Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 26 września 2024 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport drogowy – Harmonizacja niektórych przepisów socjalnych – Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 – Artykuł 9 ust. 3 – Pojęcie „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje” – Miejsce przejęcia przez kierowcę pojazdu objętego zakresem stosowania tego rozporządzenia – Pojęcie „innej pracy” – Czas spędzony przez tego kierowcę na prowadzeniu pojazdu nieobjętego zakresem stosowania tego rozporządzenia celem udania się do tej bazy lub powrotu z niej

W sprawie C-164/23

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Szegedi Törvényszék (sąd okręgowy w Segedynie, Węgry) postanowieniem z dnia 14 marca 2023 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 16 marca 2023 r., w postępowaniu:

VOLÁNBUSZ Zrt.

przeciwko

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Jürimäe, prezes izby, K. Lenaerts, prezes Trybunału, pełniący obowiązki sędziego trzeciej izby, N. Piçarra (sprawozdawca), N. Jääskinen i M. Gavalec, sędziowie,

rzecznik generalny: T. Ćapeta,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu VOLÁNBUSZ Zrt. – K. Mészáros i P. Varsányi, jogtanácsosok,

– w imieniu rządu włoskiego – G. Palmieri, w charakterze pełnomocnika, wspierana przez A. Lipariego, procuratore dello Stato, i G. Santiniego, avvocato dello Stato,

* Język postępowania: węgierski.

– w imieniu Komisji Europejskiej – C. Kovács i P.A. Messina, w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznik generalnej, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 9 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. 2006, L 102, s. 1).

2 Wniosek ten został przedstawiony w ramach sporu pomiędzy VOLÁNBUSZ Zrt. (zwaną dalej „Volánbusz"), spółką akcyjną transportu publicznego z siedzibą na Węgrzech, a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (organami administracyjnymi komitatu Bács-Kiskun, Węgry) w przedmiocie zgodności z prawem ostrzeżenia skierowanego do tej spółki z powodu naruszenia obowiązku rejestracji czasu pracy zatrudnianych przez nią kierowców.

Ramy prawne

Prawo Unii

Dyrektywa 2002/15/WE

3 Artykuł 3 dyrektywy 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. 2002, L 80, s. 35) stanowi:

„Do celów niniejszej dyrektywy:

a) »czas pracy« oznacza:
   1) w przypadku pracowników wykonujących czynności związane z przewozem: czas od rozpoczęcia do zakończenia pracy, w którym pracownik wykonujący czynności związane z przewozem znajduje [się] na swoim stanowisku pracy, jest w dyspozycji pracodawcy i wykonuje swoje funkcje lub czynności, to znaczy:

      – czas poświęcony wszelkim czynnościom związanym z przewozem w transporcie drogowym. Czynności te, w szczególności, obejmują:

         i) kierowanie;
         ii) załadunek i rozładunek;
         iii) pomaganie pasażerom we wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu;
         iv) sprzątanie i konserwację techniczną;

v) każdą inną pracę zmierzającą do zapewnienia bezpieczeństwa pojazdu, jego ładunku i pasażerów lub do wypełnienia ustawowych lub wykonawczych zobowiązań bezpośrednio związanych z trwającą operacją transportową, włącznie z nadzorowaniem załadunku i rozładunku, formalnościami administracyjnymi z policją, cłem, urzędnikami imigracyjnymi itd.,

– okresy, w których nie może on swobodnie dysponować swoim czasem i zobowiązany jest pozostawać na swoim stanowisku pracy, w gotowości do podjęcia normalnej pracy, wraz z niektórymi zadaniami związanymi z dyżurowaniem, w szczególności podczas okresów oczekiwania na załadunek lub rozładunek, w przypadku gdy przypuszczalny czas ich trwania nie jest z góry znany, to znaczy albo przed odjazdem, albo tuż przed rozpoczęciem odnośnego okresu lub na mocy ogólnych warunków wynegocjowanych przez partnerów społecznych i/lub na warunkach wynikających z ustawodawstwa państw członkowskich;

[…]”.

Rozporządzenie nr 561/2006

4 Motywy 5 i 17 rozporządzenia nr 561/2006 mają następujące brzmienie:

„(5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu w zakresie warunków pracy nie powinny naruszać prawa pracodawców i pracowników do przyjęcia, w układach zbiorowych lub w inny sposób, przepisów korzystniejszych dla pracowników.

[…]

(17) Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogólną poprawę bezpieczeństwa drogowego. Służą temu głównie przepisy określające maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni czas prowadzenia pojazdu, przepis zobowiązujący kierowcę do korzystania z regularnego tygodniowego okresu odpoczynku co najmniej raz na dwa tygodnie oraz przepisy przewidujące, że w żadnym przypadku dzienny okres odpoczynku nie powinien być krótszy niż nieprzerwany okres dziewięciu godzin. […]”.

5 Artykuł 1 tego rozporządzenia stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób w celu ujednolicenia warunków konkurencji pomiędzy poszczególnymi rodzajami transportu lądowego, zwłaszcza w odniesieniu do sektora transportu drogowego oraz w celu poprawy warunków pracy i bezpieczeństwa drogowego. Niniejsze rozporządzenie ma na celu także przyczynienie się do polepszenia metod monitorowania i egzekwowania przepisów przez państwa członkowskie oraz poprawy warunków pracy w transporcie drogowym”.

6 Artykuł 3 tego rozporządzenia stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozu drogowego:

a) pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km;

[…]”.

7 Zgodnie z art. 4 lit. e) tego samego rozporządzenia:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia zastosowanie mają następujące definicje:

[…]

e) »inna praca« oznacza czynności zdefiniowane jako czas pracy w art. 3 lit. a) dyrektywy [2002/15], z wyjątkiem »prowadzenia pojazdu«, włącznie z wszelką pracą dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim”.

8 Artykuł 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 stanowi:

„Czas spędzony przez kierowcę kierującego pojazdem nieobjętym zakresem niniejszego rozporządzenia [na dotarcie] do lub z pojazdu objętego zakresem niniejszego rozporządzenia, który nie znajduje się w miejscu zamieszkania kierowcy ani w bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, jest traktowany jako »inna praca«”.

Prawo węgierskie

9 Paragraf 86 a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (ustawy nr I z 2012 r. - kodeks pracy) (*Magyar Közlöny* 2012/2., zwanej dalej „węgierskim kodeksem pracy”) stanowi w ust. 3:

„Za czas pracy nie uważa się:

[…]

b) czasu trwania dojazdu pracownika z jego miejsca zamieszkania lub pobytu do rzeczywistego miejsca pracy oraz z miejsca pracy do jego miejsca zamieszkania lub pobytu”.

10 Paragraf 134 ust. 1 lit. a) tego kodeksu stanowi:

„Pracodawca jest zobowiązany do rejestrowania:

a) zwykłego czasu pracy i godzin nadliczbowych

[…]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

11 Volánbusz jest spółką akcyjną transportu publicznego, której jedynym akcjonariuszem jest państwo węgierskie. Zapewnia ona regularny transport podróżnych autobusami na różnych trasach, z których jedne przekraczają 50 km, a inne nie przekraczają 50 km. Zgodnie z art. 3 lit. a) rozporządzenia nr 561/2006 jedynie autobusy obsługujące ten ostatni rodzaj tras nie są objęte zakresem stosowania tego rozporządzenia.

12 Niektórzy zatrudnieni przez Volánbusz kierowcy przejmują i pozostawiają autobusy w zewnętrznych miejscach stacjonowania tej spółki, w których podejmują regularnie wykonywanie swoich obowiązków i do których powracają po ich wykonaniu w ramach normalnego świadczenia swojej pracy, to znaczy nie otrzymując poleceń specjalnych od tej spółki. Te zewnętrzne miejsca stacjonowania, z których większość stanowią parkingi, nie mają udogodnień dla kierowców, a mianowicie urządzeń sanitarnych lub pomieszczeń socjalnych czy miejsc odpoczynku. Rzeczone zewnętrzne miejsca stacjonowania nie są wpisane do rejestru handlowego jako miejsca, w których znajdują się siedziba lub oddziały Volánbusz. Są one jednak wskazane jako miejsca przejęcia jej pojazdów, w których rozpoczyna się i kończy się trasa wyznaczona w rozkładzie jazdy, i znajdują się bliżej miejsc zamieszkania kierowców niż baza lub oddziały Volánbusz. Dzięki tej bliższej odległości okresy dojazdu kierowców w celu przejęcia pojazdów i w celu dotarcia do miejsca zamieszkania po zakończeniu pracy są krótsze.

13 Zgodnie z § 86 ust. 3 lit. b) węgierskiego kodeksu pracy czas spędzony przez kierowców zatrudnionych przez Volánbusz na prowadzeniu własnego pojazdu w celu udania się do miejsca przejęcia pojazdów objętych zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006 i powrotu z tego miejsca po zakończeniu pracy nie stanowi ich czasu pracy. Wypłaca się im jednak z tego tytułu dodatek dojazdowy.

14 W następstwie szeregu kontroli organy administracyjne komitatu Bács-Kiskun stwierdziły jednak, że w przypadku 67 kierowców zatrudnionych przez Volánbusz czas spędzony w marcu 2022 r. na dotarcie z miejsca zamieszkania do zewnętrznych miejsc stacjonowania tej spółki i na powrót z nich po zakończeniu pracy należałoby zarejestrować jako czas pracy na podstawie § 134 węgierskiego kodeksu pracy. Z tego względu decyzją z dnia 19 października 2022 r. organy administracyjne komitatu Bács-Kiskun skierowały do Volánbusz ostrzeżenie.

15 Owe organy administracyjne podkreśliły, że wiele zewnętrznych miejsc stacjonowania Volánbusz stanowią jedynie zwykłe parkingi. Tymczasem parking nie jest placówką w rozumieniu orzecznictwa wynikającego z wyroków z dnia 18 stycznia 2001 r., Skills Motor Coaches i in. (C-297/99, EU:C:2001:37), i z dnia 29 kwietnia 2010 r., Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). W tych okolicznościach owych zewnętrznych miejsc stacjonowania nie można uznać za „bazę pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje” w rozumieniu art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006. W konsekwencji cały czas spędzony przez kierowcę na prowadzeniu pojazdu nieobjętego zakresem stosowania tego rozporządzenia celem udania się do takich zewnętrznych miejsc stacjonowania oraz powrotu z nich po zakończeniu pracy powinien zostać uznany za „inną pracę” w rozumieniu tego przepisu prawa Unii i zarejestrowany zgodnie z § 134 węgierskiego kodeksu pracy. Wspomniane organy są zdania, że pojęcie „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje” w rozumieniu wspomnianego przepisu prawa Unii jest równoważne z pojęciem „centrum operacyjnego przedsiębiorstwa”, które występuje w omawianych wyrokach.

16 Volánbusz wniósł do Szegedi Törvényszék (sądu okręgowego w Segedynie, Węgry), który jest sądem odsyłającym w niniejszej sprawie, skargę o stwierdzenie nieważności decyzji z dnia 19 października 2022 r., o której mowa w pkt 14 niniejszego wyroku. Podnosi on, że stałe zewnętrzne miejsca stacjonowania autobusów, których dotyczyła kontrola, należy uznać za bazy pracodawcy, w których dani kierowcy zazwyczaj pracują w rozumieniu art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006. W tych okolicznościach zgodnie z tym przepisem czas spędzony przez tych kierowców na prowadzeniu pojazdu nieobjętego zakresem stosowania tego rozporządzenia celem udania się do takich zewnętrznych miejsc stacjonowania, a także powrotu z nich po zakończeniu pracy, nie może zostać uznany za „inną pracę" w rozumieniu wspomnianego przepisu, w związku z czym nie ma obowiązku rejestrowania go jako takiego.

17 Przeciwna wykładnia art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 prowadziłaby zdaniem Volánbusz do paradoksalnej sytuacji. Podczas gdy bowiem czas dojazdu spędzony na prowadzeniu pojazdu niewchodzącego w zakres stosowania tego rozporządzenia celem udania się do zewnętrznego miejsca stacjonowania miałby być rejestrowany jako czas pracy, nie jest tak w przypadku czasu dojazdu celem przejęcia pojazdu nie w takim zewnętrznym miejscu stacjonowania, lecz w bazie tego przedsiębiorstwa lub jego oddziałach, mimo że to zewnętrzne miejsce stacjonowania wyznaczono celem skrócenia tego czasu dojazdu. W ten sposób zniechęcono by przedsiębiorstwa transportowe do wyznaczania takich zewnętrznych miejsc stacjonowania jako miejsc przejęcia pojazdu objętego zakresem stosowania omawianego rozporządzenia.

18 Taka praktyka ma jednak na celu poprawę warunków pracy kierowców, a także poprawę bezpieczeństwa drogowego zgodnie z art. 1 tego rozporządzenia, rozpatrywanego w świetle jego motywu 17. Volánbusz wyjaśnił w tym względzie, że konkretne miejsce przyporządkowania do bazy danych kierowców ustalono na podstawie wielu kryteriów i uwzględnia ono w ramach organizacji pracy osobiste aspiracje tych kierowców w celu skrócenia do minimum czasu przejazdu między ich miejscem zamieszkania a miejscem przejęcia pojazdów objętych zakresem stosowania tego rozporządzenia.

19 Sąd odsyłający zauważa przede wszystkim, że rozstrzygnięcie sporu w postępowaniu głównym zależy od wykładni pojęcia „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" w rozumieniu art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006. W szczególności zależy ono od tego, czy pojęcie to obejmuje miejsce pozbawione jakiegokolwiek wyposażenia i służące wyłącznie do stacjonowania pojazdów objętych zakresem stosowania tego rozporządzenia. Ponadto należałoby ustalić, czy do zakwalifikowania go jako „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" w rozumieniu tego przepisu konieczne jest występowanie określonych udogodnień, takich jak urządzenia sanitarne lub pomieszczenia socjalne czy miejsca odpoczynku. Układ zbiorowy zawarty między Volánbusz a organizacją związkową reprezentującą pracowników danego sektora kwalifikuje jako takie konkretne miejsce przyporządkowania do bazy danego kierowcy, czyli miejsce – niezależnie od tego, czy jest to obiekt, parking służbowy czy jakikolwiek inny punkt geograficzny – w którym rozpoczyna się trasa wyznaczona w rozkładzie jazdy i w którym kierowca podejmuje regularnie wykonywanie swoich obowiązków, i do którego powraca po ich wykonaniu w ramach normalnego świadczenia swojej pracy, nie stosując się do specjalnych poleceń swojego pracodawcy.

20 Następnie sąd ten odwołuje się do wyroku z dnia 29 kwietnia 2010 r., Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), w którym Trybunał zdefiniował pojęcie „centrum operacyjnego przedsiębiorstwa" w sposób, który został przejęty w definicji pojęcia „bazy pracodawcy, w której kierowca zazwyczaj pracuje" znajdującego się w układzie zbiorowym, o którym mowa w poprzednim punkcie. Zdaniem tego sądu „placówka przedsiębiorstwa zajmującego się

przewozem drogowym osób, parking [lub] każdy inny punkt geograficzny określony jako miejsce rozpoczęcia trasy, które jest przydzielone [kierowcy] w rozkładzie jazdy, może stanowić konkretne miejsce powiązania [przyporządkowania do bazy]".

21 Wreszcie, podobnie jak Volánbusz, sąd odsyłający wskazuje, że wykładnia art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006, zgodnie z którą za czas pracy należy uznać czas przejazdu spędzony przez kierowcę prowadzącego swój własny pojazd na dotarciu do „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje", aby przejąć pojazd objęty zakresem stosowania tego rozporządzenia, byłaby sprzeczna z celami realizowanymi przez wspomniane rozporządzenie.

22 W tych okolicznościach Szegedi Törvényszék (sąd okręgowy w Segedynie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy zawarte w art. 9 ust. 3 [rozporządzenia nr 561/2006] pojęcie »baz[y] pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje« można interpretować w ten sposób, że oznacza ono konkretne miejsce, w którym kierowca zwykle pracuje, to znaczy placówkę lub parking przedsiębiorstwa prowadzącego działalność w zakresie pasażerskiego transportu drogowego lub inny punkt geograficzny określony jako miejsce rozpoczęcia trasy, z którego kierowca regularnie podejmuje wykonywanie pracy i do którego powraca po zakończeniu pracy, w ramach normalnego wykonywania swoich obowiązków i bez wykonywania szczególnych poleceń pracodawcy?

2) Czy dla celów oceny, czy określone miejsce stanowi »baz[ę] pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje« w rozumieniu art. 9 ust. 3 [rozporządzenia nr 561/2006], ma znaczenie okoliczność, że miejsce to posiada odpowiednie udogodnienia (na przykład pomieszczenia higieniczne i socjalne, miejsce odpoczynku)?

3) Czy dla celów oceny, czy określone miejsca stanowią bazę pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje, w rozumieniu art. 9 ust. 3 [rozporządzenia nr 561/2006], ma znaczenie okoliczność, że położenie tych konkretnych miejsc stanowiących bazę jest korzystne dla pracowników (kierowców), gdyż w każdym razie znajdują się one bliżej ich miejsc zamieszkania niż zakłady i oddziały przedsiębiorstwa wpisane do rejestru handlowego, w związku z czym czas dojazdu kierowców jest krótszy niż czas, który musieliby poświęcić, gdyby rozpoczynali i kończyli pracę w tych zakładach lub oddziałach?

4) W przypadku gdy zawarte w art. 9 ust. 3 [rozporządzenia nr 561/2006] pojęcie »baz[y] pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje« nie może zostać zdefiniowane jako konkretne miejsce, w którym kierowca zwykle pracuje, to znaczy placówka lub parking przedsiębiorstwa prowadzącego działalność w zakresie pasażerskiego transportu drogowego lub inny punkt geograficzny określony jako miejsce rozpoczęcia trasy, z którego kierowca regularnie podejmuje wykonywanie pracy i do którego powraca po zakończeniu pracy, w ramach normalnego wykonywania swoich obowiązków i bez wykonywania szczególnych poleceń pracodawcy, czy definicję tego pojęcia zawartego w [rozporządzeniu nr 561/2006] można uznać za przepis dotyczący warunków pracy, w odniesieniu do którego pracodawcy i pracownicy tego sektora mogą przyjąć w układach zbiorowych lub w inny sposób przepisy korzystniejsze dla pracowników, biorąc pod uwagę motyw 5 wspomnianego rozporządzenia?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytań od pierwszego do trzeciego

23 Poprzez pytania od pierwszego do trzeciego, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że zawarte w tym przepisie pojęcie „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" odnosi się do miejsca, takiego jak zewnętrzne miejsce stacjonowania pojazdów objętych zakresem stosowania tego rozporządzenia, w którym dany kierowca podejmuje regularnie wykonywanie swoich obowiązków i do którego powraca po ich wykonaniu w ramach normalnego świadczenia swojej pracy, nie realizując specjalnych poleceń swojego pracodawcy w tym względzie. Sąd ten zastanawia się również, czy w tym kontekście istotne są: po pierwsze, występowanie w takim miejscu urządzeń sanitarnych lub pomieszczeń socjalnych czy miejsc odpoczynku, a po drugie, geograficzna bliskość tego miejsca względem miejsca zamieszkania tego kierowcy.

24 Artykuł 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 stanowi, że jakikolwiek czas spędzony przez kierowcę na prowadzeniu pojazdu nieobjętego zakresem stosowania tego rozporządzenia celem udania się do miejsca przejęcia pojazdu objętego zakresem stosowania tego rozporządzenia uważa się za inną pracę, jeżeli pojazd ten nie znajduje się ani w miejscu zamieszkania tego kierowcy, ani w bazie pracodawcy, gdzie omawiany kierowca zazwyczaj pracuje.

25 Pojęcie „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" występujące w art. 9 ust. 3 nie zostało zdefiniowane w rozporządzeniu nr 561/2006, które w tym celu nie zawiera żadnego wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich. Pojęcie to należy zatem zakwalifikować jako autonomiczne pojęcie prawa Unii i interpretować je w sposób jednolity.

26 Z brzmienia art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 wynika, że przepis ten nie ustanawia żadnego wymogu dotyczącego występowania w „bazie pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" określonych udogodnień, takich jak urządzenia sanitarne lub pomieszczenia socjalne czy miejsca odpoczynku. Omawiany przepis nie wymaga również, aby baza ta znajdowała się w pobliżu miejsca zamieszkania tego kierowcy. Brzmienie to nie pozwala natomiast rozstrzygnąć, czy pojęcie „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" w rozumieniu tego samego przepisu jest miejscem, w którym wspomniany kierowca podejmuje regularnie wykonywanie swoich obowiązków i do którego powraca po ich wykonaniu, nie realizując specjalnych poleceń swojego pracodawcy.

27 Analiza genezy tego pojęcia i przepisu, w który się ono wpisuje, pozwala usunąć tę wątpliwość.

28 Jak bowiem podnosi w istocie Komisja Europejska w swoich uwagach na piśmie, art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 kodyfikuje rozwiązanie przyjęte przez Trybunał w wyroku z dnia 18 stycznia 2001 r., Skills Motor Coaches i in. (C-297/99, EU:C:2001:37), które dotyczyło rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. 1985, L 370, s. 8). W wyroku tym Trybunał orzekł, że obowiązek rejestrowania przez kierowcę wszystkich innych okresów pracy dotyczy również okresów poświęconych na dojazdy niezbędne do przejęcia pojazdu podlegającego obowiązkowi zainstalowania i używania urządzenia rejestrującego (tachografu) i znajdującego się w miejscu innym niż miejsce zamieszkania kierowcy lub centrum operacyjne pracodawcy (zob. podobnie wyrok z dnia 18 stycznia 2001 r., Skills Motor Coaches i in., C-297/99, EU:C:2001:37, pkt 35).

29 Trybunał wyjaśnił, że owo pojęcie „centrum operacyjnego pracodawcy” nie może być definiowane wyłącznie na podstawie kryteriów związanych z pracodawcą, w szczególności ze strukturą lub z organizacją danego przedsiębiorstwa transportowego, lecz powinno również uwzględniać kryteria odnoszące się do osoby danego kierowcy. W związku z tym pojęcie to nie może być utożsamiane z pojęciem „siedziby” ani interpretowane w ten sposób, że każde miejsce stacjonowania pojazdów należących do danego przedsiębiorstwa transportowego można byłoby uznać za centrum operacyjne pracodawcy. Wspomniane pojęcie obejmuje zatem konkretne miejsce przyporządkowania do bazy lub „punk zaczepienia” tego kierowcy, czyli miejsce, do którego ów kierowca udaje się regularnie, aby przejąć i prowadzić pojazd objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 3821/85, lub miejsce, w którym podejmuje on regularnie wykonywanie swoich obowiązków i do którego powraca po ich wykonaniu w ramach normalnego świadczenia swojej pracy, nie realizując specjalnych poleceń swojego pracodawcy (zob. podobnie wyrok z dnia 29 kwietnia 2010 r., Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, pkt 24–28, 31).

30 Biorąc pod uwagę powyższe, należy przyjąć, że zdefiniowane w ten sposób pojęcie „centrum operacyjnego pracodawcy” odpowiada zasadniczo pojęciu „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje” zawartemu w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006.

31 Podobnie pojęcie „innej pracy” zawarte w tym przepisie i zdefiniowane w art. 4 lit. e) tego rozporządzenia jako „czynności zdefiniowane jako czas pracy w art. 3 lit. a) dyrektywy [2002/15], z wyjątkiem »prowadzenia pojazdu«, włącznie z wszelką pracą dla tego samego lub innego pracodawcy, w sektorze transportowym lub poza nim” odpowiada zasadniczo pojęciu „wszystkich innych okresów pracy” zawartemu w art. 15 rozporządzenia nr 3821/85.

32 W związku z tym, gdy kierowca przejmuje pojazd objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 561/2006 w miejscu, które jest „bazą pracodawcy, gdzie kierowca [ten] zazwyczaj pracuje”, czasu, który spędza on na prowadzeniu pojazdu nieobjętego zakresem stosowania tego rozporządzenia, aby udać się do tej bazy i powrócić z niej, nie można zakwalifikować jako „innej pracy” w rozumieniu art. 4 lit. e) tego rozporządzenia.

33 Wydaje się zatem, że art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 ma regulować szczególną sytuację, z wyłączeniem wszelkich innych sytuacji, a mianowicie sytuację, w której kierowca przejmuje pojazd objęty zakresem stosowania tego rozporządzenia w miejscu innym niż jego miejsce zamieszkania lub baza pracodawcy, gdzie kierowca ten zazwyczaj pracuje.

34 Taka wykładnia jest zgodna z celami realizowanymi przez to rozporządzenie, które – jak wynika z jego art. 1 w związku z motywem 17 – zmierza w szczególności do poprawy warunków pracy danych kierowców i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Biorąc pod uwagę te cele, pojęcie „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje” w rozumieniu art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 nie może być definiowane wyłączenie w odniesieniu do kryteriów funkcjonalnych związanych z wewnętrzną organizacją przedsiębiorstwa transportowego, lecz musi również mieć na względzie kryteria związane z osobą odnośnego kierowcy (zob. podobnie wyrok z dnia 29 kwietnia 2010 r., Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, pkt 24).

35 Jednakże okoliczność, że takie miejsce jest korzystniejsze dla danego kierowcy, w szczególności ze względu na położenie geograficzne bliższe jego miejscu zamieszkania, nie stanowi kryterium wystarczającego do zakwalifikowania tego miejsca jako „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje”. W niniejszej sprawie do sądu odsyłającego należy zbadanie, przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności charakteryzujących sytuację danego kierowcy, czy

miejsce rozpatrywane w postępowaniu głównym jest konkretnym miejscem przyporządkowania do bazy tego kierowcy (zob. podobnie wyrok z dnia 29 kwietnia 2010 r., Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, pkt 30).

36 Aby odpowiedzieć na szczególną wątpliwość sądu odsyłającego, należy dodać, że bez uszczerbku dla celu poprawy warunków pracy danych kierowców rozporządzenie nr 561/2006 nie wymaga występowania urządzeń sanitarnych, pomieszczeń socjalnych czy miejsca odpoczynku dla celów zakwalifikowania miejsca, takiego jak to rozpatrywane w postępowaniu głównym, jako „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" w rozumieniu art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006.

37 W świetle powyższego na pytania od pierwszego do trzeciego należy odpowiedzieć następująco: art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że zawarte w tym przepisie pojęcie „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" oznacza miejsce, takie jak zewnętrzne miejsce stacjonowania pojazdów objętych zakresem stosowania tego rozporządzenia, w którym dany kierowca podejmuje regularnie wykonywanie swoich obowiązków i do którego powraca po ich wykonaniu w ramach normalnego świadczenia swojej pracy, nie realizując specjalnych poleceń w tym celu. Ewentualne występowanie w takim miejscu urządzeń sanitarnych lub pomieszczeń socjalnych czy miejsc odpoczynku nie ma w tym względzie znaczenia. Natomiast można uwzględnić geograficzną bliskość miejsca zamieszkania tego kierowcy, choć nie stanowi to jednak samo w sobie okoliczności rozstrzygającej.

W przedmiocie pytania czwartego

38 Z uwagi na odpowiedź udzieloną na pytania od pierwszego do trzeciego nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie czwarte.

W przedmiocie kosztów

39 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

Artykuł 9 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85

należy interpretować w ten sposób, że:

zawarte w tym przepisie pojęcie „bazy pracodawcy, gdzie kierowca zazwyczaj pracuje" oznacza miejsce, takie jak zewnętrzne miejsce stacjonowania pojazdów objętych zakresem stosowania tego rozporządzenia, w którym dany kierowca podejmuje regularnie wykonywanie swoich obowiązków i do którego powraca po ich wykonaniu w ramach normalnego świadczenia swojej pracy, nie realizując specjalnych poleceń w tym celu. Ewentualne występowanie w takim miejscu urządzeń sanitarnych lub pomieszczeń

socjalnych czy miejsc odpoczynku nie ma w tym względzie znaczenia. Natomiast można uwzględnić geograficzną bliskość miejsca zamieszkania tego kierowcy, choć nie stanowi to jednak samo w sobie okoliczności rozstrzygającej.

Podpisy