Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (kolmas koda)

26. september 2024*

Eelotsusetaotlus – Maanteevedu – Sotsiaalõigusnormide teatavate sätete ühtlustamine – Määrus (EÜ) nr 561/2006 – Artikli 9 lõige 3 – Mõiste „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ – Koht, kuhu see juht sõidab selle määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki juurde jõudmiseks – Mõiste „muu töö“ – Sõidukijuhil nimetatud määruse reguleerimisalast välja jääva sõiduki sellesse kohta või sealt tagasi juhtimiseks kuluv aeg

Kohtuasjas C-164/23,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Szegedi Törvényszéki (Szegedi kohus, Ungari) 14. märtsi 2023. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 16. märtsil 2023, menetluses

VOLÁNBUSZ Zrt.

versus

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

EUROOPA KOHUS (kolmas koda),

koosseisus: koja president K. Jürimäe, Euroopa Kohtu president K. Lenaerts kolmanda koja kohtuniku ülesannetes, kohtunikud N. Piçarra (ettekandja), N. Jääskinen ja M. Gavalec,

kohtujurist: T. Ćapeta,

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– VOLÁNBUSZ Zrt., esindajad: *jogtanácsosok* K. Mészáros ja P. Varsányi,

– Itaalia valitsus, esindajad: G. Palmieri, keda abistasid *procuratore dello Stato* A. Lipari ja *avvocato dello Stato* G. Santini,

– Euroopa Komisjon, esindajad: C. Kovács ja P. A. Messina,

* Kohtumenetluse keel: ungari.

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

kohtuotsuse

1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT 2006, L 102, lk 1), artikli 9 lõiget 3.

2 Taotlus on esitatud Ungari ühistranspordiga tegeleva aktsiaseltsi VOLÁNBUSZ Zrt. (edaspidi „Volánbusz“) ja Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatali (Bács-Kiskuni komitaadi valitsusasutus, Ungari) vahelises kohtuvaidluses selle üle, kas nimetatud äriühingule tehtud hoiatus tema töötajate tööaja registreerimise kohustuse rikkumise eest on õiguspärane.

Õiguslik raamistik

Liidu õigus

Direktiiv 2002/15/EÜ

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiivi 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta (EÜT 2002, L 80, lk 35; ELT eriväljaanne 05/04, lk 224) artiklis 3 on sätestatud:

„Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) tööaeg:
   1. ringi liikuvate töötajate puhul: töö alustamise ja lõpetamise vahele jääv aeg, mille jooksul ringi liikuv töötaja viibib oma töökohas tööandja käsutuses ja täidab oma ülesandeid või sooritab oma tegevust, teiste sõnadega:

      – kogu autoveoga seotud tegevusele kulutatav aeg. Sellise tegevuse hulka kuulub eelkõige:

         i) sõidukijuhtimine;
         ii) peale- ja mahalaadimine;
         iii) reisijate abistamine sõidukile minemisel ja sealt lahkumisel;
         iv) puhastustööd ja tehniline hooldus;
         v) kõik muud tööd, mille eesmärk on tagada sõiduki, selle lasti ja reisijate ohutus või täita konkreetse toimuva veotoiminguga otseselt seotud õigus- või halduskohustusi, sealhulgas järelevalve peale- ja mahalaadimise üle, haldusformaalsused politsei-, tolli- ja immigratsiooniametnikega jne,

– aeg, mille jooksul ta ei saa vabalt käsutada oma aega ja peab viibima oma töökohal, olles valmis alustama oma tavapärast tööd, ja mille jooksul tal on teatavad teenistusega seotud kohustused, eelkõige peale- või mahalaadimisega seotud ooteaeg, kui selle prognoositav kestus ei ole eelnevalt teada, see tähendab kas enne väljasõitu või vahetult enne kõnealuse aja tegelikku algust, või tööturu osapoolte vahel kokku lepitud ja/või liikmesriikide õigusaktides sätestatud üldiste tingimuste kohaselt;

[…]“.

Määrus nr 561/2006

4 Määruse nr 561/2006 põhjendustes 5 ja 17 on märgitud:

„(5) Käesolevas määruses ettenähtud meetmed töötingimuste osas ei tohiks kahjustada tööturu osapoolte õigust leppida kokku töötajate jaoks soodsamates tingimustes kollektiivläbirääkimiste käigus või muul viisil.

[…]

(17) Käesoleva määruse eesmärgiks on parandada määruse kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ning üldist liiklusohutust. Seda eesmärki teenivad esmajoones sätted maksimaalse ööpäevase, nädalase ja kahenädalase sõiduaja kehtestamise kohta, säte, mis kohustab sõidukijuhte kasutama regulaarset iganädalast puhkeperioodi vähemalt korra kahe järjestikuse nädala jooksul, ning sätted, mille kohaselt ööpäevane puhkeperiood ei tohi mingil juhul olla lühem üheksatunnisest katkematust puhkeperioodist. […]“.

5 Määruse artiklis 1 on ette nähtud:

„Käesoleva määrusega kehtestatakse eeskirjad kauba- ja reisijateveoga hõivatud sõidukijuhtide sõiduaegade, vaheaegade ja puhkeperioodide kohta, et ühtlustada konkurentsitingimusi sisetranspordi liikide, eriti autoveosektori osas ning parandada töötingimusi ja liiklusohutust. Lisaks sellele on käesoleva määruse eesmärgiks aidata kaasa järelevalve ja haldussunni praktika parandamisele liikmesriikides, samuti töökorralduse parandamisele autoveosektoris.“

6 Määruse artiklis 3 on sätestatud:

„Käesolevat määrust ei kohaldata vedude korral, mille puhul on tegemist:

a) sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km;

[…]“.

7 Määruse artikli 4 punktis e on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

e) *teised tööd* – kõik direktiivi [2002/15] artikli 3 punktis a tööajana määratletud tegevused, välja arvatud sõiduki juhtimine, samuti mis tahes töö sama või mõne teise tööandja jaoks transpordisektoris või väljaspool seda“.

8 Määruse nr 561/2006 artikli 9 lõikes 3 on sätestatud:

„Aega, mida juht kulutab käesoleva määruse reguleerimisalast välja jääva sõiduki juhtimiseks käesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki juurde või selle juurest, mis ei asu juhi kodus või juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskeskuses, käsitletakse muu tööna.“

Ungari õigus

9 2012. aasta I seaduse tööseadustiku kohta (a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény) (*Magyar Közlöny* 2012/2, edaspidi „Ungari tööseadustik“) § 86 lõikes 3 on ette nähtud:

„Tööajaks ei loeta:

[…]

b) aega, mis kulub töötaja kodust või elukohast tegelikku töökohta sõiduks ning töökohast koju või elukohta sõiduks.“

10 Selle seadustiku § 134 lõike 1 punktis a on sätestatud:

„Tööandja peab registrit järgmiste ajavahemike kohta:

a) tavaline ja erakorraline tööaeg.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

11 Volánbusz on ühistranspordiga tegelev aktsiaselts, mille ainuaktsionär on Ungari riik. Ta tegeleb regulaarse bussireisijateveoga erinevatel liinidel, millest osa pikkus ületab 50 kilomeetrit ning teistel mitte. Ainult viimast liiki liinidel kasutatavad bussid ei kuulu vastavalt määruse nr 561/2006 artikli 3 punktile a selle reguleerimisalasse.

12 Osa Volánbuszi bussijuhtidena tööle võetud töötajatest sõidab sõidukite juurde ettevõttevälisesse depoosse, kust nad alustavad oma tavapäraste tööülesannete täitmist, s.o järgimata nimetatud äriühingu konkreetseid juhiseid, ja kuhu nad pöörduvad töö lõpus tagasi. Neis ettevõttevälistes depoodes, millest enamik on parklad, ei ole juhtide jaoks ette nähtud rajatisi, nimelt sanitaarrajatisi, heaoluruume või puhkealasid. Nimetatud ettevõtteväliseid depoosid ei kanta äriregistrisse Volánbuszi tegevuskoha või filiaalina. Need on siiski määratud sõidukite vastuvõtmise kohaks, kust algab ja lõpeb sõiduplaanis määratud teekond, ning need asuvad sõidukijuhtide elukohale lähemal kui Volánbuszi asukoht või filiaalid. See lähedus tagab juhtidele lühema teekonna, et jõuda sõidukite juurde ja pärast tööaja lõppu oma elukohta.

13 Ungari tööseadustiku § 86 lõike 3 punkti b kohaselt ei kuulu aeg, mis Volánbuszi tööle võetud sõidukijuhtidel kulub oma isikliku sõiduki juhtimiseks kohta, kus võetakse üle määruse nr 561/2006 reguleerimisalasse kuuluvad sõidukid, ning oma tööaja lõpus sealt tagasi, nende tööaja hulka. Selle eest makstakse neile siiski sõidutoetust.

14 Pärast mitut kontrolli tuvastas Bács-Kiskuni komitaadi valitsusasutus, et Volánbuszi tööle võetud 67 sõidukijuhi puhul oleks aeg, mis kulus 2022. aasta märtsis elukohast selle äriühingu ettevõttevälistesse depoodesse jõudmiseks ja sealt töö lõpus naasmiseks, Ungari tööseadustiku § 134 kohaselt tulnud registreerida tööajana. Bács-Kiskuni komitaadi valitsusasutus tegi seega 19. oktoobri 2022. aasta otsusega Volánbuszile hoiatuse.

15 See valitsusasutus rõhutab, et paljud Volánbuszi ettevõttevälised depood on tavalised parklad. Parkla ei ole aga 18. jaanuari 2001. aasta kohtuotsusest Skills Motor Coaches jt (C-297/99, EU:C:2001:37) ja 29. aprilli 2010. aasta kohtuotsusest Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238) tuleneva kohtupraktika tähenduses käitis. Neil asjaoludel ei saa neid ettevõtteväliseid depoosid pidada „juhi tavaliseks tugipunktiks tööandja tegevuskeskuses“ määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 tähenduses. Järelikult tuleb aeg, mis juhil kulub selle määruse reguleerimisalast välja jääva sõidukiga sellistesse ettevõttevälistesse depoodesse sõiduks ja sealt töö lõpus naasmiseks, kvalifitseerida „muuks tööks“ selle liidu õiguse sätte tähenduses ning see tuleb registreerida Ungari tööseadustiku § 134 kohaselt. Nimetatud asutus on seisukohal, et mõiste „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ nimetatud liidu õiguse sätte tähenduses on samaväärne neis kohtuotsustes kasutatud mõistega „peamine tegevuskoht“.

16 Volánbusz esitas eelotsusetaotluse esitanud kohtule, Szegedi Törvényszékile (Szegedi kohus, Ungari), kaebuse käesoleva kohtuotsuse punktis 14 nimetatud 19. oktoobri 2022. aasta otsuse tühistamiseks. Ta väidab, et kontrolli esemeks olevad busside püsivad ettevõttevälised depood tuleb kvalifitseerida juhi tavaliseks tugipunktiks tööandja tegevuskeskuses määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 tähenduses. Neil asjaoludel ei saa selle sätte kohaselt aega, mida sõidukijuhid kulutavad selle määruse reguleerimisalast välja jääva sõiduki juhtimiseks sellistesse ettevõttevälistesse depoodesse ja sealt töö lõpus naasmiseks, kvalifitseerida „muuks tööks“ nimetatud sätte tähenduses, mistõttu ei ole kohustust seda sellisena registreerida.

17 Määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 vastupidine tõlgendus viiks Volánbuszi seisukohast paradoksaalse olukorrani. Nimelt, kuigi sõiduaeg, mis kulub selle määruse reguleerimisalast välja jääva sõiduki juhtimiseks ettevõttevälisesse depoosse, tuleb registreerida tööajana, ei tule seda teha ajaga, mis kulub sõiduks mitte sellisesse ettevõttevälisesse depoosse, vaid selle ettevõtja asukohta või filiaali, kuigi kõnealune ettevõtteväline depoo valiti selleks, et seda sõiduaega vähendada. Seega pärsiks see veoettevõtjate soovi määrata nimetatud määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki juurde sõitmise kohaks niisuguseid ettevõtteväliseid depoosid.

18 Sellise praktika eesmärk on vastavalt sama määruse artiklile 1, arvestades selle põhjendust 17, parandada sõidukijuhtide töötingimusi ja sõiduohutust. Volánbusz leiab seoses sellega, et kõnealuste sõidukijuhtide tavaline tugikoht määrati kindlaks mitut kriteeriumi arvesse võttes ning tööaja korralduses on arvesse võetud sõidukijuhtide isiklikke eelistusi, selleks et vähendada maksimaalselt nende elukoha juurest nimetatud määruse reguleerimisalasse kuuluvate sõidukite juurde jõudmiseks kuluvat aega.

19 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib kõigepealt, et põhikohtuasja lahendus sõltub sellest, kuidas tõlgendada mõistet „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 tähenduses. Eelkõige sõltub see sellest, kas see mõiste hõlmab kohta, kus ei ole ühtegi rajatist ja kus hoitakse üksnes määruse reguleerimisalasse kuuluvaid sõidukeid. Lisaks tuleb kindlaks teha, kas koha kvalifitseerimiseks „juhi tavaliseks tugipunktiks tööandja tegevuskeskuses“ selle sätte tähenduses on vaja, et seal oleks teatud rajatised, näiteks sanitaarrajatised, heaoluruumid või puhkealad. Volánbuszi ja asjaomase sektori töötajaid esindava ametiühingu vahel sõlmitud kollektiivlepingus kvalifitseeritakse selliseks kohaks

konkreetne koht, kus on kõnealuse juhi tugipunkt, see tähendab ettevõtja rajatis, parkla või muu geograafiline koht, mis on sõiduplaanis määratletud teekonna lähtekohana, kust juht regulaarselt tööd alustab ja kuhu ta selle lõpus oma tavapärase tööülesannete täitmise käigus ja tööandja konkreetseid juhiseid järgimata tagasi pöördub.

20 Seejärel viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus 29. aprilli 2010. aasta kohtuotsusele Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), milles Euroopa Kohus määratles mõiste „ettevõtja peamine tegevuskoht“ sellises sõnastuses, mis on üle võetud eelmises punktis nimetatud kollektiivlepingus kasutatud mõiste „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ määratluses. Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et „maanteereisijateveo ettevõtja rajatis, parkla või muu geograafiline koht, mis on sõiduplaanis määratletud [juhile] määratud teekonna lähtekohana, võib olla konkreetne koht, kus on juhi tugipunkt“.

21 Lõpuks leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus nagu Volánbuszki, et määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 tõlgendus, mille kohaselt tuleb tööajaks lugeda kogu sõiduaeg, mis juhil kulub, et sõita oma isikliku sõidukiga „juhi tavalisse tugipunkti tööandja tegevuskeskuses“ selle määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki juurde, oleks vastuolus nimetatud määruse eesmärkidega.

22 Neil asjaoludel otsustas Szegedi Törvényszék (Szegedi kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [määruse nr 561/2006] artikli 9 lõikes 3 toodud mõistet „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ võib tõlgendada nii, et see on konkreetne koht, kus on juhi tugipunkt, see tähendab maanteereisijateveo ettevõtja rajatis, parkla või muu geograafiline koht, mis on sõiduplaanis määratletud teekonna lähtekohana, kust juht regulaarselt tööd alustab ja kuhu ta selle lõpus oma tavapärase tööülesannete täitmise käigus ja tööandja konkreetseid juhiseid järgimata tagasi pöördub?

2. Kas selleks, et hinnata, kas teatav koht on „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ [määruse nr 561/2006] artikli 9 lõike 3 tähenduses, on oluline, et selles kohas on olemas sobivad ruumid (nt sanitaarrajatised, heaoluruumid või puhkeala) või mitte?

3. Kas selleks, et hinnata, kas teatavad kohad on tööandja tegevuskeskused, kus on juhi tavaline tugipunkt [määruse nr 561/2006] artikli 9 lõike 3 tähenduses, omab tähtsust asjaolu, et nende konkreetsete tugipunktide asukoht on töötajatele (bussijuhtidele) soodne, kuna need asuvad igal juhul nende kodule lähemal kui ettevõtja äriregistrijärgne ettevõtte asukoht või filiaal, mistõttu juhtide tööle sõidu aeg on lühem kui aeg, mis neil kuluks siis, kui nende töö algaks ja lõppeks selles ettevõttes või filiaalis?

4. Kas juhul kui [määruse nr 561/2006] artikli 9 lõike 3 mõistet „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ ei saa määratleda konkreetse kohana, kus on juhi tugipunkt, st maanteereisijateveo ettevõtja rajatis, parkla või muu geograafiline koht, mis on sõiduplaanis määratletud teekonna lähtekohana, kust juht regulaarselt tööd alustab ja kuhu ta selle lõpus oma tavapärase tööülesannete täitmise käigus ja tööandja konkreetseid juhiseid järgimata tagasi pöördub, saab [määruse nr 561/2006] mõiste määratlust pidada meetmeks töötingimuste osas, mille suhtes võivad asjaomase sektori tööandjad ja töötajad kollektiivläbirääkimiste teel või muul viisil ette näha töötajate jaoks soodsamad tingimused, arvestades [määruse nr 561/2006] põhjendust 5?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene kuni kolmas küsimus

23 Esimese kuni kolmanda küsimusega, mida tuleb analüüsida koos, soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 561/2006 artikli 9 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes toodud mõiste „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ hõlmab sellist kohta nagu selle määruse reguleerimisalasse kuuluvate sõidukite ettevõtteväline depoo, kust asjaomane juht regulaarselt tööd alustab ja kuhu ta selle lõpus oma tavapärase tööülesannete täitmise käigus ja tööandja konkreetseid juhiseid järgimata tagasi pöördub. Kohus küsib samuti, kas selles osas omab tähtsust esiteks sanitaarrajatiste, heaoluruumide või puhkeala olemasolu sellises kohas ja teiseks selle koha geograafiline lähedus asjaomase juhi elukohale.

24 Määruse nr 561/2006 artikli 9 lõikes 3 on ette nähtud, et aega, mida juht kulutab selle määruse reguleerimisalast välja jääva sõiduki juhtimiseks kõnesoleva määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki juurde või selle juurest, mis ei asu ei selle juhi kodus ega kõnesoleva juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskeskuses, käsitletakse muu tööna.

25 Selle artikli 9 lõikes 3 osutatud mõistet „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ ei ole määratletud määruses nr 561/2006, mis ei viita selleks sõnaselgelt liikmesriikide õigusele. Selline mõiste tuleb seega kvalifitseerida liidu õiguse autonoomseks mõisteks ja seda tuleb tõlgendada ühetaoliselt.

26 Määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 sõnastusest nähtub, et selles sättes ei ole kehtestatud ühtegi nõuet, mis puudutaks teatavate rajatiste, näiteks sanitaarrajatiste, heaoluruumide või puhkealade olemasolu „juhi tavalises tugipunktis tööandja tegevuskeskuses“. Nimetatud sättes ei ole samuti nõutud, et see tegevuskeskus oleks juhi elukoha lähedal. Selle sõnastus ei võimalda seevastu vastata küsimusele, kas mõiste „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ sama sätte tähenduses on koht, kust nimetatud juht oma tööd regulaarselt teeb ja kuhu ta selle töö tegemise lõpus tööandja konkreetseid juhiseid järgimata tagasi pöördub.

27 Analüüs selle mõiste tekkeloo ja osutatud sätte kohta, milles nimetatud mõistet kasutatud on, võimaldab selle küsimuse lahendada.

28 Nagu Euroopa Komisjon oma kirjalikes seisukohtades sisuliselt märkis, on määruse nr 561/2006 artikli 9 lõikes 3 kodifitseeritud lahendus, mille Euroopa Kohus valis 18. jaanuari 2001. aasta kohtuotsuses Skills Motor Coaches jt (C-297/99, EU:C:2001:37), mis puudutas nõukogu 20. detsembri 1985. aasta määrust nr 3821/85 autovedudel kasutatavate sõidumeerikute kohta (EÜT 1985, L 370, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 227). Selles kohtuotsuses leidis Euroopa Kohus, et juhi kohustus registreerida kogu muu tööaeg puudutab ka ajavahemikke, mis on ette nähtud selleks, et võtta üle sõiduk, mille suhtes kehtib sõidumeeriku paigaldamise ja kasutamise kohustus ning mis asub mujal kui selle juhi elukohas või tema tööandja peamises tegevuskohas (vt selle kohta 18. jaanuari 2001. aasta kohtuotsus Skills Motor Coaches jt, C-297/99, EU:C:2001:37, punkt 35).

29 Euroopa Kohus on täpsustanud, et mõistet „tööandja peamine tegevuskoht“ ei saa määratleda üksnes tööandjaga seotud kriteeriumide alusel, eelkõige asjaomase veoettevõtja struktuuri või korralduse alusel, vaid arvesse tuleb võtta ka asjaomase juhi isikuga seotud kriteeriume. Järelikult ei saa seda mõistet samastada mõistega „registrijärgne asukoht“ ega tõlgendada nii, et asjaomase veoettevõtja sõidukite depood võib pidada tööandja tegevuskohaks. Nimetatud mõiste hõlmab

seega selle juhi tavalist tugipunkti või „tugikohta“, st kohta, kuhu nimetatud juht regulaarselt sõidab eesmärgiga võtta üle määruse nr 3821/85 reguleerimisalasse kuuluv sõiduk ja alustada sellega sõitmist, või kohta, kust ta regulaarselt tööd alustab ja kuhu ta selle lõpus oma tavapärase tööülesannete täitmise käigus tööandja konkreetseid juhiseid järgimata tagasi pöördub (vt selle kohta 29. aprilli 2010. aasta kohtuotsus Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punktid 24–28 ja 31).

30 Eeltoodut arvestades tuleb asuda seisukohale, et selliselt määratletud mõiste „tööandja tegevuskoht“ vastab sisuliselt määruse nr 561/2006 artikli 9 lõikes 3 kasutatud mõistele „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“.

31 Samuti vastab selles sättes toodud mõiste „muu töö“, mis on selle määruse artikli 4 punktis e määratletud kui „kõik direktiivi [2002/15] artikli 3 punktis a tööajana määratletud tegevused, välja arvatud sõiduki juhtimine, samuti mis tahes töö sama või mõne teise tööandja jaoks transpordisektoris või väljaspool seda“, sisuliselt määruse nr 3821/85 artiklis 15 kasutatud mõistele „kogu muu tööaeg“.

32 Seega, kui juht võtab määruse nr 561/2006 reguleerimisalasse kuuluva sõiduki üle kohas, mis on „[selle] juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“, ei saa kogu aega, mil ta juhib sõidukit, mis ei kuulu selle määruse reguleerimisalasse, sellesse kohta ja tagasi, kvalifitseerida „muuks tööks“ nimetatud määruse artikli 4 punkti e tähenduses.

33 Seega ilmneb, et määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 eesmärk on reguleerida konkreetset olukorda, välistades mis tahes muu olukorra, nimelt olukorra, kus juht võtab selle määruse reguleerimisalasse kuuluva sõiduki üle muus kohas kui tema elukoht või tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses.

34 Selline tõlgendus on kooskõlas selle määrusega taotletavate eesmärkidega, milleks – nagu nähtub määruse artiklist 1 koostoimes põhjendusega 17 – on eelkõige parandada asjaomaste juhtide töötingimusi ja liiklusohutust. Neid eesmärke arvesse võttes ei saa mõistet „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 tähenduses määratleda üksnes lähtuvalt funktsionaalsetest kriteeriumidest, mis on seotud veoettevõtja sisemise korraldusega, vaid arvesse tuleb võtta ka kõne all oleva juhi isikuga seotud kriteeriume (vt selle kohta 29. aprilli 2010. aasta kohtuotsus Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punkt 24).

35 Asjaolu, et niisugune koht on kõnealusele juhile soodsam, eelkõige tema elukohale lähedasema geograafilise asukoha tõttu, ei ole siiski piisav kriteerium, et kvalifitseerida see „juhi tavaliseks tugipunktiks tööandja tegevuskeskuses“. Käesolevas asjas jääb eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesandeks hinnata tulenevalt kõigist asjaoludest, mis kõnealuse juhi olukorda iseloomustavad, kas põhikohtuasjas kõne all olev koht on tõepoolest selle juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses (vt selle kohta 29. aprilli 2010. aasta kohtuotsus Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punkt 30).

36 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu spetsiifilisele küsimusele vastamiseks tuleb lisada, et ilma et see mõjutaks eesmärki parandada kõnealuste juhtide töötingimusi, ei ole määruses nr 561/2006 selleks, et lugeda sellist kohta, nagu on kõne all põhikohtuasjas, „juhi tavaliseks tugipunktiks tööandja tegevuskeskuses“ määruse nr 561/2006 artikli 9 lõike 3 tähenduses, nõutud sanitaarrajatiste, heaoluruumide või puhkeala olemasolu.

37 Kõiki eeltoodud põhjendusi arvestades tuleb esimesele kuni kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 561/2006 artikli 9 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et selles sättes toodud mõiste „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ tähistab sellist kohta nagu selle määruse reguleerimisalasse kuuluvate sõidukite ettevõtteväline depoo, kust kõnealune juht regulaarselt tööd alustab ja kuhu ta selle lõpus oma tavapärase tööülesannete täitmise käigus ja tööandja konkreetseid juhiseid järgimata tagasi pöördub. Asjaolu, et sellises kohas võib olla sanitaarrajatisi, heaoluruume või puhkealasid, ei oma selles osas tähtsust. Selle juhi elukoha geograafilist lähedust võib seevastu arvesse võtta, ilma et see oleks ainsana määrav.

Neljas küsimus

38 Esimesele kuni kolmandale küsimusele antud vastust arvestades ei ole esimesele ja neljandale küsimusele vaja vastata.

Kohtukulud

39 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (kolmas koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruse (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, artikli 9 lõiget 3

tuleb tõlgendada nii, et

selles sättes toodud mõiste „juhi tavaline tugipunkt tööandja tegevuskeskuses“ tähistab sellist kohta nagu selle määruse reguleerimisalasse kuuluvate sõidukite ettevõtteväline depoo, kust kõnealune juht regulaarselt tööd alustab ja kuhu ta selle lõpus oma tavapärase tööülesannete täitmise käigus ja tööandja konkreetseid juhiseid järgimata tagasi pöördub. Asjaolu, et sellises kohas võib olla sanitaarrajatisi, heaoluruume või puhkealasid, ei oma selles osas tähtsust. Selle juhi elukoha geograafilist lähedust võib seevastu arvesse võtta, ilma et see oleks ainsana määrav.

Allkirjad