

Anonymiserad version

Översättning

C-477/22 - 1

Mål C-477/22

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

15 juli 2022

Domstol som begär förhandsavgörande:

Corte suprema di cassazione (Italien)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

12 maj 2022

Klagande:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Motparter:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
AVDELNINGEN FÖR ARBETSRÄTTSLIGA MÅL

[Utelämnas]

har meddelat följande

BESLUT UNDER FÖRFARANDET

angående överklagande [utelämnas] som har ingetts av:

ARST S.P.A. – Azienda regionale sarda trasporti, [utelämnas]

— *klagande* —

mot

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

— *motparter* —

och mot

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

— *motparter* —

Överklagandet avser dom [utelämnas] meddelad av Corte d'appello di Cagliari (Appellationsdomstolen i Cagliari, Italien), ingiven den 10 mars 2016 [utelämnas]

[Utelämnas] [handläggningsfraser]

SKÅL TILL BESLUTET

SAKEN I DET NATIONELLA MÅLET OCH DE FAKTISKA OMSTÄNDIGHETERNA

1. Bolaget ARST S.p.A. är ett regionalt kollektivtrafikbolag i regionen Sardinien (Italien). Bolaget utför passagerartransporter i regionen och kontrolleras av regionförvaltningen.
2. WS och de övriga arbetstagarna, motparter vid denna domstol (nedan kallade arbetstagarna), är anställda av bolaget ARST som chaufförer och utför persontransporter på väg. Samtliga är placerade vid ARST:s depå i Abbasanta kommun.
3. Arbetstagarna väckte talan vid Tribunale di Oristano (Förstainstansdomstolen i Oristano, Italien) den 5 september 2011 och gjorde gällande åsidosättande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (nedan kallad förordningen).
4. De anförde i synnerhet att var och en av dem under perioden från den 11 april 2007, då förordningen trädde i kraft, till den 6 december 2010, på grund av det arbetsschema som arbetsgivaren beslutat om, hade gått miste om ”normal” veckovila (definierad i artikel 4 h i förordningen som en viloperiod om minst 45 timmar) motsvarande sammanlagt 953,30 timmars utebliven vila, och att de hade överskridit gränsen på 90 timmars körtid under en tvåveckorsperiod enligt artikel 6.3 i förordningen med sammanlagt 752 timmar.
5. De yrkade att förstainstansdomstolen skulle förplikta arbetsgivaren – ARST S.p.A. – att betala ut ett skadestånd till dem och/eller ersättning i förhållande till antalet uteblivna vilotimmar och till antalet timmar de arbetat för mycket jämfört med den ovan angivna körtidsgränsen, sammanlagt 13 839,60 euro per chaufför.
6. Arbetstagarna anförde till stöd för yrkandet ett schema med arbetsskift som var identiska för dem alla, på grundval av vilket antalet uteblivna vilotimmar och överskjutande körtid — som illustreras i bilagorna A respektive B till talan — har beräknats likadant för varje chaufför.
7. Förstainstansdomstolen biföll hela yrkandet (men satte ned ersättningsbeloppet med 50 procent för arbetstagarna TF och UN på grund av deras kortare arbetstid som chaufförer).
8. ARST S.p.A. överklagade till Corte d’Appello di Cagliari (Appellationsdomstolen i Cagliari, Italien).
9. Appellationsdomstolen erhöll av ARST S.p.A. en fullständig redovisning av varje chaufförs faktiska arbetspass under den aktuella perioden och satte ned

ersättningsbeloppet som arbetsgivaren skulle betala genom att göra en individuell omräkning av ersättningen på grundval av närvaron i tjänst.

10. I övrigt ogillades ARST S.p.A.:s överklagande.

11. Appellationsdomstolen ansåg att det saknades grund för vad ARST S.p.A. anfört till sitt försvar, att förordningen i det aktuella fallet inte var tillämplig i enlighet med artikel 3 a i förordningen (”fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer”).

12. ARST S.p.A. grundade detta synsätt på det faktum att det endast var under vissa arbetspass (och, i så fall, bara en gång eller, mycket sällan, två gånger) som chaufförerna hade kört längre än 50 km.

13. ARST S.p.A. anförde också att från och med mars 2009 tillämpades två fastställda skift som fackföreningarna hade ställt sig bakom och som arbetstagarna turades om att följa: ett på nio veckor, bestående av pass där man körde längre än 50 km, under vilket de viloperioder som föreskrivs i förordningen tillämpades, och ett annat på tio veckor som bestod av pass där körsträckorna var kortare än 50 km, under vilket förordningen inte tillämpades.

14. Appellationsdomstolen underkände detta försvar och framhöll att det framgick av arbetsschemat för varje pass och linje att chauffören körde mer än 50 km under varje arbetspass. I vissa fall kördes en sådan sträcka utan uppehåll, i andra fall var avståndet mellan hållplatserna kortare än 50 km men den sammanlagda körsträckan ändå betydligt längre.

15. Appellationsdomstolen anförde att det i det aktuella fallet inte heller var klart vilken hållplats som var slutstation, i och med att chaufförerna var tvungna att köra till fler än en under en arbetsdag [utelämnas] [exempel på ändhållplatser]

16. Appellationsdomstolen ansåg att linjens ”längd” vid transport utanför städer avser den sammanlagda sträcka som föraren har kört under arbetsdagen. 50-kilometersgränsen för att undantag ska medges från förordningen gäller endast chaufförer i stadstrafik som kör korta och tätt trafikerade sträckor.

17. Appellationsdomstolen underkände också ARST S.p.A.:s påstående att det endast är den tid som chauffören har tillbringat vid ratten som ska beaktas när det gäller att kontrollera att den maximala körtiden under en tvåveckorsperiod enligt artikel 6.3 i förordningen har iakttagits.

18. Appellationsdomstolen framhöll att gränsen på 90 timmar under en tvåveckorsperiod enligt artikel 6.3 hänför sig till den sammanlagda ”körtiden”.

19. Appellationsdomstolen påpekade att ”daglig körtid” enligt definitionen i artikel 4 k i förordningen är sammanlagd körtid mellan slutet på en dygnsvila och början på nästa dygnsvila (eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila) medan längden på den faktiska körningen definieras i artikel 4 j, såsom

”körtid”. Utifrån dessa definitioner slog appellationsdomstolen fast att den dagliga körtiden sammanfaller med det dagliga arbetspasset.

20. ARST S.p.A. har överklagat appellationsdomstolens dom till Corte di Cassazione (Högsta domstolen, Italien) och har bestritt appellationsdomstolens tolkning med stöd av två olika grunder, termen ”längd” i artikel 3 a i förordningen och uttrycket ”[d]en sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor” i artikel 63 i förordningen. Arbetstagarna har invänt genom två olika svaromål.

TILLÄMPLIGA UNIONSBESTÄMMELSER

1. ARST S.p.A. har genom sitt överklagande begärt att Corte di Cassazione (Högsta domstolen, Italien) ska tolka Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, 2006, s. 1) (nedan kallad förordningen).

2. De ändringar som gjordes i förordningen genom förordning (EU) 2020/1054 är inte tillämpliga på den aktuella perioden (april 2007–december 2010).

3. Det är utrett att de aktuella omständigheterna omfattas av tillämpningsområdet för förordningen enligt artikel 2.[1] b i samma förordning, i och med att ARST S.p.A. utför vägtransport av passagerare med fordon som är konstruerade eller permanent inrättade för transport av mer än nio personer, inbegripet föraren, och avsedda för detta ändamål. Transporten utförs på unionens territorium (i den italienska regionen Sardinien).

4. De två tolkningsfrågor som lagts fram för Corte di Cassazione (Högsta domstolen, Italien) avser följande:

– Artikel 3 a i förordningen, som har följande lydelse:

”Denna förordning skall inte tillämpas på vägtransporter med

a) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.”

– Artikel 6.3 i förordningen, som har följande lydelse:

”Den sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor får inte överstiga 90 timmar.”

5. Nationell rätt innehåller inga relevanta bestämmelser i frågan.

6. Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG av den 11 mars 2002 om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende

vägtransporter införlivades med nationell rätt genom lagstiftningsdekret nr 234 av den 19 november 2007, vilket trädde i kraft för anställda den 1 januari 2008. Något åsidosättande av detta regelverk har inte gjorts gällande.

7. Lag nr 138 av den 14 februari 1958 reglerar emellertid fortfarande arbetstiden för personal som framför offentliga transportmedel för linjetrafik utanför städer avsedda för passagerartransport för de fall undantaget i artikel 3 a i förordningen är tillämpligt.

DEN FÖRSTA TOLKNINGSFRÅGAN

- 1 Den första frågan avser tolkningen av artikel 3 a i förordningen.
- 2 Det är utrett i det nu aktuella fallet att den vägtransport som utförs av ARST S.p.A. utgör ”linjetrafik för persontransporter” enligt definitionen i artikel 4 n i förordningen. Det rör sig om en passagerartransporttjänst som är tillgänglig för alla, med en bestämt turtäthet och färdsträcka, och resenärerna kan stiga på och kliva av vid på förhand fastställda hållplatser.
- 3 Frågan till Corte di Cassazione (Högsta domstolen, Italien) härrör från den omständigheten att ARST S.p.A. utför tjänsten på flera olika linjer och att en chaufför kör flera linjer under en och samma arbetsdag och med ett och samma fordon.
- 4 Bolaget ARST S.p.A. har anfört att linjens ”längd” — som avses med gränsen på högst 50 km för undantag — är längden på varje enskild linje och inte kan kumuleras med längden på andra linjer. Domstolarna i första och andra instans har i stället ställt sig bakom arbetstagarnas synsätt och i beräkningen av längden lagt samman kilometerantalet för alla linjer som en chaufför kör under en och samma arbetsdag.
- 5 Corte di Cassazione (Högsta domstolen, Italien) påpekar att det framgår av EU-domstolens dom av den 9 september 2021 i mål C-906/19, vilken meddelades i anledning av en begäran från Högsta domstolen i Frankrike om förhandsavgörande avseende tolkningen av artikel 3 a i förordningen, att (punkterna 32 och 38 i ovan angiven dom) uttrycket ”fordon som används” för persontransporter i ”linjetrafik” där linjens längd inte överstiger 50 km endast omfattar fordon som uteslutande används för sådana transporter (såvida fordonet inte används för detta ändamål endast vid enstaka tillfällen) och att förordningen följaktligen är tillämplig på fordon som ofta används på linjer som både understiger och överstiger 50 km.
- 6 I det fall som EU-domstolen prövade diskuterades förarens skyldighet att sätta in förarkortet i färdskrivaren, och EU-domstolen slog fast att denna skyldighet gällde även under de dagar då fordonet användes för persontransporter i linjetrafik där linjens längd inte översteg 50 kilometer

- 7 I det nu aktuella målet är det emellertid själva definitionen av den ”längd” som tillryggalagts av fordonet som är i fråga, eftersom chaufförerna, som anges ovan, med ett och samma fordon kör flera olika linjer under en och samma arbetsdag.
- 8 Det är därför tveksamt om termen ”längd” som används i artikel 3 a i förordningen avser den linjesträckning som transportföretaget fastställt för betalning av en resehandling, som tycks framgå av den bokstavliga hänvisningen i artikel 3 a i förordningen till längden på linjen (”... i linjetrafik, om linjens längd ...”), eller i stället avser de kilometer som en chaufför kör med fordonet under en arbetsdag, även på flera olika linjer, som tycks framgå av förordningens syfte att ”förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom till att förbättra den allmänna trafiksäkerheten.”
- 9 Det finns också andra tänkbara lösningar, till exempel fordonets längsta körsträcka från avresepunkten vilket är vad som avses i skäl 24, där fordon som omfattas av undantaget från tillämpning av förordningen enligt artikel 3 a – (vilka, som anges i artikel 15 i förordningen, endast skyddas av nationella regler) – beskrivs som ”fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.”
- 10 I det nu aktuella fallet är det i vart fall utrett — oavsett hur termen ”längd” ska tolkas — att bolaget utför persontransporter i linjetrafik på vissa turer som överstiger 50 km. Det ska således fastställas huruvida undantaget från förordningen är tillämpligt på enskilda fordon hos ARST S.p.A. (fordon som används enbart för persontransport i linjetrafik på linjer vars längd inte överstiger 50 km) eller huruvida hela ARST S.p.A.:s transporttjänst omfattas av förordningens tillämpningsområde på grund av att den även utförs med fordon som används på linjer som är längre än 50 km.
- 11 Den första frågan till EU-domstolen är följande:

”Ska artikel 3 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 tolkas så, att termen ”längd” som inte överstiger 50 kilometer avser kilometerantalet för hela den turen (linje) som transportföretaget fastställt med avseende på betalning av en resehandling, eller det sammanlagda antal kilometer som en chaufför har tillryggalagt under sin arbetsdag eller den längsta vägsträcka som fordonet har tillryggalagt från startpunkten (radie)? Vilket kriterium ska i annat fall ligga till grund för beräkningen av längden i kilometer?

Får det företag som utför transporten i vart fall undantas från tillämpning av förordningen för de fordon som företaget använder enbart på linjer vars längd inte överstiger 50 km eller ska företagets hela transporttjänst omfattas av förordningen på grund av att det med andra fordon utför transport på linjer som överstiger 50 km?”

DEN ANDRA TOLKNINGSFRÅGAN

- 12 Den andra frågan till EU-domstolen avser definitionen av ”körtid” i artikel 6.3 i förordningen.
- 13 Bolaget ARST S.p.A. har anfört att det enbart är den faktiska körningen som avses med körtid under en tvåveckorsperiod. Arbetstagarna anser att hela arbetspassets längd ska beaktas, och detta synsätt gillades också av domstolarna i första och i andra instans.
- 14 Högsta domstolen påpekar att artikel 4 i förordningen innehåller följande tre definitioner av körtid:
- Daglig körtid definieras i led k (sammanlagd körtid mellan slutet på en dygnsvila och början på nästa dygnsvila eller mellan en period av dygnsvila och en period av veckovila).
- Körtid per vecka definieras i led l (sammanlagd körtid under en vecka).
- Körperiod definieras i led q (den sammanlagda körtiden från det att föraren börjar köra efter en viloperiod eller en rast till dess att han tar en viloperiod eller en rast. Körperioden får vara oavbruten eller avbruten.)
- 15 I artikel 4 j definieras slutligen körtid, såsom tid som registrerats som körning (automatiskt eller halvautomatiskt av färdskrivaren enligt bilaga I och bilaga I B i förordning (EEG) nr 382/85, eller manuellt i enlighet med kravet i artikel 16.2 i förordning (EEG) nr 3821/85.)
- 16 Bolaget ARST SpA menar att ”körtid” inte är någonting annat än summan av varje enskild körtid.
- 17 Det synsättet tycks ha stöd i skäl 17 där det anges att förordningen – i syfte att förbättra de sociala förhållandena för anställda som omfattas av förordningen, liksom för att förbättra den allmänna trafiksäkerheten – föreskriver bestämmelser om längsta ”körtid” per dag, per vecka och per sammanhängande tvåveckorsperiod.
- 18 Artikel 6.4 i förordningen tyder på samma sak. Där anges att all ”körtid” på gemenskapens territorium eller i ett tredjeland ska räknas till daglig körtid och körtid per vecka.
- 19 I artikel 6.5 anges emellertid att föraren som ”annat arbete” ska registrera all tid enligt beskrivningen i artikel 4 e (det vill säga all verksamhet som definieras som arbetstid i artikel 3 a i direktiv 2002/15/EG utom ”körning”, inbegripet arbete för samma eller annan arbetsgivare inom eller utanför transportsektorn) och all tid som han kör ett fordon som används för kommersiella transporter vilka inte omfattas av denna förordning samt registrera alla perioder av ”tillgänglighet”

enligt definitionen i artikel 15.3 c i förordning (EEG) nr 3821/85 sedan sin senaste dygns- eller veckovila.

- 20 Det är oklart huruvida sådant "annat arbete" är relevant när körtiden under en tvåveckorsperiod ska beräknas.
- 21 De domstolar som redan har prövat målet har tolkat körtiden som det dagliga arbetspasset. Denna tolkning grundar sig på att definitionen av "daglig körtid" (artikel 4 k i förordningen), som hänför sig till körtiden mellan två dygnsvilor, och på den särskilda definitionen, i artikel 4 i förordningen, av begreppet "körtid" – eller den tid som registrerats som körning – respektive "körperiod", där den sistnämnda tycks avse ett bredare tidsintervall.
- 22 Den andra frågan till EU-domstolen har följande lydelse:

"Ska artikel 6.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 tolkas så, att den "sammanlagda körtiden under två på varandra följande veckor" består av summan av "körtiderna" under de två veckorna – enligt definitionen i artikel 4 j – eller omfattar den även annan verksamhet och, i synnerhet, hela den arbetstid som chauffören har haft under de två veckorna, eller allt "annat arbete" som anges i artikel 6.5?

Av dessa skäl

begär Corte di Cassazione (Högsta domstolen, Italien), med beaktande av artikel 267 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, att EU-domstolen ska meddela ett förhandsavgörande om de frågor om tolkningen av unionsrätten som anges ovan i punkterna 11 och 22.

[Utelämnas] (vilandeförklaring och handläggningsfras)

Beslutat i Rom [utelämnas] [den] 9 februari 2021.

ORDFÖRANDEN