Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 26. septembra 2024*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Cestná doprava – Harmonizácia niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti – Nariadenie (ES) č. 561/2006 – Článok 9 ods. 3 – Pojem ‚operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu' – Miesto prevzatia vozidla, ktoré patrí do pôsobnosti tohto nariadenia, vodičom – Pojem ‚iná práca' – Čas, ktorý tento vodič strávi vedením vozidla, ktoré nepatrí do pôsobnosti uvedeného nariadenia, do tohto operačného centra alebo z neho"

Vo veci C-164/23,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Szegedi Törvényszék (Župný súd Szeged, Maďarsko) zo 14. marca 2023 a doručený Súdnemu dvoru 16. marca 2023, ktorý súvisí s konaním:

VOLÁNBUSZ Zrt.

proti

Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory K. Jürimäe, predseda Súdneho dvora K. Lenaerts, vykonávajúci funkciu sudcu tretej komory, sudcovia N. Piçarra (spravodajca), N. Jääskinen a M. Gavalec,

generálna advokátka: T. Ćapeta,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– VOLÁNBUSZ Zrt., v zastúpení: K. Mészáros a P. Varsányi, jogtanácsosok,

– talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci A. Lipari, procuratore dello Stato, a G. Santini, avvocato dello Stato,

* Jazyk konania: maďarčina.

– Európska komisia, v zastúpení: C. Kovács a P. A. Messina, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálnej advokátky, že vec bude prejednaná bez jej návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 9 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85 (Ú. v. EÚ L 102, 2006, s. 1).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou VOLÁNBUSZ Zrt. (ďalej len „Volánbusz“), akciovej spoločnosti v oblasti verejnej dopravy v Maďarsku, a Bács-Kiskun Vármegyei Kormányhivatal (správne služby okresu Bács-Kiskun, Maďarsko) vo veci zákonnosti upozornenia adresovaného tejto spoločnosti z dôvodu porušenia povinnosti evidovať pracovný čas vodičov, ktorých zamestnáva.

Právny rámec

Právo Únie

Smernica 2002/15/ES

3 Článok 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2002/15/ES z 11. marca 2002 o organizácii pracovnej doby osôb vykonávajúcich mobilné činnosti v cestnej doprave (Ú. v. ES L 80, 2002, s. 35; Mim. vyd. 05/004, s. 224):

„Na účely tejto smernice:

a) ‚pracovný čas‘ znamená:
   1. v prípade mobilných pracovníkov čas od začiatku do konca práce, počas ktorého je mobilný pracovník na svojom pracovisku k dispozícii zamestnávateľovi a vykonáva svoje funkcie alebo činnosti, t. z.:

      – čas venovaný všetkým dopravným činnostiam. Tieto činnosti obsahujú najmä:

         i) jazdu;
         ii) nakladanie a vykladanie;
         iii) pomoc cestujúcim pri nastupovaní a vystupovaní z vozidla;
         iv) čistenie a technická údržba;

v) každú inú prácu vykonávanú v záujme bezpečnosti vozidla, jeho nákladu a cestujúcich alebo v záujme plnenia právnych alebo regulačných povinností priamo spojených so špecifickou práve vykonávanou dopravnou činnosťou, vrátane monitorovania nakladania a vykladania, správnych formálnych požiadaviek v súvislosti s policajnými, colnými a imigračnými úradmi, atď.,

– doba, počas ktorej mobilní pracovníci nemôžu voľne disponovať so svojím časom a je nutné, aby boli na svojom pracovisku pripravení prevziať normálnu prácu s určitými úlohami spojenými s ich službou, najmä počas doby čakania na nakladanie alebo vykladanie, ak ich predvídateľná doba trvania nie je známa vopred, t. j. buď pred odchodom alebo práve pred skutočným zahájením príslušnej doby alebo podľa všeobecných podmienok dohodnutých medzi sociálnymi partnermi a/alebo podľa podmienok právnych predpisov členských štátov;

…“

Nariadenie č. 561/2006

4 Odôvodnenia 5 a 17 nariadenia č. 561/2006 znejú:

„(5) Opatreniami ustanovenými v tomto nariadení, ktoré sa týkajú pracovných podmienok, by nemalo byť dotknuté právo sociálnych partnerov prijať prostredníctvom kolektívneho vyjednávania alebo iným spôsobom ustanovenia, ktoré sú pre pracovníkov výhodnejšie.

…

(17) Toto nariadenie má za cieľ zlepšiť sociálne podmienky zamestnancov, na ktorých sa nariadenie vzťahuje, ako aj zlepšiť celkovú bezpečnosť na cestách. Uskutočňuje sa to najmä prostredníctvom ustanovení týkajúcich sa maximálneho času jazdy za deň, za týždeň a za obdobie dvoch po sebe idúcich týždňov, prostredníctvom ustanovenia, ktoré vodičovi ukladá čerpať pravidelnú týždennú dobu odpočinku najmenej raz za dva po sebe idúce týždne, a prostredníctvom ustanovení, ktoré predpisujú, že denná doba odpočinku nemá byť za žiadnych okolností kratšia ako neprerušovaný časový úsek deviatich hodín. …“

5 Článok 1 tohto nariadenia stanovuje:

„Toto nariadenie stanovuje pravidlá o časoch jazdy, prestávkach a dobách odpočinku vodičov, pôsobiacich v cestnej nákladnej i osobnej doprave, s cieľom harmonizovať podmienky hospodárskej súťaže medzi druhmi vnútrozemskej dopravy, a to najmä vzhľadom na odvetvie cestnej dopravy, zlepšiť pracovné podmienky a bezpečnosť na cestách. Cieľom tohto nariadenia je tiež podporovať lepšie monitorovanie a postup zabezpečenia dodržiavania predpisov členskými štátmi a vylepšené pracovné postupy v odvetví cestnej dopravy.“

6 Článok 3 uvedeného nariadenia stanovuje:

„Toto nariadenie sa nevzťahuje na cestnú dopravu vykonávanú:

a) vozidlami používanými v pravidelnej osobnej doprave, pri ktorých trasa linky nepresahuje 50 kilometrov;

…“

7 Podľa článku 4 písm. e) toho istého nariadenia:

„Na účely tohto nariadenia platia tieto vymedzenia pojmov:

…

e) ‚iná práca‘ sú všetky činnosti vymedzené ako pracovný čas v článku 3 písm. a) smernice [2002/15] okrem ‚jazdy‘, vrátane každej práce, vykonávanej pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho.“

8 Článok 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 stanovuje:

„Všetok čas, ktorý vodič strávi vedením vozidla, ktoré nepatrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia, k vozidlu alebo od vozidla, ktoré patrí do rozsahu pôsobnosti tohto nariadenia a ktoré sa nenachádza v bydlisku vodiča, ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu, sa považuje za inú prácu.“

Maďarské právo

9 A munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény (zákon č. I z roku 2012, ktorým sa schvaľuje Zákonník práce) (*Magyar Közlöny* 2012/2., ďalej len „Zákonník práce“) v § 86 ods. 3 stanovuje:

„Za pracovný čas sa nepovažuje:

…

b) trvanie presunu zamestnanca z miesta jeho bydliska alebo pobytu na miesto skutočného výkonu práce, ako aj z miesta výkonu práce do miesta jeho bydliska alebo pobytu.“

10 Ustanovenie § 134 ods. 1 písm. a) tohto zákonníka stanovuje:

„Zamestnávateľ vedie evidenciu:

a) o trvaní riadneho a mimoriadneho pracovného času.

…“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

11 Volánbusz je akciová spoločnosť verejnej dopravy, ktorej jediným akcionárom je maďarský štát. Prevádzkuje pravidelnú osobnú autobusovú dopravu na rôznych trasách, ktorých niektoré presahujú 50 kilometrov a ostatné túto vzdialenosť nepresahujú. Podľa článku 3 písm. a) nariadenia č. 561/2006 do jeho pôsobnosti nepatria iba autobusy, ktoré sa používajú výlučne na tento posledný uvedený typ trasy.

12 Niektorí vodiči zamestnaní spoločnosťou Volánbusz preberajú a odovzdávajú autobusy v externých depách tejto spoločnosti, z ktorých pravidelne vykonávajú svoju službu a do ktorých sa na konci tejto služby vracajú v rámci bežného výkonu svojich úloh, t. j. bez osobitných pokynov uvedenej spoločnosti. Tieto vonkajšie depá, z ktorých väčšina sú parkoviská, nemajú zariadenia, ktoré slúžia vodičom, a to hygienické a odpočinkové zariadenia alebo oddychové zóny. Uvedené externé depá nie sú zapísané v obchodnom registri ako miesta sídla alebo pobočiek spoločnosti Volánbusz. Sú však označené ako miesta prevzatia vozidiel tejto spoločnosti, odkiaľ začína a končí trasa určená plánom, a nachádzajú sa bližšie k miestam bydliska vodičov než základňa alebo pobočky spoločnosti Volánbusz. Táto blízkosť zabezpečuje týmto vodičom kratšie presuny, aby si prevzali tieto vozidlá a aby sa po výkone služby vrátili do svojho bydliska.

13 Podľa § 86 ods. 3 písm. b) maďarského Zákonníka práce čas, ktorý vodiči zamestnaní spoločnosťou Volánbusz strávia vedením vlastného vozidla, aby sa presunuli na miesto prevzatia vozidiel patriacich do pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 a aby sa ním vrátili po skončení ich služby, nie je súčasťou ich pracovného času. Vypláca sa im však z tohto dôvodu náhrada za stratu času stráveného cestovaním.

14 Po viacerých kontrolách však správne služby okresu Bács-Kiskun konštatovali, že v prípade 67 vodičov zamestnaných spoločnosťou Volánbusz mal byť čas strávený v marci 2022 presunom z miesta ich bydliska do vonkajších dep tejto spoločnosti a návratom po skončení ich služby, evidovaný ako pracovný čas podľa § 134 maďarského Zákonníka práce. Správne služby okresu Bács-Kiskun rozhodnutím z 19. októbra 2022 zaslali spoločnosti Volánbusz napomenutie.

15 Tieto správne služby zdôrazňujú, že viaceré externé depá spoločnosti Volánbusz sú len parkoviskami. Parkovisko však nie je zariadením v zmysle judikatúry vyplývajúcej z rozsudkov z 18. januára 2001, Skills Motor Coaches a i. (C-297/99, EU:C:2001:37), ako aj z 29. apríla 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238). Za týchto podmienok tieto externé depá nemožno kvalifikovať ako „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ v zmysle článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006. V dôsledku toho akýkoľvek čas, ktorý vodič strávi vedením vozidla, ktoré nepatrí do pôsobnosti tohto nariadenia, aby sa presunul do takýchto externých dep, ako aj aby sa vrátil po skončení svojej služby, by sa mal kvalifikovať ako „iná práca“ v zmysle tohto ustanovenia práva Únie a mal by byť evidovaný v súlade s § 134 maďarského Zákonníka práce. Uvedené služby zastávajú názor, že pojem „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ v zmysle uvedeného ustanovenia práva Únie je rovnocenný pojmu „prevádzková centrála“ uvedenému v týchto rozsudkoch.

16 Volánsbusz podala na Szegedi Törvényszék (Župný súd Szeged, Maďarsko), ktorý je súdom podávajúcim návrh na začatie prejudiciálneho konania, žalobu o neplatnosť rozhodnutia z 19. októbra 2022 uvedeného v bode 14 tohto rozsudku. Tvrdí, že trvalé externé depá autobusov, ktorých sa týkala inšpekcia, treba kvalifikovať ako operačné centrá zamestnávateľa, kde majú vodiči obvykle základňu v zmysle článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006. Za týchto podmienok v súlade s týmto ustanovením nemožno každý čas, ktorý títo vodiči strávia vedením vozidla, ktoré nepatrí do pôsobnosti tohto nariadenia, aby sa presunuli do takýchto externých dep, ako aj aby sa z nich vrátili po skončení ich služby, kvalifikovať ako „inú prácu“ v zmysle uvedeného ustanovenia, takže neexistuje povinnosť zaregistrovať ho.

17 Opačný výklad článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 by podľa spoločnosti Volánbusz viedol k paradoxnej situácii. Zatiaľ čo čas jazdy strávený vedením vozidla, ktoré nepatrí do pôsobnosti tohto nariadenia, na presun do externého depa, by sa mal evidovať ako pracovný čas, nie je to tak

v prípade presunu na účely prevzatia vozidla nie v uvedenom externom depe, ale na základni tohto podniku alebo v jeho pobočkách, hoci dotknuté externé depo bolo zriadené na skrátenie tohto presunu. Dopravné podniky by tak boli odrádzané od zriaďovania takýchto externých dep ako miest prevzatia vozidla, ktoré patrí do pôsobnosti uvedeného nariadenia.

18 Cieľom takejto praxe je však zlepšiť pracovné podmienky vodičov, ako aj bezpečnosť na cestách v súlade s článkom 1 toho istého nariadenia v spojení s jeho odôvodnením 17. Volánbusz v tejto súvislosti spresnila, že konkrétne miesto, ku ktorému sú dotknutí vodiči viazaní, bolo stanovené na základe viacerých kritérií a v rámci organizácie práce zohľadňuje osobné očakávania týchto vodičov, aby sa minimalizoval čas presunu medzi ich bydliskom a miestom prevzatia vozidiel patriacich do pôsobnosti uvedeného nariadenia.

19 Vnútroštátny súd v prvom rade uvádza, že riešenie sporu vo veci samej závisí od výkladu pojmu „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ v zmysle článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006. Závisí najmä od toho, či tento pojem zahŕňa miesto bez akéhokoľvek zariadenia, ktoré slúži výlučne na odstavenie vozidiel patriacich do pôsobnosti tohto nariadenia. Navyše je potrebné určiť, či prítomnosť určitých zariadení, ako sú hygienické a odpočinkové zariadenia alebo oddychové zóny, je nevyhnutná na kvalifikáciu ako „operačného centra zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ v zmysle tohto ustanovenia. Kolektívna zmluva uzavretá medzi spoločnosťou Vólanbusz a odborovou organizáciou zastupujúcou zamestnancov dotknutého odvetvia ako také kvalifikuje konkrétne miesto, kde má dotknutý vodič obvykle základňu, t. j. zariadenie alebo parkovisko podniku alebo iný geografický bod vymedzený ako miesto začiatku trasy, z ktorého tento vodič pravidelne začína vykonávať svoju službu a do ktorého sa po jej skončení vracia v rámci bežného výkonu svojich úloh a bez toho, aby plnil osobitné pokyny svojho zamestnávateľa.

20 Tento súd ďalej odkazuje na rozsudok z 29. apríla 2010, Smit Reizen (C-124/09, EU:C:2010:238), v ktorom Súdny dvor definoval pojem „prevádzková centrála podniku“ slovami, ktoré boli prevzaté do definície pojmu „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“, uvedeného v kolektívnej zmluve uvedenej v predchádzajúcom bode. Podľa uvedeného súdu „zariadenie alebo parkovisko podniku osobnej cestnej dopravy [alebo] iný geografický bod vymedzený ako miesto začiatku trasy, na ktorú je [vodič] pridelený na základe plánu, môže slúžiť ako miesto s konkrétnou väzbou“.

21 Napokon, podobne ako Volánbusz, vnútroštátny súd uvádza, že výklad článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006, podľa ktorého by sa za pracovný čas mal považovať každý čas, ktorý vodič riadiaci svoje vlastné vozidlo strávi presunom, aby sa dostavil do „operačného centra zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“, aby prevzal vozidlo patriace do pôsobnosti tohto nariadenia, by bol v rozpore s cieľmi sledovanými uvedeným nariadením.

22 Za týchto podmienok Szegedi Törvényszék (Župný súd Szeged) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Možno pojem ‚operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu‘, uvedený v článku 9 ods. 3 nariadenia [č. 561/2006], vykladať v tom zmysle, že ide o miesto, ktorým je vodič konkrétne viazaný, teda zariadenie alebo parkovisko podniku osobnej cestnej dopravy alebo iný geografický bod vymedzený ako miesto začiatku trasy, z ktorého tento vodič pravidelne začína vykonávať svoju službu a do ktorého sa po jej skončení vracia v rámci bežného výkonu svojich úloh a bez toho, aby plnil osobitné pokyny svojho zamestnávateľa?

2. Je na účely posúdenia, či určité miesto predstavuje ‚operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu' v zmysle článku 9 ods. 3 nariadenia [č. 561/2006], dôležité, či sa na tomto mieste nachádzajú primerané zariadenia (napríklad hygienické a odpočinkové zariadenia, oddychová zóna)?

3. Je na účely posúdenia, či určité miesta predstavujú operačné centrá zamestnávateľa, kde majú vodiči obvykle základňu, v zmysle článku 9 ods. 3 nariadenia [č. 561/2006] dôležité, či je poloha týchto konkrétnych miest tvoriacich základňu výhodná pre zamestnancov (vodičov), keďže tieto miesta sa v každom prípade nachádzajú bližšie k miestu ich bydliska než prevádzkarne a pobočky podniku zapísané v obchodnom registri, a preto je čas presunu vodičov kratší než čas, ktorý by potrebovali, ak by začali a končili svoju prácu v uvedených prevádzkarňach alebo pobočkách?

4. V prípade, ak pojem ‚operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu', uvedený v článku 9 ods. 3 nariadenia [č. 561/2006], nemožno vymedziť ako miesto, s ktorým je vodič konkrétne viazaný, teda zariadenie alebo parkovisko podniku osobnej cestnej dopravy alebo iný geografický bod vymedzený ako miesto začiatku trasy, z ktorého tento vodič pravidelne začína vykonávať svoju službu a do ktorého sa po jej skončení vracia v rámci bežného výkonu svojich úloh a bez toho, aby plnil osobitné pokyny svojho zamestnávateľa, možno vymedzenie tohto pojmu uvedeného v nariadení [č. 561/2006] chápať ako opatrenie, ktoré sa týka pracovných podmienok, v súvislosti s ktorým môžu zamestnávatelia a pracovníci v danom odvetví na základe odôvodnenia 5 tohto nariadenia prijať prostredníctvom kolektívneho vyjednávania alebo iným spôsobom ustanovenia, ktoré sú pre pracovníkov výhodnejšie?"

O prejudiciálnych otázkach

O prvej až tretej otázke

23 Svojou prvou až treťou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 vykladať v tom zmysle, že pojem „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu" uvedený v tomto ustanovení zahŕňa miesto, akým je externé depo vozidiel patriacich do pôsobnosti tohto nariadenia, z ktorého dotknutý vodič pravidelne vykonáva svoju službu a do ktorého sa po skončení tejto služby vracia v rámci bežného výkonu svojich úloh a bez toho, aby v tejto súvislosti plnil osobitné pokyny svojho zamestnávateľa. Tento súd sa tiež pýta, či je na tento účel relevantná jednak prítomnosť hygienických a odpočinkových zariadení alebo oddychových zón a jednak geografická blízkosť tohto miesta k miestu bydliska tohto vodiča.

24 Článok 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 stanovuje, že všetok čas, ktorý vodič strávi vedením vozidla, ktoré nepatrí do pôsobnosti tohto nariadenia, k vozidlu alebo od vozidla, ktoré patrí do pôsobnosti uvedeného nariadenia a ktoré sa nenachádza v bydlisku tohto vodiča, ani v operačnom centre zamestnávateľa, kde má uvedený vodič obvykle základňu, sa považuje za inú prácu.

25 Pojem „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu", uvedený v tomto článku 9 ods. 3, nie je definovaný v nariadení č. 561/2006, ktoré na tento účel výslovne neodkazuje na právo členských štátov. Takýto pojem sa teda musí kvalifikovať ako autonómny pojem práva Únie a má sa vykladať jednotne.

26 Zo znenia článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 vyplýva, že toto ustanovenie nestanovuje žiadnu požiadavku týkajúcu sa prítomnosti určitých zariadení, ako sú hygienické a odpočinkové zariadenia alebo oddychové zóny, v „operačnom centre zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“. Uvedené ustanovenie ani nevyžaduje, aby toto zariadenie bolo blízko miesta bydliska tohto vodiča. Naopak, toto znenie neumožňuje vyriešiť skutočnosť, či pojem „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ v zmysle toho istého ustanovenia, je miesto, z ktorého uvedený vodič pravidelne vykonáva svoju službu a do ktorého sa po skončení tejto služby vracia bez osobitných pokynov od svojho zamestnávateľa.

27 Preskúmanie genézy tohto pojmu a ustanovenia, ktorého je súčasťou, umožňuje vyriešiť túto otázku.

28 Ako totiž v podstate uvádza Európska komisia vo svojich písomných pripomienkach, článok 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 kodifikuje riešenie prijaté Súdnym dvorom v rozsudku z 18. januára 2001, Skills Motor Coaches a i. (C-297/99, EU:C:2001:37), ktorý sa týkal nariadenia Rady č. 3821/85 z 20. decembra 1985 o záznamovom zariadení v cestnej doprave (Ú. v. ES L 370, 1985, s. 8; Mim. vyd. 07/001, s. 227). V tomto rozsudku Súdny dvor rozhodol, že povinnosť vodiča zaznamenať všetky ostatné doby práce, platí aj pre časy, ktoré vodič strávi na ceste na účely prevzatia vozidla, v ktorom musí byť nainštalované a používané záznamové zariadenie (tachograf) a ktoré sa nachádza na inom mieste, ako je bydlisko tohto vodiča alebo operačné centrum jeho zamestnávateľa (pozri v tomto zmysle rozsudok z 18. januára 2001, Skills Motor Coaches a i., C-297/99, EU:C:2001:37, bod 35).

29 Súdny dvor spresnil, že pojem „operačné centrum zamestnávateľa“ nemožno definovať výlučne na základe kritérií spojených so zamestnávateľom, najmä so štruktúrou alebo organizáciou dotknutého dopravného podniku, ale musí tiež zohľadňovať kritériá týkajúce sa osoby dotknutého vodiča. Takýto pojem preto nemožno stotožňovať s pojmom „sídlo“ ani vykladať v tom zmysle, že každé depo vozidiel patriacich dotknutému dopravnému podniku by sa mohlo považovať za operačné centrum zamestnávateľa. Uvedený pojem sa teda týka miesta s konkrétnou väzbou, alebo „miesta stanovišťa“ tohto vodiča, teda miesta, kam sa uvedený vodič pravidelne presúva, aby prevzal a viedol vozidlo, ktoré patrí do pôsobnosti nariadenia č. 3821/85, alebo miesta, z ktorého pravidelne vykonáva svoju službu a do ktorého sa po jej skončení vracia v rámci bežného výkonu svojich úloh a bez toho, aby v tejto súvislosti plnil osobitné pokyny svojho zamestnávateľa (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. apríla 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, body 24 až 28 a 31).

30 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že takto definovaný pojem „operačné centrum zamestnávateľa“ v podstate zodpovedá pojmu „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“, ktorý sa nachádza v článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006.

31 Rovnako pojem „iná práca“ uvedený v tomto ustanovení a definovaný v článku 4 písm. e) tohto nariadenia ako „všetky činnosti vymedzené ako pracovný čas v článku 3 [písm. a)] smernice [2002/15] okrem ‚jazdy‘, vrátane každej práce, vykonávanej pre rovnakého alebo iného zamestnávateľa v odvetví dopravy alebo mimo neho“, v podstate zodpovedá pojmu „všetky ostatné doby práce“ uvedenému v článku 15 nariadenia č. 3821/85.

32 V dôsledku toho, ak vodič prevezme vozidlo patriace do pôsobnosti nariadenia č. 561/2006 na mieste, ktoré je „operačným centrom zamestnávateľa, kde má [tento] vodič obvykle základňu“, nemožno za „inú prácu“ v zmysle článku 4 písm. e) uvedeného nariadenia považovať čas, ktorý vodič strávi vedením vozidla, ktoré nepatrí do pôsobnosti tohto nariadenia, aby sa presunul do tohto centra a aby sa z neho vrátil.

33 Zdá sa teda, že článok 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 má upravovať osobitnú situáciu s vylúčením akejkoľvek inej situácie, a to situáciu, keď vodič preberá vozidlo patriace do pôsobnosti tohto nariadenia na inom mieste, ako je miesto jeho bydliska alebo operačného centra zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu.

34 Takýto výklad je v súlade s cieľmi sledovanými týmto nariadením, ktorého cieľom je najmä, ako vyplýva z jeho článku 1 v spojení s jeho odôvodnením 17, zlepšiť pracovné podmienky dotknutých vodičov a bezpečnosť na cestách. S prihliadnutím na tieto ciele nemožno pojem „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ v zmysle článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 definovať výlučne vzhľadom na funkčné kritériá spojené s vnútornou organizáciou dopravného podniku, ale musí tiež zohľadňovať kritériá týkajúce sa osoby dotknutého vodiča (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. apríla 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, bod 24).

35 Skutočnosť, že takéto miesto je pre dotknutého vodiča priaznivejšie, najmä z dôvodu geografickej polohy, ktorá je bližšie k jeho miestu bydliska, však nepredstavuje dostatočné kritérium na to, aby sa kvalifikovalo ako „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“. V prejednávanej veci prináleží vnútroštátnemu súdu, aby vzhľadom na všetky okolnosti, ktoré charakterizujú situáciu dotknutého vodiča, overil, či miesto, o ktoré ide vo veci samej, je skutočne konkrétnym miestom, ku ktorému je tento vodič viazaný (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. apríla 2010, Smit Reizen, C-124/09, EU:C:2010:238, bod 30).

36 S cieľom odpovedať na osobitnú otázku vnútroštátneho súdu treba dodať, že bez toho, aby bol dotknutý cieľ zlepšiť pracovné podmienky dotknutých vodičov, nariadenie č. 561/2006 neukladá povinnosť prítomnosti hygienických a odpočinkových zariadení alebo oddychových zón, aby sa také miesto, o aké ide vo veci samej, kvalifikovalo ako „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ v zmysle článku 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006.

37 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú až tretiu otázku odpovedať, že článok 9 ods. 3 nariadenia č. 561/2006 sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ uvedený v tomto ustanovení označuje miesto, akým je externé depo vozidiel patriacich do pôsobnosti tohto nariadenia, z ktorého dotknutý vodič pravidelne vykonáva svoju službu a do ktorého sa po skončení tejto služby vracia v rámci bežného výkonu svojich úloh a bez toho, aby v tejto súvislosti plnil osobitné pokyny. Prípadná prítomnosť hygienických a odpočinkových zariadení alebo oddychových zón na takomto mieste je v tejto súvislosti irelevantná. Naopak geografickú blízkosť miesta bydliska tohto vodiča možno zohľadniť bez toho, aby bola sama osebe rozhodujúca.

O štvrtej otázke

38 Vzhľadom na odpoveď poskytnutú na prvú až tretiu otázku nie je potrebné odpovedať na štvrtú otázku.

O trovách

39 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

Článok 9 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 z 15. marca 2006 o harmonizácii niektorých právnych predpisov v sociálnej oblasti, ktoré sa týkajú cestnej dopravy, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 3820/85,

sa má vykladať v tom zmysle, že:

pojem „operačné centrum zamestnávateľa, kde má vodič obvykle základňu“ uvedený v tomto ustanovení označuje miesto, akým je externé depo vozidiel patriacich do pôsobnosti tohto nariadenia, z ktorého dotknutý vodič pravidelne vykonáva svoju službu a do ktorého sa po skončení tejto služby vracia v rámci bežného výkonu svojich úloh a bez toho, aby v tejto súvislosti plnil osobitné pokyny. Prípadná prítomnosť hygienických a odpočinkových zariadení alebo oddychových zón na takomto mieste je v tejto súvislosti irelevantná. Naopak geografickú blízkosť miesta bydliska tohto vodiča možno zohľadniť bez toho, aby bola sama osebe rozhodujúca.

Podpisy