

Anonimizuota versija

Vertimas

C-477/22–1

Byla C-477/22

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2022 m. liepos 15 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Corte suprema di cassazione (Aukščiausiasis kasacinis teismas, Italija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2022 m. gegužės 12 d.

Pareiškėja:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Kitos kasacinio proceso šalys:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

AUKŠČIAUSIASIS KASACINIS TEISMAS

DARBO BYLŲ SKYRIUS

<...>

priima šią

TARPINĖ NUTARTI

dėl kasacinio skundo <...>, kurį pateikė:

ARST S.P.A. – AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, <...>

– pareiškėja –

prieš

TR, OS, EK, UN, RC, RS, OA, ZB, HP, <...>

– kitos kasacinio proceso šalys –

taip pat prieš

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, <...>

– kitos kasacinio proceso šalys –

dėl CORTE D'APPELLO di CAGLIARI (Kaljario apeliacinis teismas, Italija)
2016 m. kovo 10 d. <...> sprendimo <...>;

<...> [įprastos formuluotės]

NUTARTIES MOTYVAI

PAGRINDINĖS BYLOS DALYKAS IR REIKŠMINGOS FAKTINĖS APLINKYBĖS.

1. Bendrovė *ARST S.p.A.* yra Sardinijos regiono vietinio viešojo transporto bendrovė, kuri vykdo keleivių vežimo veiklą regiono teritorijoje ir yra kontroliuojama regiono administracijos.
2. WS ir kiti darbuotojai, šioje byloje kitos kasacinio proceso šalys, (toliau – darbuotojai) yra bendrovės *ARST* darbuotojai, dirbantys keleivių vežimo kelių transportu vairuotojais; visi darbuotojai dirba bendrovės *ARST* padalinyje *Abbasanta* savivaldybėje.
3. 2011 m. rugsėjo 5 d. darbuotojai *Tribunale di Oristano* (Oristano teismas, Italija) pareiškė ieškinį dėl 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio [Tarybos] reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (toliau – reglamentas) pažeidimo.
4. Visų pirma jie teigė, kad nuo 2007 m. balandžio 11 d., kai įsigaliojo reglamentas, iki 2010 m. gruodžio 6 d. kiekvienas iš jų dėl darbdavio nustatytų darbo pamainų neturėjo „normalaus“ kas savaitinio poilsio laikotarpio (reglamento 4 straipsnio h punkte apibrėžto kaip mažiausiai 45 valandų poilsiui skirtas laiko tarpas), iš viso 953,30 valandos nesuteikto poilsio laikotarpio, ir viršijo maksimalų dviejų savaitių 90 valandų vairavimo trukmės limitą, kaip nustatyta reglamento 6 straipsnio 3 dalyje, iš viso 752 viršytos valandos.
5. Darbuotojai prašė teismo įpareigoti darbdavį *ARST S.p.A.* sumokėti jiems kompensaciją ir (arba) atlyginimą proporcingai už nepanaudotas poilsio ir viršytas minėtas vairavimo trukmės limito valandas, iš viso 13 839,60 EUR kiekvienam vairuotojui.
6. Grįsdami savo reikalavimą darbuotojai nurodė, kad jie dirba pamainomis, kurios kiekvienam iš jų yra vienodos, todėl kiekvienam vairuotojui buvo apskaičiuotos vienodos negauto poilsio ir viršyto vairavimo valandos, kaip atitinkamai nurodyta ieškinio A ir B prieduose.
7. Pirmosios instancijos teismas ieškinį patenkino visiškai (kompensacijos sumą sumažino 50 % tik darbuotojams TF ir UN dėl trumpesnio vairuotojų darbo laikotarpio).
8. *ARST S.p.A.* pateikė apeliacinį skundą *Corte d'Appello di Cagliari* (Kaljario apeliacinis teismas).
9. Apeliacinis teismas iš *ARST S.p.A.* gavo visą kiekvieno vairuotojo faktiškai dirbtų pamainų grafiką ginčijamu laikotarpiu ir sumažino iš darbdavio priteistą sumą, perskaičiuodamas kompensaciją individualiai, atsižvelgdamas į buvimą darbe.

10. Likusi *ARST S.p.A.* apeliacinio skundo dalis buvo atmesta.
11. Teismas pripažino nepagrįsta *ARST S.p.A.* poziciją, kad nagrinėjamu atveju egzistuoja šio reglamento netaikymo sąlyga, numatyta to paties reglamento 3 straipsnio a punkte („transporto priemonėmis, vežančiomis keleivius reguliariais reisais, neviršijančiais 50 kilometrų“).
12. Šį argumentą *ARST S.p.A.* grindė tuo, kad tik kai kuriomis pamainomis (šiuo atveju tik vieną kartą arba labai retai – du kartus) vairuotojai važiuodavo ilgesnius nei 50 km maršrutus.
13. *ARST S.p.A.* taip pat nurodė, kad nuo 2009 m. kovo mėn. buvo sukurtos dvi pamainos, patvirtintos profesinės sąjungos, kuriose darbuotojai dirbo rotacijos principu: vieni dirbo devynias savaites ir vykdė reisu, kurie viršijo 50 km atstumą, jiems buvo taikomas reglamente numatytas poilsio laikas; kiti dirbo dešimt savaitių ir vykdė reisu, kurie neviršijo 50 km atstumo, jiems nebuvo taikomas reglamentas.
14. Apeliacinis teismas, atmesdamas šiuos argumentus, nurodė, kad iš kiekvienos „reiso maršruto“ ataskaitos matyti, jog per kiekvieną darbo pamainą vairuotojas nuvažiuodavo daugiau kaip 50 km: kai kuriais atvejais šis atstumas buvo nuvažiuotas be tarpinių sustojimų, kitais atvejais atstumas tarp vieno sustojimo ir kito buvo mažesnis nei 50 km, tačiau bendra kelionė vis tiek buvo daug ilgesnė.
15. Jis pridūrė, kad šiuo atveju net nėra aišku, kokia buvo galutinė stotelė, nes vairuotojai per darbo dieną turėjo pasiekti ne vieną <...> [*galutinių stotelių pavyzdžiai*].
16. Apeliacinio teismo nuomone, užmiesčio transporto „reisas“ reiškia visą vairuotojo per darbo dieną nuvažiuotą atstumą; dėl 50 km ribos reglamentas netaikomas tik miesto vairuotojams, kurie važiuoja trumpais ir dažniais reisais.
17. Apeliacinis teismas taip pat atmetė *ARST S.p.A.* argumentą, kad siekiant patikrinti, ar laikomasi reglamento 6 straipsnio 3 dalyje nustatyto dviejų savaitių vairavimo trukmės limito, turi būti atsižvelgiama tik į laiką, kurį vairuotojas praleidžia vairuodamas.
18. Teismas nurodė, kad minėto 6 straipsnio 3 dalyje nustatyta 90 valandų per dvi savaites riba yra susijusi su bendra „vairavimo trukme“.
19. Teismas pažymėjo, kad pagal šio reglamento 4 straipsnio k punkto apibrėžimą „kasdienio vairavimo trukmė“ yra visa sudėta vairavimo trukmė tarp dviejų kasdienio poilsio laikotarpių (arba tarp kasdienio poilsio laikotarpio ir kassavaitinio poilsio laikotarpio), o faktinė vairavimo trukmė apibrėžiama to pačio 4 straipsnio j punkte „vairavimo trukmė“; iš šių apibrėžimų apeliacinės instancijos teismas padarė išvadą, kad kasdienio vairavimo trukmė sutampa su kasdiene darbo pamaina.

20. *ARST S.p.A.* apeliacinės instancijos teismo sprendimą apskundė šiam *Corte di Cassazione* (Kasacinis teismas), dviem atskirais pagrindais ginčydama apeliacinės instancijos teismo pateiktą išaiškinimą: dėl reglamento 3 straipsnio a punkte vartojamos sąvokos „reisas“ ir dėl reglamento 6 straipsnio 3 dalies frazės „bendra vairavimo trukmė per dvi savaites paeiliui“. Darbuotojai ginčamiesi pateikė du atskirus atsiliepimus į skundą.

REIKŠMINGOS SĄJUNGOS TEISĖS NUOSTATOS

1. *ARST S.p.A.* Kasacinio teismo prašo išaiškinti 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiantį Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinantį [Tarybos] reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 (OL L 102, 2006, p. 1) (toliau – reglamentas).

2. Šios bylos nagrinėjimo laikotarpiu (2007 m. balandžio mėn.–2010 m. gruodžio mėn.) Reglamentu (ES) 2020/1054 padaryti pakeitimai netaikomi.

3. Neabejotina, kad šis atvejis patenka į reglamento taikymo sritį pagal jo 2 straipsnio 1 dalies b punktą, nes *ARST S.p.A.* vykdo keleivių vežimą keliais transporto priemonėmis, kurios pagal savo konstrukciją gali vežti daugiau nei devynis asmenis, įskaitant vairuotoją, arba yra tam pritaikytos tai nuolatos daryti, ir yra naudojamos būtent šiam tikslui. Vežama Sąjungos teritorijoje (Italijos valstybės Sardinijos regione).

4. Minėtam teismui pateikti du klausimai dėl išaiškinimo yra susiję atitinkamai su:

– reglamento 3 straipsnio a punktu, pagal kurį:

„Šis reglamentas netaikomas vežimui keliais:

a) transporto priemonėmis, vežančiomis keleivius reguliariais reisais, neviršijančiais 50 kilometrų“

– reglamento 6 straipsnio 3 dalimi, pagal kurią:

„Bendra vairavimo trukmė per dvi savaites paeiliui negali viršyti 90 valandų“.

5. Nacionalinėje teisėje nėra atitinkamų nuostatų.

6. Nacionalinėje teisėje 2007 m. lapkričio 19 d. Įstatyminiu dekretu Nr. 234, kuris darbuotojams įsigaliojo 2008 m. sausio 1 d., įgyvendinta 2002 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2002/15/EB dėl asmenų, kurie verčiasi mobiliąja kelių transporto veikla, darbo laiko organizavimo; šio teisės akto pažeidimų nenustatyta.

7. Vis dėlto, 1958 m. vasario 14 d. Įstatymu Nr. 138 ir toliau reglamentuojamas tarpmiestinio viešojo keleivinio transporto priemonių darbuotojų darbo laikas tais atvejais, kai taikoma reglamento 3 straipsnio a punkte numatyta išimtis.

PIRMASIS PREJUDICINIS KLAUSIMAS

- 1 Pirmasis klausimas susijęs su reglamento 3 straipsnio a punkto aiškinimu.
- 2 Byloje neginčijama, kad ARST S.p.A. vykdomas vežimas keliais yra „reguliariais reisais teikiamos keleivių vežimo paslaugos“, kaip apibrėžta reglamento 4 straipsnio n punkte; tai yra visiems prieinama keleivių vežimo paslauga, teikiama tam tikru dažnumu ir nustatytu maršrutu, o keleiviai gali įlipti ir išlipti iš anksto nustatytose stotelėse.
- 3 Teisingumo Teismui pateiktas klausimas kyla dėl to, kad ARST S.p.A. teikia paslaugas keliais skirtingais maršrutais, o vairuotojas tą pačią darbo dieną ir ta pačia transporto priemone važiuoja keliais maršrutais.
- 4 Bendrovė ARST S.p.A. tvirtina, kad „reisas“, kuriam taikoma ne daugiau kaip 50 km išimties riba, yra kiekvienas atskiras maršrutas, kuris negali būti sumuojamas su kitais maršrutais; priešingai, du žemesnės instancijos teismai, pritardami darbuotojų nuomonei, skaičiuodami „reisą“ sumuoja visų maršrutų, kuriuos vairuotojas nuvažiavo per tą pačią darbo dieną, ridą.
- 5 Teismas pažymi, kad iš 2021 m. rugsėjo 9 d. Teisingumo Teismo sprendimo byloje C-906/19, priimto dėl Prancūzijos kasacinio teismo pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą dėl reglamento 3 straipsnio a punkto išaiškinimo, matyti, kad (minėto sprendimo 32 ir 38 punktai) frazė „transporto priemonės, vežančios“ keleivius „reguliariaisiais reisais“, kurių maršrutas neviršija 50 kilometrų, reiškia tik išimtinai šiam tikslui naudojamas transporto priemonės (išskyrus atvejus, kai transporto priemonė šiam tikslui naudojama tik retkarčiais), todėl reglamentas taikomas transporto priemonėms, vežančioms mišriais tiek trumpesniais, tiek ilgesniais nei 50 kilometrų maršrutais.
- 6 Konkrečiu atveju Teisingumo Teismas nagrinėjo bylą dėl transporto priemonės vairuotojo pareigos įdėti vairuotojo kortelę į tachografą; pareiga buvo patvirtinta ir dėl tų dienų, kai transporto priemone buvo vežami keleiviai reguliariais reisais, kurių maršrutas neviršijo 50 km.
- 7 Vis dėlto nagrinėjamu atveju ginčijama pati transporto priemonės „reiso“ sąvoka, nes, kaip minėta, vairuotojai ta pačia transporto priemone tą pačią darbo dieną važiuoja skirtingais maršrutais.
- 8 Taigi abejojama, ar reglamento 3 straipsnio a punkte vartojama sąvoka „reisas“ reiškia maršrutą, kurį transporto bendrovė nustato apmokestindama kelionės bilietą, kaip, atrodytų, galima daryti išvadą iš pažodinės reglamento 3 straipsnio a punkto nuorodos į reguliarųjį maršrutą („<...> reguliariais reisais <...>“), o gal,

veikia, nurodo kilometrus, kuriuos vairuotojas nuvažiuoja transporto priemone per darbo dieną net ir keliais maršrutais, kaip būtų galima spręsti iš reglamento tikslo „pagerinti socialines sąlygas darbuotojams, kuriems jis taikomas, taip pat bendrai pagerinti saugų eismą keliuose“.

- 9 Galimi ir kiti sprendimai, pavyzdžiui, didžiausias transporto priemonės nuvažiuotas atstumas nuo išvykimo vietos; tai susiję su 24 konstatuojamąja dalimi, kurioje transporto priemonės, kurioms pagal 3 straipsnio a punktą reglamentas netaikomas (kurioms, kaip numatyta reglamento 15 straipsnyje, taikomos tik vidaus apsaugos taisyklės), vadinamos „transporto priemonėm[i]s, teikiančiom[i]s keleivių vežimo reguliariais reisais paslaugas, kai kelionės maršrutas yra ne ilgesnis kaip 50 kilometrų“.
- 10 Bet kuriuo atveju nagrinėjamoje byloje, nepriklausomai nuo sąvokos „reisas“ aiškinimo, nekyla abejonių, kad bendrovė teikia reguliarių reisų, kurių kai kurie maršrutai viršija 50 km, keleivių vežimo paslaugas; todėl reikia nustatyti, ar reglamento išimtis gali būti taikoma atskiroms ARST S.p.A transporto priemonėms (t. y. transporto priemonėms, naudojamoms keleiviams vežti tik trumpesniais nei 50 kilometrų maršrutais), ar visos ARST S.p.A. vežimo paslaugos patenka į reglamento taikymo sritį, nes jos taip pat teikiamos transporto priemonėmis, važiuojančiomis ilgesniais nei 50 kilometrų maršrutais.

- 11 Pirmasis Teisingumo Teismui pateiktas klausimas yra toks:

„Ar 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio [Tarybos] reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 3 straipsnio a punktą reikia aiškinti taip, kad sąvoka „reisas“, neviršijantis 50 kilometrų, reiškia maršruto (trasos) ilgį, kurį transporto bendrovė nustato apmokestindama kelionės bilietą, ar bendrą vairuotojo nuvažiuotų kilometrų skaičių per dienos darbo pamainą, ar didžiausią atstumą, kurį transporto priemonė nuvažiuoja keliu išvykimo vietos (spindulio) atžvilgiu, ar, vis dėlto, maršruto kilometrai turėtų būti apskaičiuojami pagal kokią kitą kriterijų?“

Bet kuriuo atveju, ar vežimą organizuojančiai bendrovei reglamentas gali būti netaikomas toms transporto priemonėms, kurias ji naudoja tik trumpesniems nei 50 kilometrų maršrutams įveikti, ar reglamentas taikomas visoms įmonės teikiamoms vežimo paslaugoms dėl to, kad ji naudoja kitas transporto priemones ilgesniems nei 50 kilometrų maršrutams įveikti?“

ANTRASIS PREJUDICINIS KLAUSIMAS

- 12 Teisingumo Teismui pateiktas antrasis klausimas susijęs su reglamento 6 straipsnio 3 dalyje pateikta „vairavimo trukmės“ sąvoka.

- 13 Bendrovė *ARST S.p.A.* tvirtina, kad maksimali dviejų savaitių vairavimo trukmė yra susijusi tik su faktiniu vairavimu; darbuotojai, kurių argumentą žemesnėse instancijose patvirtino abu teismai, teigia, kad reikia atsižvelgti į visos darbo pamainos trukmę.
- 14 Teismas pažymi, kad reglamento 4 straipsnyje pateikti trys vairavimo trukmės apibrėžimai:

k punkte: „kasdienio vairavimo trukmė“ – tai visa sudėta vairavimo trukmė nuo vieno kasdienio poilsio laikotarpio pabaigos iki kito kasdienio poilsio laikotarpio pradžios arba tarp kasdienio poilsio laikotarpio ir kassavaitinio poilsio laikotarpio;

l punkte: „kassavaitinio vairavimo trukmė“ – tai visa sudėta vairavimo trukmė per savaitę;

q punkte: „vairavimo laikotarpis“ – tai sudėta vairavimo trukmė nuo tada, kai vairuotojas pradeda vairuoti po poilsio laikotarpio ar pertraukos iki kito poilsio laikotarpio ar pertraukos. Vairavimo laikotarpis gali būti nepertraukiamas arba pertraukiamas.
- 15 Galiausiai 4 straipsnio j punkte „vairavimo trukmė“ apibrėžiama kaip trukmė vairavimo veiksmų, kurie įrašyti tokiais būdais: automatiškai arba pusiau automatiškai įrašymo įranga, kaip apibrėžta Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 I priede ir IB priede, arba rankiniu būdu, kaip to reikalaujama Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 16 straipsnio 2 dalyje.
- 16 *ARST S.p.A.* požiūriu „vairavimo trukmė“ yra ne kas kita kaip „vairavimo laiko“ suma.
- 17 Atrodo, kad šia prasme yra susijusi 17 konstatuojamoji dalis, pagal kurią šiuo reglamentu siekiama pagerinti socialines sąlygas darbuotojams, kuriems jis taikomas, taip pat bendrai pagerinti saugų eismą keliuose; reglamente įtvirtintos nuostatos dėl maksimalaus „vairavimo laiko“ atitinkamai per dieną, per savaitę ir per dviejų iš eilės einančių savaitių laikotarpį.
- 18 Taip pat galima remtis reglamento 6 straipsnio 4 dalimi, pagal kurią kasdienio ir kassavaitinio vairavimo trukmė apima visą vairavimo trukmę Bendrijos ar trečiosios šalies teritorijoje.
- 19 Vis dėlto minėto 6 straipsnio 5 dalyje nurodoma, kad vairuotojas turi įregistruoti kaip „kitus darbus“ veiklos, apibrėžtos 4 straipsnio e punkte, trukmę (tai yra veikla, išskyrus vairavimą, kuri įtraukta į darbo laiko apibrėžimą, kaip numatyta Direktyvos 2002/15/EB 3 straipsnio a punkte, taip pat bet koks darbas, atliekamas tam pačiam ar kitam darbdaviui transporto sektoriuje ar už jo ribų), taip pat transporto priemonės, naudojamos komercinėms operacijoms, kurioms netaikomas šis reglamentas, vairavimo trukmę bei visus „buvimo darbe“ laikotarpius, apibrėžtus Reglamento (EEB) Nr. 3821/85 15 straipsnio 3 dalies c punkte, nuo jo paskutinio kasdienio ar kassavaitinio poilsio laikotarpio.

- 20 Neaišku, ar į tokius „kitus darbus“ turi būti atsižvelgiama skaičiuojant dvi savaites trunkantį vairavimo laikotarpį, ar ne.
- 21 Pagal bylą jau nagrinėjusių teismų pateiktą aiškinimą vairavimo trukmė sutapatinama su kasdiene darbo pamaina; šis aiškinimas grindžiamas „kasdienio vairavimo trukmės“ apibrėžime (reglamento 4 straipsnio k punktas) pateikta nuoroda į laikotarpį tarp dviejų kasdienio poilsio laikotarpių, taip pat reglamento 4 straipsnyje pateiktomis atskiromis „vairavimo trukmės“, t. y. įrašyta vairavimo veikla, ir „vairavimo laikotarpio“ sąvokomis, todėl atrodo, kad pastarasis turėtų apibrėžti platesnį laiko tarpą.
- 22 Teisingumo Teismui pateiktas antrasis klausimas yra toks:
- „Ar 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 561/2006 dėl tam tikrų su kelių transportu susijusių socialinių teisės aktų suderinimo ir iš dalies keičiančio Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 3821/85 ir (EB) Nr. 2135/98 bei panaikinančio [Tarybos] reglamentą (EEB) Nr. 3820/85 6 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad „bendra vairavimo trukmė per dvi savaites paeiliui“ susideda iš dviejų savaičių „vairavimo trukmės“ sumos (pagal 4 straipsnio j dalį) ar ji apima ir kitą veiklą, visų pirma, visą vairuotojo dirbtą pamainą per dvi savaites, ar visus „kitus darbus“, nurodytus to pačio 6 straipsnio 5 dalyje?“

REMDAMASIS ŠIAIS MOTYVAIS,

atsižvelgdamas į Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 267 straipsnį, Kasacinis teismas prašo Europos Sąjungos Teisingumo Teismo priimti prejudicinį sprendimą dėl šio prašymo priimti prejudicinį sprendimą 11 ir 22 punktuose nurodytų Europos Sąjungos teisės aiškinimo klausimų.

<...> [*bylos nagrinėjimo sustabdymas ir procesinės nuostatos*]

Nutartis priimta Romoje <...> 2021 m. vasario 9 d.

Pirmininkas