

# Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-477/22 - 1

## Zaak C-477/22

### Verzoek om een prejudiciële beslissing

**Datum van indiening:**

15 juli 2022

**Verwijzende rechter:**

Corte suprema di cassazione (Italië)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

12 mei 2022

**Verzoekster tot cassatie:**

ARST S.p.A. – Azienda regionale sarda trasporti

**Verweerders in cassatie:**

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

---

**De CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Italië)**

**KAMER ARBEIDSZAKEN**

[OMISSIS]

heeft de volgende

**TUSSENBSCHIKKING**

gegeven in het cassatieberoep [OMISSIS], ingesteld door:

ARST S.p.A. – AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, [OMISSIS]

– *verzoekster tot cassatie* –

*tegen*

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

– *verweerders in cassatie* –

*en tegen*

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

– *verweerders in cassatie* –

tegen het vonnis [OMISSIS] van de CORTE D'APPELLO di CAGLIARI (rechter in tweede aanleg Cagliari, Italië) van 10 maart 2016 [OMISSIS];

[OMISSIS] [*standaardformules*]

**MOTIVERING VAN DE BESLISSING**

**VOORWERP VAN HET HOOFDGEDING EN RELEVANTE FEITEN**

1. De vennootschap ARST S.p.A. is een plaatselijk openbaarvervoerbedrijf van de regio Sardinië. Zij verzorgt personenvervoer op het grondgebied van de regio en staat onder toezicht van de regionale overheid.

2. WS en de andere werknemers die in casu verweerders in cassatie zijn (hierna: „werknemers”) zijn bij de vennootschap ARST in dienst als chauffeurs in het wegvervoer van personen; alle werknemers zijn werkzaam in het depot van ARST dat gelegen is in de gemeente Abbasanta.

3. Op 5 september 2011 hebben de werknemers beroep ingesteld bij de Tribunale di Oristano (rechter in eerste aanleg Oristano, Italië) wegens schending van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (hierna: „verordening”).

4. Zij voerden met name aan dat ieder van hen tussen 11 april 2007 – de datum van inwerkingtreding van de verordening – en 6 december 2010 wegens de door de werkgever opgelegde diensttijden niet de „normale” wekelijkse rusttijd [in artikel 4, onder h), van de verordening gedefinieerd als een periode van rust van ten minste 45 uur] heeft genoten, waardoor zij in totaal 953,30 rusturen niet hebben genoten en de in artikel 6, lid 3, van de verordening vastgestelde maximale rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken van 90 uur met in totaal 752 uur hebben overschreden.

5. Zij hebben de Tribunale di Oristano verzocht de werkgever, ARST S.p.A., te veroordelen tot betaling van een vergoeding en/of compensatie die in verhouding staat tot de niet genoten rusturen en de overschrijding van voornoemde maximale rijtijd, die is vastgesteld op in totaal 13 839,60 EUR per chauffeur.

6. Tot staving van hun vordering verklaarden de werknemers dat zij werken volgens een systeem van ploegendienst dat voor elk van hen hetzelfde is en dat als basis heeft gediend voor de berekening van de gemiste rusturen en de te veel gereden uren – zoals vermeld in de bijlagen „A” en „B” bij het beroep – die voor elke chauffeur gelijk zijn.

7. De Tribunale di Oristano heeft de vordering in haar geheel toegewezen (met een halvering van het bedrag van de vergoeding voor de werknemers TF en UN, aangezien zij een kortere periode als chauffeur hadden gewerkt).

8. ARST S.p.A. heeft hiertegen hoger beroep ingesteld bij de Corte d’appello di Cagliari.

9. De rechter in tweede aanleg heeft van ARST S.p.A. het volledige overzicht van de werkelijke diensttijden van elke chauffeur in de betrokken periode

ontvangen en het bedrag van de veroordeling van de werkgever verlaagd door de vergoedingen individueel te herberekenen, op basis van de aanwezigheid in de dienst.

10. Voor het overige heeft hij het hoger beroep van ARST S.p.A. verworpen.

11. Hij achtte het verweer van ARST S.p.A. dat de verordening in casu niet van toepassing zou zijn op grond van artikel 3, onder a), van de verordening („voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km”), ongefundeerd.

12. ARST S.p.A. had dit standpunt gebaseerd op het feit dat de chauffeurs slechts in enkele diensten (en dan slechts eenmaal of, zeer zelden, tweemaal) afstanden van meer dan 50 km hadden afgelegd.

13. ARST S.p.A. heeft bovendien aangevoerd dat de werknemers sinds maart 2009 werkten in twee toerbeurten, die door de vakorganisaties waren onderschreven: een van negen weken, bestaande uit diensten met trajecten van meer dan 50 km, waarbij de in de verordening voorziene rusttijden werden toegepast, en een van tien weken, bestaande uit diensten van minder dan 50 km, waarbij de verordening niet werd toegepast.

14. De rechter in tweede aanleg heeft deze verweren verworpen door erop te wijzen dat uit de roosters van elk „diensttraject” bleek dat de chauffeur in elke dienst meer dan 50 km aflegde: in sommige gevallen werd deze afstand zonder tussenstops afgelegd; in andere gevallen bedroeg de afstand tussen de ene en de andere stopplaats minder dan 50 km, maar was de totale rit toch veel langer.

15. Hij voegde daaraan toe dat het in casu zelfs niet duidelijk was wat het eindpunt was, aangezien de chauffeurs gedurende de werkdag meer dan één eindpunt moesten bereiken [OMISSIS] [*voorbeelden van eindpunten*].

16. Volgens de Corte d'appello di Cagliari wordt onder „traject” in het vervoer buiten de stad verstaan de totale rit die de bestuurder op een werkdag aflegt; de grens van 50 km sluit enkel stadschauffeurs die korte en frequente ritten uitvoeren, uit van de toepassing van de verordening.

17. De rechter in tweede aanleg verwierp ook de stelling van ARST S.p.A. dat uitsluitend de tijd die de chauffeur achter het stuur heeft doorgebracht in aanmerking mag worden genomen om na te gaan of de in artikel 6, lid 3, van de verordening vastgestelde maximale rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken in acht is genomen.

18. Hij benadrukte dat de maximale rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken van 90 uur als bedoeld in voornoemd artikel 6, lid 3, betrekking heeft op de totale bij elkaar opgetelde „rijtijd”.

19. Hij merkte op dat volgens de definitie van artikel 4, onder k), van de verordening de „dagelijkse rijtijd” de totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen twee dagelijkse rusttijden (of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd) is, en dat de werkelijke duur van de rijactiviteit als bedoeld in artikel 4, onder j), wordt gedefinieerd als „rijtijd”; uit deze definities concludeerde hij dat de dagelijkse rijtijd samenvalt met de dagelijkse diensttijd.

20. ARST S.p.A. heeft bij de Corte suprema di cassazione cassatieberoep ingesteld tegen het vonnis in hoger beroep, waarbij zij met twee verschillende grieven is opgekomen tegen de door de rechter in tweede aanleg gegeven uitleggingen: die van de term „traject” in artikel 3, onder a), van de verordening, en die van de uitdrukking „totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken” in artikel 6, lid 3, van de verordening. De werknemers hebben zich hiertegen verzet met twee afzonderlijke verweren.

## **TOEPASSELIJKE BEPALINGEN VAN UNIERECHT**

1. In het cassatieberoep van ARST S.p.A. wordt de verwijzende rechter verzocht om uitlegging van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad (PB 2006, L 102, blz. 1).

2. Wat de betrokken periode (april 2007 tot en met december 2010) betreft, zijn de bij verordening (EU) 2020/1054 ingevoerde wijzigingen niet van toepassing.

3. Vaststaat dat het onderhavige geval binnen de werkingssfeer van de verordening valt in de zin van artikel 2, lid [1], onder b), van deze verordening, aangezien ARST S.p.A. wegvervoer van personen verricht met voertuigen die zijn gebouwd of permanent zijn toegerust om meer dan negen personen, de bestuurder daaronder begrepen, te kunnen vervoeren en die daartoe zijn bestemd. Het vervoer vindt plaats binnen het grondgebied van de Unie (in de regio Sardinië van de Italiaanse Staat).

4. De twee aan het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) voorgelegde uitleggingsvragen betreffen respectievelijk:

– artikel 3, onder a), van de verordening, dat het volgende bepaalt:

„Deze verordening is niet van toepassing op wegvervoer door:

a) voertuigen die gebruikt worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km”;

– artikel 6, lid 3, van de verordening, dat als volgt luidt:

„De totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan 90 uur.”

5. Er zijn geen relevante bepalingen van nationaal recht.

6. Bij decreto legislativo (wetsbesluit) nr. 234 van 19 november 2007, dat voor werknemers op 1 januari 2008 in werking is getreden, is richtlijn 2002/15/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2002 betreffende de organisatie van de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen, in het nationale recht omgezet; schending van deze wettelijke regeling wordt niet aangevoerd.

7. Legge (wet) nr. 138 van 14 februari 1958 blijft daarentegen de arbeidstijd van personeel van voor personenvervoer buiten de stad bestemde lijnbussen regelen in de gevallen waarin de vrijstelling van artikel 3, onder a), van de verordening van toepassing is.

### **EERSTE PREJUDICIËLE VRAAG**

- 1 De eerste vraag heeft betrekking op de uitlegging van artikel 3, onder a), van de verordening.
- 2 Vaststaat dat het door ARST S.p.A. verrichte wegvervoer een „geregelde dienst van personenvervoer” is in de zin van artikel 4, onder n), van de verordening; het is een voor iedereen toegankelijke personenvervoerdienst, met een bepaalde frequentie en langs een bepaalde route, waarbij personen bij vooraf vastgestelde haltes kunnen in- of uitstappen.
- 3 De aan het Hof voorgelegde vraag vloeit voort uit het feit dat ARST S.p.A. de dienst exploiteert op verschillende routes en dat de chauffeur op dezelfde werkdag en met hetzelfde voertuig meer dan één route aflegt.
- 4 De vennootschap ARST S.p.A. betoogt dat het „traject” – waarop de vrijstellingsdrempel van maximaal 50 km betrekking heeft – dat van elke afzonderlijke route is en niet met het traject van andere routes kan worden gecumuleerd; de rechters in eerste en tweede aanleg hebben echter, in navolging van het standpunt van de werknemers, bij de berekening van het „traject” de kilometrage van alle door de chauffeur op dezelfde werkdag afgelegde routes bij elkaar opgeteld.
- 5 De verwijzende rechter merkt op dat uit de punten 32 en 38 van het arrest van het Hof van 9 september 2021 in zaak C-906/19, dat is gewezen op het door de Cour de cassation (hoogste rechter in burgerlijke en strafzaken, Frankrijk) ingediende verzoek om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van artikel 3, onder a), van de verordening, volgt dat de uitdrukking „voertuigen die gebruikt worden

voor geregelde diensten” van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km, enkel voertuigen omvat die uitsluitend worden gebruikt voor dergelijk vervoer (tenzij het voertuig hiervoor louter occasioneel wordt gebruikt), zodat de verordening van toepassing is op voertuigen die worden gebruikt voor zowel kortere als langere afstanden dan 50 km.

- 6 Die zaak voor het Hof had betrekking op de verplichting van de bestuurder van het voertuig om de bestuurderskaart in de tachograaf te plaatsen, die ook werd opgelegd voor de dagen waarop het voertuig werd gebruikt voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km.
- 7 In casu wordt echter de definitie zelf van „traject” van het voertuig betwist, aangezien de chauffeurs, zoals hierboven is uiteengezet, op dezelfde werkdag en met hetzelfde voertuig diverse routes afleggen.
- 8 Derhalve bestaat er twijfel over of de in artikel 3, onder a), van de verordening gebruikte term „traject” verwijst naar de door de vervoersonderneming vastgestelde route met het oog op de betaling van het vervoerbewijs, zoals lijkt te kunnen worden afgeleid uit de letterlijke verwijzing in artikel 3, onder a), van de verordening naar een „geregeld” traject [„(...) geregelde diensten (...) over een traject (...)”], dan wel veeleer naar de kilometers die een chauffeur op een werkdag met het voertuig aflegt, ook op meerdere routes, zoals lijkt te kunnen worden opgemaakt uit het doel van de verordening bestaande in „verbetering van de sociale omstandigheden van de werknemers op wie ze van toepassing is, alsmede [...] verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen”.
- 9 Ook andere oplossingen zijn denkbaar, zoals de maximale afstand die het voertuig aflegt ten opzichte van het vertrekpunt; in dit verband wordt verwezen naar overweging 24, waarin de voertuigen die volgens artikel 3, onder a), van de verordening zijn uitgesloten van de toepassing van de verordening (waarvoor overeenkomstig artikel 15 van de verordening zuiver interne beschermingsregelingen gelden) worden aangeduid als „voertuigen die bestemd zijn voor geregelde diensten personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 km”.
- 10 Hoe dan ook staat in het onderhavige geval vast – ongeacht hoe de term „traject” wordt uitgelegd – dat de vennootschap geregelde diensten personenvervoer verricht op een aantal routes van meer dan 50 km; derhalve moet worden vastgesteld of de vrijstelling van de verordening kan worden toegepast op afzonderlijke voertuigen van ARST S.p.A. (die welke uitsluitend worden gebruikt voor personenvervoer op lijnen van minder dan 50 km) dan wel of de gehele vervoerdienst van ARST S.p.A. binnen de werkingssfeer van de verordening valt, omdat zij ook wordt verricht met voertuigen die worden gebruikt voor lijnen van meer dan 50 km.
- 11 De eerste vraag aan het Hof luidt als volgt:



„Dient artikel 3, onder a), van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad aldus te worden uitgelegd dat de term ‚traject’ van niet meer dan 50 km betrekking heeft op het aantal kilometers van de door de vervoersonderneming voor de betaling van het vervoerbewijs vastgestelde route (lijn), dan wel op het totale aantal kilometers dat de chauffeur in de dagelijkse diensttijd aflegt, dan wel op de maximale afstand die het voertuig over de weg aflegt ten opzichte van zijn vertrekpunt (straal), of aan de hand van welk ander criterium moeten de kilometers van het traject worden berekend?

Kan de vervoersonderneming hoe dan ook worden vrijgesteld van de toepassing van de verordening voor voertuigen die zij uitsluitend gebruikt voor routes van minder dan 50 km, of is moet de verordening op de gehele vervoerdienst van de onderneming worden toegepast omdat zij met andere voertuigen routes van meer dan 50 km aflegt?”

## **TWEEDE PREJUDICIËLE VRAAG**

- 12 De tweede aan het Hof voorgelegde vraag betreft de definitie van „rijtijd” in artikel 6, lid 3, van de verordening.
- 13 De vennootschap ARST S.p.A. is van mening dat de maximale rijtijd gedurende een periode van twee opeenvolgende weken enkel betrekking heeft op de werkelijke rijactiviteit; de werknemers, wier standpunt door de rechters in eerste en tweede aanleg is aanvaard, stellen dat de duur van de volledige diensttijd in aanmerking moet worden genomen.
- 14 De verwijzende rechter merkt op dat artikel 4 van de verordening drie definities van „rijtijd” bevat:
- onder k), de „dagelijkse rijtijd” (de totale bij elkaar opgetelde rijtijd tussen het einde van de ene dagelijkse rusttijd en het begin van de volgende dagelijkse rusttijd of tussen een dagelijkse en een wekelijkse rusttijd);
- onder l), de „wekelijkse rijtijd” (de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende een week);
- onder q), de „rijperiode” (de bij elkaar opgetelde rijtijd vanaf het ogenblik dat een bestuurder begint te rijden na een rusttijd of een onderbreking, totdat hij een rusttijd neemt of een onderbreking neemt. Een rijperiode kan al dan niet onderbroken worden).
- 15 Ten slotte wordt „rijtijd” in artikel 4, onder j), gedefinieerd als de duur van de rijactiviteit zoals geregistreerd [automatisch of semi-automatisch door het



controleapparaat zoals bepaald in bijlage I en IB bij verordening (EEG) nr. 3821/85 of op manuele wijze zoals vereist door artikel 16, lid 2, van verordening (EEG) nr. 3821/85].

- 16 Volgens de verklaringen van ARST S.p.A. is de „rijperiode” niets anders dan de som van de „rijtijden”.
- 17 Overweging 17 lijkt in die richting te wijzen: volgens die overweging bevat de verordening – met het oog op verbetering van de sociale omstandigheden van de werknemers op wie ze van toepassing is, alsmede verbetering van de verkeersveiligheid in het algemeen – bepalingen in verband met de maximale „rijtijd” per dag, per week en per periode van twee opeenvolgende weken.
- 18 In dezelfde zin kan worden verwezen naar artikel 6, lid 4, van de verordening, dat bepaalt dat de dagelijkse en wekelijkse rijtijd alle rijtijd binnen het grondgebied van de [Unie] of van een derde land omvat.
- 19 In artikel 6, lid 5, is echter bepaald dat de bestuurder alle tijd besteed volgens de omschrijving in artikel 4, onder e) – [namelijk: alle activiteiten behalve rijden die worden gedefinieerd als arbeidstijd in artikel 3, onder a), van richtlijn 2002/15/EG, met inbegrip van alle werkzaamheden voor dezelfde of voor een andere werkgever in of buiten de vervoerssector] – en alle tijd die hij heeft besteed aan het besturen van een voertuig voor commerciële activiteiten die buiten de werkingssfeer van deze verordening vallen, registreert als „andere werkzaamheden”, en dat hij alle perioden van „beschikbaarheid” registreert volgens de definitie van artikel 15, lid 3, onder c), van verordening (EEG) nr. 3821/85 sedert zijn laatste dagelijkse of wekelijkse rusttijd.
- 20 Het is niet duidelijk of dergelijke „andere werkzaamheden” meetellen voor de berekening van de rijtijd gedurende de periode van twee opeenvolgende weken.
- 21 In de uitlegging door de rechters die de zaak reeds hebben onderzocht, wordt de rijtijd bovendien gelijkgesteld met de dagelijkse diensttijd; deze uitlegging is gebaseerd op de verwijzing in de definitie van „dagelijkse rijtijd” [artikel 4, onder k), van de verordening] naar de periode tussen twee dagelijkse rusttijden, en op de verschillende definities, in artikel 4 van de verordening, van „rijtijd” – oftewel de rijactiviteit zoals geregistreerd – en van „rijperiode”, waardoor deze laatste term een ruimere tijdsperiode lijkt aan te duiden.
- 22 De tweede vraag aan het Hof luidt als volgt:

„Moet artikel 6, lid 3, van verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tot wijziging van verordeningen (EEG) nr. 3821/85 en (EG) nr. 2135/98 van de Raad en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad aldus worden uitgelegd dat ‚de totale bij elkaar opgetelde rijtijd gedurende twee opeenvolgende weken’ de som is van de ‚rijtijden’ gedurende de twee weken – overeenkomstig de

definitie in artikel 4, onder j) – of omvat die rijtijd ook andere activiteiten, met name de volledige diensttijd van de chauffeur gedurende de twee weken of alle ‚andere werkzaamheden’ als bedoeld in artikel 6, lid 5?”

### DICTUM

Gelet op artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie verzoekt de Corte suprema di cassazione het Hof om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van het in de punten 11 en 22 van de onderhavige motivering vermelde Unierecht.

[OMISSIS] [*opschorting en standaardformules*]

Uitgesproken te Rome, [OMISSIS] [op] 9 februari 2021.

**DE PRESIDENT**

WERKDOCUMENT