

## Ανωνυμοποιημένο κείμενο

Μετάφραση

C-477/22 - 1

### Υπόθεση C-477/22

#### Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως

#### Ημερομηνία καταθέσεως:

15 Ιουλίου 2022

#### Αιτούν δικαστήριο:

Corte suprema di cassazione (Ιταλία)

#### Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

12 Μαΐου 2022

#### Αναιρεσείουσα:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

#### Αναιρεσίβλητοι:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

---

**TO CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE**

**SEZIONE LAVORO (ΤΜΗΜΑ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ  
ΑΝΩΤΑΤΟΥ ΑΚΥΡΩΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ, ΙΤΑΛΙΑ)**

[παραλειπόμενα]

εκδίδει την ακόλουθη

**ΠΑΡΕΜΠΗΠΤΟΥΣΑ ΔΙΑΤΑΞΗ**

επί της αναιρέσεως [παραλειπόμενα] που άσκησε:

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

*–αναιρεσείουσα–*

*κατά*

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

*–αναιρεσίβλητοι–*

*καθώς και κατά*

των WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, [παραλειπόμενα]

*–αναιρεσίβλητοι–*

κατά της απόφασης [παραλειπόμενα] του CORTE D'APPELLO di CAGLIARI  
(ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΚΑΛΙΑΡΙ, ΙΤΑΛΙΑ), η οποία κατατέθηκε στις 10/03/2016  
[παραλειπόμενα].

[παραλειπόμενα] [τυπικά στοιχεία δικονομικού χαρακτήρα]

**ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ****ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΔΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΡΙΣΙΜΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ**

1. Η εταιρία ARST S.p.A. είναι επιχείρηση δημόσιων τοπικών μεταφορών της Regione SARDEGNA (περιφέρειας ΣΑΡΔΗΝΙΑΣ, Ιταλία)· εκτελεί μεταφορές επιβατών στο έδαφος της Regione (περιφέρειας) και ελέγχεται από την περιφερειακή διοίκηση.
2. Ο WS και οι άλλοι εργαζόμενοι οι οποίοι στην παρούσα διαδικασία έχουν την ιδιότητα των αναιρεσίβλητων (στο εξής: εργαζόμενοι) απασχολούνται στην εταιρία ARST με καθήκοντα οδηγών για την οδική μεταφορά επιβατών· όλοι οι εργαζόμενοι απασχολούνται στην αποθήκη της ARST, η οποία βρίσκεται στον Comune di Abbasanta (δήμο Abbasanta, Ιταλία).
3. Στις 5 Σεπτεμβρίου 2011 οι εργαζόμενοι άσκησαν αγωγή ενώπιον του Tribunale di Oristano (πρωτοδικείου Oristano, Ιταλία), προβάλλοντας παράβαση του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (στο εξής: κανονισμός).
4. Ειδικότερα, ισχυρίστηκαν ότι κατά το χρονικό διάστημα μεταξύ της 11ης Απριλίου 2007, ημερομηνίας έναρξης ισχύος του κανονισμού, και της 6ης Δεκεμβρίου 2010, έκαστος εξ αυτών, λόγω των βαρδιών εργασίας που επέβαλε ο εργοδότης, δεν έλαβε την «κανονική» περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης (η οποία ορίζεται στο άρθρο 4, στοιχείο η', του κανονισμού, ως περίοδος ανάπαυσης, διάρκειας τουλάχιστον 45 ωρών) συνολικής διάρκειας 953,30 ωρών και υπερέβη το μέγιστο δισεβδομαδιαίο όριο του χρόνου οδήγησης των 90 ωρών, το οποίο προβλέπεται στο άρθρο 6, παράγραφος 3, του κανονισμού, κατά συνολικά 752 πλεονάζουσες ώρες.
5. Ζήτησαν από το Tribunale (πρωτοδικείο) να υποχρεώσει τον εργοδότη –την ARST S.p.A.– να καταβάλει σε αυτούς αποζημίωση και/ή αμοιβή βάσει των ωρών ανάπαυσης που δεν έλαβαν και των πλεοναζουσών ωρών σε σχέση με το ανωτέρω όριο οδήγησης, το οποίο καθορίζεται συνολικά στο ποσό των 13 839,60 € (ευρώ) ανά οδηγό.
6. Προς στήριξη του αιτήματός τους, οι εργαζόμενοι εξέθεσαν ότι ακολούθησαν εναλλαγή των βαρδιών εργασίας η οποία είναι ίδια για καθένα από αυτούς, βάσει δε αυτής υπολογίστηκαν οι ώρες της ανάπαυσης που δεν χορηγήθηκαν και οι ώρες της πλεονάζουσας οδήγησης –όπως εκτίθεται, αντίστοιχα, στα παραρτήματα «Α» και «Β» του δικογράφου της αγωγής– οι οποίες είναι όμοιες για κάθε οδηγό.

7. Το Tribunale (πρωτοδικείο) έκανε δεκτή την αγωγή στο σύνολό της (μείωσε το ποσό της αποζημίωσης κατά 50 % μόνο για τους εργαζομένους TF και UN, λόγω της μικρότερης περιόδου που εργάστηκαν ως οδηγοί).

8. Η ARST S.p.A. άσκησε έφεση ενώπιον του Corte d'Appello di Cagliari (εφετείου Κάλιαρι).

9. Η ARST S.p.A. προσκόμισε στο δευτεροβάθμιο δικαστήριο το πλήρες δελτίο των βαρδιών πραγματικής εργασίας κάθε οδηγού κατά το επίμαχο χρονικό διάστημα, το δε δευτεροβάθμιο δικαστήριο μείωσε το ποσό που επιδικάστηκε σε βάρος του εργοδότη, προβαίνοντας στον μεμονωμένο επανυπολογισμό της αποζημίωσης, βάσει της παρουσίας στην υπηρεσία.

10. Κατά τα λοιπά, απέρριψε την έφεση της ARST S.p.A..

11. Έκρινε αβάσιμο τον ισχυρισμό της ARST S.p.A. ότι εν προκειμένω συνέτρεχε η περίπτωση της μη εφαρμογής του κανονισμού που προβλέπεται στο άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού αυτού («οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα»).

12. Η ARST S.p.A. στήριζε την εν λόγω άποψη στο γεγονός ότι μόνο σε ορισμένες βάρδιες εργασίας (και στην περίπτωση αυτή μόνο μία φορά ή, πολύ σπάνια, δύο) οι οδηγοί κάλυπταν διαδρομές άνω των 50 χιλιομέτρων.

13. Η ARST S.p.A. ισχυρίστηκε επιπλέον ότι από τον Μάρτιο του 2009 καθορίστηκαν δύο συστήματα κατανομής βαρδιών, τα οποία εγκρίθηκαν από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις και ακολουθήθηκαν από τους εργαζομένους εκ περιτροπής: ένα εννέα εβδομάδων, αποτελούμενο από βάρδιες με διαδρομές άνω των 50 χιλιομέτρων, στο οποίο εφαρμόζονταν οι προβλεπόμενες από τον κανονισμό περίοδοι ανάπαυσης· το άλλο, δέκα εβδομάδων, αποτελούμενο από βάρδιες μικρότερες των 50 χιλιομέτρων, κατά τη διάρκεια του οποίου δεν είχε εφαρμογή ο κανονισμός.

14. Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο, απορρίπτοντας τους εν λόγω ισχυρισμούς, υπογράμμισε ότι από τα δελτία για κάθε «βάρδια-διαδρομή» προέκυψε ότι σε κάθε βάρδια εργασίας ο οδηγός διένυε περισσότερα από 50 χιλιόμετρα: σε ορισμένες περιπτώσεις, η απόσταση αυτή καλυπτόταν χωρίς την πραγματοποίηση ενδιάμεσων στάσεων· σε άλλες, η απόσταση μεταξύ δύο στάσεων ήταν μικρότερη των 50 χιλιομέτρων, αλλά η συνολική διαδρομή ήταν, σε κάθε περίπτωση, ακόμη μεγαλύτερη.

15. Πρόσθεσε ότι εν προκειμένω δεν ήταν σαφές ούτε ποιος ήταν ο τερματικός σταθμός, δεδομένου ότι οι οδηγοί έπρεπε να καταλήξουν σε περισσότερους από έναν σταθμούς κατά τη διάρκεια της εργάσιμης ημέρας [παραλειπόμενα] [παραδείγματα τερματικών σταθμών]

16. Κατά το Corte d'appello (εφετείο), η «διαδρομή» προσδιορίζει στο πλαίσιο των υπεραστικών μεταφορών τη συνολική διαδρομή που πραγματοποιεί ο οδηγός κατά την εργάσιμη ημέρα· το όριο των 50 χιλιομέτρων αποκλείει από την εφαρμογή του κανονισμού μόνον τους οδηγούς αστικών οχημάτων που καλύπτουν σύντομες και συχνές διαδρομές.

17. Το δευτεροβάθμιο δικαστήριο απέρριψε επίσης την άποψη της ARST S.p.A. ότι προκειμένου να εξακριβωθεί εάν τηρήθηκε το όριο του δισεβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης που προβλέπεται στο άρθρο 6, παράγραφος 3, του κανονισμού, πρέπει να ληφθεί υπόψη μόνον ο χρόνος που ανάλωσε ο οδηγός στην οδήγηση του οχήματος.

18. Επισήμανε ότι το δισεβδομαδιαίο όριο των 90 ωρών που προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο 6, παράγραφος 3, αφορά τον συνολικό «χρόν[ο] οδήγησης».

19. Παρατήρησε ότι κατά τον ορισμό του προηγούμενου άρθρου 4, στοιχείο ια', του κανονισμού, ως «ημερήσια διάρκεια οδήγησης» νοείται το σύνολο της διάρκειας οδήγησης που σωρεύεται μεταξύ δύο περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης (ή μεταξύ μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης και μιας περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης), ενώ η διάρκεια της πραγματικής οδήγησης ορίζεται στο προηγούμενο στοιχείο ι', του εν λόγω άρθρου 4, ως «χρόνος οδήγησης»· από τους εν λόγω ορισμούς, το δευτεροβάθμιο δικαστήριο κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ημερήσια διάρκεια οδήγησης συμπίπτει με την ημερήσια βάρδια εργασίας.

20. Η ARST S.p.A. άσκησε αναίρεση ενώπιον του παρόντος Corte di Cassazione (Ανώτατου Ακυρωτικού Δικαστηρίου) κατά της εφετειακής απόφασης, αμφισβητώντας, με δύο διαφορετικούς λόγους αναιρέσεως, την ερμηνεία στην οποία προέβη το δευτεροβάθμιο δικαστήριο: του όρου «διαδρομή» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού· της φράσης «συνολικός χρόνος οδήγησης, ο οποίος σωρεύεται κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών εβδομάδων» που περιλαμβάνεται στο άρθρο 6, παράγραφος 3, του κανονισμού. Οι εργαζόμενοι αντέκρουσαν τους λόγους αναιρέσεως με δύο διαφορετικά δικόγραφα.

## **ΟΙ ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**

1. Με την αίτηση αναιρέσεως της ARST S.p.A. το παρόν δικαστήριο επιλαμβάνεται της ερμηνείας του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1)· στο εξής: κανονισμός.

2. Όσον αφορά το επίμαχο χρονικό διάστημα (Απρίλιος 2007-Δεκέμβριος 2010), οι τροποποιήσεις που εισήχθησαν με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1054 δεν έχουν εφαρμογή.

3. Δεν αμφισβητείται ότι η υπό κρίση υπόθεση εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος [1], στοιχείο β', του κανονισμού αυτού, στο μέτρο που η ARST S.p.A. εκτελεί οδικές μεταφορές επιβατών με οχήματα τα οποία είναι κατασκευασμένα ή διαμορφωμένα με μόνιμο τρόπο και κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα ατόμων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, και προορίζονται για το σκοπό αυτόν. Η μεταφορά εκτελείται εντός του εδάφους της Ένωσης [στην Regione Sardegna (περιφέρεια Σαρδηνίας) του ιταλικού κράτους].

4. Τα δύο ερμηνευτικά ζητήματα που τέθηκαν ενώπιον του παρόντος δικαστηρίου αφορούν, αντίστοιχα:

— το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού, κατά το οποίο:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από:

α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα»

— το άρθρο 6, παράγραφος 3, του κανονισμού, κατά το οποίο:

«Ο συνολικός χρόνος οδήγησης, ο οποίος σωρεύεται κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών εβδομάδων, δεν υπερβαίνει τις 90 ώρες».

5. Δεν υπάρχουν σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου.

6. Στο εθνικό δίκαιο, το D.Lgs. n. 234 (νομοθετικό διάταγμα 234), της 19ης Νοεμβρίου 2007, το οποίο τέθηκε σε ισχύ για τους μισθωτούς την 1η Ιανουαρίου 2008, μετέφερε στην εσωτερική έννομη τάξη την οδηγία 2002/15/EK του [Ευρωπαϊκού] Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των εκτελούντων κινητές δραστηριότητες οδικών μεταφορών· δεν προβλήθηκε παράβαση του εν λόγω νομοθετήματος.

7. Αντιθέτως, ο L. n. 138 (νόμος 138), της 14ης Φεβρουαρίου 1958, εξακολουθεί να ρυθμίζει τον χρόνο εργασίας του προσωπικού των υπεραστικών οχημάτων δημόσιας χρήσης που εξυπηρετούν τακτικές γραμμές και χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών στις περιπτώσεις στις οποίες εφαρμόζεται η εξαίρεση που προβλέπεται στο άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού.

## ΠΡΩΤΟ ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

- 1 Το πρώτο ερώτημα αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, στοιχείο α', του κανονισμού.
- 2 Δεν αμφισβητείται εν προκειμένω ότι οι οδικές μεταφορές που εκτελεί η ARST S.p.A. αποτελούν ««τακτικές επιβατικές γραμμές», σύμφωνα με τον ορισμό του



άρθρου 4, στοιχείο ιδ', του κανονισμού· πρόκειται για υπηρεσία μεταφοράς επιβατών η οποία είναι προσβάσιμη σε όλους, με καθορισμένη συχνότητα και για καθορισμένα δρομολόγια, ενώ οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται στις προκαθορισμένες στάσεις.

- 3 Το ζήτημα που τέθηκε ενώπιον του παρόντος δικαστηρίου απορρέει από το γεγονός ότι η ARST S.p.A. εκτελεί την υπηρεσία για περισσότερα διαφορετικά δρομολόγια και ο οδηγός καλύπτει κατά την ίδια εργάσιμη ημέρα και με το ίδιο όχημα περισσότερα από ένα δρομολόγια.
- 4 Η εταιρία ARST S.p.A. υποστηρίζει ότι η «διαδρομή» –στην οποία αναφέρεται το ανώτατο όριο εξαίρεσης των 50 χιλιομέτρων– είναι η διαδρομή κάθε μεμονωμένου δρομολογίου και δεν μπορεί να σωρευθεί με τη διαδρομή άλλων δρομολογίων· αντιθέτως, τα δύο δικαστήρια των προηγούμενων βαθμών δικαιοδοσίας, συμεριζόμενα την άποψη των εργαζομένων, άθροισαν κατά τον υπολογισμό της «διαδρομής» τα διανυθέντα χιλιόμετρα όλων των δρομολογίων που καλύπτει ο οδηγός κατά τη διάρκεια της ίδιας εργάσιμης ημέρας.
- 5 Το παρόν δικαστήριο παρατηρεί ότι από την απόφαση του Δικαστηρίου της 9ης Σεπτεμβρίου 2021 στην υπόθεση C-906/19, η οποία εκδόθηκε επί της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε το Cour de cassation (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο, Γαλλία) σχετικά με την ερμηνεία του άρθρου 3, στοιχείο α', του κανονισμού, προκύπτει (σκέψεις 32 και 38 της μνημονευόμενης απόφασης) ότι η φράση «οχήματα που χρησιμοποιούνται» για τη μεταφορά επιβατών σε «τακτικές γραμμές» των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, καλύπτει μόνον τα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για μια τέτοια μεταφορά (αποκλεισμένου του οχήματος που χρησιμοποιείται μόνον περιστασιακά για τον σκοπό αυτό), με αποτέλεσμα ο κανονισμός να εφαρμόζεται στα οχήματα που χρησιμοποιούνται κατά τρόπο μικτό τόσο σε διαδρομές μικρότερες όσο και σε διαδρομές μεγαλύτερες των 50 χιλιομέτρων.
- 6 Η υπόθεση που εξετάστηκε από το Δικαστήριο αφορούσε την υποχρέωση του οδηγού του οχήματος να εισαγάγει την κάρτα οδηγού στον ταχογράφο, υποχρέωση η οποία ίσχυε και για τις ημέρες κατά τις οποίες το όχημα χρησιμοποιούνταν για τη μεταφορά επιβατών σε τακτικές γραμμές η διαδρομή των οποίων δεν υπερέβαινε τα 50 χιλιόμετρα.
- 7 Εντούτοις, εν προκειμένω αμφισβητείται ο ίδιος ο ορισμός της έννοιας «διαδρομή» του οχήματος, καθόσον, όπως προαναφέρθηκε, οι οδηγοί καλύπτουν με το ίδιο όχημα διαφορετικά δρομολόγια κατά τη διάρκεια της ίδιας εργάσιμης ημέρας.
- 8 Επομένως, είναι αμφίβολο κατά πόσον ο όρος «διαδρομή» που χρησιμοποιείται στο άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού, προσδιορίζει το δρομολόγιο που καθορίζει η επιχείρηση μεταφορών για τους σκοπούς καταβολής του κομίστρου, όπως φαίνεται να προκύπτει από το γράμμα του άρθρου 3, στοιχείο α', του κανονισμού, το οποίο αναφέρεται στη διαδρομή που διανύεται «σε τακτικές

γραμμές» («... τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων...»), ή, μάλλον, καθορίζει τα χιλιόμετρα που διανύει ο οδηγός του οχήματος κατά τη διάρκεια μιας εργάσιμης ημέρας, καλύπτοντας επίσης περισσότερα δρομολόγια, όπως φαίνεται να προκύπτει από τον σκοπό του κανονισμού ο οποίος συνίσταται στη «βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και στη γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας».

- 9 Μπορεί επίσης να γίνει δεκτό ότι υφίστανται διάφορες λύσεις, όπως η μέγιστη διανυόμενη απόσταση του οχήματος σε σχέση με το σημείο αναχώρησης· τούτο δε αναφορικά με την αιτιολογική σκέψη 24 η οποία χαρακτηρίζει τα οχήματα που εξαιρούνται από την εφαρμογή του κανονισμού κατά το άρθρο 3, στοιχείο α' τα οποία υπόκεινται, όπως προβλέπει το άρθρο 15 του κανονισμού, σε αμιγώς εθνικές προστατευτικές διατάξεις) ως «οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών [...] η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα».
- 10 Εν πάση περιπτώσει, εν προκειμένω –ανεξαρτήτως της ερμηνείας του όρου «διαδρομή»– δεν αμφισβητείται ότι η εταιρία εκτελεί τακτικά επιβατικά δρομολόγια σε γραμμές που δεν υπερβαίνουν τα 50 χιλιόμετρα· επομένως, πρέπει να καθοριστεί εάν η εξαίρεση από τον κανονισμό μπορεί να εφαρμοστεί σε μεμονωμένα οχήματα της ARST S.p.A. (όπως εκείνα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά επιβατών σε γραμμές μικρότερες των 50 χιλιομέτρων) ή εάν το σύνολο των υπηρεσιών μεταφοράς της ARST S.p.A. εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού, δεδομένου ότι η μεταφορά εκτελείται επίσης με οχήματα που χρησιμοποιούνται σε γραμμές οι οποίες υπερβαίνουν τα 50 χιλιόμετρα.
- 11 Το πρώτο ερώτημα που υποβάλλεται στο Δικαστήριο είναι το ακόλουθο:

Έχει το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, την έννοια ότι ο όρος «διαδρομή» η οποία δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα αφορά τα διανυόμενα χιλιόμετρα του δρομολογίου (γραμμής) που καθορίζεται από την επιχείρηση μεταφορών για την καταβολή του κομίστρου ή αφορά τα συνολικά χιλιόμετρα που διανύει ο οδηγός στο πλαίσιο της ημερήσιας βάρδιας εργασίας ή, ακόμη, τη μέγιστη απόσταση που έχει διανύσει το όχημα στο οδικό δίκτυο σε σχέση με το σημείο αναχώρησης (ακτίνα), εν πάση δε περιπτώσει, με ποιο άλλο κριτήριο πρέπει να υπολογίζονται τα χιλιόμετρα της διαδρομής;

Εν πάση περιπτώσει, μπορεί η επιχείρηση που οργανώνει τη μεταφορά να εξαιρεθεί από την εφαρμογή του κανονισμού για εκείνα τα οχήματα που χρησιμοποιεί αποκλειστικά για την κάλυψη δρομολογίων που είναι μικρότερα των 50 χιλιομέτρων ή εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού το σύνολο



των υπηρεσιών μεταφοράς της επιχείρησης λόγω του ότι η τελευταία εκτελεί με άλλα οχήματα δρομολόγια άνω των 50 χιλιομέτρων;

## ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΡΟΔΙΚΑΣΤΙΚΟ ΕΡΩΤΗΜΑ

- 12 Το δεύτερο ζήτημα που τέθηκε ενώπιον του παρόντος δικαστηρίου αφορά τον ορισμό της έννοιας «χρόνος οδήγησης» που περιέχεται στο άρθρο 6, παράγραφος 3, του κανονισμού.
- 13 Η εταιρία ARST S.p.A. υποστηρίζει ότι ο δισεβδομαδιαίος μέγιστος χρόνος οδήγησης αφορά μόνο τη δραστηριότητα πραγματικής οδήγησης· οι εργαζόμενοι, των οποίων η άποψη έγινε δεκτή από αμφότερα τα δικαστήρια των προηγούμενων βαθμών δικαιοδοσίας, [υποστηρίζουν] ότι πρέπει να ληφθεί υπόψη η διάρκεια ολόκληρης της βάρδιας εργασίας.
- 14 Το παρόν δικαστήριο επισημαίνει ότι το άρθρο 4 του κανονισμού περιέχει τρεις ορισμούς του χρόνου οδήγησης:  
  
στο στοιχείο ια', της έννοιας «ημερήσια διάρκεια οδήγησης» (το σύνολο της διάρκειας οδήγησης που σωρεύεται μεταξύ του τέλους μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης και της αρχής της επόμενης περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης ή μεταξύ μιας περιόδου ημερήσιας ανάπαυσης και μιας περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης)·  
  
στο στοιχείο ιβ', της έννοιας «εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης» (το σύνολο του χρόνου οδήγησης που σωρεύεται κατά τη διάρκεια μιας εβδομάδας)·  
  
στο στοιχείο ιζ', της έννοιας «περίοδος οδήγησης» (η σωρευτική διάρκεια οδήγησης από τη στιγμή που ο οδηγός αρχίζει να οδηγεί έπειτα από χρόνο ανάπαυσης ή εγκεκριμένο διάλειμμα μέχρις ότου λάβει περίοδο ανάπαυσης ή διάλειμμα. Η περίοδος οδήγησης μπορεί να είναι συνεχής ή διακεκομμένη).
- 15 Τέλος, κατά το στοιχείο ι' του εν λόγω άρθρου 4, ως «χρόνος οδήγησης» ορίζεται η διάρκεια της δραστηριότητας οδήγησης όπως καταγράφεται [αυτόματα ή ημιαυτόματα από τη συσκευή ελέγχου όπως περιγράφεται στα παραρτήματα I και IB του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 382[1]/85 ή διά χειρός, όπως απαιτείται από το άρθρο 16 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85].
- 16 Με βάση τα συμπεράσματα της εταιρίας ARST S.p.A, ο «χρόνος οδήγησης» αποτελεί απλώς το άθροισμα των «χρόνων οδήγησης».
- 17 Υπέρ της άποψης αυτής φαίνεται να συνηγορεί η αιτιολογική σκέψη 17, κατά την οποία ο κανονισμός –με σκοπό τη βελτίωση των κοινωνικών συνθηκών των εργαζομένων τους οποίους καλύπτει καθώς και [τ]η γενική βελτίωση της οδικής ασφάλειας– προβλέπει διατάξεις που αφορούν τον μέγιστο «χρόνο οδήγησης» ανά ημέρα, ανά εβδομάδα και ανά δεκαπενθήμερο.

- 18 Συναφώς, μπορεί να γίνει επίκληση του ίδιου του άρθρου 6, παράγραφος 4, του κανονισμού, κατά το οποίο ο ημερήσιος και ο εβδομαδιαίος χρόνος οδήγησης περιλαμβάνουν το συνολικό χρόνο «οδήγησης» στο έδαφος της Κοινότητας ή τρίτης χώρας.
- 19 Ωστόσο, το ανωτέρω άρθρο 6, στην επόμενη παράγραφο 5, προβλέπει ότι ο οδηγός καταγράφει ως «άλλη εργασία» οποιονδήποτε χρόνο που περιγράφεται στο άρθρο 4 στοιχείο ε' (ήτοι: άλλες δραστηριότητες πέραν της οδήγησης, οι οποίες περιλαμβάνονται στον ορισμό του χρόνου εργασίας κατά την έννοια του άρθρου 3, στοιχείο α', της οδηγίας 2002/15/EK, καθώς και κάθε δραστηριότητα που πραγματοποιείται για τον ίδιο ή για άλλον εργοδότη, στο πλαίσιο του τομέα των μεταφορών ή εκτός αυτού) καθώς και οποιονδήποτε χρόνο αναλώνεται για την οδήγηση ενός οχήματος που χρησιμοποιείται για επαγγελματικές δραστηριότητες εκτός του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, και καταγράφει οποιεσδήποτε περιόδους «διαθεσιμότητας», κατά τα οριζόμενα στο άρθρο 15, παράγραφος 3, στοιχείο γ', του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85, μετά την τελευταία περίοδο ημερήσιας ή εβδομαδιαίας ανάπαυσης.
- 20 Δεν είναι σαφές εάν αυτή η «άλλη εργασία» ασκεί ή όχι επιρροή για τους σκοπούς υπολογισμού του δισεβδομαδιαίου χρόνου οδήγησης.
- 21 Η ερμηνεία των δικαστηρίων που έχουν ήδη εξετάσει την υπόθεση ταυτίζει, ως εκ τούτου, τον χρόνο οδήγησης με την ημερήσια βάρδια εργασίας· η εν λόγω ερμηνεία στηρίζεται στην αναφορά που περιέχεται στον ορισμό της έννοιας «ημερήσια διάρκεια οδήγησης» (άρθρο 4, στοιχείο ια', του κανονισμού), στη διάρκεια που σωρεύεται μεταξύ δύο περιόδων ημερήσιας ανάπαυσης, καθώς και στον περιεχόμενο στο άρθρο 4 του κανονισμού διαφορετικό ορισμό της έννοιας «χρόνος οδήγησης» –ήτοι της δραστηριότητας οδήγησης όπως καταγράφεται– και της έννοιας «χρόνος οδήγησης», με αποτέλεσμα η περίοδος αυτή να φαίνεται ότι προσδιορίζει ένα ευρύτερο χρονικό διάστημα.
- 22 Το δεύτερο ερώτημα που υποβάλλεται στο Δικαστήριο είναι το ακόλουθο:
- Έχει το άρθρο 6, παράγραφος 3, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 και (ΕΚ) αριθ. 2135/98 του Συμβουλίου καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 του Συμβουλίου, την έννοια ότι «ο συνολικός χρόνος οδήγησης, ο οποίος σωρεύεται κατά τη διάρκεια δύο διαδοχικών εβδομάδων» συνίσταται στο άθροισμα των «χρόνων οδήγησης» των δύο εβδομάδων –κατά τον ορισμό του προηγούμενου άρθρου 4, στοιχείο ι'– ή, μήπως, περιλαμβάνει και άλλες δραστηριότητες και, ιδίως, ολόκληρη τη βάρδια εργασίας του οδηγού κατά τη διάρκεια των δύο εβδομάδων, ή κάθε «άλλη εργασία» κατά τα αναφερόμενα στο άρθρο 6, παράγραφος 5;

**ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ ΑΥΤΟΥΣ**

Το Corte suprema di cassazione (Ανώτατο Ακυρωτικό Δικαστήριο), δυνάμει του άρθρου 267 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ζητεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να αποφανθεί με προδικαστική απόφαση επί των ζητημάτων ερμηνείας του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης που μνημονεύονται στις σκέψεις 11 και 22 του ανωτέρω σκεπτικού.

[παραλειπόμενα][*αναστολή και τυπικά στοιχεία δικονομικού χαρακτήρα*]

Αποφασίστηκε στη Ρώμη, [παραλειπόμενα] [στις] 9 Φεβρουαρίου 2021.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ