Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

26 de setembro de 2024 *

«Reenvio prejudicial — Transportes rodoviários — Harmonização de certas disposições de legislação social — Regulamento (CE) n.º 561/2006 — Artigo 9.º, n.º 3 — Conceito de "empresa onde o condutor está normalmente baseado" — Local de tomada a cargo pelo condutor de um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação deste regulamento — Conceito de "outro trabalho" — Tempo gasto pelo condutor a conduzir um veículo não abrangido pelo âmbito de aplicação do referido regulamento para se deslocar a esse estabelecimento da empresa ou dele regressar»

No processo C-164/23,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Szegedi Törvényszék (Tribunal de Szeged, Hungria), por Decisão de 14 de março de 2023, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 16 de março de 2023, no processo

VOLÁNBUSZ Zrt.

contra

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: K. Jürimäe, presidente de secção, K. Lenaerts, presidente do Tribunal de Justiça, exercendo funções de juiz da Terceira Secção, N. Piçarra (relator), N. Jääskinen e M. Gavalec, juízes,

advogado-geral: T. Ćapeta,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

– em representação da VOLÁNBUSZ Zrt., por K. Mészáros e P. Varsányi, jogtanácsosok,

– em representação do Governo Italiano, por G. Palmieri, na qualidade de agente, assistida por A. Lipari, procuratore dello Stato, bem como G. Santini, avvocato dello Stato,

* Língua do processo: húngaro.

– em representação da Comissão Europeia, por C. Kovács e P. A. Messina, na qualidade de agentes,

vista a decisão tomada, ouvida a advogada-geral, de julgar a causa sem apresentação de conclusões,

profere o presente

Acórdão

1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho (JO 2006, L 102, p. 1).

2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a VOLÁNBUSZ Zrt. (a seguir «Volánbusz»), uma sociedade anónima de transportes públicos na Hungria, aos Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (Serviços Administrativos do Departamento de Bács-Kiskun, Hungria) a respeito da legalidade de uma advertência dirigida àquela sociedade por violação da obrigação de registo do tempo de trabalho dos condutores que a mesma emprega.

Quadro jurídico

Direito da União

Diretiva 2002/15/CE

3 O artigo 3.º da Diretiva 2002/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário (JO 2002, L 80, p. 35) dispõe:

«Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

a) "Tempo de trabalho":
   1) No caso dos trabalhadores móveis: o período compreendido entre o começo e o fim do trabalho, durante o qual o trabalhador se encontre no seu posto de trabalho, à disposição do empregador e no exercício das suas funções ou atividades, ou seja:

      – o tempo consagrado a todas as atividades de transporte rodoviário. Essas atividades incluem, nomeadamente:

         i) condução;
         ii) carga e descarga;
         iii) assistência aos passageiros que entrem ou saiam do veículo;
         iv) limpeza e manutenção técnica;

v) todas as restantes tarefas destinadas a assegurar a segurança do veículo, carga e passageiros ou a satisfazer as obrigações legais ou regulamentares diretamente ligadas à operação específica de transporte em curso, incluindo o controlo das operações de carga e descarga, formalidades administrativas com a polícia, alfândegas, serviços de imigração, etc.

– os períodos durante os quais não pode dispor livremente do seu tempo, sendo-lhe exigida a presença no posto de trabalho, pronto para retomar o trabalho normal, desempenhando certas tarefas associadas ao serviço, nomeadamente períodos de espera pela carga ou descarga cuja duração previsível não seja antecipadamente conhecida, isto é, antes da partida ou imediatamente antes do início efetivo do período em questão, ou de acordo com as condições gerais negociadas entre os parceiros sociais e/ou previstas pela legislação dos Estados-Membros.

[…]»

Regulamento n.º 561/2006

4 Os considerandos 5 e 17 do Regulamento n.º 561/2006 enunciam:

«5) As medidas previstas no presente regulamento em matéria de condições de trabalho não deverão prejudicar o direito de os parceiros sociais estabelecerem, por negociação coletiva ou qualquer outro meio, disposições mais favoráveis aos trabalhadores.

[…]

(17) O presente regulamento pretende melhorar as condições sociais dos empregados abrangidos pelo mesmo, bem como a segurança rodoviária em geral. Este objetivo é alcançado sobretudo mediante as disposições relativas aos tempos de condução máximos por dia, por semana e por períodos de duas semanas consecutivas, a disposição que impõe um período de repouso semanal regular aos condutores pelo menos uma vez em cada período de duas semanas consecutivas e as disposições que preveem que em caso algum o período de repouso diário poderá ser menor do que um período ininterrupto de nove horas. […]»

5 O artigo 1.º deste regulamento prevê:

«O presente regulamento estabelece regras em matéria de tempos de condução, pausas e períodos de repouso para os condutores envolvidos no transporte rodoviário de mercadorias e de passageiros, visando harmonizar as condições de concorrência entre modos de transporte terrestre, especialmente no setor rodoviário, e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária. O presente regulamento pretende igualmente promover uma melhoria das práticas de controlo e aplicação da lei pelos Estados-Membros e das práticas laborais no setor dos transportes rodoviários.»

6 O artigo 3.º do referido regulamento dispõe:

«O presente regulamento não se aplica aos transportes rodoviários efetuados por meio de:

a) Veículos afetos ao serviço regular de transporte de passageiros, cujo percurso de linha não ultrapasse 50 quilómetros;

[…]»

7 Nos termos do artigo 4.º, alínea e) do mesmo regulamento:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

[…]

e) "Outro trabalho": todas as atividades definidas como tempo de trabalho na alínea a) do artigo 3.º da Diretiva [2002/15], com exceção da "condução", bem como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do setor dos transportes.»

8 O artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006 dispõe:

«O tempo gasto por um condutor que viaje como condutor de um veículo não abrangido pelo presente regulamento para se deslocar para ou de um veículo abrangido pelo presente regulamento que não esteja junto à residência do condutor ou junto à empresa onde o condutor está normalmente baseado será contado como "outro trabalho".»

Direito húngaro

9 O artigo 86.º, da munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (Lei I de 2012, que aprova o Código do Trabalho) (*Magyar Közlöny* 2012/2, a seguir «Código do Trabalho húngaro») prevê no seu n.º 3:

«Não é considerado tempo de trabalho:

[…]

b) o período de tempo gasto pelo trabalhador para percorrer o trajeto entre o seu domicílio ou residência e o local efetivo de trabalho e entre o seu local de trabalho e o seu domicílio ou residência.»

10 O artigo 134, n.º 1, alínea a), deste código dispõe:

«O empregador deve manter o registo:

a) do horário normal de trabalho e das horas extraordinárias

[…]»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

11 A Volánbusz é uma sociedade anónima de transportes públicos, cujo único acionista é o Estado húngaro. Esta sociedade assegura o transporte regular de passageiros por autocarro e efetua diferentes trajetos superiores e inferiores a 50 quilómetros. Em conformidade com o artigo 3.º, alínea a), do Regulamento n.º 561/2006, os únicos autocarros que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento são os que apenas fazem este último tipo de trajeto.

12 Alguns condutores empregados pela Volánbusz tomam a cargo e depois estacionam os autocarros da empresa em depósitos exteriores que pertencem a esta sociedade, a partir dos quais realizam regularmente o seu serviço e aos quais regressam quando o terminam, no exercício normal das suas funções, ou seja, sem seguir instruções específicas da referida sociedade. Estes depósitos exteriores, que na maioria dos casos são parques de estacionamento, não dispõem de instalações para os condutores e, mais concretamente, não dispõem de instalações sanitárias ou de zonas de convívio ou de repouso. Os referidos depósitos exteriores não estão inscritos no registo comercial como estabelecimentos ou sucursais da Volánbusz. Os depósitos em causa são, no entanto, designados como locais de tomada a cargo dos veículos desta empresa, a partir dos quais se inicia e nos quais termina o trajeto previsto na folha de itinerário, e estão mais próximos dos locais de residência dos condutores do que os estabelecimentos ou sucursais da Volánbusz. Esta proximidade garante que os condutores têm tempos de trajeto mais curtos para tomarem esses veículos a cargo e para regressarem à sua residência depois do trabalho.

13 Em conformidade com o artigo 86.º, n.º 3, alínea b), do Código do Trabalho húngaro, o tempo que os condutores empregados pela Volánbusz gastam a conduzir o seu próprio veículo para se deslocarem ao local em que tomam a cargo os veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 561/2006 e para regressarem depois de terminarem o seu serviço, não faz parte do seu tempo de trabalho. No entanto, a esse título, os trabalhadores recebem uma compensação pelo tempo de deslocação.

14 Todavia, na sequência de vários controlos, os Serviços Administrativos da Província de Bács Kiskun constataram que, no caso de 67 condutores empregados pela Volánbusz, o tempo gasto, em março de 2022, para se deslocarem do seu local de residência até aos depósitos exteriores desta sociedade e para regressarem depois de terem terminado o seu serviço devia ter sido registado como tempo de trabalho, ao abrigo do artigo 134.º do Código do Trabalho húngaro. Por conseguinte, por decisão de 19 de outubro de 2022, os Serviços Administrativos da Província de Bács Kiskun enviaram uma advertência à Volánbusz.

15 Esses serviços sublinharam que vários depósitos exteriores da Volánbusz eram simples parques de estacionamento. Ora, de acordo com aqueles serviços, um parque de estacionamento não é uma instalação na aceção da jurisprudência dos Acórdãos de 18 de janeiro de 2001, Skills Motor Coaches e o. (C-297/99, EU:C:2001:37), e de 29 de abril de 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Assim, em seu entender, estes depósitos exteriores não podiam ser qualificados de «empresa onde o condutor está normalmente baseado», na aceção do artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006. Por conseguinte, concluíram que qualquer tempo que um condutor gaste a conduzir um veículo não abrangido pelo âmbito de aplicação deste regulamento para se deslocar a tais depósitos exteriores e para regressar no fim do seu serviço, deve ser qualificado de «outro trabalho», na aceção desta disposição do direito da União, e ser registado em conformidade com o artigo 134.º do Código do Trabalho húngaro. Esses serviços consideraram que o conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado», na aceção da referida disposição de direito da União, é equivalente ao de «centro de exploração» que figura nos referidos acórdãos.

16 A Volánbusz interpôs um recurso de anulação da decisão de 19 de outubro de 2022, referida no n.º 14 do presente acórdão, no Szegedi Törvényszék (Tribunal de Szeged, Hungria), órgão jurisdicional de reenvio. A Volánbusz alega que os depósitos exteriores de autocarros com caráter permanente, que foram inspecionados, devem ser qualificados de estabelecimentos da empresa onde os condutores estão normalmente baseados, na aceção do artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006. Assim, em conformidade com esta disposição, o tempo gasto por esses condutores a conduzirem um veículo não abrangido pelo âmbito de aplicação do referido regulamento para

se deslocarem para esses depósitos exteriores e para regressarem depois de terem terminado o seu serviço não pode ser qualificado de «outro trabalho», na aceção da referida disposição, pelo que não há obrigação de o registar enquanto tal.

17 Segundo a Volánbusz, uma interpretação contrária do artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006 conduziria a uma situação paradoxal. Com efeito, nessa hipótese, ainda que o tempo de trajeto gasto a conduzir um veículo não abrangido pelo âmbito de aplicação deste regulamento para chegar a um depósito exterior tivesse de ser registado como tempo de trabalho, não seria esse o caso do tempo de trajeto para tomar a cargo um veículo que não se encontrasse no referido depósito exterior, mas sim num estabelecimento da empresa ou numa das suas sucursais, apesar de o depósito exterior em causa se destinar a reduzir o referido tempo de trajeto. Assim, as empresas de transporte seriam desencorajadas a escolher esses depósitos exteriores como local de tomada a cargo de um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação do referido regulamento.

18 Esta prática tem todavia por objetivo melhorar as condições de trabalho dos condutores e a segurança rodoviária, em conformidade com o artigo 1.º do regulamento, lido à luz do seu considerando 17. A Volánbusz indicou, a este respeito, que o local de afetação concreto dos condutores em causa foi determinado com base em vários critérios e que, no contexto da organização do trabalho, aquela sociedade tem em conta as aspirações pessoais desses condutores com vista a reduzir ao mínimo o tempo de trajeto entre a sua residência e o local de tomada a cargo dos veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação do referido regulamento.

19 O órgão jurisdicional de reenvio começa por salientar que a solução do litígio no processo principal depende da interpretação do conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado», na aceção do artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006. Em especial, a referida solução depende da questão de saber se aquele conceito abrange um local totalmente desprovido de instalações e que apenas serve para o depósito de veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento. Além disso, importa determinar se é necessário que existam certas instalações, como instalações sanitárias ou zonas de convívio ou de repouso, para a qualificação de «empresa onde o condutor está normalmente baseado» na aceção desta disposição. A convenção coletiva entre a Vólanbusz e a organização sindical que representa os trabalhadores do setor em causa qualifica como tal o local de afetação concreto do condutor em causa, ou seja, o local em que começa o trajeto descrito na folha de itinerário, independentemente de se tratar de uma instalação, de um parque de estacionamento da empresa, ou de qualquer outro ponto geográfico, a partir do qual o referido condutor realiza regularmente o seu serviço e ao qual regressa quando o termina, no exercício normal das suas funções e sem seguir instruções específicas do seu empregador.

20 Em seguida, o órgão jurisdicional refere-se ao Acórdão de 29 de abril de 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), no qual o Tribunal de Justiça definiu o conceito de «centro de exploração da empresa» recorrendo a termos que foram retomados na definição do conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado» que consta da convenção coletiva mencionada no número anterior. De acordo com o referido órgão jurisdicional «podem ser considerados local de afetação concreto as instalações da empresa de transporte rodoviário, um parque de estacionamento [ou] qualquer outro ponto geográfico definido como local de início do itinerário atribuído [ao condutor] na folha de itinerário».

21 Por último, à semelhança da Volánbusz, o órgão jurisdicional de reenvio salienta que seria contrária aos objetivos prosseguidos pelo Regulamento n.º 561/2006 uma interpretação do artigo 9.º, n.º 3, do referido regulamento no sentido de que deve ser qualificado de tempo de

trabalho qualquer tempo de trajeto gasto por um condutor que conduza o seu próprio veículo para se deslocar à «empresa onde o condutor está normalmente baseado», para tomar a seu cargo um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação daquele regulamento.

22 Nestas condições, o Szegedi Törvényszék (Tribunal de Szeged) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Pode o conceito de "empresa onde o condutor está normalmente baseado", enunciado no artigo 9.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 561/2006], ser interpretado no sentido de que se trata do local de afetação concreto do condutor, ou seja, as instalações ou parque de estacionamento da empresa de transporte rodoviário de passageiros, ou outro ponto geográfico definido como lugar de início do itinerário, a partir do qual o condutor realiza regularmente o seu serviço e ao qual regressa quando o termina, no exercício normal das suas funções e sem seguir instruções específicas do empregador?

2) É relevante, para efeitos de avaliar se um determinado local se integra no conceito de "empresa onde o condutor está normalmente baseado", na aceção do artigo 9.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 561/2006], o facto de esse local ter ou não instalações adequadas (por exemplo, instalações de higiene e de bem-estar e/ou zona de descanso)?

3) É relevante, para efeitos de avaliar se determinados locais se integram no conceito de empresa onde o condutor está normalmente baseado, na aceção do artigo 9.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 561/2006], que a situação destes locais de afetação concretos seja favorável aos trabalhadores (condutores), por serem mais próximos das suas residências do que os estabelecimentos e sucursais da empresa constantes do registo comercial, pelo que o tempo gasto para efetuar o trajeto é inferior ao que necessitariam se iniciassem e terminassem o seu trabalho nesses estabelecimentos ou sucursais?

4) No caso de o conceito de "empresa onde o condutor está normalmente baseado", constante do artigo 9.º, n.º 3, do [Regulamento n.º 561/2006], não poder ser definido como o local de afetação concreto do condutor, ou seja, as instalações ou parque de estacionamento da empresa de transporte rodoviário de passageiros, ou outro ponto geográfico definido como lugar de início do itinerário, a partir do qual o condutor realiza regularmente o seu serviço e ao qual regressa quando o termina, no exercício normal das suas funções e sem seguir instruções específicas do empregador, deve a definição deste conceito do [Regulamento n.º 561/2006] ser considerada uma medida em matéria de condições de trabalho, relativamente à qual os parceiros sociais podem estipular, por negociação coletiva ou qualquer outro meio, disposições mais favoráveis aos trabalhadores, nos termos do disposto no considerando 5 do mesmo regulamento?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto às três primeiras questões

23 Com a primeira a terceira questões, que importa examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado», que consta desta disposição, abrange um local, como um depósito exterior de veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento, a partir do qual o condutor em causa

efetua regularmente o seu serviço e ao qual regressa quando o termina, no exercício normal das suas funções e sem seguir instruções específicas do seu empregador a este respeito. Este órgão jurisdicional pergunta igualmente se, para esse efeito, são relevantes, por um lado, a existência de instalações sanitárias ou zonas de convívio ou de repouso e, por outro, a proximidade geográfica desse local com o local de residência desse condutor.

24 O artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006, prevê que o tempo gasto pelo condutor que viaje como condutor de um veículo não abrangido pelo referido regulamento para se deslocar para um veículo abrangido pelo referido regulamento que não esteja junto ao local da residência desse condutor ou junto ao local da empresa onde o referido condutor está normalmente baseado é contado como outro trabalho.

25 O conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado» referido neste artigo 9.º, n.º 3, não é definido pelo Regulamento n.º 561/2006, sendo que, para esse efeito, este regulamento também não remete expressamente para o direito dos Estados-Membros. O conceito em causa deve, pois, ser qualificado de conceito autónomo do direito da União e ser uniformemente interpretado.

26 Resulta da letra do artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006 que esta disposição não prevê nenhuma exigência de que na «empresa onde o condutor está normalmente baseado» existam determinadas instalações, como instalações sanitárias ou zonas de convívio ou de repouso. A referida disposição também não exige nenhum tipo de proximidade com o local de residência desse condutor. Em contrapartida, a letra daquela disposição não permite resolver a questão de saber se o conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado», na aceção da referida disposição, corresponde ao local a partir do qual o condutor efetua regularmente o seu serviço e ao qual regressa quando o termina, sem instruções específicas do seu empregador.

27 A análise da génese deste conceito e da disposição na qual o mesmo se insere permitem dar resposta a esta questão.

28 Com efeito, como salienta, no essencial, a Comissão Europeia nas suas observações escritas, o artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006 codifica a solução adotada pelo Tribunal de Justiça no Acórdão de 18 de janeiro de 2001, Skills Motor Coaches e o. (C-297/99, EU:C:2001:37), que tinha por objeto o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho, de 20 de dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO 1985, L 370, p. 8, EE 07 F4 p. 28). Nesse acórdão, o Tribunal de Justiça decidiu que a obrigação de um condutor registar todos os outros períodos de trabalho também inclui os períodos que este consagra às deslocações necessárias para tomar a seu cargo um veículo sujeito à obrigação de instalação e utilização do aparelho de controlo (tacógrafo) e que se encontra num local diferente do domicílio desse condutor ou do centro de exploração do seu empregador (v., neste sentido, Acórdão de 18 de janeiro de 2001, Skills Motor Coaches e o., C-297/99, EU:C:2001:37, n.º 35).

29 O Tribunal de Justiça indicou que este conceito de «centro de exploração do empregador» não pode ser definido apenas em função de critérios ligados ao empregador, designadamente à estrutura ou organização da empresa de transporte em causa, também devendo ser tidos em conta critérios atinentes ao condutor em causa. Por conseguinte, o referido conceito não pode ser equiparado ao de «sede social» nem interpretado no sentido de que qualquer depósito de veículos pertencentes à empresa de transporte em causa pode ser considerado um centro de exploração do empregador. Assim sendo, o referido conceito visa o local em que o condutor se

encontra baseado ou o seu «local de afetação», a saber, o local para onde o condutor se desloca regularmente para tomar a seu cargo e conduzir um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 3821/85, ou o local a partir do qual efetua regularmente o seu serviço e ao qual regressa quando o termina, no exercício normal das suas funções e sem instruções específicas do seu empregador a este respeito (v., neste sentido, Acórdão de 29 de abril de 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, n.ºs 24 a 28 e 31).

30 Tendo em conta o acima exposto, há que considerar que o conceito de «centro de exploração do empregador», assim definido, corresponde no essencial ao de «empresa onde o condutor está normalmente baseado», que figura no artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006.

31 De igual modo, o conceito de «outro trabalho», que consta desta disposição, que o artigo 4.º, alínea e), deste regulamento define como «todas as atividades definidas como tempo de trabalho na alínea a) do artigo 3.º da Diretiva [2002/15], com exceção da «condução», bem como qualquer trabalho prestado ao mesmo ou a outro empregador dentro ou fora do setor dos transportes», corresponde, em substância, ao conceito de «[o]utros tempos de trabalho» que consta do artigo 15.º do Regulamento n.º 3821/85.

32 Por conseguinte, quando um condutor toma a cargo um veículo abrangido pelo âmbito de aplicação do Regulamento n.º 561/2006 num local da «empresa onde o condutor está normalmente baseado», o tempo que esse condutor gasta a conduzir um veículo não abrangido pelo âmbito de aplicação deste regulamento para se deslocar a esse estabelecimento e dele regressar não pode ser qualificado de «outro trabalho», na aceção do artigo 4.º, alínea e), do referido regulamento.

33 Afigura-se, assim, que o artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006 se destina a regular uma situação específica, que exclui todas as outras, mais concretamente, a situação em que o condutor toma a cargo o veículo abrangido pelo âmbito de aplicação deste regulamento num local diferente do seu local de residência ou do estabelecimento da empresa onde o condutor está normalmente baseado.

34 Tal interpretação é conforme com os objetivos prosseguidos por este regulamento, que, como resulta do seu artigo 1.º, lido em conjugação com o seu considerando 17, visa nomeadamente melhorar as condições de trabalho dos condutores em causa e a segurança rodoviária. Tendo em conta estes objetivos, o Tribunal de Justiça declarou, em substância, que o conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado», na aceção do artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006, não pode ser exclusivamente definido com base em critérios funcionais relativos à organização interna da empresa de transporte, mas que também devem ser tidos em conta critérios relativos à pessoa do condutor em causa (v., neste sentido, Acórdão de 29 de abril de 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, n.º 24).

35 Todavia, o facto de o referido local ser mais favorável para o condutor em causa, nomeadamente por ter uma localização geográfica mais próxima do seu local de residência, não constitui um critério suficiente para o qualificar de «empresa onde o condutor está normalmente baseado». No caso em apreço, incumbirá ao órgão jurisdicional de reenvio apreciar, à luz de todas as circunstâncias que caracterizam a situação do condutor em questão, se o local em causa no processo principal é efetivamente o local de afetação concreto desse condutor (v., neste sentido, Acórdão de 29 de abril de 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, n.º 30).

36 Para responder a uma interrogação concreta do órgão jurisdicional de reenvio, cumpre acrescentar que, sem prejuízo do objetivo de melhoria das condições de trabalho dos condutores em causa, o Regulamento n.º 561/2006 não exige que existam instalações sanitárias, zonas de convívio ou de repouso para que um local, como o que está em causa no processo principal, seja qualificado de «empresa onde o condutor está normalmente baseado», na aceção do artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006.

37 Tendo em conta a fundamentação acima exposta, há que responder à primeira a terceira questões que o artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento n.º 561/2006 deve ser interpretado no sentido de que o conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado» que figura nesta disposição, designa um local, como um depósito exterior de veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento, a partir do qual o condutor em causa efetua regularmente o seu serviço e ao qual regressa quando o termina, no exercício normal das suas funções e sem seguir instruções específicas a este respeito. Neste contexto, é irrelevante a eventual existência, nesse local, de instalações sanitárias ou de zonas de convívio ou de repouso. Em contrapartida, a proximidade geográfica do local de residência deste condutor é suscetível de ser tomada em consideração, sem que, no entanto, seja determinante por si só.

Quanto à quarta questão

38 Tendo em conta a resposta dada à primeira, segunda e terceira questões, não há que responder à quarta questão.

Quanto às despesas

39 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Terceira Secção) declara:

O artigo 9.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de março de 2006, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n.º 3821/85 e (CEE) n.º 2135/98 do Conselho e revoga o Regulamento (CEE) n.º 3820/85 do Conselho,

deve ser interpretado no sentido de que:

o conceito de «empresa onde o condutor está normalmente baseado» que figura nesta disposição designa um local, como um depósito exterior de veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação deste regulamento, a partir do qual o condutor em causa efetua regularmente o seu serviço e ao qual regressa quando o termina, no exercício normal das suas funções e sem seguir instruções específicas a este respeito. Neste contexto, é irrelevante a eventual existência, nesse local, de instalações sanitárias ou de zonas de convívio ou de repouso. Em contrapartida, a proximidade geográfica do local de residência deste condutor é suscetível de ser tomada em consideração, sem que, no entanto, seja determinante por si só.

Assinaturas