HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

26 septembrie 2024*

„Trimitere preliminară – Transporturi rutiere – Armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale – Regulamentul (CE) nr. 561/2006 – Articolul 9 alineatul (3) – Noțiunea «sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto» – Locul de îmbarcare de către un conducător auto într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament – Noțiunea «altă muncă» – Perioada necesară acestui conducător auto ce conduce un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat pentru a se deplasa la acest sediu sau pentru a se întoarce din acel loc”

În cauza C-164/23,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Szegedi Törvényszék (Curtea din Szeged, Ungaria), prin decizia din 14 martie 2023, primită de Curte la 16 martie 2023, în procedura

VOLÁNBUSZ Zrt.

împotriva

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna K. Jürimäe, președintă de cameră, domnul K. Lenaerts, președintele Curții, îndeplinind funcția de judecător al Camerei a treia, și domnii N. Piçarra (raportor), N. Jääskinen și M. Gavalec, judecători,

avocat general: doamna T. Ćapeta,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru VOLÁNBUSZ Zrt., de K. Mészáros și P. Varsányi, jogtanácsosok;

– pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de A. Lipari, procuratore dello Stato, și G. Santini, avvocato dello Stato;

* Limba de procedură: maghiara.

– pentru Comisia Europeană, de C. Kovács și P. A. Messina, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatei generale,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între VOLÁNBUSZ Zrt. (denumită în continuare „Volánbusz”), o societate pe acțiuni de transport public din Ungaria, pe de o parte, și Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (serviciile administrative ale departamentului Bács-Kiskun, Ungaria), pe de altă parte, în legătură cu legalitatea unui avertisment adresat acestei societăți pentru încălcarea obligației de înregistrare a timpului de lucru al conducătorilor auto pe care îi gestionează.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Directiva 2002/15/CE

3 Articolul 3 din Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier (JO 2002, L 80, p. 35, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 125) prevede:

„În sensul prezentei directive:

(a) «timp de lucru» reprezintă:
1. în cazul lucrătorilor mobili: perioada de la începutul până la sfârșitul timpului de lucru, în timpul căruia lucrătorul mobil se află la postul său de lucru, la dispoziția angajatorului și în exercițiul funcțiilor sau activităților sale, adică:

– perioada dedicată tuturor activităților de transport rutier. Aceste activități sunt, cu precădere, următoarele:

(i) conducerea autovehiculului;
(ii) încărcarea și descărcarea;
(iii) ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul;
(iv) curățenia și întreținerea tehnică;

(v) toate celelalte activități vizând asigurarea siguranței vehiculului, a încărcăturii sale și a pasagerilor sau îndeplinirea obligațiilor legale sau de reglementare direct legate de operațiunea de transport aflată în desfășurare, inclusiv supravegherea încărcării și descărcării, formalitățile administrative legate de poliție, vamă, serviciul de imigrare etc.;

– perioadele de timp în care acesta nu poate dispune liber de timpul său și i se cere să fie la postul său de lucru, gata să întreprindă activitatea sa normală, îndeplinind anumite sarcini asociate serviciului, în special în timpul perioadelor când așteaptă să se facă încărcarea sau descărcarea, dacă durata previzibilă a acestora nu este cunoscută dinainte, și anume fie înaintea plecării, fie chiar înaintea începerii efective a perioadei în chestiune, sau în condițiile generale negociate între partenerii sociali și în condițiile legislației statelor membre;

[…]”

Regulamentul nr. 561/2006

4 Considerentele (5) și (17) ale Regulamentului nr. 561/2006 au următorul cuprins:

„(5) Măsurile prevăzute de prezentul regulament în ceea ce privește condițiile de lucru nu ar trebui să aducă atingere dreptului partenerilor sociali de a stabili dispoziții mai favorabile lucrătorilor prin contracte colective de muncă sau în alt mod.

[…]

(17) Prezentul regulament urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general. Acesta urmărește realizarea acestui obiectiv în special prin dispozițiile referitoare la durata maximă de conducere pe zi, pe săptămână și pe o perioadă de două săptămâni consecutive, prin dispoziția care obligă un conducător auto să ia o perioadă de repaus săptămânal normală, cel puțin o dată pe o perioadă de două săptămâni consecutive, și prin dispozițiile care prevăd că în niciun caz o perioadă de repaus zilnic nu poate fi mai mică decât o perioadă neîntreruptă de nouă ore. […]”

5 Articolul 1 din acest regulament prevede:

„Prezentul regulament stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere. De asemenea, prezentul regulament prevede promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier.”

6 Articolul 3 din regulamentul menționat prevede:

„Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

(a) vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km;

[…]”

7 Potrivit articolului 4 litera (e) din același regulament:

„În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

[…]

(e) «altă muncă»: orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru la articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE, inclusiv orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transportului sau din alt sector;”.

8 Articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 prevede:

„Perioada de timp necesară conducătorului auto ce conduce un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare a prezentului regulament sau pentru a se întoarce din acel loc, atunci când acesta nu se află nici la locul de reședință al conducătorului auto, nici la sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, se consideră altă muncă.”

Dreptul maghiar

9 Articolul 86 din a munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (Legea nr. I din 2012 privind Codul muncii) (*Magyar Közlöny* 2012/2., denumit în continuare „Codul muncii maghiar”) prevede la alineatul (3):

„Nu se consideră timp de lucru:

[…]

b) durata deplasării lucrătorului de la locul în care își are domiciliul sau reședința la locul concret de muncă și de la locul de muncă la locul de domiciliu sau de reședință.”

10 Articolul 134 alineatul (1) litera a) din acest cod prevede:

„Angajatorul trebuie să țină o evidență:

a) a duratei timpului de lucru obișnuit și a celui suplimentar;

[…]”

Litigiul principal și întrebările preliminare

11 Volánbusz este o societate pe acțiuni de transport public, al cărei unic acționar este statul maghiar. Aceasta asigură transportul regulat de călători cu autobuzul pe diferite rute, dintre care unele depășesc 50 de kilometri și altele nu depășesc 50 de kilometri. Numai autobuzele care sunt destinate exclusiv acestui din urmă tip de itinerar nu intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006, conform articolului 3 litera (a) din acesta.

12 Anumiți conducători auto angajați de Volánbusz se îmbarcă în autobuze și le predau în depozite externe ale acestei societăți, de unde își încep în mod regulat activitatea și la care se întorc la sfârșitul serviciului, în exercitarea normală a atribuțiilor lor, cu alte cuvinte fără instrucțiuni speciale din partea societății respective. Aceste depozite externe, dintre care majoritatea sunt parcări, nu conțin instalații pentru conducătorii auto, și anume instalații sanitare sau spații de convivialitate ori de odihnă. Depozitele externe menționate nu sunt înscrise în registrul comerțului ca sedii sau ca sucursale ale Volánbusz. Totuși, ele sunt desemnate ca locuri de îmbarcare în vehiculele acesteia, de unde începe și unde se încheie itinerarul desemnat prin foaia de parcurs și se află mai aproape de locurile de reședință ale conducătorilor auto decât sediul sau sucursalele Volánbusz. Această proximitate asigură acestor conducători auto perioade mai scurte de deplasare pentru a se îmbarca în aceste vehicule și pentru a se întoarce la reședința lor după efectuarea serviciului.

13 Conform articolului 86 alineatul (3) litera b) din Codul muncii maghiar, timpul petrecut de conducătorii auto angajați de Volánbusz conducând propriul vehicul pentru a se deplasa la locul de îmbarcare în vehiculele care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 și pentru a reveni la sfârșitul serviciului lor nu face parte din timpul lor de lucru. O indemnizație pentru deplasare le este însă plătită cu acest titlu.

14 Cu toate acestea, în urma mai multor controale, serviciile administrative ale departamentului Bács-Kiskun au constatat că, pentru 67 de conducători auto angajați de Volánbusz, timpul petrecut în cursul lunii martie 2022 pentru a se deplasa de la locul lor de reședință până la depozitele externe ale acestei societăți și pentru a reveni de acolo la sfârșitul serviciului lor ar fi trebuit să fie înregistrat ca timp de lucru, în temeiul articolului 134 din Codul muncii maghiar. Printr-o decizie din 19 octombrie 2022, serviciile administrative ale departamentului Bács-Kiskun au adresat, așadar, un avertisment pentru Volánbusz.

15 Aceste servicii administrative subliniază că mai multe depozite externe ale Volánbusz nu sunt decât simple parcări. Or, o parcare nu ar fi o instalație în sensul jurisprudenței reieșite din Hotărârea din 18 ianuarie 2001, Skills Motor Coaches și alții (C-297/99, EU:C:2001:37), precum și din Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). În aceste condiții, aceste depozite externe nu pot fi calificate drept „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006. În consecință, orice perioadă petrecută de un conducător auto conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la astfel de depozite externe, precum și pentru a reveni de acolo la sfârșitul serviciului său ar trebui să fie calificată drept „altă muncă”, în sensul acestei dispoziții de drept al Uniunii, și să fie înregistrată în conformitate cu articolul 134 din Codul muncii maghiar. Serviciile menționate consideră că noțiunea de „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto” în sensul dispoziției menționate de drept al Uniunii este echivalentă cu noțiunea de „centru de exploatare” care figurează în aceste hotărâri.

16 Volánbusz a introdus la Szegedi Törvényszék (Curtea din Szeged, Ungaria), care este instanța de trimitere, o acțiune în anulare împotriva deciziei din 19 octombrie 2022 menționate la punctul 14 din prezenta hotărâre. Aceasta arată că depozitele externe de autobuze cu caracter permanent care au făcut obiectul inspecției trebuie calificate drept sedii ale angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006. În aceste condiții, în conformitate cu această dispoziție, orice perioadă petrecută de acești conducători auto conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la astfel de depozite externe, precum și pentru a reveni de acolo la sfârșitul serviciului lor nu poate fi calificată drept „altă muncă”, în sensul dispoziției menționate, astfel încât nu ar exista obligația de a o înregistra ca atare.

17 O interpretare contrară a articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 ar conduce, în opinia Volánbusz, la o situație paradoxală. Astfel, deși timpul de călătorie petrecut conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la un depozit extern ar trebui înregistrat ca timp de lucru, nu aceasta ar fi situația timpului de călătorie pentru îmbarcarea într-un vehicul, nu la depozitul extern menționat, ci la locul de stabilire al acestei întreprinderi sau al sucursalelor sale, chiar dacă depozitul extern în cauză a fost determinat pentru a reduce acest timp de călătorie. Întreprinderile de transport ar fi astfel descurajate să desemneze astfel de depozite externe drept loc de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat.

18 O astfel de practică ar urmări totuși îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto, precum și a siguranței rutiere, conform articolului 1 din același regulament, interpretat în lumina considerentului (17) al acestuia. Volánbusz a precizat în această privință că locul concret de staționare al conducătorilor auto în cauză a fost stabilit pe baza mai multor criterii și ține seama, în cadrul organizării muncii, de aspirațiile personale ale acestor conducători auto pentru a reduce la minimum durata călătoriei dintre reședința lor și locul de îmbarcare în vehiculele care intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat.

19 Instanța de trimitere arată, mai întâi, că soluționarea litigiului principal depinde de interpretarea noțiunii „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006. În special, ea depinde de aspectul dacă această noțiune acoperă un loc lipsit de orice instalație și care servește exclusiv la depozitarea vehiculelor care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament. În plus, ar trebui să se stabilească dacă prezența anumitor instalații, precum instalații sanitare sau spații de convivialitate ori de odihnă, este necesară pentru calificarea drept „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul acestei dispoziții. Convenția colectivă încheiată între Volánbusz și organizația sindicală reprezentativă a salariaților din sectorul în cauză ar califica ca atare locul concret de staționare al conducătorului auto în cauză, și anume locul, fie că este vorba despre o instalație, despre o parcare a întreprinderii sau despre orice alt punct geografic în care începe itinerarul atribuit prin foaia de parcurs, de la care conducătorul auto își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la sfârșitul acestuia, în cadrul exercitării normale a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni specifice ale angajatorului său.

20 În continuare, această instanță se referă la Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), în care Curtea a definit noțiunea de „centru de exploatare a întreprinderii” în termeni care au fost preluați în definiția noțiunii „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto” care figurează în convenția colectivă menționată la punctul precedent. Potrivit instanței menționate, „o instalație a întreprinderii de transport rutier de

călători, o parcare [sau] orice alt punct geografic definit ca fiind punctul de plecare al itinerarului care este atribuit [conducătorului auto] prin foaia de parcurs poate servi drept loc de staționare concret”.

21 În sfârșit, la fel ca Volánbusz, instanța de trimitere arată că o interpretare a articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 potrivit căreia ar trebui calificată drept timp de lucru orice timp de călătorie petrecut de un conducător auto care își conduce propriul vehicul pentru a se deplasa la „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, pentru a se îmbarca într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament, ar fi contrară obiectivelor urmărite de regulamentul menționat.

22 În aceste condiții, Szegedi Törvényszék (Curtea din Szeged) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Noțiunea de «sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto», prevăzută la articolul 9 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 561/2006], trebuie interpretată în sensul că se referă la locul concret de staționare al conducătorului auto, cu alte cuvinte la locul, fie că este vorba despre o instalație, despre o parcare a întreprinderii sau despre orice alt punct geografic definit ca fiind locul în care începe itinerarul atribuit prin foaia de parcurs, de la care acest conducător auto își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la sfârșitul acestuia, în cadrul exercitării normale a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni specifice ale angajatorului său?

2) Pentru a aprecia dacă un anumit loc constituie un «sediu al angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto», în sensul articolului 9 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 561/2006], este relevant dacă locul este sau nu este dotat cu facilități adecvate (de exemplu facilități pentru igienă, convivialitate sau zonă de odihnă)?

3) Pentru a aprecia dacă anumite locuri constituie centre de exploatare ale angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorilor auto, în sensul articolului 9 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 561/2006], este relevant faptul că amplasarea acestor locuri de staționare concrete este favorabilă pentru angajați (conducătorii auto), fiind în orice caz mai aproape de reședința lor decât sediile și sucursalele întreprinderii înscrise în registrul comerțului, astfel încât timpul de călătorie al conducătorilor auto este mai redus decât cel de care ar avea nevoie dacă ar începe și ar termina munca în unitățile sau sucursalele întreprinderii înscrise în registrul comerțului?

4) În cazul în care noțiunea de «sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto», menționată la articolul 9 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 561/2006], nu poate fi definită drept locul concret de staționare al conducătorului auto, cu alte cuvinte locul, fie că este vorba despre o instalație, despre o parcare a întreprinderii sau despre orice alt punct geografic definit ca fiind locul în care începe itinerarul atribuit prin foaia de parcurs, de la care acest conducător auto își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la sfârșitul acestuia, în cadrul exercitării normale a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni specifice ale angajatorului său, definiția acestei noțiuni prevăzute de [Regulamentul nr. 561/2006] trebuie să fie considerată ca fiind o dispoziție referitoare la condițiile de muncă, cu privire la care angajatorii și lucrătorii din sector pot stabili dispoziții mai favorabile lucrătorilor prin contracte colective de muncă sau în alt mod, luând în considerare considerentul (5) al regulamentului respectiv?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la primele trei întrebări

23 Prin intermediul primelor trei întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, care figurează în această dispoziție, acoperă un loc precum un depozit extern de vehicule care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament, de unde conducătorul auto în cauză își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la terminarea acestuia, în exercitarea normală a atribuțiilor sale și fără instrucțiuni speciale din partea angajatorului său în această privință. Această instanță solicită de asemenea să se stabilească dacă, în acest scop, sunt relevante, pe de o parte, prezența într-un astfel de loc a unor instalații sanitare sau a unor spații de convivialitate ori de odihnă și, pe de altă parte, proximitatea geografică a acestui loc față de locul de reședință al acestui conducător auto.

24 Articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 prevede că orice perioadă petrecută de un conducător auto conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la locul de îmbarcare într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al regulamentului menționat este considerată ca fiind o altă muncă atunci când acest din urmă vehicul nu se află nici la locul de reședință al acestui conducător auto, nici la sediul angajatorului unde staționează în mod normal conducătorul auto.

25 Noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, prevăzută la acest articol 9 alineatul (3), nu este definită de Regulamentul nr. 561/2006, care, în acest scop, nu face nicio trimitere expresă la dreptul statelor membre. Prin urmare, o astfel de noțiune trebuie calificată drept noțiune autonomă de drept al Uniunii și trebuie interpretată în mod uniform.

26 Din modul de redactare a articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 reiese că această dispoziție nu stabilește nicio cerință privind prezența în „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto” a anumitor instalații, cum ar fi instalații sanitare sau spații de convivialitate ori de odihnă. Dispoziția menționată nu impune nici ca acest sediu să fie apropiat de locul de reședință al acestui conducător auto. În schimb, acest mod de redactare nu permite să se clarifice aspectul dacă noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul aceleiași dispoziții, este locul de la care conducătorul auto menționat își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la terminarea acestui serviciu, în lipsa unor instrucțiuni speciale din partea angajatorului său.

27 O examinare a genezei acestei noțiuni și a dispoziției în care se înscrie permite înlăturarea acestei nelămuriri.

28 Astfel, după cum arată în esență Comisia Europeană în observațiile sale scrise, articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 codifică soluția reținută de Curte în Hotărârea din 18 ianuarie 2001, Skills Motor Coaches și alții (C-297/99, EU:C:2001:37), care privea Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului din 20 decembrie 1985 privind aparatura de înregistrare în transportul rutier (JO 1985, L 370, p. 8, Ediție specială, 07/vol. 1, p. 234). În această hotărâre, Curtea a statuat că obligația unui conducător auto de a înregistra toate celelalte perioade de lucru privește de asemenea perioadele consacrate deplasărilor necesare pentru a se îmbarca într-un vehicul supus obligației de a instala și de a utiliza un aparat de înregistrare (tahograf)

situat în alt loc decât domiciliul conducătorului auto sau centrul de exploatare al angajatorului acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 18 ianuarie 2001, Skills Motor Coaches și alții, C-297/99, EU:C:2001:37, punctul 35).

29 Curtea a precizat că noțiunea de „centru de exploatare al angajatorului” nu poate fi definită exclusiv în funcție de criterii legate de angajator, în special de structura sau de organizarea întreprinderii de transport în cauză, ci ar trebui de asemenea să țină seama de criterii referitoare la persoana conducătorului auto în cauză. Prin urmare, această noțiune nu poate fi asimilată celei de „sediu social” și nici interpretată în sensul că orice depozit de vehicule care aparține întreprinderii de transport în cauză ar putea fi considerat ca fiind un centru de exploatare al angajatorului. Noțiunea menționată vizează astfel locul concret de staționare sau „locul de legătură” al acestui conducător auto, și anume locul în care conducătorul auto menționat se deplasează în mod regulat pentru a prelua și a conduce un vehicul care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 3821/85 sau locul de la care el își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la sfârșitul acestuia, în exercitarea normală a atribuțiilor sale și fără instrucțiuni speciale din partea angajatorului său în această privință (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punctele 24-28 și 31).

30 Ținând seama de cele ce precedă, este necesar să se considere că noțiunea de „centru de exploatare al angajatorului” astfel definită corespunde în esență celei de „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, care figurează la articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006.

31 De asemenea, noțiunea de „altă muncă”, care figurează în această dispoziție și este definită la articolul 4 litera (e) din acest regulament ca fiind „orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru la articolul 3 litera (a) din Directiva [2002/15], inclusiv orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transportului sau din alt sector”, corespunde în esență celei de „toate celelalte perioade de lucru” care figurează la articolul 15 din Regulamentul nr. 3821/85.

32 Prin urmare, atunci când un conducător auto se îmbarcă într-un vehicul care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 într-un loc care este „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al [acestui conducător] auto”, timpul pe care îl petrece conducând un vehicul care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru a se deplasa la acest sediu și pentru a reveni de la aceasta nu poate fi calificat drept „altă muncă”, în sensul articolului 4 litera (e) din regulamentul menționat.

33 Rezultă astfel că articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 are vocația de a reglementa o situație specifică, cu excluderea oricărei alte situații, și anume cea în care conducătorul auto se îmbarcă în vehiculul care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament într-un alt loc decât locul său de reședință sau sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto.

34 O asemenea interpretare este conformă cu obiectivele urmărite de acest regulament, care urmărește în special, astfel cum rezultă din articolul 1 coroborat cu considerentul (17) al acestuia, îmbunătățirea condițiilor de muncă ale conducătorilor auto vizați și a siguranței rutiere. Ținând seama de aceste obiective, noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006, nu poate fi definită exclusiv prin prisma unor criterii funcționale referitoare la

organizarea internă a întreprinderii de transport, ci trebuie să se ia în considerare și criteriile referitoare la persoana conducătorului auto în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punctul 24).

35 Cu toate acestea, faptul că un astfel de loc este mai favorabil conducătorului auto vizat, în special ca urmare a unei localizări geografice mai apropiate de locul său de reședință, nu constituie un criteriu suficient pentru a-l califica drept „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”. În speță, va reveni instanței de trimitere sarcina de a verifica, ținând seama de ansamblul împrejurărilor ce caracterizează situația conducătorului auto în cauză, dacă locul în discuție în litigiul principal este într-adevăr locul concret de staționare al acestui conducător auto (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 aprilie 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, punctul 30).

36 Trebuie adăugat, pentru a răspunde unei îndoieli specifice a instanței de trimitere, că, fără a aduce atingere obiectivului de îmbunătățire a condițiilor de muncă ale conducătorilor auto în cauză, Regulamentul nr. 561/2006 nu impune prezența unor instalații sanitare, a unor spații de convivialitate sau de repaus în vederea calificării unui loc precum cel în discuție în litigiul principal drept „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, în sensul articolului 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006.

37 Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, este necesar să se răspundă la primele trei întrebări că articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, care figurează în această dispoziție, acoperă un loc precum un depozit extern de vehicule care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament, de unde conducătorul auto în cauză își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la terminarea acestuia, în exercitarea normală a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni speciale în această privință. Eventuala prezență într-un astfel de loc a unor instalații sanitare sau a unor spații de convivialitate ori de odihnă este lipsită de relevanță în această privință. În schimb, proximitatea geografică a locului de reședință al acestui conducător auto poate fi luată în considerare, fără a fi totuși determinantă în sine.

Cu privire la a patra întrebare

38 Având în vedere răspunsul dat la primele trei întrebări, nu este necesar să se răspundă la a patra întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

39 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

Articolul 9 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85

și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului

trebuie interpretat în sensul că

noțiunea „sediul angajatorului unde se află locul normal de staționare al conducătorului auto”, care figurează în această dispoziție, acoperă un loc precum un depozit extern de vehicule care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament, de unde conducătorul auto în cauză își efectuează în mod regulat serviciul și la care se întoarce la terminarea acestuia, în exercitarea normală a atribuțiilor sale și fără a se conforma unor instrucțiuni speciale în această privință. Eventuala prezență într-un astfel de loc a unor instalații sanitare sau a unor spații de convivialitate ori de odihnă este lipsită de relevanță în această privință. În schimb, proximitatea geografică a locului de reședință al acestui conducător auto poate fi luată în considerare, fără a fi totuși determinantă în sine.

Semnături