

Sprawa C-477/22

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

15 lipca 2022 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Corte suprema di cassazione (Włochy)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

12 maja 2022 r.

Strona wnosząca skargę kasacyjną:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Druga strona postępowania:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE (sąd kasacyjny)

SEZIONE LAVORO (izba pracy)

[...]

wydał następujące

POSTANOWIENIE INCYDENTALNE

w przedmiocie skargi kasacyjnej [...] wniesionej przez:

ARST S.P.A. - AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, [...]

- strona wnosząca skargę kasacyjną -

przeciwko

TR, OS, EK, UN, RC, RS, OA, ZB, HP, [...]

– druga strona postępowania –

oraz przeciwko

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, [...]

– druga strona postępowania –

od wyroku [...] CORTE D'APPELLO di CAGLIARI (sądu apelacyjnego w Cagliari), która to skarga kasacyjna została złożona w dniu 10 marca 2016 r. [...];

[...] [zwroty proceduralne]

UZASADNIENIE ORZECZENIA

PRZEDMIOT POSTĘPOWANIA GŁÓWNEGO I ISTOTNE OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE

1. Spółka ARST S.p.A. jest przedsiębiorstwem lokalnego transportu publicznego w Regione SARDEGNA (regionie Sardinia, Włochy); prowadzi działalność w zakresie przewozu osób na terytorium regionu i jest kontrolowana przez administrację regionalną.
2. WS i inni pracownicy będący drugą stroną niniejszego postępowania (zwani dalej „pracownikami”) są pracownikami spółki ARST zatrudnionymi jako kierowcy wykonujący drogowy transport pasażerski; wszyscy pracownicy są zatrudnieni w zajezdni ARST znajdującej się w Comune di Abbasanta (gminie Abbasanta, Włochy).
3. W dniu 5 września 2011 r. pracownicy wnieśli pozew do Tribunale di Oristano (sądu w Oristano, Włochy), podnosząc naruszenie 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 (zwanego dalej „rozporządzeniem”).
4. Podnieśli oni w szczególności, że w okresie od dnia 11 kwietnia 2007 r., to znaczy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, do dnia 6 grudnia 2010 r. każdy z nich, ze względu na narzucone przez pracodawcę zmiany w pracy, nie wykorzystał „regularnego” tygodniowego okresu odpoczynku [zdefiniowanego w art. 4 lit. h) rozporządzenia jako odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin] w łącznym wymiarze 953,30 godzin niewykorzystanego odpoczynku oraz przekroczył maksymalny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch tygodni, wynoszący 90 godzin, określony w art. 6 ust. 3 rozporządzenia, łącznie o 752 godziny.
5. Pracownicy wnieśli do Tribunale di Oristano (sądu w Oristano) o zasądzenie od pracodawcy – ARST S.p.A. – zapłaty na ich rzecz odszkodowania lub wynagrodzenia proporcjonalnie do niewykorzystanego czasu odpoczynku i czasu przekraczającego wyżej wymieniony maksymalny czas prowadzenia pojazdu w łącznej wysokości 13 839,60 EUR dla każdego kierowcy.
6. W uzasadnieniu pozwu pracownicy wskazali, że stosują rotację zmian, która jest identyczna dla każdego z nich i na podstawie której obliczono godziny niewykorzystanego odpoczynku i przekroczonego maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu – jak przedstawiono w załącznikach odpowiednio „A” i „B” do pozwu – jednakowe dla każdego kierowcy.
7. Sąd uwzględnił pozew w całości (obniżył kwotę odszkodowania o 50% tylko w odniesieniu do pracowników TF i UN ze względu na krótszy okres pracy jako kierowców).

8. ARST S.p.A. wniosła apelację do Corte d'Appello di Cagliari (sądu apelacyjnego w Cagliari, Włochy).

9. Sąd apelacyjny otrzymał od ARST S.p.A. pełny harmonogram rzeczywistych zmian w pracy przepracowanych przez każdego z kierowców w okresie rozpatrywanym w niniejszej sprawie i obniżył wysokość odszkodowania zasądanego od pracodawcy, dokonując ponownego obliczenia indywidualnego odszkodowania w oparciu o obecność w pracy.

10. W pozostałym zakresie sąd apelacyjny oddalił apelację ARST S.p.A.

11. Uznał on za bezzasadny zarzut ARST S.p.A., zgodnie z którym w niniejszej sprawie ma miejsce przypadek braku zastosowania rozporządzenia przewidziany w art. 3 lit. a) tego rozporządzenia („pojazdami używanymi do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekracza 50 km”).

12. ARST S.p.A. oparła ten argument na okoliczności, że tylko podczas niektórych zmian w pracy (a w tym przypadku tylko jeden raz lub bardzo rzadko dwa razy) kierowcy pokonywali odległości przekraczające 50 km.

13. ARST S.p.A. podniosła również, że od marca 2009 r. ustanowiono dwie grupy zmian wspólne dla organizacji związkowych, w ramach których pracownicy wykonywali pracę rotacyjnie: jedna z nich, trwająca dziewięć tygodni i składająca się ze zmian na trasach o długości przekraczającej 50 km, podczas których stosowano okresy odpoczynku przewidziane w rozporządzeniu; druga grupa zmian, trwająca dziesięć tygodni i składająca się ze zmian na trasach o długości nieprzekraczającej 50 km, podczas których nie stosowano rozporządzenia.

14. Sąd apelacyjny oddalając te zarzuty podkreślił, że z kart dotyczących każdej „zmiany/trasy” wynika, iż podczas każdej zmiany w pracy kierowca pokonywał odległość przekraczającą 50 km: w niektórych przypadkach odległość ta była pokonywana bez przystanków pośrednich; w innych przypadkach odległość między kolejnymi przystankami była mniejsza niż 50 km, ale całkowita trasa była mimo to znacznie dłuższa.

15. Sąd apelacyjny dodał, że w niniejszej sprawie nie było nawet jasne, jaki jest przystanek końcowy, ponieważ kierowcy musieli dotrzeć do więcej niż jednego przystanku końcowego w ciągu dnia pracy [...] [*przykłady przystanków końcowych*].

16. Zdaniem sądu apelacyjnego „trasa” oznacza w transporcie podmiejskim całkowitą odległość pokonywaną przez kierowcę w ciągu dnia pracy; limit 50 km wyłącza z zakresu stosowania rozporządzenia jedynie kierowców miejskich realizujących krótkie i częste trasy.

17. Sąd apelacyjny oddalił również argument ARST S.p.A., zgodnie z którym w celu sprawdzenia przestrzegania maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu

w ciągu dwóch tygodni, który jest przewidziany art. 6 ust. 3 rozporządzenia, należy wziąć pod uwagę jedynie czas spędzony przez kierowcę za kierownicą.

18. Sąd apelacyjny wskazał, że maksymalny czas w ciągu dwóch tygodni, wynoszący 90 godzin, o którym mowa w przytoczonym wyżej art. 6 ust. 3, odnosi się do łącznego „czasu prowadzenia pojazdu”.

19. Zauważył on, że zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. k) rozporządzenia „dzienny czas prowadzenia pojazdu” oznacza łączny czas prowadzenia pojazdu między dwoma dziennymi okresami odpoczynku (lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku), natomiast rzeczywisty czas prowadzenia pojazdu jest zdefiniowany w lit. j) tego samego art. 4 – „czas prowadzenia pojazdu”; na podstawie tych definicji sąd apelacyjny wyciągnął wniosek, zgodnie z którym dzienny czas prowadzenia pojazdu pokrywa się z dzienną zmianą w pracy.

20. ARST S.p.A. wniosła skargę kasacyjną od tego wyroku do Corte di cassazione (sądu kasacyjnego), kwestionując w ramach dwóch odrębnych zarzutów wykładnię dokonaną przez sąd apelacyjny: terminu „trasa” zawartego w art. 3 lit. a) rozporządzenia; wyrażenia „[łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni]” zawartego w art. 6 ust. 3 rozporządzenia. Pracownicy zakwestionowali skargę kasacyjną, składając dwie odrębne odpowiedzi na skargę kasacyjną.

WŁAŚCIWE PRZEPISY PRAWA UNII

1. W ramach skargi kasacyjnej ARST S.p.A. zwróciła się do sądu odsyłającego o dokonanie wykładni 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), zwanego dalej „rozporządzeniem”.

2. Zmiany wprowadzone rozporządzeniem (UE) 2020/1054 nie mają zastosowania w odniesieniu do okresu rozpatrywanego w niniejszej sprawie (od kwietnia 2007 r. do grudnia 2010 r.).

3. Bezsporne jest, że niniejsza sprawa jest objęta zakresem stosowania rozporządzenia na podstawie art. 2 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia, ponieważ ARST S.p.A. wykonuje przewóz drogowy osób pojazdami skonstruowanymi lub trwale przystosowanymi i przeznaczonymi do przewozu więcej niż dziewięciu osób łącznie z kierowcą. Przewóz jest wykonywany na terytorium Unii [w Regione Sardegna (regionie Sardynia) państwa włoskiego].

4. Dwa pytania dotyczące wykładni przedłożone sądowi odsyłającemu dotyczą odpowiednio:

– artykułu 3 lit. a) rozporządzenia, zgodnie z którym:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przewozu drogowego:

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

– artykułu 6 ust. 3 rozporządzenia, zgodnie z którym:

„Łączny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni nie może przekroczyć 90 godzin”.

5. Nie ma odpowiednich przepisów prawa krajowego.

6. W prawie krajowym dokonano w drodze decreto legislativo (dekretu ustawodawczego) nr 234 z dnia 19 listopada 2007 r., który wszedł w życie w odniesieniu do pracowników w dniu 1 stycznia 2008 r., transpozycji 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; nie podniesiono naruszenia tych przepisów.

7. Natomiast ustawa nr 138 z dnia 14 lutego 1958 r. nadal reguluje czas pracy pracowników wykonujących pracę w podmiejskich pojazdach publicznych używanych do przewozu osób w przypadkach, w których zastosowanie ma zwolnienie przewidziane w art. 3 lit. a) rozporządzenia.

PIERWSZE PYTANIE PREJUDYCJALNE

- 1 Pytanie pierwsze dotyczy wykładni art. 3 lit. a) rozporządzenia.
- 2 W niniejszej sprawie bezsporne jest, że przewóz drogowy wykonywany przez ARST S.p.A. jest „regularnym przewozem osób” zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. n) rozporządzenia; jest to usługa przewozu osób dostępna dla wszystkich, o określonej częstotliwości i na określonej trasie, a pasażerowie mogą być zabierani i wysadzani na z góry ustalonych przystankach.
- 3 Pytanie skierowane do sądu odsyłającego wynika z faktu, że ARST S.p.A. świadczy usługę na kilku różnych trasach, a kierowca pokonuje w tym samym dniu pracy i tym samym pojazdem więcej niż jedną trasę.
- 4 Spółka ARST S.p.A. utrzymuje, że „trasa” – do której odnosi się próg zwolnienia wynoszący maksymalnie 50 km – jest trasą każdego indywidualnego przejazdu i nie może być łączona z trasami innych przejazdów; natomiast dwa sądy poprzednich instancji, przychylając się do argumentu pracowników, połączyły przy obliczaniu „tras” długość w kilometrach wszystkich przejazdów wykonanych przez kierowcę w tym samym dniu pracy.

- 5 Sąd odsyłający zauważa, że z wyroku Trybunału z dnia 9 września 2021 r. w sprawie C-906/19, wydanego w przedmiocie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczącego wykładni art. 3 lit. a) rozporządzenia, złożonego przez Cour de cassation (sąd kasacyjny) Francji, wynika, że (pkt 32 i 38 tego wyroku) wyrażenie „pojazdy używane” do przewozu osób w ramach „przewozów regularnych”, których trasa nie przekracza 50 km, odnosi się wyłącznie do pojazdów używanych wyłącznie do takiego przewozu (chyba że pojazd jest używany w tym celu jedynie okazjonalnie), w związku z czym rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów używanych jednocześnie zarówno na trasach krótszych, jak i dłuższych niż 50 km.
- 6 Sprawa rozpatrywana przez Trybunał dotyczyła obowiązku umieszczenia przez kierowcę pojazdu karty kierowcy w tachografie, który to obowiązek został potwierdzony również w dniach, w których pojazd był używany do przewozu osób w ramach przewozów regularnych, których trasa nie przekraczała 50 km.
- 7 W niniejszej sprawie sporna jest natomiast sama definicja „trasy” pojazdu, gdyż – jak wskazano powyżej – kierowcy wykonują różne przejazdy tym samym pojazdem w tym samym dniu pracy.
- 8 Wątpliwe jest zatem, czy użyty w art. 3 lit. a) rozporządzenia termin „trasa” odnosi się do przejazdu ustalonego przez przedsiębiorstwo transportowe w celu zapłaty za dokument podróży, jak zdaje się wynikać z zawartego w art. 3 lit. a) rozporządzenia dosłownego odniesienia do trasy „regularnej” [„(...) w ramach przewozów regularnych, których trasa (...)”], czy też raczej oznacza odległość w kilometrach, jaką kierowca pokonuje pojazdem w ciągu dnia pracy, realizując nawet kilka przejazdów, jak zdaje się wynikać z celu rozporządzenia, jakim jest „popraw[a] warunków socjalnych pracowników objętych jego zakresem, a także ogóln[a] popraw[a] bezpieczeństwa drogowego”.
- 9 Możliwe są także różne rozwiązania, takie jak maksymalna odległość pokonana przez pojazd w stosunku do punktu wyjazdu; odnosi się to do motywu 24, w którym wskazuje się pojazdy wyłączone z zakresu stosowania rozporządzenia na podstawie art. 3 lit. a) – (objęte, jak stanowi art. 15 rozporządzenia, wyłącznie krajowymi przepisami ochronnymi) – takie jak „pojazd[y] używan[e] do regularnych przewozów osób, których trasa nie przekracza 50 km”.
- 10 W każdym razie w niniejszej sprawie – niezależnie od wykładni terminu „trasa” – bezsporne jest, że spółka świadczy usługę regularnych przewozów osób na niektórych przejazdach o długości przekraczającej 50 km; należy zatem ustalić, czy zwolnienie z rozporządzenia może mieć zastosowanie do poszczególnych pojazdów ARST S.p.A. (używanych wyłącznie w ramach przewozów osób, których trasa nie przekracza 50 km), czy też cała usługa przewozu świadczona przez ARST S.p.A. jest objęta zakresem stosowania rozporządzenia, ponieważ jest wykonywana również przy użyciu pojazdów używanych w ramach przewozów, których trasa przekracza 50 km.

- 11 Pytanie pierwsze, które kieruje się do Trybunału, brzmi następująco:

„Czy art. 3 lit. a) 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 termin »trasa« nieprzekraczająca 50 km odnosi się do długości w kilometrach przejazdu wyznaczonego (linii wyznaczonej) przez przedsiębiorstwo transportowe w celu zapłaty za dokument podróży, czy też do całkowitej długości w kilometrach pokonanej przez kierowcę w ciągu dziennej zmiany w pracy lub do największej odległości drogowej, jaką pojazd pokonał w odniesieniu do punktu wyjazdu (promień), lub w każdym razie według jakiego innego kryterium należy obliczać długość trasy w kilometrach?

Czy w każdym razie przedsiębiorstwo, które organizuje przewozy, może zostać zwolnione z zakresu stosowania rozporządzenia w odniesieniu do pojazdów, których ono używa wyłącznie w celu wykonywania przejazdów nieprzekraczających 50 km, czy też cała usługa przewozu świadczona przez przedsiębiorstwo jest objęta zastosowaniem rozporządzenia z uwagi na fakt, że wykonuje ono innymi pojazdami przejazdy przekraczające 50 km?”

DRUGIE PYTANIE PREJUDYCJALNE

- 12 Pytanie drugie skierowane do sądu odsyłającego dotyczy definicji „czasu prowadzenia pojazdu” zawartej w art. 6 ust. 3 rozporządzenia.
- 13 Spółka ARST S.p.A. utrzymuje, że maksymalny czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch tygodni odnosi się jedynie do faktycznej czynności prowadzenia pojazdu; pracownicy, których argument został przyjęty przez oba sądy poprzednich instancji, twierdzą, że należy wziąć pod uwagę czas trwania całej zmiany w pracy.
- 14 Sąd odsyłający zauważa, że art. 4 rozporządzenia zawiera trzy definicje czasu prowadzenia pojazdu:

w lit. k) – definicję „dziennego czasu prowadzenia pojazdu” (łączy czas prowadzenia pojazdu od zakończenia jednego dziennego okresu odpoczynku do rozpoczęcia następnego dziennego okresu odpoczynku lub pomiędzy dziennym okresem odpoczynku a tygodniowym okresem odpoczynku);

w lit. l) – definicję „tygodniowego czasu prowadzenia pojazdu” (łączy czas prowadzenia pojazdu w ciągu tygodnia);

w lit. q) – definicję „okresu prowadzenia pojazdu” (łączy czas prowadzenia pojazdu od chwili rozpoczęcia przez kierowcę prowadzenia pojazdu po okresie

odpoczynku lub przerwie do momentu rozpoczęcia okresu odpoczynku lub przerwy. Okres prowadzenia pojazdu może być ciągły lub przerywany).

- 15 Wreszcie, art. 4 lit. j) definiuje „czas prowadzenia pojazdu” jako czas trwania czynności prowadzenia pojazdu zarejestrowany [automatycznie lub półautomatycznie przez urządzenia rejestrujące określone w załącznikach I i IB do rozporządzenia (EWG) nr 382/85 lub ręcznie, zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia (EWG) nr 3821/85].
- 16 Zgodnie z twierdzeniami ARST S.p.A. „czas prowadzenia pojazdu” jest sumą „czasów prowadzenia pojazdu”.
- 17 Wydaje się, że przemawia za tym motyw 17, zgodnie z którym w celu poprawy warunków socjalnych pracowników objętych zakresem rozporządzenia, a także ogólnej poprawy bezpieczeństwa drogowego rozporządzenie ustanawia przepisy określające maksymalny dzienny, tygodniowy i przypadający w okresie każdych dwóch kolejnych tygodni „czas prowadzenia pojazdu”.
- 18 Podobnie można przywołać ten sam art. 6 ust. 4 rozporządzenia, zgodnie z którym dzienny i tygodniowy czas prowadzenia pojazdu obejmuje cały czas „prowadzenia pojazdu” na terytorium Wspólnoty lub państwa trzeciego.
- 19 Jednakże wspomniany wyżej art. 6 stanowi w ust. 5, że kierowca musi zapisywać jako inną pracę cały czas określony w art. 4 lit. e) – [a mianowicie: wszelkie czynności inne niż prowadzenie pojazdu, objęte zakresem definicji czasu pracy zgodnie z art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, a także wszelkie prace wykonywane dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportowym lub poza nim] – jak również cały czas spędzony na prowadzeniu pojazdu używanego do działalności zarobkowej nieobjętej zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia oraz wszelkie okresy „gotowości” określone w art. 15 ust. 3 lit. c) rozporządzenia (EWG) nr 3821/85 od ostatniego dziennego lub tygodniowego okresu odpoczynku.
- 20 Nie jest jasne, czy ta „inna praca” ma znaczenie dla obliczenia czasu prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch tygodni.
- 21 Ponadto w wykładni przedstawionej przez sądy, które badały już sprawę, określono czas prowadzenia pojazdu jako dzienną zmianę w pracy; wykładnia ta opiera się na zawartym w definicji „dziennego czasu prowadzenia pojazdu” [art. 4 lit. k) rozporządzenia] odniesieniu do okresu między dwoma dziennymi okresami odpoczynku oraz na zawartej w art. 4 rozporządzenia odrębnej definicji „czasu prowadzenia pojazdu” – to znaczy zarejestrowanego czasu trwania czynności prowadzenia pojazdu – i „okresu prowadzenia pojazdu”, w związku z czym wydaje się, że „okres prowadzenia pojazdu” oznacza szerszy zakres czasowy.
- 22 Drugie pytanie, które kieruje się do Trybunału, jest następujące:

„Czy art. 6 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 »[łączny] czas prowadzenia pojazdu w ciągu dwóch kolejnych tygodni« jest sumą »czasu prowadzenia pojazdu« w ciągu dwóch tygodni – zgodnie z definicją zawartą w art. 4 lit. j) powyżej – czy też obejmuje on również inne czynności, w szczególności całą zmianę przepracowaną przez kierowcę w okresie dwóch tygodni lub całą »inną pracę«, o której mowa w tym samym art. 6 ust. 5?».

Z powyższych względów

Sąd odsyłający wnosi na podstawie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w przedmiocie pytań dotyczących wykładni prawa Unii Europejskiej przedstawionych w pkt 11 i 22 powyższego uzasadnienia.

[...] [*zawieszenie i zwroty proceduralne*]

Rzym, [...] [dnia] 9 lutego 2021 r.

PRZEWODNICZĄCY