

Sprawa C-33/21**Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem****Data wpływu:**

18 stycznia 2021 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Corte suprema di cassazione (Włochy)

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

21 grudnia 2020 r.

Strona skarżąca:

Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL)

Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS)

Druga strona postępowania:

Ryanair DAC

Przedmiot postępowania głównego

Skarga kasacyjna od wyroku Corte d'appello di Brescia (sądu apelacyjnego w Brescii, Włochy), który oddalił apelację wniesioną przez Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (krajowy zakład ubezpieczeń od wypadków przy pracy, zwany dalej „INAIL”) oraz przez Istituto nazionale della previdenza sociale (krajowy zakład ubezpieczeń społecznych, zwany dalej „INPS”) od wyroku Tribunale di Bergamo (sądu w Bergamo, Włochy) w przedmiocie oddalenia ich pozwu o stwierdzenie, że spółka Ryanair DAC (zwana dalej „Ryanair”) była, zgodnie z włoskim prawem, zobowiązana do ubezpieczenia 219 pracowników przydzielonych do pracy w porcie lotniczym Orio al Serio (Bergamo, Włochy) w charakterze personelu latającego.

Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego

Corte di cassazione (sąd kasacyjny, Włochy), jako sąd odsyłający, ma za zadanie ustalić, czy pracownicy przewoźnika lotniczego mającego siedzibę w Irlandii, przydzieleni do pracy w bazie znajdującej się we Włoszech, podlegają włoskim przepisom dotyczącym ubezpieczenia społecznego.

W tym względzie sądy orzekające w poprzednich instancjach postępowania wykluczyły, aby rzeczony przewoźnik lotniczy dysponował we Włoszech „oddziałem” lub „stałym przedstawicielstwem”. Uniemożliwiło to zastosowanie zasady zawartej w art. 14 ust. 2 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia nr 1408/71, zgodnie z którą personel latający przedsiębiorstwa transportowego podlega ustawodawstwu państwa członkowskiego, na terytorium którego taki oddział lub stałe przedstawicielstwo się znajduje.

Jednakże sąd odsyłający zastanawia się nad możliwością zastosowania w niniejszym przypadku przepisu z art. 14 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), interpretując pojęcie „osoby zatrudnionej w przeważającej mierze na terytorium państwa członkowskiego, w którym zamieszkuje” na podstawie kryteriów opracowanych przez Trybunał Sprawiedliwości w odniesieniu do pojęcia „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę” w rozumieniu art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001.

Pytanie prejudycjalne

„Czy pojęcie «osoby zatrudnionej w przeważającej mierze na terytorium państwa członkowskiego, w którym zamieszkuje», zawarte w art. 14 ust. 2 lit. a) ppkt (ii) [rozporządzenia nr 1408/71 w brzmieniu zmienionym], w obszarze lotnictwa i personelu latającego [rozporządzenie (EWG) nr 3922/91] można interpretować analogicznie do pojęcia, które art. 19 pkt 2 lit. a) [rozporządzenia (WE) nr 44/2001] (w zakresie współpracy sądowej w sprawach cywilnych, sprawach jurysdykcyjnych oraz indywidualnych umów o pracę [rozporządzenie (WE) nr 44/2001]) określa jako «miejsce, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę», zgodnie z orzecznictwem TSUE przytoczonym w uzasadnieniu?».

Istotne przepisy prawa Unii

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 1408/71 z dnia 14 czerwca 1971 r. w sprawie stosowania systemów zabezpieczenia społecznego do pracowników najemnych, osób prowadzących działalność na własny rachunek i ich rodzin przemieszczających się we Wspólnocie (Dz.U. 1971, L 149, s. 2), w szczególności art. 13 i 14.

Rozporządzenie Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach

cywilnych i handlowych (Dz.U. 2001, L 12, s. 1), w szczególności art. 19 pkt 2 lit. a).

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. 1991, L 373, s. 4).

Istotne przepisy prawa krajowego

Artykuł 37 królewskiego dekretu z mocą ustawy nr 1827 z dnia 4 października 1935 r. – Udoskonalenie i koordynacja legislacyjna zabezpieczenia społecznego (Dz.U. nr 251 z dnia 26 października 1935 r. – Dodatek zwyczajny nr 251), który stanowi, że ubezpieczenie na wypadek inwalidztwa i starości, gruźlicy oraz przymusowego bezrobocia jest obowiązkowe dla osób obojga płci i jakiegokolwiek przynależności państwowej, które ukończyły 15., a nie przekroczyły 65. roku życia i które wykonują pracę najemną za wynagrodzeniem u osób trzecich.

Artykuł 1 dekretu Prezydenta Republiki nr 1124 z dnia 30 czerwca 1965 r. – Tekst jednolity przepisów w sprawie obowiązkowego ubezpieczenia od wypadków przy pracy i chorób zawodowych (Dz.U. nr 257 z dnia 13 października 1965 r. – Dodatek zwyczajny nr 0), który ustanawia obowiązek ubezpieczenia od wypadków przy pracy w INAIL dla osób, które „są zatrudnione przy obsłudze maszyn wprawianych w ruch nie bezpośrednio przez użytkującą je osobę, urządzeń ciśnieniowych, urządzeń i instalacji elektrycznych lub ciepłych, a także w każdym przypadku osób zatrudnionych w zakładach, laboratoriach lub w środowiskach przeznaczonych do prac, robót lub usług, które wymagają użycia takich maszyn, urządzeń lub instalacji. [...]”.

Artykuł 4 ww. aktu prawnego uściśla, że „ubezpieczenie obejmuje: 1) osoby, które na stałe lub czasowo wykonują na rzecz i pod kierownictwem innych osób płatną pracę fizyczną, niezależnie od formy wynagrodzenia; [...]”.

Zwięzłe przedstawienie okoliczności faktycznych i postępowania

- 1 INPS i INAIL zwróciły się do sądu o stwierdzenie po stronie Ryanair obowiązku ubezpieczenia zgodnie z włoskim ustawodawstwem 219 pracowników przydzielonych jako personel latający do portu lotniczego Orio al Serio, w okresie od czerwca 2006 r. do lutego 2010 r. w INPS, oraz od 25 stycznia 2008 r. do 25 stycznia 2013 r. w INAIL.
- 2 Skarga INPS opierała się na przeprowadzonej inspekcji, która ujawniła, że pracownicy świadczyli pracę na terytorium państwa włoskiego oraz na zastosowaniu w tym przypadku art. 37 królewskiego dekretu z mocą ustawy nr 1827 z 1935 r. i art. 13 rozporządzenia nr 1408/71.

- 3 INAIL z kolei ustalił, że pracownicy ci byli zatrudnieni w bazie operacyjnej, zwanej *crew room* (pomieszczenie załogi), która została wyposażona w stanowiska pracy, komputery, drukarki, telefony, regały biurowe z korespondencją służbową a także faks. Wywiódł z powyższego, że pracownicy ci podlegali obowiązkowi ubezpieczenia w INAIL na podstawie art. 1 i 4 dekretu Prezydenta Republiki nr 1124 z 1965 r. i art. 37 królewskiego dekretu z mocą ustawy nr 1827 z 1935 r.
- 4 Zarówno Tribunale di Bergamo jak i Corte d'appello di Brescia stwierdziły, że skargi INPS i INAIL są bezpodstawne. W szczególności Corte d'appello di Brescia, po stwierdzeniu, że nie wykazano, iż wszystkich 219 pracowników posiadało zaświadczenia E101 wydane przez Ryanair, przystąpił do określenia przepisów w zakresie zabezpieczenia społecznego mających zastosowanie zgodnie z rozporządzeniem nr 1408/71. Ustalił, że wszyscy rozpatrywani pracownicy zostali zatrudnieni na podstawie irlandzkiej umowy o pracę, zarządzanej konkretnie w oparciu o wytyczne otrzymywane z Irlandii, oraz że pracownicy ci świadczyli pracę na terytorium Włoch przez 45 minut dziennie, zaś przez resztę dnia na pokładzie samolotów zarejestrowanych w Irlandii. Stwierdził również, że Ryanair nie miał na terytorium Włoch „oddziału” ani „stałego przedstawicielstwa” wymaganego przez prawo Unii dla celu ustalenia obowiązku ubezpieczenia we Włoszech.
- 5 Corte d'appello di Brescia uznał również, że *ratione temporis* nie miał zastosowania dodatkowy łącznik, czyli istnienie w [porcie lotniczym] Orio al Serio „bazy operacyjnej” Ryanair w rozumieniu załącznika III do rozporządzenia nr 3922/91: przedmiotem tego rozporządzenia była bowiem harmonizacja wymogów technicznych oraz procedur administracyjnych w obszarze bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i dopiero w maju 2010 r., po wejściu w życie rozporządzenia nr 883/2004 w brzmieniu zmienionym rozporządzeniem nr 465/2012, wyżej wskazany łącznik został rozszerzony na kwestię zabezpieczenia społecznego.
- 6 Odnosząc się do skargi INAIL Corte d'appello di Brescia stwierdził, że w okresie po kwietniu 2010 r. ewentualnemu zastosowaniu kryterium „bazy operacyjnej” stał na przeszkodzie brak jakichkolwiek okoliczności faktycznie mogących wykazać, że kryterium to było istotne.
- 7 Od wyroku Corte d'appello di Brescia INPS i INAIL złożyły skargę kasacyjną do Corte di cassazione.

Zwięzłe uzasadnienie odesłania prejudycjalnego

- 8 Okoliczności będące przedmiotem postępowania głównego, regulowane na szczeblu krajowym przez art. 37 królewskiego dekretu z mocą ustawy nr 1827 z 1935 r. oraz art. 1 i 4 dekretu Prezydenta Republiki nr 1124 z 1965 r., wchodzą w zakres prawa Unii, w zakresie w jakim dotyczą określenia ustawodawstwa mającego zastosowanie w przedmiocie zabezpieczenia społecznego w odniesieniu

do pracowników spółek z siedzibą w Irlandii i członków załóg lotniczych, w tym lotów międzynarodowych, posiadających bazę w porcie lotniczym Orio al Serio.

- 9 Spór w postępowaniu głównym dotyczy w szczególności wykładni art. 13 i 14 rozporządzenia nr 1408/71, obowiązującego do chwili wejścia w życie (1 maja 2010 r.) rozporządzenia nr 883/2004 w sprawie koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego państw członkowskich Unii Europejskiej, w następstwie przyjęcia w dniu 16 września 2009 r. rozporządzenia nr 987/2009.
- 10 Corte d'appello di Brescia wykluczył istnienie w niniejszej sprawie łącznika, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia nr 1408/71, zgodnie z którym osoba należąca do personelu latającego przewoźnika lotniczego wykonującego loty międzynarodowe i zatrudniona przez oddział lub stałe przedstawicielstwo, które przewoźnik ten posiada na terytorium państwa członkowskiego innego niż to, w którym ma swoją siedzibę, podlega ustawodawstwu państwa członkowskiego, na którego terytorium znajduje się ów oddział lub stałe przedstawicielstwo. Jak bowiem orzekł Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 2 kwietnia 2020 r., C-370/17 i C-37/18 (EU:C:2020:260), stosowanie tego przepisu wymaga spełnienia dwóch kumulatywnych przesłanek, a mianowicie, po pierwsze, aby dany przewoźnik lotniczy posiadał oddział lub stałe przedstawicielstwo w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym ma swoją siedzibę, i po drugie, aby dana osoba była zatrudniona przez ten podmiot.
- 11 Należy jednak również zbadać możliwość zastosowania do sprawy, której dotyczy postępowanie główne, przepisu zawartego w art. 14 ust. 2 lit. a) ppkt (ii), zgodnie z którym „jeżeli osoba jest zatrudniona w przeważającej mierze na terytorium państwa członkowskiego, w którym zamieszkuje, podlega ustawodawstwu tego państwa, nawet jeżeli zatrudniająca ją przedsiębiorstwo nie posiada zarejestrowanej siedziby, miejsca prowadzenia działalności, oddziału ani stałego przedstawicielstwa na tym terytorium”.
- 12 W trakcie postępowań sądowych ustalono faktycznie, że: 1) w porcie lotniczym Orio al Serio istniała „baza operacyjna” linii lotniczej, która służyła do zarządzania i organizowania pracy personelu; 2) baza ta była wyposażona w komputery, telefony, faks oraz regały do przechowywania dokumentacji dotyczącej personelu i lotów; 3) pomieszczenie było wykorzystywane przez cały personel Ryanair do wykonywania czynności przygotowawczych do lotu i następujących po każdym locie; 4) personel czasowo wyłączony z lotu był zobowiązany do świadczenia pracy w tej bazie; 5) personel w bazie podlegał „osobie nadzorującej”, która koordynowała załogi lotnicze; 6) osoba ta zarządzała personelem i w razie potrzeby kontaktowała się z nim w miejscu zamieszkania, które nie mogło znajdować się dalej niż godzinę drogi od portu lotniczego.
- 13 W świetle tych faktów konieczne jest ustalenie, w jaki sposób należy interpretować pojęcie „osoby zatrudnionej w przeważającej mierze na terytorium państwa członkowskiego, w którym zamieszkuje”, mając na uwadze, że chodzi,

jak wskazuje art. 14 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1408/71, o „osobę, która stanowi część personelu drogowego lub latającego, która jest zatrudniona w przedsiębiorstwie wykonującym, na własny lub cudzy rachunek, międzynarodowe przewozy osób i rzeczy kolejną, drogą lądową, powietrzną [...]”.

- 14 Brzmienie przepisu wymaga dokonania oceny, czy praca jest świadczona zazwyczaj na terytorium danego państwa członkowskiego. W tym celu nieuzasadnione jest uwzględnianie miejsca rejestracji samolotu, na pokładzie którego pracuje personel latający, przyjmując, że ten samolot stanowi terytorium państwa, w którym jest on zarejestrowany oraz utożsamiając przeważające miejsce zatrudnienia z miejscem rejestracji samolotu.
- 15 Taka interpretacja nie wydaje się poprawna, ponieważ dotyczy personelu lotniczego, który w sposób nieunikniony pracuje w przeważającej mierze na pokładzie samolotów. Dodatkowo przepis z art. 14 ust. 2 lit. a) ppkt (ii) ma charakter odstępstwa od kryterium miejsca, w którym pracodawca ma swoją siedzibę. Miejsce, w którym zazwyczaj świadczona jest praca powinno prawdopodobnie być interpretowane jako miejsce, w którym wykonywana jest zasadnicza część pracy. A to z kolei powinno być rozumiane jako miejsce, w którym, lub z którego, pracownik faktycznie wypełnia najważniejszą część swoich obowiązków wobec pracodawcy, ale wyłączając pracę wykonywaną na pokładzie samolotu, ponieważ w przeciwnym razie, miejsce to odpowiadałoby miejscu przewidzianemu w art. 14 ust. 2 lit. a), od którego powyższy przepis stanowi odstępstwo (o czym świadczy wyrażenie „z następującymi ograniczeniami”).
- 16 Wydaje się, że celem przepisu jest, w odniesieniu do określenia mającego zastosowanie ustawodawstwa zabezpieczenia społecznego, przyznanie pierwszeństwa miejscu, w którym wykonywane są zasadnicze aspekty świadczenia pracy, a nie łącznikowi miejsca siedziby pracodawcy, gdyż rozwiązanie to zapewnia skuteczniejszą kontrolę ze strony organów odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów zabezpieczenia społecznego, zapewnianie ich pełnego stosowania oraz optymalny dostęp zainteresowanych do świadczeń z zabezpieczenia społecznego.
- 17 Cel ten może zostać osiągnięty poprzez interpretację pojęcia „osoby zatrudnionej w przeważającej mierze na terytorium państwa członkowskiego, w którym zamieszkuje” w oparciu o te same kryteria, zgodnie z którymi Trybunał Sprawiedliwości, również w sektorze lotnictwa i personelu lotniczego, zinterpretował pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę”, o którym mowa w art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001.
- 18 W tym względzie trzeba przypomnieć, że w pkt 57 wyroku z dnia 14 września 2017 r., Sandra Nogueira i in. (C-168/16 i C-169/16, EU:C:2017:688), Trybunał Sprawiedliwości wskazał, że – jeżeli chodzi o pojęcie „miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę” w rozumieniu art. 19 pkt 2 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001 – kryterium państwa członkowskiego, w którym

pracownik zwykle świadczy pracę należy interpretować szeroko (zob. analogicznie wyrok z dnia 12 września 2013 r., Schlecker, C-64/12, EU:C:2013:551, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 19 W orzeczeniu tym, również dotyczącym pracowników zatrudnionych w charakterze personelu latającego przewoźnika lotniczego, Trybunał Sprawiedliwości wskazał, że sąd państwa członkowskiego, „[...] gdy nie może [...] bezspornie określić «miejsca, w którym pracownik zazwyczaj świadczy pracę» [...] powinien zidentyfikować «miejsce, z którego» ten pracownik wykonuje zasadniczą część obowiązków ciążących na nim wobec pracodawcy”, a to poprzez badanie i ocenę szeregu wskazówek. Metoda ta pozwala na uwzględnienie wszystkich elementów charakteryzujących działalność pracownika, lecz także na zapobieganie temu, by pojęcie takie jak „miejsce, w którym lub z którego pracownik zwykle świadczy pracę”, było instrumentalizowane lub przyczyniało się do realizacji strategii obchodzenia obowiązków (zob. analogicznie wyrok z dnia 27 października 2016 r., D’Oultremont i in., C-290/15, EU:C:2016:816, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 20 Ponadto Trybunał Sprawiedliwości, mając na względzie specyfikę stosunków pracy w sektorze transportu, w wyrokach z dnia 15 marca 2011 r., Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151, pkt 49) i z dnia 15 grudnia 2011 r., Voogsgeerd (C-384/10, EU:C:2011:842, pkt 38–41) wskazał szereg wskazówek, jakie mogą uwzględnić sądy krajowe. Sądy te powinny w szczególności ustalić, w którym państwie członkowskim znajduje się miejsce, skąd pracownik wykonuje przewozy, dokąd wraca po ich wykonaniu, gdzie otrzymuje polecenia dotyczące przewozów i organizuje swoją pracę, a także miejsce, w którym znajdują się jego narzędzia pracy oraz miejsce postoju samolotów, na pokładzie których praca jest zwykle świadczona.
- 21 W świetle tych rozważań postępowanie główne zostało zawieszono, a powyższe pytanie prejudycjalne przedstawione Trybunałowi Sprawiedliwości.