Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 26 de septiembre de 2024*

«Procedimiento prejudicial — Transportes por carretera — Armonización de determinadas disposiciones de la legislación social — Reglamento (CE) n.º 561/2006 — Artículo 9, apartado 3 — Concepto de "centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor" — Lugar en que un conductor se hace cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento — Concepto de "otro trabajo" — Tiempo utilizado por ese conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento hasta o desde ese centro de operaciones»

En el asunto C-164/23,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Szegedi Törvényszék (Tribunal General de Szeged, Hungría), mediante resolución de 14 de marzo de 2023, recibida en el Tribunal de Justicia el 16 de marzo de 2023, en el procedimiento entre

VOLÁNBUSZ Zrt.

y

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por la Sra. K. Jürimäe, Presidenta de Sala, el Sr. K. Lenaerts, Presidente del Tribunal de Justicia, en funciones de Juez de la Sala Tercera, y los Sres. N. Piçarra (ponente), N. Jääskinen y M. Gavalec, Jueces;

Abogada General: Sra. T. Ćapeta;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

– en nombre de VOLÁNBUSZ Zrt., por la Sra. K. Mészáros y el Sr. P. Varsányi, jogtanácsosok;

* Lengua de procedimiento: húngaro.

– en nombre del Gobierno italiano, por la Sra. G. Palmieri, en calidad de agente, asistida por el Sr. A. Lipari, procuratore dello Stato, y el Sr. G. Santini, avvocato dello Stato;

– en nombre de la Comisión Europea, por los Sres. C. Kovács y P. A. Messina, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oída la Abogada General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 9, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO 2006, L 102, p. 1).

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio entre VOLÁNBUSZ Zrt. (en lo sucesivo, «Volánbusz»), una sociedad anónima de transporte público en Hungría, y la Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (Delegación del Gobierno en la Provincia de Bács Kiskun, Hungría), en relación con la legalidad de una advertencia dirigida a dicha sociedad por el incumplimiento de la obligación de registrar el tiempo de trabajo de los conductores que emplea.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Directiva 2002/15/CE

3 El artículo 3 de la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera (DO 2002, L 80, p. 35), dispone:

«A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) “tiempo de trabajo”:
   1) en el caso de los trabajadores móviles: todo período comprendido entre el inicio y el final del trabajo, durante el cual el trabajador móvil está en su lugar de trabajo, a disposición del empresario y en el ejercicio de sus funciones y actividades, esto es:

      – el tiempo dedicado a todas las actividades de transporte por carretera. Estas actividades incluyen, en particular:

i) la conducción,
ii) la carga y la descarga,
iii) la asistencia a los pasajeros en la subida y bajada del vehículo,
iv) la limpieza y el mantenimiento técnico,
v) todas las demás tareas cuyo objeto sea garantizar la seguridad del vehículo, de la carga y de los pasajeros o cumplir las obligaciones legales o reglamentarias directamente vinculadas a una operación de transporte específica que se esté llevando a cabo, incluidos el control de la carga y descarga, los trámites administrativos de policía, aduanas, funcionarios de inmigración, etc.;

– los períodos durante los cuales el trabajador móvil no puede disponer libremente de su tiempo y tiene que permanecer en su lugar de trabajo, dispuesto a realizar su trabajo normal, realizando determinadas tareas relacionadas con el servicio, en particular, los períodos de espera de carga y descarga, cuando no se conoce de antemano su duración previsible, es decir, o bien antes de la partida o antes del inicio efectivo del período de que se trate, o bien en las condiciones generales negociadas entre los interlocutores sociales o definidas por la legislación de los Estados miembros;

[…]».

Reglamento n.º 561/2006

4 Los considerandos 5 y 17 del Reglamento n.º 561/2006 exponen:

«(5) Las disposiciones del presente Reglamento relativas a las condiciones de trabajo no deben ser obstáculo al derecho de empresarios y trabajadores del sector a establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, disposiciones más favorables para los trabajadores.

[…]

(17) El presente Reglamento está destinado a mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como a mejorar la seguridad general de las carreteras. Garantiza estos objetivos mediante las disposiciones relativas al tiempo máximo de conducción diaria, semanal y durante un período de dos semanas consecutivas, la disposición que obliga al conductor a tomar un período de descanso semanal normal, al menos una vez cada dos semanas consecutivas, y las disposiciones que prescriben que, en ningún caso, el período de descanso diario deberá ser inferior a un período ininterrumpido de nueve horas. […]»

5 El artículo 1 de dicho Reglamento dispone:

«El presente Reglamento establece normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, con el fin de armonizar las condiciones de competencia entre modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y de mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad vial. El presente Reglamento tiene también como objetivo mejorar las prácticas de control y de aplicación en los Estados miembros, así como mejorar las prácticas laborales en el sector del transporte por carretera.»

6 El artículo 3 de dicho Reglamento dispone:

«El presente Reglamento no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;

[…]».

7 Según el artículo 4, letra e), del mismo Reglamento:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[…]

e) "otro trabajo": cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva [2002/15], salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte».

8 El artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 dispone lo siguiente:

«Se considerará como "otro trabajo" el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento hasta o desde un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio del conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor.»

Derecho húngaro

9 El artículo 86 de la a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (Ley I de 2012, por la que se aprueba el Código de Trabajo) (*Magyar Közlöny* 2012/2.; en lo sucesivo, «Código de Trabajo húngaro») dispone en su apartado 3:

«No forma parte del tiempo de trabajo:

[…]

b) la duración del trayecto del trabajador desde su domicilio o lugar de residencia hasta su lugar de trabajo efectivo y desde su lugar de trabajo hasta su domicilio o lugar de residencia.»

10 El artículo 134, apartado 1, letra a), de dicho Código establece:

«El empresario llevará un registro:

a) de la duración del tiempo de trabajo ordinario y extraordinario.

[…]»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

11 Volánbusz es una sociedad anónima de transporte público cuyo único accionista es el Estado húngaro. Garantiza el transporte regular de viajeros por autobús en varios itinerarios, algunos de los cuales superan los 50 kilómetros, mientras que otros no superan los 50 kilómetros. Únicamente los autobuses que están exclusivamente destinados a este último tipo de itinerario no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006, de conformidad con el artículo 3, letra a), de este.

12 Algunos conductores empleados por Volánbusz se hacen cargo de los autobuses y los depositan en depósitos externos de esta sociedad, a partir de los cuales efectúan regularmente su servicio y a los que regresan al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones, es decir, sin seguir instrucciones particulares de dicha sociedad. Estos depósitos externos, la mayoría de los cuales son aparcamientos, no están dotados de instalaciones al servicio de los conductores, a saber, instalaciones sanitarias o espacios de convivencia o de descanso. Los referidos depósitos externos no están inscritos en el Registro Mercantil como centros de operaciones o sucursales de Volánbusz. No obstante, se les designa como lugares de recepción de los vehículos de esta sociedad, donde se inicia y finaliza el itinerario asignado por la hoja de ruta, y se encuentran más próximos a los domicilios de los conductores que el centro de operaciones o las sucursales de Volánbusz. Esta proximidad garantiza a esos conductores tiempos de desplazamiento más cortos para hacerse cargo de estos vehículos y para regresar a su domicilio al finalizar su servicio.

13 Con arreglo al artículo 86, apartado 3, letra b), del Código de Trabajo húngaro, el tiempo dedicado por los conductores empleados por Volánbusz a conducir su propio vehículo para desplazarse al lugar de recepción de los vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006 y para regresar al finalizar su servicio no forma parte de su tiempo de trabajo. Sin embargo, se les abona un complemento de trayecto por este concepto.

14 No obstante, a raíz de varios controles, la Delegación del Gobierno en la Provincia de Bács Kiskun constató que, en relación con sesenta y siete conductores empleados por Volánbusz, el tiempo utilizado, en marzo de 2022, para desplazarse desde su domicilio hasta los depósitos externos de dicha sociedad y para regresar de ellos al finalizar su servicio debería haberse registrado como tiempo de trabajo, con arreglo al artículo 134 del Código de Trabajo húngaro. En consecuencia, mediante resolución de 19 de octubre de 2022, la Delegación del Gobierno en la Provincia de Bács Kiskun remitió una advertencia a Volánbusz.

15 Esa Delegación subraya que varios de los depósitos externos de Volánbusz son meros aparcamientos. Pues bien, un aparcamiento no es una instalación, en el sentido de la jurisprudencia derivada de las sentencias de 18 de enero de 2001, Skills Motor Coaches y otros (C-297/99, EU:C:2001:37), y de 29 de abril de 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). En tales circunstancias, estos depósitos externos no pueden calificarse de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», en el sentido del artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006. Por consiguiente, el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento para desplazarse a tales depósitos externos, así como para regresar al finalizar su servicio, debe calificarse de «otro trabajo», en el sentido de dicha disposición del Derecho de la Unión, y ser registrado de conformidad con el artículo 134 del Código de Trabajo húngaro. La referida Delegación opina que el concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», en el sentido de la referida disposición del Derecho de la Unión, es equivalente al de «centro de operaciones» que figura en dichas sentencias.

16 Volánbusz interpuso ante el Szegedi Törvényszék (Tribunal General de Szeged, Hungría), que es el órgano jurisdiccional remitente, un recurso de anulación contra la resolución de 19 de octubre de 2022, mencionada en el apartado 14 de la presente sentencia. Alega que los depósitos externos de autobuses de carácter permanente a los que se refiere la inspección deben calificarse de centro de operaciones del empresario en que estén basados normalmente los conductores de que se trata, en el sentido del artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006. En estas circunstancias, con arreglo a la referida disposición, no puede calificarse de «otro trabajo», en el sentido de la disposición indicada, el tiempo que esos conductores hayan utilizado en conducir un vehículo que no esté comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento para desplazarse a tales depósitos externos, así como para regresar al finalizar su servicio, de modo que no existe obligación de registrarlo como tal.

17 Una interpretación contraria del artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 conduciría, según Volánbusz, a una situación paradójica. En efecto, mientras que el tiempo de desplazamiento utilizado en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento para dirigirse a un depósito externo debería registrarse como tiempo de trabajo, no sucede así con el tiempo de desplazamiento para hacerse cargo de un vehículo no en dicho depósito externo, sino en el centro de operaciones de dicha empresa o de sus sucursales, aun cuando el depósito externo en cuestión se haya determinado con el fin de reducir ese tiempo de desplazamiento. De este modo, las empresas de transporte se verían disuadidas de designar tales depósitos externos como lugar para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento.

18 Sin embargo, Volánbusz afirma que una medida como esta tiene por objeto mejorar las condiciones de trabajo de los conductores y la seguridad vial, de conformidad con el artículo 1 del mismo Reglamento, interpretado a la luz del considerando 17 de este. Ha precisado a este respecto que el lugar en que están basados concretamente los conductores de que se trata se ha determinado sobre la base de varios criterios y tiene en cuenta, en el marco de la organización del trabajo, los deseos personales de dichos conductores a fin de reducir al máximo el tiempo de desplazamiento entre su domicilio y el lugar en que se hacen cargo de los vehículos que entran dentro del ámbito de aplicación del referido Reglamento.

19 El órgano jurisdiccional remitente señala, en primer lugar, que la solución del litigio principal depende de la interpretación del concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», en el sentido del artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006. En particular, depende de si este concepto comprende un lugar desprovisto de cualquier instalación y que sirve únicamente para el depósito de vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento. Además, es preciso determinar si la existencia de ciertas instalaciones, como instalaciones sanitarias o espacios de convivencia o de descanso, es necesaria para la calificación de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», en el sentido de dicha disposición. El convenio colectivo celebrado entre Volánbusz y la organización sindical representativa de los trabajadores del sector de que se trata califica como tal el lugar concreto en que esté basado el conductor en cuestión, es decir, el lugar, ya se trate de una instalación, de un aparcamiento de la empresa o incluso de cualquier otro punto geográfico, en el que se inicie el itinerario asignado por la hoja de ruta, a partir del cual ese conductor efectúa regularmente su servicio y al que regresa al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones y sin seguir instrucciones particulares de su empresario.

20 A continuación, dicho órgano jurisdiccional se refiere a la sentencia de 29 de abril de 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), en la que el Tribunal de Justicia definió el concepto de «centro de operaciones de la empresa» en términos que fueron reproducidos en la definición del concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor» que figura en el convenio colectivo mencionado en el apartado anterior. Según el referido órgano jurisdiccional, «una instalación de la empresa de transporte de viajeros por carretera, un aparcamiento [o] cualquier otro punto geográfico definido como el punto en que se inicia el itinerario asignado [al conductor] por la hoja de ruta puede hacer las veces de lugar concreto en que esté basado normalmente el conductor».

21 Por último, al igual que Volánbusz, el órgano jurisdiccional remitente considera que una interpretación del artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 según la cual debe calificarse de tiempo de trabajo todo el tiempo utilizado por un conductor en conducir su propio vehículo para desplazarse al «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», para hacerse cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, sería contraria a los objetivos perseguidos por el referido Reglamento.

22 En estas circunstancias, el Szegedi Törvényszék (Tribunal General de Szeged) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿Puede interpretarse el concepto de “centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor”, recogido en el artículo 9, apartado 3, del [Reglamento n.º 561/2006], en el sentido de que se trata del lugar concreto en que tiene su base el conductor, es decir, la instalación o aparcamiento de la empresa, u otro punto geográfico definido como lugar de inicio del itinerario asignado por la hoja de ruta, a partir del cual ese conductor realiza regularmente su servicio y al que regresa al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones y sin seguir instrucciones particulares de su empresario?

2) A efectos de evaluar si cierto lugar constituye un “centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor”, en el sentido del artículo 9, apartado 3, del [Reglamento n.º 561/2006], ¿es relevante que el lugar esté dotado o no de instalaciones adecuadas (por ejemplo, instalaciones de higiene, espacios de convivencia y de descanso)?

3) A efectos de evaluar si ciertos lugares constituyen centros de operaciones del empleador en que estén basados normalmente los conductores, en el sentido del artículo 9, apartado 3, del [Reglamento n.º 561/2006], ¿es relevante que la ubicación de estos lugares concretos de base sea favorable para los trabajadores (conductores), al estar en todo caso situados más cerca de sus hogares que los establecimientos y sucursales de la empresa inscritos en el Registro Mercantil, por lo que el tiempo de desplazamiento de los conductores es inferior al que necesitarían si iniciasen y finalizasen su trabajo en dichos establecimientos o sucursales?

4) En el supuesto de que el concepto de “centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor”, recogido en el artículo 9, apartado 3, del [Reglamento n.º 561/2006], no pueda definirse como el lugar concreto en que esté basado el conductor, es decir, la instalación o aparcamiento de la empresa, u otro punto geográfico definido como lugar de inicio del itinerario asignado por la hoja de ruta, a partir del cual ese conductor realiza regularmente su servicio y al que regresa al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones y sin seguir instrucciones particulares de su empresario, ¿cabe considerar la definición de ese concepto del [Reglamento n.º 561/2006] como una disposición relativa a las

condiciones de trabajo, respecto de la cual los empresarios y trabajadores del sector pueden establecer, ya sea mediante negociación colectiva u otros medios, disposiciones más favorables para los trabajadores, atendiendo al considerando 5 del Reglamento?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Cuestiones prejudiciales primera a tercera

23 Mediante sus cuestiones prejudiciales primera a tercera, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor» que figura en dicha disposición incluye un lugar como un depósito externo de vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, desde el que el conductor en cuestión efectúa regularmente su servicio y al que regresa al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones y sin seguir instrucciones particulares de su empresario a este respecto. Dicho órgano jurisdiccional pregunta también si, a tal fin, son pertinentes, por una parte, la existencia, en tal lugar, de instalaciones sanitarias o de espacios de convivencia o de descanso y, por otra parte, la proximidad geográfica de dicho lugar al domicilio de ese conductor.

24 El artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 establece que el tiempo utilizado por un conductor en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento hasta o desde un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento se considerará como otro trabajo, cuando el vehículo no se encuentre ni en el domicilio de ese conductor ni en el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el referido conductor.

25 El concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», contemplado en dicho artículo 9, apartado 3, no se define en el Reglamento n.º 561/2006, el cual, a tal efecto, no efectúa ninguna remisión expresa al Derecho de los Estados miembros. Por lo tanto, este concepto debe calificarse de concepto autónomo del Derecho de la Unión e interpretarse de manera uniforme.

26 Del tenor del artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 se desprende que esta disposición no establece ningún requisito relativo a la existencia, en el «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», de determinadas instalaciones, como instalaciones sanitarias o espacios de convivencia o de descanso. La referida disposición tampoco exige que dicho establecimiento esté próximo al domicilio de ese conductor. En cambio, este tenor no permite saber si el concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», en el sentido de la misma disposición, es el lugar desde el cual ese conductor realiza regularmente su servicio y al que regresa al finalizar dicho servicio, sin seguir instrucciones particulares de su empresario.

27 Un examen de la génesis de este concepto y de la disposición en la que se inscribe permite aclarar esta cuestión.

28 En efecto, como señala, en esencia, la Comisión Europea en sus observaciones escritas, el artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 codifica la solución adoptada por el Tribunal de Justicia en la sentencia de 18 de enero de 2001, Skills Motor Coaches y otros (C-297/99,

EU:C:2001:37), que versaba sobre el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO 1985, L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28). En dicha sentencia, el Tribunal de Justicia declaró que la obligación de un conductor de registrar los demás tiempos de trabajo se refiere igualmente a los períodos empleados por un conductor en los desplazamientos necesarios para hacerse cargo de un vehículo sujeto a la obligación de instalar y utilizar un aparato de control (tacógrafo) y situado en un lugar distinto del domicilio de ese conductor o del centro de operaciones del empresario de este (véase, en este sentido, la sentencia de 18 de enero de 2001, Skills Motor Coaches y otros, C-297/99, EU:C:2001:37, apartado 35).

29 El Tribunal de Justicia ha precisado que ese concepto de «centro de operaciones del empresario» no puede definirse exclusivamente en consideración a criterios ligados al empresario, en particular a la estructura o a la organización interna de la empresa de transporte de que se trate, sino que hay que tener también en cuenta criterios relativos a la persona del conductor en cuestión. Por lo tanto, no se debe asimilar tal concepto al de «sede social» ni interpretarse en el sentido de que cualquier depósito de vehículos perteneciente a la empresa de transporte de que se trate podría considerarse un centro de operaciones del empresario. Dicho concepto se refiere, por tanto, al lugar concreto en que se encuentre el conductor o al «punto en que se encuentre normalmente» ese conductor, a saber, el lugar al que el referido conductor se desplaza regularmente para hacerse cargo y conducir un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 3821/85, o el lugar desde el cual realiza regularmente su servicio y al que regresa al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones y sin seguir instrucciones particulares de su empresario (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de abril de 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, apartados 24 a 28 y 31).

30 Habida cuenta de lo anterior, procede considerar que el concepto de «centro de operaciones del empleador» así definido corresponde, en esencia, al de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», que figura en el artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006.

31 Asimismo, el concepto de «otro trabajo», que figura en esta disposición y se define en el artículo 4, letra e), de dicho Reglamento como «cualquier actividad definida como tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva [2002/15], salvo la conducción, incluido cualquier trabajo para el mismo u otro empresario dentro o fuera del sector del transporte», corresponde, en esencia, al de «los demás tiempos de trabajo» que figura en el artículo 15 del Reglamento n.º 3821/85.

32 Por lo tanto, cuando un conductor se hace cargo de un vehículo comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006 en un lugar que es «el centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente [ese] conductor», no puede calificarse de «otro trabajo», en el sentido del artículo 4, letra e), de dicho Reglamento, el tiempo utilizado por él en conducir un vehículo no comprendido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento para desplazarse a dicho centro de operaciones y regresar de él.

33 Así pues, resulta que el artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 tiene por objeto regular una situación específica, con exclusión de cualquier otra, a saber, aquella en la que el conductor se hace cargo del vehículo incluido en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento en un lugar distinto de su lugar de residencia o del centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente.

34 Tal interpretación es conforme con los objetivos perseguidos por dicho Reglamento, que, como se desprende de su artículo 1, en relación con su considerando 17, tiene por objeto, en particular, mejorar las condiciones de trabajo de los conductores de que se trata y la seguridad de las carreteras. Teniendo en cuentas estos objetivos, el concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», en el sentido del artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006, no puede definirse exclusivamente en consideración a criterios funcionales ligados a la organización interna de la empresa de transporte, sino que hay que tener también en cuenta criterios relativos a la persona del conductor en cuestión (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de abril de 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, apartado 24).

35 No obstante, el hecho de que tal lugar sea más favorable para el conductor de que se trate, en particular debido a una localización geográfica más cercana a su domicilio, no constituye un criterio suficiente para calificarlo de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor». En el caso de autos, corresponderá al órgano jurisdiccional remitente comprobar, habida cuenta de todas las circunstancias que caracterizan la situación del conductor en cuestión, que el lugar de que se trata en el litigio principal es el lugar concreto en que está basado ese conductor (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de abril de 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, apartado 30).

36 Para responder a una pregunta específica del órgano jurisdiccional remitente, es preciso añadir que, sin perjuicio del objetivo de mejorar las condiciones de trabajo de los conductores de que se trate, el Reglamento n.º 561/2006 no exige la existencia de instalaciones sanitarias, espacios de convivencia o de descanso para calificar un lugar como el controvertido en el litigio principal de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor», en el sentido del artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006.

37 Habida cuenta de todas las consideraciones anteriores, procede responder a las cuestiones prejudiciales primera a tercera que el artículo 9, apartado 3, del Reglamento n.º 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que el concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor» que figura en dicha disposición se refiere a un lugar, como un depósito externo de vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, a partir del cual el conductor en cuestión realiza regularmente su servicio y al que regresa al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones y sin seguir instrucciones particulares a este respecto. La eventual existencia, en ese lugar, de instalaciones sanitarias o de espacios de convivencia o de descanso es irrelevante a estos efectos. En cambio, la proximidad geográfica al domicilio de ese conductor puede tenerse en cuenta, sin ser, no obstante, determinante por sí sola.

Cuarta cuestión prejudicial

38 Habida cuenta de la respuesta dada a las cuestiones prejudiciales primera a tercera, no procede responder a la cuarta cuestión prejudicial.

Costas

39 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a este resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

El artículo 9, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo,

debe interpretarse en el sentido de que

el concepto de «centro de operaciones del empleador en que esté basado normalmente el conductor» que figura en dicha disposición se refiere a un lugar, como un depósito externo de vehículos comprendidos en el ámbito de aplicación de dicho Reglamento, a partir del cual el conductor en cuestión realiza regularmente su servicio y al que regresa al finalizar este, en el ejercicio normal de sus funciones y sin seguir instrucciones particulares a este respecto. La eventual existencia, en ese lugar, de instalaciones sanitarias o de espacios de convivencia o de descanso es irrelevante a estos efectos. En cambio, la proximidad geográfica al domicilio de ese conductor puede tenerse en cuenta, sin ser, no obstante, determinante por sí sola.

Firmas