτελεί δρομολόγια για τη μεταφορά επιβατών με λεωφορεία σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων υπερβαίνει σε ορισμένες εξ αυτών τα 50 χιλιόμετρα ενώ σε άλλες γραμμές δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα. Μόνον τα λεωφορεία που χρησιμοποιούνται στη δεύτερη κατηγορία γραμμών εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006, βάσει του άρθρου 3, στοιχείο α′, αυτού.

12 Ορισμένοι οδηγοί που απασχολούνται από τη Volánbusz αναλαμβάνουν τα λεωφορεία και τα σταθμεύουν σε εξωτερικά αμαξοστάσια της εταιρίας, από τα οποία ξεκινούν κανονικά την υπηρεσία τους και στα οποία επιστρέφουν μετά το πέρας αυτής, κατά τη συνήθη άσκηση των καθηκόντων τους, δηλαδή χωρίς να ακολουθούν ιδιαίτερες οδηγίες της εν λόγω εταιρίας. Αυτά τα εξωτερικά αμαξοστάσια, η πλειονότητα των οποίων είναι χώροι στάθμευσης, δεν περιλαμβάνουν εγκαταστάσεις για την εξυπηρέτηση των οδηγών, ήτοι εγκαταστάσεις υγιεινής ή ευεξίας ή χώρους ανάπαυσης. Τα εν λόγω εξωτερικά αμαξοστάσια δεν είναι καταχωρισμένα στο εμπορικό μητρώο ως εγκαταστάσεις ή υποκαταστήματα της Volánbusz. Έχουν, ωστόσο, οριστεί ως τόποι από τους οποίους οι οδηγοί αναλαμβάνουν τα οχήματα της εταιρίας, αποτελούν τα σημεία αφετηρίας και τερματισμού του δρομολογίου βάσει του φύλλου πορείας και βρίσκονται πλησιέστερα στους τόπους διαμονής των οδηγών απ’ ό,τι ο τόπος εγκατάστασης ή τα υποκαταστήματα της Volánbusz. Η εγγύτητα αυτή εξασφαλίζει στους οδηγούς συντομότερους χρόνους μετακίνησης για να αναλάβουν τα οχήματα της εταιρίας και για να μεταβούν στην κατοικία τους μετά το πέρας της υπηρεσίας τους.

13 Κατά το άρθρο 86, παράγραφος 3, στοιχείο b, του ουγγρικού εργατικού κώδικα, ο χρόνος τον οποίο αναλώνουν οι οδηγοί που απασχολούνται από τη Volánbusz στην οδήγηση του δικού τους οχήματος για να μεταβούν στον τόπο ανάληψης των οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 και για να επιστρέψουν μετά το πέρας της υπηρεσίας τους δεν περιλαμβάνεται στον χρόνο εργασίας τους. Τους καταβάλλεται όμως, βάσει του κώδικα αυτού, αποζημίωση για τον χρόνο μετακίνησης προς και από τον τόπο εργασίας.

14 Εντούτοις, κατόπιν πολλών ελέγχων, οι διοικητικές υπηρεσίες του νομού Bács-Kiskun αποφάνθηκαν ότι ο χρόνος τον οποίο είχαν αναλώσει, τον Μάρτιο του 2022, 67 απασχολούμενοι από τη Volánbusz οδηγοί για τη μετάβασή τους από τον τόπο διαμονής τους στα εξωτερικά αμαξοστάσια της εταιρίας αυτής και για την επιστροφή τους από αυτά μετά το πέρας της υπηρεσίας τους έπρεπε να καταγραφεί ως χρόνος εργασίας, κατ’ εφαρμογήν του άρθρου 134 του ουγγρικού εργατικού κώδικα. Ως εκ τούτου, με απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2022, οι διοικητικές υπηρεσίες του νομού Bács-Kiskun εξέδωσαν προειδοποίηση σε βάρος της Volánbusz.

15 Οι εν λόγω διοικητικές υπηρεσίες υπογραμμίζουν ότι πολλά από τα εξωτερικά αμαξοστάσια της Volánbusz είναι απλώς χώροι στάθμευσης. Ένας χώρος στάθμευσης δεν αποτελεί, κατά την άποψή τους, εγκατάσταση, κατά την έννοια της νομολογίας που απορρέει από τις αποφάσεις της 18ης Ιανουαρίου 2001, Skills Motor Coaches κ.λπ. (C-297/99, EU:C:2001:37), και της 29ης Απριλίου 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Υπό τις συνθήκες αυτές, τα εν λόγω εξωτερικά αμαξοστάσια δεν μπορούν να χαρακτηριστούν ως «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006. Επομένως, κάθε χρόνος τον οποίο αναλώνει ένας οδηγός στην οδήγηση οχήματος που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού για να μεταβεί σε τέτοια αμαξοστάσια και για να επιστρέψει από αυτά μετά το πέρας της υπηρεσίας του πρέπει να χαρακτηρίζεται ως «άλλη εργασία», κατά την έννοια της ως άνω διάταξης του δικαίου της Ένωσης, και να καταγράφεται σύμφωνα με το άρθρο 134 του ουγγρικού εργατικού κώδικα. Οι εν λόγω υπηρεσίες είναι της γνώμης ότι η έννοια της «έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά την ως άνω διάταξη του δικαίου της Ένωσης, είναι ισοδύναμη με την έννοια του «κέντρου εκμεταλλεύσεως» για το οποίο γίνεται λόγος στις αποφάσεις αυτές.

16 Η Volánbusz άσκησε ενώπιον του Szegedi Törvényszék (δικαστηρίου Szeged, Ουγγαρία), ήτοι του αιτούντος δικαστηρίου, προσφυγή ακυρώσεως κατά της αποφάσεως της 19ης Οκτωβρίου 2022 που μνημονεύεται στη σκέψη 14 της παρούσας αποφάσεως. Υποστηρίζει ότι τα ελεγχθέντα μόνιμα εξωτερικά αμαξοστάσια λεωφορείων πρέπει να χαρακτηριστούν ως έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός, κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006. Υπό τις συνθήκες αυτές, σύμφωνα με την εν λόγω διάταξη, ο χρόνος τον οποίο αναλώνουν οι οδηγοί στην οδήγηση οχήματος που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού για να μεταβούν στα εξωτερικά αμαξοστάσια και για να επιστρέψουν από αυτά μετά το πέρας της υπηρεσίας τους δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «άλλη εργασία», κατά την έννοια της ως άνω διατάξεως, και, επομένως, δεν υφίσταται υποχρέωση καταγραφής του ως τέτοιας.

17 Τυχόν αντίθετη ερμηνεία του άρθρου 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 θα κατέληγε, κατά την άποψη της Volánbusz, στο εξής παράδοξο. Συγκεκριμένα, ενώ ο χρόνος οδήγησης οχήματος το οποίο δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού για τη μετάβαση σε εξωτερικό αμαξοστάσιο θα έπρεπε να καταγράφεται ως χρόνος εργασίας, δεν θα ίσχυε το ίδιο και για τον χρόνο μετακίνησης που απαιτείται για να αναληφθεί όχημα το οποίο δεν βρίσκεται σε εξωτερικό αμαξοστάσιο, αλλά στον τόπο εγκατάστασης της επιχείρησης ή των υποκαταστημάτων της, ακόμη και στην περίπτωση που το συγκεκριμένο εξωτερικό αμαξοστάσιο έχει οριστεί για να μειωθεί ο χρόνος μετακίνησης. Οι επιχειρήσεις μεταφορών θα αποθαρρύνονταν κατ' αυτόν τον τρόπο να ορίσουν τέτοια εξωτερικά αμαξοστάσια ως τόπο από τον οποίο ο οδηγός αναλαμβάνει όχημα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

18 Εντούτοις, μια τέτοια πρακτική αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οδηγών και της οδικής ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 1 του κανονισμού, ερμηνευόμενο υπό το πρίσμα της αιτιολογικής του σκέψης 17. Η Volánbusz διευκρίνισε, συναφώς, ότι ο συγκεκριμένος τόπος στον οποίο έχουν τη βάση τους οι οδηγοί της καθορίστηκε βάσει διαφόρων κριτηρίων και λαμβάνει υπόψη, στο πλαίσιο της οργανώσεως της εργασίας, τις προσωπικές προσδοκίες των οδηγών με σκοπό να μειωθεί όσο το δυνατόν περισσότερο ο χρόνος μετακίνησής τους μεταξύ της κατοικίας τους και του τόπου από τον οποίο αναλαμβάνουν τα οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.

19 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει, κατ' αρχάς, ότι η επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης εξαρτάται από την ερμηνεία της έννοιας της «έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006. Εξαρτάται, ειδικότερα, από το κατά πόσον στην έννοια αυτή εμπίπτει τόπος ο οποίος δεν διαθέτει καμία εγκατάσταση και ο οποίος χρησιμοποιείται αποκλειστικά για τη στάθμευση οχημάτων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού. Επιπλέον, πρέπει να εξεταστεί αν η ύπαρξη ορισμένων υποδομών, όπως εγκαταστάσεις υγιεινής ή ευεξίας ή χώροι ανάπαυσης, είναι αναγκαία προϋπόθεση για τον χαρακτηρισμό ενός τόπου ως «έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά την έννοια της διάταξης αυτής. Η συλλογική σύμβαση εργασίας που συνήφθη μεταξύ της Vólanbusz και της συνδικαλιστικής οργάνωσης που εκπροσωπεί τους εργαζομένους του οικείου τομέα χαρακτηρίζει ως τέτοιο τον συγκεκριμένο τόπο στον οποίο ο οδηγός έχει τη βάση του, ήτοι τον χώρο, είτε πρόκειται για εγκατάσταση ή χώρο στάθμευσης της επιχείρησης, είτε πρόκειται για οποιοδήποτε άλλο γεωγραφικό σημείο που ορίζεται ως τόπος αφετηρίας του δρομολογίου βάσει του φύλλου πορείας, από τον οποίο ο οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως των καθηκόντων του και χωρίς να συμμορφώνεται προς ιδιαίτερες οδηγίες του εργοδότη του.

20 Εν συνεχεία, το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει στην απόφαση της 29ης Απριλίου 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), με την οποία το Δικαστήριο όρισε την έννοια του «κέντρου εκμεταλλεύσεως της επιχείρησης» με διατύπωση η οποία επαναλαμβάνεται και στον ορισμό της έννοιας της «έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός» που παρατίθεται στη συλλογική σύμβαση εργασίας για την οποία γίνεται λόγος στην προηγούμενη σκέψη. Κατά το αιτούν δικαστήριο, «εγκατάσταση ή χώρος σταθμεύσεως της επιχειρήσεως οδικών επιβατικών μεταφορών ή [οποιοδήποτε] άλλο γεωγραφικό σημείο που ορίζεται ως το σημείο αφετηρίας του δρομολογίου [το οποίο έχει ανατεθεί στον οδηγό με το φύλλο πορείας] μπορούν να αποτελέσουν συγκεκριμένο τόπο στον οποίο έχει τη βάση του ο οδηγός».

21 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά, όπως και η Volánbusz, ότι θα αντέβαινε στους σκοπούς που επιδιώκει ο κανονισμός 561/2006 μια ερμηνεία του άρθρου 9, παράγραφος 3, κατά την οποία ως χρόνος εργασίας θα έπρεπε να χαρακτηρίζεται κάθε χρόνος τον οποίο αναλώνει ένας οδηγός στην οδήγηση δικού του οχήματος για να μεταβεί στην «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», προκειμένου να αναλάβει όχημα το οποίο εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού.

22 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Szegedi Törvényszék (δικαστήριο Szeged) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Έχει η αναφερόμενη στο άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού [561/2006] "έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός" την έννοια του συγκεκριμένου χώρου όπου ο οδηγός έχει τη βάση του, ήτοι της εγκαταστάσεως ή του χώρου σταθμεύσεως της επιχειρήσεως οδικών επιβατικών μεταφορών, ή άλλου γεωγραφικού σημείου που ορίζεται ως τόπος αφετηρίας του δρομολογίου βάσει του φύλλου πορείας, από τον οποίο ο οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως των καθηκόντων του και χωρίς να ακολουθεί ιδιαίτερες οδηγίες του εργοδότη του;

2) Προκειμένου να εκτιμηθεί το κατά πόσον ένας συγκεκριμένος χώρος αποτελεί “έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός”, κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 3, του κανονισμού [561/2006], ασκεί επιρροή το αν ο χώρος αυτός διαθέτει κατάλληλες υποδομές (π.χ. εγκαταστάσεις υγιεινής ή ευεξίας ή χώρους αναπαύσεως);

3) Έχει σημασία για την εκτίμηση του κατά πόσον ορισμένοι χώροι αποτελούν έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχουν κανονικά ως βάση οι οδηγοί, κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 3, του κανονισμού [561/2006], το γεγονός ότι η χωροθέτηση των συγκεκριμένων χώρων είναι ευνοϊκή για τους εργαζομένους (οδηγούς), καθώς βρίσκονται, σε κάθε περίπτωση, πλησιέστερα στην κατοικία τους από ό,τι οι καταχωρημένες στο εμπορικό μητρώο εγκαταστάσεις και υποκαταστήματα της εταιρίας, ούτως ώστε ο χρόνος μετακινήσεως των οδηγών να είναι συντομότερος από εκείνον που θα απαιτούνταν αν ξεκινούσαν και ολοκλήρωναν την εργασία τους στις εν λόγω εγκαταστάσεις ή υποκαταστήματα;

4) Σε περίπτωση που η έννοια της “έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός”, όπως αναφέρεται στο άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού [561/2006], δεν μπορεί να οριστεί ως ο συγκεκριμένος χώρος τον οποίον έχει ως βάση ο οδηγός, δηλαδή οι εγκαταστάσεις ή ο χώρος σταθμεύσεως της επιχειρήσεως οδικών επιβατικών μεταφορών, ή άλλο γεωγραφικό σημείο που ορίζεται ως ο τόπος αφετηρίας του δρομολογίου βάσει του φύλλου πορείας, από τον οποίο ο οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως των καθηκόντων του και χωρίς να ακολουθεί ιδιαίτερες οδηγίες του εργοδότη του, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο ορισμός της έννοιας αυτής που περιλαμβάνεται στον κανονισμό [561/2006] αποτελεί ρύθμιση αφορώσα τους όρους εργασίας, στο πλαίσιο της οποίας οι εργοδότες και οι εργαζόμενοι του κλάδου μπορούν να θεσπίσουν, είτε με συλλογικές διαπραγματεύσεις είτε με άλλο τρόπο, ευνοϊκότερες ρυθμίσεις για τους εργαζομένους, λαμβανομένης υπόψη της αιτιολογικής σκέψεως 5 του κανονισμού αυτού;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου, του δευτέρου και του τρίτου προδικαστικού ερωτήματος

23 Με το πρώτο, το δεύτερο και το τρίτο προδικαστικό ερώτημα, τα οποία πρέπει να εξεταστούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ’ ουσίαν, να διευκρινιστεί αν το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 έχει την έννοια ότι ως «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά τη διάταξη αυτή, νοείται ο τόπος, όπως ένα εξωτερικό αμαξοστάσιο για οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, από τον οποίο ο οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, κατά τη συνήθη άσκηση των καθηκόντων του και χωρίς να ακολουθεί συναφώς ιδιαίτερες οδηγίες του εργοδότη του. Το αιτούν δικαστήριο ερωτά επίσης αν, για τον σκοπό αυτόν, ασκούν επιρροή, αφενός, το γεγονός ότι στον ως άνω τόπο υφίστανται εγκαταστάσεις υγιεινής ή ευεξίας ή χώροι ανάπαυσης και, αφετέρου, η γεωγραφική εγγύτητα του τόπου αυτού με τον τόπο διαμονής του οδηγού.

24 Το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 προβλέπει ότι κάθε χρόνος τον οποίο αναλώνει ένας οδηγός στην οδήγηση οχήματος που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού για να μεταβεί στον τόπο ανάληψης οχήματος το οποίο εμπίπτει στο πεδίο

εφαρμογής του κανονισμού θεωρείται ως άλλη εργασία, όταν το δεύτερο όχημα δεν βρίσκεται ούτε στον τόπο διαμονής του οδηγού ούτε στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός.

25 Η έννοια της «έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά το άρθρο 9, παράγραφος 3, δεν ορίζεται από τον κανονισμό 561/2006, ο οποίος δεν παραπέμπει ρητώς για τον σκοπό αυτό στο δίκαιο των κρατών μελών. Επομένως, η έννοια αυτή πρέπει να χαρακτηριστεί ως αυτοτελής έννοια του δικαίου της Ένωσης και να ερμηνευθεί κατά τρόπο ομοιόμορφο.

26 Από το γράμμα του άρθρου 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 προκύπτει ότι η διάταξη αυτή δεν απαιτεί την ύπαρξη, στην «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», ορισμένων υποδομών, όπως εγκαταστάσεων υγιεινής ή ευεξίας ή χώρων ανάπαυσης. Η εν λόγω διάταξη δεν επιβάλλει επίσης να βρίσκεται η έδρα αυτή κοντά στον τόπο διαμονής του οδηγού. Αντιθέτως, από το γράμμα της ως άνω διάταξης δεν μπορεί να συναχθεί αν η «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά την έννοια της διάταξης αυτής, είναι ο τόπος από τον οποίο ο οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, χωρίς να έχει λάβει ιδιαίτερες οδηγίες εκ μέρους του εργοδότη του.

27 Από την εξέταση του ιστορικού θεσπίσεως της εν λόγω έννοιας και της διάταξης στην οποία αυτή εντάσσεται μπορεί να επιλυθεί το ζήτημα αυτό.

28 Συγκεκριμένα, όπως επισημαίνει κατ' ουσίαν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 κωδικοποιεί τη λύση που προέκρινε το Δικαστήριο με την απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2001, Skills Motor Coaches κ.λπ. (C-297/99, EU:C:2001:37), η οποία αφορούσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ 1985, L 370, σ. 8). Στην απόφαση εκείνη, το Δικαστήριο έκρινε ότι η υποχρέωση ενός οδηγού να καταγράφει όλες τις άλλες περιόδους εργασίας περιλαμβάνει και τις περιόδους που ο οδηγός αφιερώνει στις μετακινήσεις που απαιτούνται προκειμένου να αναλάβει όχημα υποκείμενο στην υποχρέωση εγκαταστάσεως και χρησιμοποιήσεως συσκευής ελέγχου (ταχογράφου) και ευρισκόμενο σε τόπο διαφορετικό από την κατοικία του οδηγού ή από το κέντρο εκμεταλλεύσεως του εργοδότη του (πρβλ. απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2001, Skills Motor Coaches κ.λπ., C-297/99, EU:C:2001:37, σκέψη 35).

29 Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι η έννοια του «κέντρου εκμεταλλεύσεως του εργοδότη» δεν μπορεί να προσδιοριστεί αποκλειστικώς βάσει κριτηρίων που συνδέονται με τον εργοδότη, όπως μεταξύ άλλων η δομή ή η οργάνωση της οικείας επιχείρησης μεταφορών, αλλά πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη κριτήρια σχετικά με το πρόσωπο του οικείου οδηγού. Ως εκ τούτου, η έννοια αυτή δεν μπορεί να ταυτιστεί με την «εταιρική έδρα» ούτε να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι κάθε σημείο στο οποίο βρίσκεται χώρος σταθμεύσεως οχημάτων της οικείας επιχείρησης μεταφορών θα μπορούσε να θεωρηθεί ως κέντρο εκμεταλλεύσεως του εργοδότη. Η εν λόγω έννοια περιλαμβάνει, συνεπώς, τον τόπο που αποτελεί τη συγκεκριμένη βάση του οδηγού ή τον «τόπο όπου ο οδηγός έχει τη βάση του», ήτοι τον τόπο στον οποίο μεταβαίνει κανονικά για να αναλάβει και να οδηγήσει όχημα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3821/85 ή τον τόπο από τον οποίο ο οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, στο πλαίσιο της συνήθους ασκήσεως των καθηκόντων του και χωρίς να ακολουθεί συναφώς ιδιαίτερες οδηγίες του εργοδότη του (πρβλ. απόφαση της 29ης Απριλίου 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, σκέψεις 24 έως 28 και 31).

30 Κατόπιν των προεκτεθέντων, πρέπει να γίνει δεκτό ότι η οριζόμενη κατ' αυτόν τον τρόπο έννοια του «κέντρου εκμεταλλεύσεως του εργοδότη» αντιστοιχεί, κατ' ουσίαν, στην έννοια της «έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», η οποία μνημονεύεται στο άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006.

31 Ομοίως, η έννοια της «άλλης εργασίας» που μνημονεύεται στη διάταξη αυτή και ορίζεται στο άρθρο 4, στοιχείο ε', του εν λόγω κανονισμού ως «όλες οι δραστηριότητες που ορίζονται ως χρόνος εργασίας στο άρθρο 3 στοιχείο α) της οδηγίας [2002/15] εκτός από την "οδήγηση", καθώς και κάθε εργασία για τον ίδιο ή άλλον εργοδότη, εντός ή εκτός του τομέα των μεταφορών», αντιστοιχεί, κατ' ουσίαν, στην έννοια των «λοιπών περιόδων εργασίας» του άρθρου 15 του κανονισμού 3821/85.

32 Ως εκ τούτου, όταν ένας οδηγός αναλαμβάνει όχημα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 σε τόπο ο οποίος είναι η «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο [εν λόγω] οδηγός», ο χρόνος τον οποίο αναλώνει στην οδήγηση, προς και από την εν λόγω έδρα, οχήματος που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως «άλλη εργασία» κατά την έννοια του άρθρου 4, στοιχείο ε', του κανονισμού αυτού.

33 Εκ των ανωτέρω συνάγεται συνεπώς ότι το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 έχει ως σκοπό να ρυθμίσει μια συγκεκριμένη περίπτωση, αποκλειομένης κάθε άλλης, ήτοι την περίπτωση κατά την οποία ο οδηγός αναλαμβάνει το όχημα που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού σε τόπο διαφορετικό από τον τόπο διαμονής του ή από την έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση.

34 Η ερμηνεία αυτή είναι σύμφωνη με τους σκοπούς που επιδιώκει ο εν λόγω κανονισμός, ο οποίος αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, όπως προκύπτει από το άρθρο 1, σε συνδυασμό με την αιτιολογική του σκέψη 17, στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των οικείων οδηγών και της οδικής ασφάλειας. Λαμβανομένων υπόψη των σκοπών αυτών, η έννοια της «έδρας λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006, δεν μπορεί να οριστεί αποκλειστικώς βάσει λειτουργικών κριτηρίων που συνδέονται με την εσωτερική οργάνωση της επιχείρησης μεταφορών, αλλά πρέπει να ληφθούν επίσης υπόψη κριτήρια σχετικά με το πρόσωπο του οικείου οδηγού (πρβλ. απόφαση της 29ης Απριλίου 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, σκέψη 24).

35 Εντούτοις, το γεγονός ότι ένας τέτοιος τόπος είναι ευνοϊκότερος για τον συγκεκριμένο οδηγό, ιδίως λόγω του ότι βρίσκεται πλησιέστερα στον τόπο διαμονής του, δεν συνιστά επαρκές κριτήριο για να χαρακτηριστεί ως «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός». Εν προκειμένω, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, υπό το πρίσμα του συνόλου των περιστάσεων που χαρακτηρίζουν την κατάσταση του οδηγού, ότι ο επίμαχος στην υπόθεση της κύριας δίκης τόπος είναι πράγματι ο τόπος που αποτελεί τη συγκεκριμένη βάση του οδηγού (πρβλ. απόφαση της 29ης Απριλίου 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, σκέψη 30).

36 Επισημαίνεται επίσης, για να δοθεί απάντηση σε συγκεκριμένο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου, ότι, υπό την επιφύλαξη του σκοπού της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας των οικείων οδηγών, ο κανονισμός 561/2006 δεν απαιτεί την ύπαρξη εγκαταστάσεων υγιεινής ή ευεξίας ή χώρων ανάπαυσης προκειμένου ένας τόπος, όπως ο επίμαχος στην υπόθεση της κύριας δίκης, να χαρακτηριστεί ως «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά την έννοια του άρθρου 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006.

37 Κατόπιν του συνόλου των προεκτεθέντων, στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού 561/2006 έχει την έννοια ότι ως «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά τη διάταξη αυτή, νοείται ο τόπος, όπως ένα εξωτερικό αμαξοστάσιο για οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, από τον οποίο ο οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, κατά τη συνήθη άσκηση των καθηκόντων του και χωρίς να συμμορφώνεται συναφώς προς ιδιαίτερες οδηγίες. Η τυχόν ύπαρξη, σε έναν τέτοιο τόπο, εγκαταστάσεων υγιεινής ή ευεξίας ή χώρων ανάπαυσης δεν ασκεί συναφώς επιρροή. Αντιθέτως, η γεωγραφική εγγύτητα με τον τόπο διαμονής του οδηγού μπορεί να ληφθεί υπόψη, χωρίς ωστόσο να είναι, αφ' εαυτής, καθοριστικής σημασίας.

Επί του τετάρτου προδικαστικού ερωτήματος

38 Λαμβανομένης υπόψη της απαντήσεως που δόθηκε στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τρίτο προδικαστικό ερώτημα, παρέλκει η απάντηση στο τέταρτο προδικαστικό ερώτημα.

Επί των δικαστικών εξόδων

39 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (τρίτο τμήμα) αποφαίνεται:

Το άρθρο 9, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου,

έχει την έννοια ότι:

ως «έδρα λειτουργίας του εργοδότη την οποία έχει κανονικά ως βάση ο οδηγός», κατά τη διάταξη αυτή, νοείται ο τόπος, όπως ένα εξωτερικό αμαξοστάσιο για οχήματα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού αυτού, από τον οποίο ο οδηγός ξεκινά κανονικά την υπηρεσία του και στον οποίο επιστρέφει μετά το πέρας αυτής, κατά τη συνήθη άσκηση των καθηκόντων του και χωρίς να συμμορφώνεται συναφώς προς ιδιαίτερες οδηγίες. Η τυχόν ύπαρξη, σε έναν τέτοιο τόπο, εγκαταστάσεων υγιεινής ή ευεξίας ή χώρων ανάπαυσης δεν ασκεί συναφώς επιρροή. Αντιθέτως, η γεωγραφική εγγύτητα με τον τόπο διαμονής του οδηγού μπορεί να ληφθεί υπόψη, χωρίς ωστόσο να είναι, αφ' εαυτής, καθοριστικής σημασίας.

(υπογραφές)