

# Anonüümseks muudetud versioon

Tõlge

C-477/22 - 1

## Kohtuasi C-477/22

### Eelotsusetaotlus

**Saabumise kuupäev:**

15. juuli 2022

**Eelotsusetaotluse esitanud kohus:**

Corte suprema di cassazione (Itaalia kassatsioonikohus)

**Eelotsusetaotluse kuupäev:**

12. mai 2022

**Kassaator:**

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

**Vastustajad kassatsioonimenetluses:**

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

ET

TK

ME

SK

TF

TC

ND

---

**LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE**

**SEZIONE LAVORO (Itaalia kõrgeima kassatsioonikohtu töövaidlusi lahendav koda)**

[...]

on teinud järgmise

**VAHEMÄÄRUSE**

kassatsioonkaebuse [...] kohta, mille on esitanud:

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

– *kassaator* –

*versus*

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

– *vastustajad kassatsioonimenetluses:* –

*ning versus*

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

– *vastustajad kassatsioonimenetluses:* –

CORTE D'APPELLO di CAGLIARI (Cagliari apellatsioonikohus, Itaalia) kohtuotsuse [...] peale, mis kanti registrisse 10. märtsil 2016 [...];

[...] [*standardväljendid*]

**OTSUSE PÕHJENDUSED**

**PÕHIKOHTUASJA ESE JA ASJASSEPUUTUVAD FAKTILISED ASJAOLUD.**

1. Äriühing ARST S.p.A. osutab Sardiinia maakonnas kohalikku ühistransporditeenust; ta veab maakonna territooriumil sõitjaid ning kogu tema kapital kuulub Sardiinia maakonnale.
2. WS ja teised töötajad, kes on praeguses menetluses vastustajad (edaspidi „töötajad“), töötavad äriühingus ARST sõitjaid vedavate sõidukijuhtidena; kõigi nende töötajate töökoht on ARSTi depoo Abbasanta omavalitsusüksuses.
3. Need töötajad esitasid 5. septembril 2011 Tribunale di Oristanole (Oristano kohus, Itaalia) hagi, väites, et on rikutud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (edaspidi „määrus“).
4. Täpsemalt väitsid nad, et ajavahemikul alates 11. aprillist 2007, mil see määrus jõustus, kuni 6. detsembrini 2010 on igapäev neist jäänud tööandja määratud vahetuste tõttu saamata „regulaarne“ iganädalane puhkeperiood (mis on määruse artikli 4 punktis *h* määratletud kui vähemalt 45-tunnine puhkeperiood), kokku 953,30 tundi saamata jäänud puhkeajaga, ning kahe nädala jooksul on neil summeeritud sõiduaega olnud määruse artikli 6 lõikes 3 ette nähtud 90-tunnisest ülempiirist rohkem, kokku 752 ülemäärast tundi.
5. Nad palusid kohtul mõista tööandjalt – ARST S.p.A-lt – nende kasuks välja hüvitise ja/või tasu, mis vastaks saamata jäänud puhketundidele ja eelviidatud sõidujapiirangut ületavatele töötundidele, kokku 13 839,60 eurot igale juhile.
6. Oma nõude põhjenduseks selgitasid töötajad, et nad töötavad rotatsiooni korras vahetustes, mis on neil kõigil ühepikkused, ning selle põhjal arvatati välja saamata jäänud puhketunnid ja ülemäärased sõidutunnid – mida puudutavad vastavalt hagi lisad A ja B –, mida on kõigil juhtidel ühepalju.
7. Kohus rahuldab nõude täielikult (üksnes töötajate TFi ja UNi hüvitise summat vähendas ta 50% võrra, kuna nad olid sõidukijuhtidena lühemat aega töötanud).
8. ARST S.p.A. esitas Corte d'Appello di Cagliari (Cagliari apellatsioonikohus, Itaalia) apellatsioonkaebuse.
9. Apellatsioonikohus sai ARST S.p.A-lt täieliku ülevaate iga sõidukijuhi tegelikult tööl olnud vahetustest kõnealusel ajavahemikul ning vähendas tööandjalt välja mõistetud summat, arvutades hüvitised uuesti individuaalsel alusel, vastavalt tööl olnud ajale.
10. Muus osas jättis ta ARST S.p.A. apellatsioonkaebuse rahuldamata.

11. ARST S.p.A. väidet, mille kohaselt on kõnealune juhtum üks selle määruse artikli 3 punktis *a* nimetatud juhtusid, mil määrust kohaldada ei saa (tegemist on „sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km“), pidas ta põhjendamatuks.

12. See ARST S.p.A. seisukoht põhines asjaolul, et sõidukijuhid läbisid üle 50 km pikkusi marsruute ainult mõnes vahetuses (ja selgi juhul ainult üks kord või äärmiselt harval juhul kaks korda).

13. ARST S.p.A. väitis ka, et alates 2009. aasta märtsist kehtis ametiühingute nõusolekul kaks vahetusegraafikut, mille alusel töötajad rotatsiooni korras töötasid: üks oli üheksanädalane graafik, mille vahetuste jooksul läbiti üle 50-kilomeetriseid marsruute ning mille suhtes kohaldati määruses ette nähtud puhkeajanõuet; teine oli kümnenädalane graafik, mille vahetuste jooksul sõideti alla 50 km pikkustel marsruutidel ning mille suhtes määrust ei kohaldatud.

14. Apellatsioonikohus lükkas need argumendid tagasi, rõhutades, et iga „vahetuse/teekonna“ kohta tehtud tabelitest selgus, et iga vahetuse jooksul läbis sõidukijuht üle 50 km: mõnel juhul läbiti see vahemaa ilma vahepeatusteta; mõnel teisel juhul oli kahe peatuse vaheline kaugus alla 50 km, kuid koguteekond oli siiski palju pikem.

15. Ta lisas, et kõnealusel juhul ei ole ka selge, kus oli lõpp-peatus, kuna sõidukijuhid pidi tööpäeva jooksul jõudma rohkem kui ühte lõpp-peatusse [...] [lõpp-peatuste näited].

16. Apellatsioonikohtu hinnangul tähendab „pikkus“ (*percorso*) linnalähitranspordis kogu teekonda, mille sõidukijuht tööpäeva jooksul läbib; 50-kilomeetrine piir jätab määruse kohaldamisalast välja ainult linnaliinide juhid, kes sõidavad lühikestel liinidel ja sageli.

17. Apellatsioonikohus lükkas tagasi ka ARST S.p.A. väite, et kontrollides määruse artikli 6 punktis 3 kahe nädala kohta ette nähtud sõiduajapiirangu täitmist, tuleb arvesse võtta ainult seda aega, mille sõidukijuht roolis veedab.

18. See kohus rõhutas, et eelviidatud artikli 6 punktis 3 kahe nädala kohta ette nähtud 90-tunnine ülempiir käib summeeritud „sõiduaja“ (*periodo di guida*) kohta.

19. Ta märkis, et määruse artikli 4 punktis *k* antud määratluse kohaselt on ööpäevane sõidu-aeg (*periodo di guida giornaliero*) ööpäevase puhkeperioodi lõpu ja sellele järgneva ööpäevase puhkeperioodi alguse (või ööpäevase ja iganädalase puhkeperioodi vahele jääv) summeeritud sõidu-aeg, samas kui tegelikult sõidetud aeg on eespool artikli 4 punktis *j* määratletud „sõidu-aeg“ (*tempo di guida*); neist määratlustest järeldas appellatsioonikohus, et ööpäevane sõidu-aeg langeb kokku ööpäeva jooksul tehtud vahetusega.

20. ARST S.p.A. vaidlustas apellatsioonikohtu otsuse Corte di Cassazione (Itaalia kassatsioonikohus) ning esitas kaks eri väidet, vaieldes apellatsioonikohtu tõlgenduse vastu: määruse artikli 3 punktis *a* kasutatud mõiste „pikkus“ tõlgenduse; ning määruse artikli 6 punkti 3 väljendi „sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta“ tõlgenduse vastu. Töötajad on vastustajana esitanud kaks eraldi vastust.

## ASJAKOHASED LIIDU ÕIGUSNORMID

1. ARST S.p.A. palub oma kassatsioonkaebusega, et kassatsioonikohus tõlgendaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määrust (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85 (ELT 2006, L 102, lk 1), edaspidi „määrus“.

2. Määrusega (EL) 2020/1054 tehtud muudatusi ei saa kõnealuse ajavahemiku suhtes (2007. aasta aprill kuni 2010. aasta detsember) kohaldada.

3. On selge, et käesolev vaidlus kuulub selle määruse artikli 2 lõike [1] punkti *b* kohaselt määruse kohaldamisalasse, kuna ARST S.p.A. osutab sõitjate maanteeveo teenust sõidukitega, mis on ehitatud või alaliselt ümber kohandatud rohkem kui üheksa inimese veoks, juht kaasa arvatud, ning on selleks otstarbeks ette nähtud. Seda teenust osutab ta liidu territooriumil (Itaalia riigis Sardiinia maakonnas).

4. Kaks kassatsioonikohtule esitatud tõlgendusküsimust puudutavad:

— määruse artikli 3 punkti *a*, milles on sätestatud:

„Käesolevat määrust ei kohaldata vedude korral, mille puhul on tegemist:

a) sõidukitega, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus ei ületa 50 km“

— määruse artikli 6 lõiget 3, milles on sätestatud:

„Sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta ei tohi ületada 90 tundi.“

5. Itaalia õiguses asjakohaseid õigusnorme ei ole.

6. Selle liikmesriigi õiguses rakendati Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. märtsi 2002. aasta direktiiv 2002/15/EÜ autovedude alase liikuva tegevusega hõivatud isikute tööaja korralduse kohta 19. novembri 2007. aasta seadusandliku dekreediga nr 234, mis jõustus töötajate suhtes 1. jaanuaril 2008; nende õigusnormide rikkumiste kohta kaebusi esitatud ei ole.

7. Seevastu juhtudel, mille suhtes kehtib määruse artikli 3 punktis *a* ette nähtud erand, reguleerib linnalähiliinidel sõitjate veoks kasutatavate ühistranspordivahendite töötajate tööaega endiselt 14. veebruari 1958. aasta seadus nr 138.

## ESIMENE EELOTSUSE KÜSIMUS

- 1 Esimene küsimus on määruse artikli 3 punkti *a* tõlgendamise kohta.
- 2 Praegusel juhul ei ole vaidlust, et maanteeveoteenus, mida ARST S.p.A. osutab, on määruse artikli 4 punkti *n* määratluse kohaselt „regulaarne reisijatevedu“; tegemist on kõigile sõitjatele kättesaadava veoteenusega, millel on kindlaksmääratud sõiduplaan ja marsruut ning sõitjaid võib peale võtta ja välja lasta varem kindlaks määratud peatustes.
- 3 Kassatsioonikohtule esitatud küsimus tuleneb asjaolust, et ARST S.p.A. osutab teenust mitmel eri marsruudil ning juht sõidab samal tööpäeval ja sama sõidukiga rohkem kui ühel marsruudil.
- 4 Äriühing ARST SpA väidab, et „pikkus“ – mille kohta erandi tegemiseks nõutav 50 km ülempiir kehtib – on iga konkreetse marsruudi pikkus ja seda ei saa teiste marsruutidega kumuleerida; kaks eelmise astme kohut nõustusid aga töötajate seisukohaga ning liitsid „pikkust“ arvutades kokku kõik marsruudid, millel sõidukijuht ühe tööpäeva jooksul sõitis.
- 5 Kohus märgib, et Euroopa Kohtu 9. septembri 2021 otsusest kohtuasjas C-906/19, milles käsitleti Cour de Cassationi (Prantsuse kassatsioonikohus) eelotsusetaotlust määruse artikli 3 punkti *a* tõlgendamise kohta, nähtub (viidatud kohtuotsuse punktidest 32 ja 38), et väljend „sõidukid, mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks“, kui liini pikkus ei ületa 50 kilomeetrit, hõlmab üksnes eranditult selliste vedude jaoks kasutatavaid sõidukeid (välja arvatud sõidukid, mida kasutatakse selleks ainult aeg-ajalt), ning seega kohaldatakse määrust segakasutusega sõidukite suhtes, millel on nii alla kui ka üle 50-kilomeetriseid sõite.
- 6 Tookord vaatluse all olnud asjaoludel arutas Euroopa Kohus seda, kas sõiduki juht on kohustatud sisestama juhikaardi sõidumeerikusse ka päevadel, mil sõidukit kasutati sõitjateveo regulaarliinil, mille pikkus ei ületa 50 kilomeetrit.
- 7 Praegusel juhul on vaidluse all aga sõiduki teekonna „pikkuse“ enda määratlus, kuna nagu öeldud, sõidavad juhid sama sõidukiga samal tööpäeval mitmel eri marsruudil.
- 8 Samuti on kahtlane, kas määruse artikli 3 punktis *a* kasutatud termin „pikkus“ tähistab veotetevõtja kindlaks määratud marsruuti, mille jaoks ostetakse sõidupilet, nagu võiks järeldada sellest, et määruse artikli 3 punktis *a* räägitakse „liini“ pikkusest („[...] regulaarseks reisijateveoks, kui liini pikkus [...]“), või

tähistab see hoopis kilomeetreid, mille sõidukijuht ühe tööpäeva jooksul sõidukiga läbib, ka siis, kui ta sõidab mitmel marsruudil, nagu peaks saama järeldada määruse eesmärgist „parandada määruse kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ning üldist liiklusohutust“.

- 9 Mõeldavad on ka teistsugused lahendused, näiteks suurim kaugus, milleni sõiduk algpunktist jõuab; see tugineb põhjendusele 24, kus artikli 3 punkti a alusel määruse kohaldamisalast välja jäävaid sõidukeid (millele kehtivad üksnes liikmesriigi enda kaitse-eeskirjad, nagu on ette nähtud määruse artiklis 15), on kirjeldatud kui „[sõidukeid], mida kasutatakse regulaarseks reisijateveoks, kui läbitav teekond ei ole pikem kui 50 km“.
- 10 Igal juhul on praegusel juhul vaieldamatu – kuidas iganes mõistet „pikkus“ ka tõlgendada –, et äriühing osutab sõitjate regulaarveoteenust mõnel üle 50 km pikal marsruudil; seega tuleb kindlaks teha, kas määrusest võib konkreetsetele ARST S.p.A. sõidukitele (neile, mis on mõeldud sõitjate veoks üksnes alla 50-kilomeetristel liinidel) erandi teha või kuulub määruse kohaldamisalasse kogu ARST S.p.A. veoteenus, sest seda osutatakse ka üle 50-kilomeetristel liinidel kasutatavate sõidukitega.
- 11 Esimene Euroopa Kohtule esitatav küsimus on järgmine:

„Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruses (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning millega tunnustatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, tuleb artikli 3 punkti a tõlgendada nii, et mõiste „pikkus“, mis ei ületa 50 km, tähendab veoettevõtja kindlaksmääratud marsruudi (liini) pikkust, mille jaoks pilet ostetakse, või tervet teekonda, mille sõidukijuht oma ühepäevase vahetuse jooksul läbib, või hoopis suurimat kaugust, milleni sõiduk mööda maanteed algpunktist jõuab (raadiust), või arvutatakse pikkust kilomeetrites mingi muu kriteeriumi alusel?“

Igal juhul: kas vedusid korraldav ettevõtja võib sõidukite osas, mida ta kasutab üksnes alla 50-kilomeetristel marsruutidel, määruse kohaldamisalast välja jääda või tuleb määrust kohaldada kogu veoettevõtja teenuse suhtes, sest teisi sõidukeid kasutab ta üle 50-kilomeetristel marsruutidel?“

## TEINE EELOTSUSE KÜSIMUS

- 12 Teine kassatsioonikohtus tõstatatud küsimus puudutab määruse artikli 6 lõikes 3 kõne all oleva summeeritud sõiduaja määratlust.
- 13 Äriühing ARST S.p.A. väidab, et kahe nädala summeeritud sõiduaja ülempiir hõlmab ainult sõiduki tegelikku juhtimist; töötajad, kelle seisukohaga mõlema eelmise astme kohtud nõustusid, väidavad aga, et arvesse tuleks võtta kogu vahetuse pikkust.

- 14 Kassatsioonikohus märgib, et määruse artiklis 4 on kolm sõiduperioodi/sõiduaja määratlust:

punktis *k*) on määratletud „ööpäevane sõiduaeg“ (*periodo di guida giornaliero*, ööpäevase puhkeperioodi lõpu ja sellele järgneva ööpäevase puhkeperioodi alguse või ööpäevase ja iganädalase puhkeperioodi vahele jääv summeeritud sõiduaeg);

punktis *l* „iganädalane sõiduaeg“ (*periodo di guida settimanale*, ühe nädala piiresse jääv summeeritud sõiduaeg);

punktis *q* „sõiduperiood“ (*periodo di guida*, summeeritud sõiduaeg alates ajahetkest, mil juht pärast puhkeperioodi või vaheaega alustab sõiduki juhtimist, kuni ajahetkeni, mil juht alustab puhkeperioodi või vaheaega. Sõiduperiood võib olla katkematu või katkestatud).

- 15 Viimaks, selle artikli 4 punktis *j* on „sõiduaeg“ (*tempo di guida*) määratletud kui juhtimistegevus, mis on salvestatud (automaatselt või poolautomaatselt määruse nr 382/85 I lisas ja IB lisas määratletud sõidumeeriku abil või käsitsi vastavalt määruse nr 3821/85 artikli 16 lõikele 2).
- 16 Äriühingu ARST S.p.A. järeldab, et „sõiduperiood“ ehk summeeritud sõiduaeg pole midagi muud kui „sõiduaegade“ summa.
- 17 Sellele paistab viitavat määruse põhjendus 17, mille kohaselt on määruses selleks, et parandada selle kohaldamisalasse kuuluvate töötajate sotsiaalseid tingimusi ja üldist liiklusohutust, sätted maksimaalse ööpäevase, nädalase ja kahepäevase sõiduaja kohta.
- 18 Sama seisukoha kinnituseks võib viidata määruse artikli 6 lõikele 4, mille kohaselt hõlmavad ööpäevane ja iganädalane sõiduaeg (*periodi di guida*) kõiki „sõiduaegu“ ühenduse või kolmanda riigi territooriumil.
- 19 Teisalt on eelviidatud artikli 6 lõikes 5 sätestatud, et artikli 4 lõikes *e* nimetatud ajad (see tähendab direktiivi 2002/15/EÜ artikli 3 punkti *a* tähenduses tööaja määratluse alla kuuluvad tegevused, mis ei ole juhtimine, ning mis tahes tööd, mida ta teeb sama või teise tööandja jaoks veosektoris või sellest väljaspool), samuti kõik sõiduajad sõidukis, mida kasutatakse ärilistel eesmärkidel väljaspool määruse reguleerimisala, peab juht registreerima „teiste töödena“; lisaks sellele peab ta määruse (EMÜ) nr 3821/85 artikli 15 lõike 3 punkti *c* kohaselt registreerima pärast oma viimast ööpäevast või iganädalast puhkeperioodi veedetud „valmisolekuajad“.
- 20 Ei ole selge, kas need „teised tööd“ lähevad kahe nädala summeeritud sõiduaja arvutamisel arvesse või mitte.
- 21 Kohtuasja juba arutanud kohtud tõlgendasid sõiduperioodi ehk summeeritud sõiduaega nii, et samastasid selle ühe tööpäevase vahetusega; see tõlgendus põhineb sellel, et „ööpäevase sõiduaja“ määratluses (määruse artikli 4 punktis *k*)



on juttu kahe ööpäevase puhkeperioodi vahele jäävast ajast, ning sellel, et määruse artiklis 4 on „sõiduaeg“ – ehk salvestatud juhtimistegevus – ja „sõiduperioid“ eraldi määratletud, nii et viimane tähistab nähtavasti pikemat ajavahemikku.

22 Teine Euroopa Kohtule esitatav küsimus on järgmine:

„Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. märtsi 2006. aasta määruses (EÜ) nr 561/2006, mis käsitleb teatavate autovedusid käsitlevate sotsiaalõigusnormide ühtlustamist ja millega muudetakse nõukogu määrusi (EMÜ) nr 3821/85 ja (EÜ) nr 2135/98 ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 3820/85, tuleb artikli 6 lõiget 3 tõlgendada nii, et „sõiduaeg summeeritult iga kahe nädala kohta“ on artikli 4 punkti j määratlusele vastavate „sõiduaegade“ summa, mis on kahe nädala jooksul kogunenud, või hõlmab see ka muid töid, täpsemalt kogu sõidukijuhi kahe nädala jooksul tehtud vahetuste aega ehk kõiki artikli 6 lõikes 5 nimetatud „teisi töid“?“

#### **Esitatud põhjendustest lähtudes**

esitab Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 267 alusel Euroopa Liidu Kohtule eelotsusetaotluse, paludes tal vastata eespool põhistuse punktides 11 ja 22 sõnastatud küsimustele Euroopa Liidu õiguse tõlgendamise kohta.

[...] [*menetluse peatamine ja standardväljendid*]

Roomas [...] 9. veebruaril 2021.

**PRESIDENT**