

Anonymizované znění

Překlad

C-477/22 - 1

Věc C-477/22

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

15. července 2022

Předkládající soud:

Corte suprema di cassazione (Itálie)

Datum předkládacího rozhodnutí:

12. května 2022

Navrhovatelka:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Odpůrci:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE (Nejvyšší kasační soud, Itálie)

SEZIONE LAVORO (pracovní senát)

[*omissis*]

vydává následující

MEZITÍMNÍ USNESENÍ

o kasačním opravném prostředku [*omissis*] podaném:

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

– *navrhovatelka* –

proti

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

– *odpůrci* –

a proti

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, [*omissis*]

– *odpůrci* –

proti rozsudku [*omissis*] CORTE D'APPELLO di CAGLIARI (odvolací soud v Cagliari, Itálie), který byl vyhlášen dne 10. března 2016 [*omissis*];

[*omissis*] [*ustálené formulace*]

ODŮVODNĚNÍ ROZHODNUTÍ

PŘEDMĚT VĚCI V PŮVODNÍM ŘÍZENÍ A RELEVANTNÍ SKUTKOVÝ STAV.

1. Společnost ARST S.p.A. je místní dopravní podnik regionu Sardinie, který provozuje přepravu cestujících na území regionu a je řízen regionální správou.
2. WS a ostatní zaměstnanci, kteří v tomto řízení vystupují jako odpůrci (dále jen „zaměstnanci“), jsou zaměstnanci společnosti ARST, kteří pracují jako řidiči osobní silniční dopravy; všichni zaměstnanci jsou zaměstnáni v depu společnosti ARST v obci Abbasanta.
3. Dne 5. září 2011 podali zaměstnanci u Tribunale di Oristano (soud v Oristanu, Itálie) žalobu, v níž tvrdili, že bylo porušeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (dále jen „nařízení“).
4. Zejména tvrdili, že v období od 11. dubna 2007, kdy nařízení vstoupilo v platnost, do 6. prosince 2010 každý z nich z důvodu pracovních směn nařízených zaměstnavatelem nečerpal „běžnou“ týdenní dobu odpočinku (která je definována v čl. 4 písm. h) nařízení jako doba odpočinku v celkovém trvání nejméně 45 hodin) v celkovém rozsahu 953,30 hodin nečerpaného odpočinku a překročil maximální dvoutýdenní limit doby řízení 90 hodin, jak je stanoven v čl. 6 odst. 3 nařízení, a to celkem o 752 hodin.
5. Navrhli, aby soud uložil jejich zaměstnavateli - společnosti ARST S.p.A. - povinnost zaplatit jim náhradu škody nebo odškodnění odpovídající nečerpaným hodinám odpočinku a hodinám přesahujícím výše uvedený limit řízení, vyčíslenou v celkové výši na 13 839,60 eur pro každého řidiče.
6. Na podporu své žaloby zaměstnanci uvedli, že dodržují střídání směn, které je pro každého z nich stejné, na základě čehož byly vypočteny hodiny nečerpaného odpočinku a nadměrného řízení – jak je uvedeno v přílohách „A“ a „B“ k žalobě – stejné pro každého řidiče.
7. Soud prvního stupně vyhověl žalobě v plném rozsahu (pouze u zaměstnanců TF a UN snížil výši odškodnění o 50 % z důvodu kratší doby výkonu práce řidiče).
8. Společnost ARST S.p.A. se odvolala k Corte d'Appello di Cagliari (odvolací soud v Cagliari).
9. Odvolací soud si od společnosti ARST S.p.A. opatřil kompletní rozpis směn skutečně odpracovaných každým řidičem v předmětném období a snížil výši částky, kterou měl zaměstnavatel zaplatit, tím, že individuálně přepočtl odškodnění na základě přítomnosti v práci.

10. Ve zbývající části odvolání společnosti ARST S.p.A. zamítl.
11. Za neopodstatněnou označil obhajobu společnosti ARST S.p.A., podle níž se na projednávanou věc nařízení nepoužije, a to podle čl. 3 písm. a) tohoto nařízení („vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km“).
12. Tento argument společnost ARST S.p.A. založila na skutečnosti, že pouze v některých pracovních směnách (a v projednávané věci pouze jednou nebo velmi zřídka dvakrát) řidiči absolvovali trasy delší než 50 km.
13. Společnost ARST S.p.A. rovněž uvedla, že od března 2009 byly zavedeny dvě směny, na kterých se dohodly odbory a které zaměstnanci střídali: jedna směna trvala devět týdnů a sestávala ze směn se vzdálenostmi delšími než 50 km, během nichž se uplatňovaly doby odpočinku stanovené nařízením; druhá směna trvala deset týdnů a sestávala ze směn kratších než 50 km, během nichž se nařízení neuplatňovalo.
14. Odvolací soud při zamítnutí této obhajoby poukázal na to, že z karet týkajících se jednotlivých „směn-tras“ vyplývá, že řidič během každé směny ujel více než 50 km: v některých případech byla tato vzdálenost překonána bez mezizastávek; v jiných případech byla vzdálenost mezi jednou a druhou zastávkou kratší než 50 km, ale celková trasa byla přesto mnohem delší.
15. Dodal, že v projednávané věci není ani jasné, jaká byla konečná zastávka, protože řidiči museli během pracovního dne dojet na více než jednu [omissis] [příklady konečných zastávek].
16. Podle názoru Corte d'appello (odvolací soud) se „tratí“ v mimoměstské dopravě rozumí celková vzdálenost ujetá řidičem během pracovního dne; limit 50 km vylučuje z působnosti nařízení pouze městské řidiče, kteří jezdí na krátkých a častých trasách.
17. Odvolací soud rovněž odmítl argument společnosti ARST S.p.A., podle něhož je pro účely kontroly dodržování dvoutýdenního limitu doby řízení podle čl. 6 odst. 3 nařízení třeba zohlednit pouze dobu strávenou řidičem za volantem.
18. Zdůraznil, že dvoutýdenní limit 90 hodin ve výše uvedeném čl. 6 odst. 3 se vztahuje na celkovou „dobu řízení“.
19. Uvedl, že podle definice předchozího článku 4 nařízení písm. k) je „denní doba řízení“ celková doba řízení mezi dvěma denními dobami odpočinku (nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku), zatímco skutečná doba řízení je definována předchozím písmenem j) téhož článku 4 jako „doba řízení“; z těchto definic odvolací soud vyvodil závěr, že denní doba řízení se shoduje s denní pracovní směnou.

20. Společnost ARST S.p.A. podala proti tomuto rozsudku kasační opravný prostředek, v němž prostřednictvím dvou samostatných důvodů zpochybnila výklad podaný odvolacím soudem k: pojmu „trať“ uvedenému v čl. 3 písm. a) nařízení; k výrazu „celková doba řízení [...] za období dvou po sobě následujících týdnů“ uvedenému v čl. 6 odst. 3 nařízení. Zaměstnanci podali dvě samostatná vyjádření ke kasačnímu opravnému prostředku.

RELEVANTNÍ USTANOVENÍ UNIJNÍHO PRÁVA

1. Kasační opravný prostředek podaný společností ARST S.p.A. požaduje po zdejšímu soudu výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1), dále jen „nařízení“.

2. Ve vztahu k období projednávané věci (duben 2007-prosinec 2010) nejsou změny zavedené nařízením (EU) 2020/1054 použitelné.

3. Je nesporné, že projednávaná věc spadá do oblasti působnosti nařízení podle čl. 2 odst. [1] písm. b) tohoto nařízení, neboť společnost ARST S.p.A. provozuje přepravu cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče. Přeprava se uskutečňuje na území Unie (v regionu Sardinie italského státu).

4. Dvě otázky týkající se výkladu předložené zdejšímu soudu se týkají:

– článku 3 písm. a) nařízení, který uvádí:

„Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu

a) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;“

– článku 6 odst. 3 nařízení, který uvádí:

„Celková doba řízení nesmí přesáhnout 90 hodin za období dvou po sobě následujících týdnů“.

5. Neexistují žádná relevantní ustanovení vnitrostátního práva.

6. Ve vnitrostátním právu byla legislativním nařízením č. 234 ze dne 19. listopadu 2007, které pro zaměstnance vstoupilo v platnost dne 1. ledna 2008, provedena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2002/15/ES ze dne 11. března 2002 o úpravě pracovní doby osob vykonávajících mobilní činnosti v silniční dopravě; nebylo zaznamenáno žádné porušení těchto právních předpisů.

7. Naopak zákon č. 138 ze dne 14. února 1958 nadále upravuje pracovní dobu personálu vozidel mimoměstské veřejné přepravy cestujících v případech, na které se vztahuje výjimka podle čl. 3 písm. a) nařízení.

PRVNÍ PŘEDBĚŽNÁ OTÁZKA

- 1 První předběžná otázka se týká výkladu čl. 3 písm. a) nařízení.
- 2 V projednávané věci je nesporné, že silniční doprava poskytovaná společností ARST S.p.A. je „linkovou přepravou cestujících“, jak je definována v čl. 4 písm. n) nařízení; jedná se o přepravu cestujících dostupnou všem, s určitou frekvencí a na určité trase, přičemž cestující mohou nastupovat a vystupovat na předem určených zastávkách.
- 3 Otázka předložená tomuto soudu vyplývá ze skutečnosti, že společnost ARST S.p.A. provozuje službu na několika různých trasách a řidič v jeden pracovní den a se stejným vozidlem absolvuje více tras.
- 4 Společnost ARST S.p.A. tvrdí, že „trať“, na kterou se vztahuje výjimka ohledně maximální délky 50 km, je trať každé jednotlivé cesty a nelze ji kumulovat s trasami jiných cest; obě předchozí soudní instance, které přijaly argument zaměstnanců, naopak při výpočtu „trati“ kumulovali kilometry všech tras, které řidič absolvoval v jednom pracovním dni.
- 5 Zdejší soud uvádí, že z rozsudku Soudního dvora ze dne 9. září 2021, C-906/19, který byl vydán ve vztahu k předběžné otázce týkající se výkladu čl. 3 písm. a) nařízení, kterou podal francouzský Kasační soud, vyplývá, že (body 32 a 38 výše uvedeného rozsudku) výraz „vozidla [používaná]“ pro přepravu cestujících v „linkové dopravě“, jestliže délka trati této linky nepřesahuje 50 km, se vztahuje pouze na vozidla určená výlučně k takové přepravě (pokud není vozidlo k tomuto účelu používáno pouze příležitostně), takže nařízení se vztahuje jak na vozidla používaná smíšeně na trati kratší, tak i delší než 50 kilometrů.
- 6 Věc, kterou Soudní dvůr posuzoval, se týkala povinnosti řidiče vozidla vložit kartu řidiče do tachografu, která byla potvrzena i ve dnech, kdy bylo vozidlo použito k přepravě cestujících v linkové dopravě, jejíž trať nepřesahuje 50 km.
- 7 V projednávané věci je však sporná samotná definice „trati“ vozidla, neboť, jak bylo uvedeno výše, řidiči se stejným vozidlem v jeden pracovní den absolvují různé trasy.
- 8 Je tedy sporné, zda výraz „trať“ použitý v čl. 3 písm. a) nařízení označuje trasu stanovenou dopravním podnikem pro účely platby za jízdenku, jak patrně vyplývá z doslovného odkazu v čl. 3 písm. a) nařízení na „linkovou“ trať („[...] v linkové dopravě, jestliže délka trati této linky [...]“), nebo spíše označuje kilometry, které řidič ve vozidle ujede za pracovní den, a to i na více trasách, jak patrně vyplývá z

cíle nařízení, kterým je „zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a o zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“.

- 9 V úvahu přicházejí i jiná řešení, například maximální vzdálenost, kterou vozidlo ujede ve vztahu k výchozímu bodu; tato úvaha vychází z bodu 24 odůvodnění, který označuje vozidla vyloučená z působnosti nařízení podle čl. 3 písm. a) – (podléhající, jak stanoví článek 15 nařízení, čistě vnitrostátním předpisům) – jako „vozidla používaná k linkové přepravě cestujících, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km“.
- 10 V každém případě je v projednávané věci – ať už je výklad výrazu „trať“ jakýkoli – nesporné, že společnost provozuje linkovou přepravu cestujících na určitých trasách delších než 50 kilometrů; je tedy třeba určit, zda se výjimka z působnosti nařízení může vztahovat na jednotlivá vozidla společnosti ARST S.p.A. (vozidla používaná výhradně k přepravě cestujících na trasách kratších než 50 kilometrů) nebo zda celá dopravní služba společnosti ARST S.p.A. spadá do oblasti působnosti nařízení, neboť je prováděna rovněž vozidly používanými na trasách delších než 50 kilometrů.
- 11 První otázka položená Soudnímu dvoru je následující:

„Musí být čl. 3 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 vykládán v tom smyslu, že výraz „trať“ nepřesahující 50 kilometrů se vztahuje na kilometry trasy (linky) stanovené dopravním podnikem pro úhradu jízdenky, anebo na celkový počet kilometrů ujetých řidičem za denní pracovní směnu, anebo na maximální vzdálenost po silnici ujetou vozidlem ve vztahu k výchozímu místu (poloměr), nebo v každém případě podle jakého jiného kritéria se kilometry trati vypočítávají?“

V každém případě, může být podnik, který organizuje přepravu, vyňat z působnosti nařízení pokud jde o vozidla, která používá výhradně k pokrytí tras kratších než 50 kilometrů, anebo se nařízení vztahuje na celou jeho dopravní službu z toho důvodu, že s jinými vozidly uskutečňuje trasy delší než 50 kilometrů?“

DRUHÁ PŘEDBĚŽNÁ OTÁZKA

- 12 Druhá otázka předložená Soudnímu dvoru se týká definice „doby řízení“ uvedené v čl. 6 odst. 3 nařízení.
- 13 Společnost ARST S.p.A. tvrdí, že maximální dvoutýdenní doba řízení se vztahuje pouze na skutečnou činnost řízení; zaměstnanci, jejichž argumentaci obě předchozí soudní instance přijaly, tvrdí, že je třeba zohlednit délku celé pracovní směny.

- 14 Zdejší soud uvádí, že článek 4 nařízení obsahuje tři definice doby řízení:

v písmeni k) „denní doba řízení“ (celková doba řízení mezi skončením jedné denní doby odpočinku a začátkem druhé denní doby odpočinku nebo mezi denní dobou odpočinku a týdenní dobou odpočinku);

v písmeni l) „týdenní doba řízení“ (celková doba řízení během jednoho týdne)

v písmeni q) „doba řízení“ (celková doba řízení od okamžiku, kdy řidič začne řídit vozidlo po době odpočinku nebo přestávce, do okamžiku, kdy začne další doba odpočinku nebo přestávka. Doba řízení může být nepřetržitá nebo přerušovaná).

- 15 Konečně písmeno j) téhož článku 4 definuje „doba řízení“ jako dobu trvání činnosti řízení zaznamenanou (automaticky nebo poloautomaticky záznamovým zařízením definovaným v příloze I a příloze IB nařízení (EHS) č. 3821/85 nebo ručně, jak stanovuje čl. 16 odst. 2 nařízení (EHS) č. 3821/85).
- 16 Podle tvrzení společnosti ARST S.p.A. není „doba řízení“ [písmeno q)] ničím jiným než součtem „dob řízení“ [písmeno j)].
- 17 Zdá se, že v tomto smyslu hovoří bod 17 odůvodnění, podle kterého – za účelem zlepšení sociálních podmínek zaměstnanců, na něž se vztahuje, a zlepšení celkové bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích – nařízení stanoví ustanovení, která se týkají maximální „doby řízení“ denně, týdně a ve dvou po sobě následujících týdnech.
- 18 Ve stejném duchu lze odkázat na čl. 6 odst. 4 nařízení, podle něhož denní a týdenní doba řízení zahrnuje celkovou dobu „řízení“ na území Společenství nebo třetí země.
- 19 Výše uvedený článek 6 však v odstavci 5 stanoví, že řidič zaznamená jako „jinou práci“ dobu strávenou podle čl. 4 písm. e) – (tedy: činnosti, které jsou definovány jako pracovní doba v čl. 3 písm. a) směrnice 2002/15/ES, vyjma „řízení“, a také jakákoli práce pro téhož nebo jiného zaměstnavatele v odvětví dopravy či jinde) – jakož i dobu řízení vozidla používaného k obchodním účelům, na něž se nevztahuje toto nařízení, a dále zaznamená dobu „pracovní pohotovosti“, definovanou v čl. 15 odst. 3 písm. c) nařízení (EHS) č. 3821/85, od poslední denní nebo týdenní doby odpočinku.
- 20 Není jasné, zda se tato „jiná práce“ započítává do výpočtu dvoutýdenní doby řízení či nikoli.
- 21 Výklad předložený soudy, které se věci již zabývaly, pak ztotožňuje dobu řízení s denní pracovní směnou; tento výklad vychází z odkazu v definici „denní doby řízení“ (čl. 4 písm. k) nařízení) na dobu mezi dvěma denními dobami odpočinku a z odlišné definice, obsažené v článku 4 nařízení, „doby řízení“ [písmeno j)] – tedy zaznamenané činnosti řízení – a „doby řízení“ [písmeno q)], takže se zdá, že tato druhá definice označuje širší časový interval.

22 Druhá otázka položená Soudnímu dvoru je následující:

„Musí být čl. 6 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 vykládán v tom smyslu, že „celková doba řízení za období dvou po sobě následujících týdnů“ je tvořena součtem „dob řízení“ za tyto dva týdny – podle definice předchozího čl. 4 písm. j) – anebo zahrnuje i jiné činnosti a zejména celou směnu odpracovanou řidičem za tyto dva týdny, nebo veškerou „jinou práci“ uvedenou v samotném čl. 6 odst. 5?“

Z těchto důvodů

Zdejší soud s ohledem na článek 267 Smlouvy o fungování Evropské unie žádá Soudní dvůr Evropské unie, aby rozhodl o předběžných otázkách týkajících se výkladu unijního práva uvedených v bodech 11 a 22 výše uvedeného odůvodnění.

[omissis] *[přerušeno řízení a ustálené formulace]*

Rozhodnuto v Římě, [omissis] dne 9. února 2021.

PŘEDSEDA