Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (treće vijeće)

26. rujna 2024.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Cestovni promet – Usklađivanje određenog socijalnog zakonodavstva – Uredba (EU) br. 561/2006 – Članak 9. stavak 3. – Pojam ‚operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]' – Mjesto na kojem vozač preuzima vozilo koje je obuhvaćeno područjem primjene te uredbe – Pojam ‚drugi poslovi' – Vrijeme koje taj vozač provede upravljajući vozilom koje nije obuhvaćeno područjem primjene navedene uredbe kako bi došao do tog operativnog središta ili se iz njega vratio"

U predmetu C-164/23,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Szegedi Törvényszék (Okružni sud u Segedinu, Mađarska), odlukom od 14. ožujka 2023., koju je Sud zaprimio 16. ožujka 2023., u postupku

VOLÁNBUSZ Zrt.

protiv

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

SUD (treće vijeće),

u sastavu: K. Jürimäe, predsjednica vijeća, K. Lenaerts, predsjednik Suda u svojstvu suca trećeg vijeća, N. Piçarra (izvjestitelj), N. Jääskinen i M. Gavalec, suci,

nezavisna odvjetnica: T. Ćapeta,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za VOLÁNBUSZ Zrt., K. Mészáros i P. Varsányi, *jogtanácsosok*,

– za talijansku vladu, G. Palmieri, u svojstvu agenta, uz asistenciju A. Liparija, *procuratore dello Stato* i G. Santinija, *avvocato dello Stato*,

– za Europsku komisiju, C. Kovács i P. A. Messina, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: mađarski

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnu odvjetnicu, da u predmetu odluči bez mišljenja,

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 9. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 (SL 2006., L 102, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 5., svezak 6., str. 167. i ispravci SL 2015., L 272, str. 15. i SL 2016., L 195, str. 83.).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društva VOLÁNBUSZ Zrt. (u daljnjem tekstu: Volánbusz), dioničkog društva za javni prijevoz u Mađarskoj, i Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatala (upravna služba okruga Bács-Kiskun, Mađarska) u pogledu zakonitosti upozorenja upućenog tom društvu zbog povrede obveze evidentiranja radnog vremena vozača koje zapošljava.

Pravni okvir

Pravo Unije

Direktiva 2002/15/EZ

3 Članak 3. Direktive 2002/15/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. ožujka 2002. o organizaciji radnog vremena osoba koje obavljaju mobilne djelatnosti cestovnog prijevoza (SL 2002., L 80, str. 35.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 5., svezak 6., str. 96.), glasi kako slijedi:

„Za potrebe ove Direktive:

(a) ‚radno vrijeme' znači:
1. u slučaju mobilnih radnika: vrijeme od početka do završetka rada, tijekom kojeg se mobilni radnik nalazi na svom radnome mjestu, na raspolaganju poslodavcu i obavlja svoje funkcije ili djelatnosti, odnosno:

– vrijeme posvećeno svim djelatnostima cestovnog prijevoza. To su sljedeće djelatnosti:

i. vožnja;
ii. utovar i istovar;
iii. pomoć putnicima kod ulaska i izlaska iz vozila;
iv. čišćenje i tehničko održavanje;
v. svi ostali poslovi čija je svrha osiguravanje sigurnosti vozila, njegova tereta i putnika ili ispunjavanje pravnih ili regulatornih obveza izravno povezanih s vožnjom koja je u tijeku, uključujući nadzor utovara i istovara, administrativne formalnosti s policijom, carinom, imigracijskim službenicima itd.,

– vrijeme tijekom kojeg radnik ne može slobodno raspolagati svojim vremenom te mora biti na svom radnom mjestu, spreman poduzeti svoje uobičajene poslove, pri čemu su neki poslovi vezani uz dežurstva, posebno tijekom vremena čekanja na utovar ili istovar, kada vrijeme trajanja nije unaprijed poznato, odnosno prije polaska ili neposredno prije stvarnog početka dotičnog razdoblja, ili pod općim uvjetima ugovorenima među socijalnim partnerima i/ili na temelju uvjeta zakonodavstva država članica;

[…]”

Uredba br. 561/2006

4 Uvodne izjave 5. i 17. Uredbe 561/2006 glase:

„(5) Mjere utvrđene ovom Uredbom koje se odnose na uvjete rada ne bi trebale dovesti u pitanje pravo obiju strana industrije pomoću kojeg one mogu preko kolektivnih pregovora ili na drugi način utvrditi za radnike povoljnije odredbe.

[…]

(17) Cilj je ove Uredbe poboljšati socijalne uvjete za zaposlenike koji su njome obuhvaćeni, a isto tako i opću cestovnu sigurnost. Taj je cilj uglavnom postignut odredbama kojima se utvrđuju maksimalna vremena vožnje tijekom dana, tjedna te razdoblja od dva uzastopna tjedna, odredbom koja obvezuje vozače na redovito razdoblje tjednog odmora najmanje jednom u dva uzastopna tjedna te odredbama koje propisuju da ni u kojem slučaju razdoblje dnevnog odmora ne može biti manje od neprekinutog razdoblja od devet sati. […]”

5 Članak 1. te uredbe predviđa:

„Ovom se Uredbom utvrđuju pravila o vremenu vožnje, stankama i razdobljima odmora vozača koji obavljaju cestovni prijevoz robe i putnika s ciljem usklađivanja uvjeta tržišnog natjecanja između različitih oblika kopnenog prometa, posebno u odnosu na cestovni sektor te s ciljem poboljšanja radnih uvjeta rada i sigurnosti cestovnog prometa. Cilj ove Uredbe je i promicanje poboljšanih praksi nadzora i provedbe od strane država članica te poboljšanih radnih praksi u djelatnosti cestovnog prometa.”

6 Člankom 3. navedene uredbe određeno je:

„Ova se Uredba ne primjenjuje na cestovni prijevoz koji obavljaju:

(a) vozila koja se koriste za prijevoz putnika na linijskim vožnjama na udaljenosti do 50 kilometara;

[…]”

7 U skladu s člankom 4. točkom (e) te uredbe:

„Za potrebe ove Uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

[…]

(e) ‚ostali poslovi' znači sve aktivnosti koje su definirane kao radno vrijeme u članku 3. točki (a) Direktive [2002/15], osim ‚vožnje', uključujući sve poslove za istog ili drugog poslodavca, unutar ili izvan sektora prijevoza".

8 Članak 9. stavak 3. Uredbe br. 561/2006 propisuje:

„Svo vrijeme koje vozač provede upravljajući vozilom koje nije obuhvaćeno područjem primjene ove Uredbe, do ili od vozila obuhvaćenog područjem primjene ove Uredbe, koje nije u vozačevom prebivalištu niti u operativnom središtu poslodavca [gdje je obično baza vozača], računa se kao drugi poslovi."

Mađarsko pravo

9 Članak 86. a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvénya (Zakon br. I iz 2012. kojim se uspostavlja Zakonik o radu) (*Magyar Közlöny* 2012/2., u daljnjem tekstu: mađarski Zakonik o radu), u stavku 3. predviđa:

„U radno vrijeme ne ulazi:

[…]

(b) trajanje radnikova putovanja od mjesta njegova prebivališta ili boravišta do njegova stvarnog mjesta rada i od njegova mjesta rada do mjesta njegova prebivališta ili boravišta."

10 Članak 134. stavak 1. točka (a) tog zakonika propisuje:

„Poslodavac vodi evidenciju:

(a) o trajanju redovnog radnog vremena i prekovremenog rada.

[…]"

Glavni postupak i prethodna pitanja

11 Volánbusz je dioničko društvo za javni prijevoz, čiji je jedini dioničar mađarska država. On osigurava redovan autobusni prijevoz putnika na različitim linijama, od kojih su neke dulje, a neke kraće od 50 kilometara. Samo autobusi koji voze na linijama kraćima od 50 kilometara nisu obuhvaćeni područjem primjene Uredbe br. 561/2006, u skladu s njezinim člankom 3. točkom (a).

12 Neki vozači koje zapošljava Volánbusz preuzimaju i ostavljaju autobuse u vanjskim remizama tog društva, iz kojih polaze da redovno obavljaju svoj posao i u koje se vraćaju nakon što su završili s tim poslom, prilikom uobičajenog obavljanja svojih zadaća, to jest bez posebnih uputa navedenog društva. Te vanjske remize, od kojih su većina parkirališta, nemaju objekte za potrebe vozača, to jest sanitarne čvorove ili mjesta za druženje ili odmor. Navedene vanjske remize nisu upisane u trgovački registar kao mjesta poslovanja ili podružnice Volánbusza. Međutim, one su naznačene kao mjesta preuzimanja vozila tog poduzeća, iz kojih polaze ili u koja se vraćaju linije naznačene na redu vožnje, a koja se nalaze bliže mjestima boravišta vozača nego li mjestu poslovanja ili podružnicama Volánbusza. Ta blizina tim vozačima osigurava kraća vremena putovanja za preuzimanje vozila i dolazak kući nakon posla.

13 U skladu s člankom 86. stavkom 3. točkom (b) mađarskog Zakonika o radu, vrijeme koje vozači koje zapošljava Volánbusz provedu upravljajući vlastitim vozilom kako bi došli do mjesta na kojem preuzimaju vozila koja su obuhvaćena područjem primjene Uredbe br. 561/2006 i iz kojeg se vraćaju nakon što završe s poslom ne ulazi u njihovo radno vrijeme. Međutim, u tu svrhu im se isplaćuje naknada za putovanje.

14 Međutim, nakon brojnih kontrola upravna je služba okruga Bács-Kiskun utvrdila da je u pogledu 67 vozača koje zapošljava Volánbusz vrijeme koje su tijekom ožujka 2022. utrošili kako bi došli od svojih mjesta boravišta do vanjskih remiza tog društva i iz njih se vratili nakon završetka svojega posla trebalo biti evidentirano kao radno vrijeme na temelju članka 134. mađarskog Zakonika o radu. Odlukom od 19. listopada 2022., upravna je služba okruga Bács-Kiskun stoga Volánbuszu izrekla upozorenje.

15 Te uprave službe naglašavaju da su brojne vanjske rezime Volánbusza samo obična parkirališta. Parkiralište nije objekt u smislu sudske prakse proizašle iz presuda od 18. siječnja 2001., Skills Motor Coaches i dr. (C-297/99, EU:C:2001:37), i od 29. travnja 2010., Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). U tim se okolnostima te vanjske remize ne mogu kvalificirati kao „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]" u smislu članka 9. stavka 3. Uredbe br. 561/2006. Slijedom toga, sve vrijeme koje vozač provede upravljajući vozilom koje nije obuhvaćeno područjem primjene te uredbe kako bi došao do tih vanjskih remiza i kako bi se iz njih vratio nakon što je završio s poslom trebalo bi se kvalificirati kao „drugi poslovi" u smislu te odredbe prava Unije i evidentirati u skladu s člankom 134. mađarskog Zakonika o radu. Navedene službe smatraju da je pojam „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]", u smislu navedene odredbe prava Unije, istovjetan pojmu „glavno mjesto poslovanja" sadržanom u tim presudama.

16 Volánbusz je Szegedi Törvényszéku (Okružni sud u Segedinu, Mađarska), sudu koji je uputio zahtjev, podnio tužbu za poništenje odluke od 19. listopada 2022. navedene u točki 12. ove presude. On ističe da trajne vanjske rezime za autobuse, koje su bile predmet kontrole, treba kvalificirati kao operativno središte gdje je vozačima o kojima je riječ obično baza, u smislu članka 9. stavka 3. Uredbe br. 561/2006. U tim okolnostima, u skladu s tom odredbom, sve vrijeme koje ti vozači provedu upravljajući vozilom koje nije obuhvaćeno područjem primjene te uredbe kako bi došli do tih vanjskih remiza i kako bi se iz njih vratili nakon što su završili s poslom ne bi se trebalo kvalificirati kao „drugi poslovi" u smislu navedene odredbe tako da ne bi postojala obveza evidencije kao takva.

17 Volánbusz smatra da bi tumačenje koje je suprotno članku 9. stavku 3. Uredbe br. 561/2006 dovelo do paradoksalne situacije. Naime, iako bi vrijeme provedeno upravljajući vozilom koje nije obuhvaćeno područjem primjene te uredbe kako bi se došlo u vanjsku remizu trebalo evidentirati kao radno vrijeme, tomu nije tako kad je riječ o vremenu provedenom u putovanju kako bi se preuzelo vozilo, ne u navedenoj vanjskoj remizi, nego u mjestu poslovanja tog poduzeća ili u njegovim podružnicama, čak i ako je vanjska remiza o kojoj je riječ predviđena kako bi se smanjilo to vrijeme putovanja. Prijevoznici bi tako bili odvraćeni od označavanja takvih vanjskih remiza kao mjesta preuzimanja vozila koja su obuhvaćena područjem primjene navedene uredbe.

18 Stoga je cilj takve prakse, u skladu s člankom 1. te uredbe, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 17., poboljšati uvjete rada vozača i sigurnost na cestama. Volánbusz je s tim u vezi istaknuo da se konkretno mjesto gdje je obično baza vozača o kojima je riječ utvrđuje na temelju više kriterija te

ono uzima u obzir, u okviru organizacije rada, osobne želje tih vozača kako bi se u najvećoj mogućoj mjeri skratilo vrijeme koje oni troše na putovanje od mjesta njihova boravišta do mjesta preuzimanja vozila koja su obuhvaćena područjem primjene navedene uredbe.

19 Sud koji je uputio zahtjev najprije ističe da rješavanje spora u glavnom postupku ovisi o tumačenju pojma „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]” u smislu članka 9. stavka 3. Uredbe br. 561/2006. Konkretnije, ono ovisi o tome obuhvaća li taj pojam mjesto na kojem se ne nalaze nikakvi objekti i koje služi jedino kao spremište vozila koja su obuhvaćena područjem primjene te uredbe. Usto, valja odrediti je li postojanje određenih objekata, poput sanitarnih čvorova ili mjesta za druženje ili odmor, potrebno kako bi se neko mjesto kvalificiralo kao „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]” u smislu te odredbe. Kolektivni ugovor koji su sklopili Volánbusz i sindikat koji predstavlja zaposlenike u sektoru o kojem je riječ kao takvo mjesto kvalificira mjesto gdje je obično baza vozača o kojem je riječ, to jest prostor, bilo da je riječ o objektu, parkiralištu poduzeća ili bilo kojoj drugoj zemljopisnoj točki u kojoj započinje linija naznačena na redu vožnje, iz kojeg taj vozač redovito obavlja svoj posao i na koje se vraća nakon što je završio s tim poslom, prilikom uobičajenog obavljanja svojih zadaća a da se pritom ne pridržava posebnih uputa svojega poslodavca.

20 Nadalje, taj se sud poziva na presudu od 29. travnja 2010., Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), u kojoj je Sud definirao pojam „glavno mjesto poslovanja” izrazima koji su uključeni u definiciju pojma „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]” koji je sadržan u kolektivnom ugovoru navedenom u prethodnoj točki. Prema mišljenju tog suda, „objekt poduzeća za cestovni prijevoz putnika, parkiralište [ili] svaka druga zemljopisna točka definirana kao polazište linije koja je dodijeljena [vozaču] redom vožnje mogu poslužiti kao konkretno mjesto gdje je obično njegova baza”.

21 Naposljetku, isto kao i Volánbusz, sud koji je uputio zahtjev smatra da je tumačenje članka 9. stavka 3. Uredbe br. 561/2006 – prema kojem se radnim vremenom treba smatrati vrijeme koje je vozaču koji je upravljao vlastitim vozilom bilo potrebno kako bi došao u „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]” kako bi preuzeo vozilo koje je obuhvaćeno područjem primjene te uredbe – u suprotnosti s ciljevima koji se nastoje postići navedenom uredbom.

22 U tim je okolnostima Szegedi Törvényszék (Okružni sud u Segedinu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Može li se pojam ‚operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]’ iz članka 9. stavka 3. Uredbe br. [br. 561/2006] tumačiti na način da je riječ o konkretnom mjestu gdje je obično baza vozača, odnosno o objektu ili parkiralištu poduzeća za cestovni prijevoz putnika ili drugoj zemljopisnoj točki koja je utvrđena kao polazište linije, iz koje vozač redovito obavlja svoj posao i na koju se vraća po završetku tog posla u okviru redovnog obavljanja svojih dužnosti, pri čemu ne slijedi posebne upute svojega poslodavca?

2. Je li za potrebe ocjenjivanja toga predstavlja li određeno mjesto ‚operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]’ u smislu članka 9. stavka 3. Uredbe [br. 561/2006] relevantno pitanje nalaze li se na tom mjestu odgovarajuće prostorije (primjerice sanitarni čvorovi, mjesta za druženje ili odmor)?

3. Je li za potrebe ocjenjivanja toga predstavljaju li određena mjesta operativna središta poslodavca gdje je obično baza vozača u smislu članka 9. stavka 3. Uredbe [br. 561/2006] relevantno to što je položaj tih konkretnih sjedišta povoljan za radnike (vozače) jer se ona u svakom slučaju nalaze bliže njihovim kućanstvima nego poslovne jedinice i podružnice poduzeća koje su upisane u trgovački registar, tako da je vrijeme putovanja vozača kraće od vremena koje bi im bilo potrebno da svoj posao započinju ili završavaju u navedenim poslovnim jedinicama ili podružnicama?

4. U slučaju da se pojam ‚operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]' iz članka 9. stavka 3. Uredbe [br. 561/2006] ne može definirati kao konkretno mjesto gdje je obično baza vozača, odnosno objekt ili parkiralište poduzeća za cestovni prijevoz putnika ili druga zemljopisna točka koja je utvrđena kao polazište rute, iz koje vozač redovito obavlja svoj posao i na koju se vraća po završetku tog posla u okviru redovnog obavljanja svojih dužnosti, pri čemu ne slijedi posebne upute svojega poslodavca, treba li definiciju tog pojma iz Uredbe [br. 561/2006] smatrati odredbom koja se odnosi na uvjete rada, s pomoću koje poslodavci i radnici u tom sektoru kolektivnim pregovaranjem ili drugim sredstvima mogu utvrditi odredbe koje su povoljnije za radnike, uzimajući u obzir uvodnu izjavu 5. te uredbe?"

O prethodnim pitanjima

Prvo, drugo i treće pitanje

23 Svojim prvim, drugim i trećim pitanjem, koja valja ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 9. stavak 3. Uredbe br. 561/2006 tumačiti na način da pojam „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]", sadržan u toj odredbi, obuhvaća mjesto, poput vanjske remize za vozila koja su obuhvaćena područjem primjene te uredbe, iz kojeg vozač o kojem je riječ polazi kako bi redovito obavljao svoj posao i na koje se vraća nakon što je završio s tim poslom, prilikom uobičajenog obavljanja svojih zadaća a da se pritom ne pridržava posebnih uputa svojega poslodavca u tom pogledu. Taj sud također pita je li u tom pogledu relevantno, s jedne strane, nalaze li se na tom mjestu sanitarni čvorovi ili mjesta za druženje ili odmor i, s druge strane, je li u tom pogledu relevantna zemljopisna blizina tog mjesta mjestu boravišta tog vozača.

24 Članak 9. stavak 3. Uredbe br. 561/2006 predviđa da se sve vrijeme koje vozač provede upravljajući vozilom koje nije obuhvaćeno područjem primjene te uredbe, do ili od vozila obuhvaćenog područjem primjene navedene uredbe računa kao drugi poslovi ako se to vozilo ne nalazi u mjestu prebivališta vozača niti u operativnom središtu poslodavca gdje je obično baza tog vozača.

25 Pojam „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]" iz tog članka 9. stavka 3. nije definiran Uredbom br. 561/2006, koja u tu svrhu ni na jednom mjestu izričito ne upućuje na pravo država članica. Stoga taj pojam valja smatrati autonomnim pojmom prava Unije i ujednačeno ga tumačiti.

26 Iz teksta članka 9. stavka 3. Uredbe br. 561/2006 proizlazi da ta odredba ne sadržava nikakav zahtjev u pogledu toga da se u „operativnom središtu poslodavca [gdje je obično baza vozača]" nalaze određeni objekti, poput sanitarnih čvorova ili mjesta za druženje ili odmor. Navedena odredba ne zahtijeva ni to da taj objekt bude blizu mjesta boravišta tog vozača. Suprotno tomu, taj tekst ne rješava dilemu je li „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]", u smislu te odredbe, polazište iz kojeg navedeni vozač redovito obavlja svoj posao i na koje se vraća nakon što je završio s tim poslom a da se pritom ne pridržava posebnih uputa svojega poslodavca.

27 Ispitivanje geneze tog pojma i odredbi kojih je dio omogućuje rješavanje ove dileme.

28 Naime, kao što u biti ističe Europska komisija u svojim pisanim očitovanjima, članak 9. stavak 3. Uredbe br. 561/2006 kodificira rješenje do kojeg je Sud došao u presudi od 18. siječnja 2001., Skills Motor Coaches i dr. (C-297/99, EU:C:2001:37), koja se odnosila na Uredbu Vijeća (EEZ) br. 3821/85 od 20. prosinca 1985. o tahografu u cestovnom prometu (SL 1985., L 370, str. 8.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 7., str. 4.). U toj je presudi Sud presudio da se vozačeva obveza evidentiranja svog ostalog radnog vremena odnosi i na vrijeme tijekom kojeg vozač nužno putuje kako bi preuzeo vozilo na koje se odnosi obveza ugradnje i upotrebe tahografa i koje je se nalazi u mjestu koje se razlikuje od mjesta prebivališta tog vozača ili glavnog mjesta poslovanja njegova poslodavca (vidjeti u tom smislu presudu od 18. siječnja 2001., Skills Motor Coaches i dr., C-297/99, EU:C:2001:37, t. 35.).

29 Sud je pojasnio da se taj pojam „poslodavčevo glavno mjesto poslovanja” ne može definirati isključivo s obzirom na funkcionalne kriterije koji se odnose na poslodavca, osobito ustrojstvo ili organizaciju prijevoznika o kojem je riječ, nego se u obzir moraju uzeti i kriteriji koji se odnose na osobu vozača o kojem je riječ. Stoga se taj pojam ne može izjednačiti s pojmom „registrirano sjedište” niti tumačiti u smislu da se svaka remiza vozila u vlasništvu prijevoznika o kojem je riječ može smatrati poslodavčevim glavnim mjestom poslovanja. Dakle, navedeni pojam odnosi se na konkretno mjesto gdje je obično baza tog vozača ili njegovo „sjedište”, to jest mjesto u koje taj vozač redovito dolazi kako bi preuzeo vozilo koje je obuhvaćeno područjem primjene Uredbe br. 3821/85 i upravljao njime ili polazište iz kojeg on redovito obavlja svoj posao i u koje se vraća nakon što je završio s tim poslom, prilikom uobičajenog obavljanja svojih zadaća a da se pritom ne pridržava posebnih uputa svojega poslodavca u tom pogledu (vidjeti u tom smislu presudu od 29. travnja 2010., Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, t. 24. do 28. i 31.).

30 Uzimajući u obzir prethodno navedeno, valja smatrati da tako definiran pojam „poslodavčevo glavno mjesto poslovanja” u biti odgovara pojmu „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]”, koji je sadržan u članku 9. stavku 3. Uredbe br. 561/2006.

31 Isto tako, pojam „drugi poslovi” koji je sadržan u toj odredbi, a definiran u članku 4. točki (e) te uredbe kao „sve aktivnosti koje su definirane kao radno vrijeme u članku 3. točki (a) Direktive [2002/15], osim ‚vožnje’, uključujući sve poslove za istog ili drugog poslodavca, unutar ili izvan sektora prijevoza”, u biti odgovara pojmu „sve ostalo radno vrijeme” iz članka 15. Uredbe br. 3821/85.

32 Dakle, kada vozač preuzima vozilo koje je obuhvaćeno područjem primjene Uredbe br. 561/2006 na mjestu koje je „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza tog vozača]”, sve vrijeme koje on provede upravljajući tim vozilom koje nije obuhvaćeno područjem primjene te uredbe kako bi došao do tog objekta i kako bi se iz njega vratio ne može se kvalificirati kao „drugi poslovi” u smislu članka 4. točke (e) navedene uredbe.

33 Stoga članak 9. stavak 3. Uredbe br. 561/2006 uređuje posebnu situaciju, a ne bilo koju drugu, to jest onu u kojoj vozač preuzima vozilo koje je obuhvaćeno područjem primjene te uredbe u mjestu koje nije mjesto njegova boravišta ili operativno središte poslodavca gdje on obično ima bazu.

34 Takvo je tumačenje u skladu s ciljevima koji se nastoje postići tom uredbom, a to su osobito, kao što proizlazi iz njezina članka 1., u vezi s njezinom uvodnom izjavom 17., poboljšanje uvjeta rada vozača o kojima je riječ i sigurnosti na cestama. Uzimajući u obzir te ciljeve, pojam „operativno

središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]” u smislu članka 9. stavka 3. Uredbe br. 561/2006, ne može se definirati isključivo s obzirom na funkcionalne kriterije koji se odnose na prijevoznikovu unutarnju organizaciju, nego se moraju uzeti u obzir i kriteriji koji se odnose na osobu vozača o kojem je riječ (vidjeti u tom smislu presudu od 29. travnja 2010., Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, t. 24.).

35 Međutim, činjenica da je takvo mjesto povoljnije za vozača o kojem je riječ, osobito zbog toga što je zemljopisno bliže njegovu mjestu boravišta, nije dostatan kriterij kako bi ga se kvalificiralo kao „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]”. U predmetnom slučaju bit će zadaća suda koji je uputio zahtjev da provjeri, uzimajući u obzir sve okolnosti situacije vozača o kojem je riječ, je li mjesto o kojem je riječ u glavnom postupku zaista mjesto gdje taj vozač obično ima bazu (vidjeti u tom smislu presudu od 29. travnja 2010., Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, t. 30.).

36 Radi davanja odgovora na konkretan upit suda koji je uputio zahtjev valja dodati da, ne dovodeći u pitanje cilj poboljšanja uvjeta rada vozača o kojima je riječ, Uredba br. 561/2006 ne nalaže nužno postojanje sanitarnih čvorova, mjesta za druženje ili odmor kako bi se određeno mjesto, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, kvalificiralo kao „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]” u smislu članka 9. stavka 3. Uredbe br. 561/2006.

37 S obzirom na sve prethodno navedene razloge, na prvo, drugo i treće pitanje valja odgovoriti tako da članak 9. stavak 3. Uredbe br. 561/2006 treba tumačiti na način da pojam „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]”, sadržan u toj odredbi, označava mjesto, poput vanjske remize za vozila koja su obuhvaćena područjem primjene te uredbe, iz kojeg vozač o kojem je riječ polazi kako bi redovito obavljao svoj posao i na koje se vraća nakon što je završio s tim poslom, prilikom uobičajenog obavljanja svojih zadaća i bez pridržavanja posebnih uputa u tom pogledu. S tim u vezi nije relevantno nalaze li se na tom mjestu eventualno sanitarni čvorovi ili mjesta za druženje ili odmor. Suprotno tomu, zemljopisna blizina mjesta boravišta tog vozača može se uzeti u obzir, ali sama po sebi nije odlučujuća.

Četvrto pitanje

38 Uzimajući u obzir odgovor dan na prvo, drugo i treće pitanje, nije potrebno odgovoriti na četvrto pitanje.

Troškovi

39 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (treće vijeće) odlučuje:

Članak 9. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 561/2006 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. ožujka 2006. o usklađivanju određenog socijalnog zakonodavstva koje se odnosi na cestovni promet i o izmjeni uredbi Vijeća (EEZ) br. 3821/85 i (EZ) br. 2135/98 te o stavljanju izvan snage Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85

treba tumačiti na način da:

pojam „operativno središte poslodavca [gdje je obično baza vozača]”, sadržan u toj odredbi, označava mjesto, poput vanjske remize za vozila koja su obuhvaćena područjem primjene te uredbe, iz kojeg vozač o kojem je riječ polazi kako bi redovito obavljao svoj posao i na koje se vraća nakon što je završio s tim poslom, prilikom uobičajenog obavljanja svojih zadaća i bez pridržavanja posebnih uputa u tom pogledu. S tim u vezi nije relevantno nalaze li se na tom mjestu eventualno sanitarni čvorovi ili mjesta za druženje ili odmor. Suprotno tomu, zemljopisna blizina mjesta boravišta tog vozača može se uzeti u obzir, ali sama po sebi nije odlučujuća.

Potpisi