

Anonimizirana različica

Prevod

C-477/22 – 1

Zadeva C-477/22

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

15. julij 2022

Predložitveno sodišče:

Corte suprema di cassazione (Italija)

Datum predložitvene odločbe:

12. maj 2022

Vlagateljica kasacijske pritožbe:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Nasprotne stranke v postopku s kasacijsko pritožbo:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

SEZIONE LAVORO (vrhovno kasacijsko sodišče – senat za delovne zadeve, Italija)

[...] (ni prevedeno)

izdaja ta

VMESNI SKLEP

v zvezi s pritožbo [...] (ni prevedeno), ki jo je vložila:

ARST S.P.A. - AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, [...] (ni prevedeno)

– vlagateljica kasacijske pritožbe –

proti

TR, OS, EK, UN, RC, RS, OA, ZB, HP, [...] (ni prevedeno)

– nasprotne stranke v postopku s kasacijsko pritožbo –

in proti

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, [...] (ni prevedeno)

– nasprotne stranke v postopku s kasacijsko pritožbo –

zoper sodbo [...] (ni prevedeno) CORTE D'APPELLO di CAGLIARI (višje sodišče v Cagliariju, Italija) z dne 10. marca 2016 [...] (ni prevedeno);

[...] (ni prevedeno) [*standardne navedbe*]

RAZLOGI ZA ODLOČITEV

PREDMET POSTOPKA V GLAVNI STVARI IN UPOŠTEVNO DEJANSKO STANJE

1. Družba ARST S.p.A. je javno podjetje Regione SARDEGNA (dežela Sardinija, Italija), ki zagotavlja storitve lokalnega javnega prevoza; storitve potniškega prometa opravlja na deželni ozemlju in deluje pod nadzorom deželne uprave.

2. WS in ostali delavci, ki so nasprotne stranke v tem postopku s kasacijsko pritožbo (v nadaljevanju: delavci), so pri družbi ARST zaposleni kot vozniki, ki opravljajo naloge cestnega prevoza potnikov; vsi delavci svoje delo opravljajo v avtobusnem depoju družbe ARST v Comune di Abbasanta (občina Abbasanta, Italija).

3. Delavci so 5. septembra 2011 pri Tribunale di Oristano (sodišče v Oristanu, Italija) vložili tožbo zaradi kršitve Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (v nadaljevanju: Uredba).

4. V njej so zlasti navedli, da zaradi izmenskega dela, ki ga je določil delodajalec, od 11. aprila 2007, to je od dneva začetka veljavnosti Uredbe, do 6. decembra 2010 nihče izmed njih ni izkoristil „rednega“ tedenskega časa počitka (ki je v členu 4(h) Uredbe opredeljen kot obdobje počitka, ki traja vsaj 45 ur), kar pomeni, da je skupni čas neizkoriščenega počitka znašal 953,30 ur in je za 752 ur presegel najdaljši čas vožnje dveh zaporednih tednov, to je 90 ur, kot je določen v členu 6(3) Uredbe.

5. Navedenemu sodišču so predlagali, naj delodajalcu, to je družbi ARST S.p.A., naloži plačilo odškodnine in/ali nadomestila, izračunanega glede na neizkoriščene ure počitka in ure, ki presegajo navedeni najdaljši čas vožnje, v skupnem znesku 13.839,60 EUR na posameznega voznika.

6. Delavci so v utemeljitev tega predloga navedli, da za vse voznike velja enak sistem rotacije delovnih izmen, ki je bil podlaga za izračun neizkoriščenih ur počitka in presežnih ur vožnje – kot je ponazorjeno v prilogah A oziroma B k zadevni tožbi – ki so enake za vse voznike.

7. Nacionalno sodišče je predlogu v celoti ugodilo (za 50 % je zmanjšalo zgolj znesek odškodnine za delavca TF in UN, saj sta kot voznika delala manj časa).

8. Družba ARST S.p.A. je vložila pritožbo pri Corte d'Appello di Cagliari (višje sodišče v Cagliariu, Italija).

9. Višje sodišče je od družbe ARST S.p.A. pridobilo celoten razpored izmenskega dela, ki so ga v zadevnem obdobju dejansko opravili posamezni vozniki, in na podlagi ponovnega izračuna odškodnine, ki ga je izvedlo glede na

dejansko prisotnost posameznega voznika na delovnem mestu, zmanjšalo znesek plačila, naloženega delodajalcu.

10. V preostalem pa je pritožbo družbe ARST S.p.A. zavrnilo.

11. Ugotovilo je, da obramba družbe ARST S.p.A., da katero naj bi šlo v obravnavani zadevi za primer iz člena 3(a) Uredbe („vozil[a] za prevoz potnikov v linijskih prevozi, če linija ni daljša od 50 km“), v katerem se ta uredba ne uporablja, ni utemeljena.

12. Ta trditev družbe ARST S.p.A. je temeljila na dejstvu, da so vozniki le v nekaterih delovnih izmenah (v obravnavani zadevi naj bi do tega prišlo enkrat oziroma, zelo redko, dvakrat v posamezni izmeni) prevozili razdalje, daljše od 50 km.

13. Družba ARST S.p.A. je prav tako navedla, da sta bila marca 2009 uvedena dva turnusa, s čimer so se strinjale tudi sindikalne organizacije, v sklopu katerih so se delavci izmenjevali na podlagi sistema rotacije: prvi turnus, ki je trajal devet tednov, so sestavljale vožnje na razdaljah, daljših od 50 km, v okviru katerih se je spoštoval čas počitka, določen v Uredbi; drugi turnus, ki je trajal deset tednov, pa so sestavljale vožnje na razdaljah, krajših od 50 km, za katere se zadevna uredba ni uporabljala.

14. Višje sodišče, ki je to obrambo zavrnilo, je poudarilo, da je iz razporedov, ki se nanašajo na posamično „vožnjo-linijo“, razvidno, da so vozniki v sklopu vsake delovne izmene prevozili razdalje, daljše od 50 km: v nekaterih primerih je bila ta razdalja prevožena brez vmesnih postaj, v drugih pa je bila razdalja med posameznimi postajami sicer krajša od 50 km, vendar je bila celotna prevožena pot vseeno precej daljša.

15. Dodalo je, da v obravnavani zadevi prav tako ni jasno, kje je končna postaja, saj so morali vozniki v sklopu delovnega dne prispeti na več kot eno končno postajo [...] (ni prevedeno) [*primeri končnih postaj*].

16. Po mnenju Corte d'appello (višje sodišče) izraz „linija“ v primestnem prometu pomeni celotno vožnjo, ki jo voznik opravi v sklopu delovnega dne; na podlagi omejitve, v skladu s katero linija ne sme biti daljša od 50 km, so s področja uporabe Uredbe izključeni le vozniki mestnega prometa, ki opravljajo kratke in pogoste vožnje.

17. Višje sodišče je zavrnilo tudi trditev družbe ARST S.p.A., da naj bi bilo treba pri preverjanju spoštovanja dvotedenske urne omejitve vožnje iz člena 6(3) Uredbe upoštevati zgolj čas, ki ga voznik preživi za volanom.

18. Poudarilo je, da se dvotedenska omejitev 90 ur, kot je določena v členu 6(3) te uredbe, nanaša na skupni „čas vožnje“.

19. Opozorilo je, da „dnevni čas vožnje“ v skladu z opredelitvijo iz člena 4(k) Uredbe pomeni skupni čas vožnje med prvim in drugim dnevnim časom počitka (ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka), medtem ko je dejansko trajanje vožnje opredeljeno v členu 4(j) te uredbe, in sicer kot „obdobje vožnje“; višje sodišče je na podlagi navedenih opredelitev ugotovilo, da dnevni čas vožnje ustreza dnevni delovni izmeni.

20. Družba ARST S.p.A. je zoper sodbo višjega sodišča pri Corte di Cassazione (kasacijsko sodišče, Italija) vložila kasacijsko pritožbo, s katero je v okviru dveh ločenih kasacijskih razlogov izpodbijala razlago, ki jo je višje sodišče podalo v zvezi z izrazom „linija“ iz člena 3(a) Uredbe, in izrazom „[s]kupni čas vožnje katerih koli dveh zaporednih tednov“ iz člena 6(3) Uredbe. Delavci so ugovore zoper navedena pritožbena razloga podali v dveh ločenih odgovorih na kasacijsko pritožbo.

UPOŠTEVNE DOLOČBE PRAVA UNIJE

1. S pritožbo, ki jo je vložila družba ARST S.p.A., je to sodišče zaproseno za razlago Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL 2006, L 102, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba).

2. Spremembe, ki so bile uvedene z Uredbo (EU) 2020/1054, se za zadevno obdobje (april 2007 – december 2010) ne uporabljajo.

3. Ni sporno, da obravnavana zadeva spada na področje uporabe Uredbe v smislu člena 2(1)(b) te uredbe, saj družba ARST S.p.A. opravlja cestni prevoz potnikov z vozili, ki so zaradi svoje konstrukcije ali stalne opreme primerna za prevoz več kot devetih oseb, skupaj z voznikom, in so temu tudi namenjena. Prevoz se izvaja na ozemlju Unije (na ozemlju italijanske dežele Sardinije).

4. Vprašnji glede razlage, predloženi temu sodišču, se nanašata na:

– člen 3(a) Uredbe, ki določa:

„Ta uredba se ne uporablja za prevoz po cesti z:

(a) vozili za prevoz potnikov v linijskih prevozih, če linija ni daljša od 50 km“;

člen 6(3) Uredbe, ki določa:

„Skupni čas vožnje katerih koli dveh zaporednih tednov ne presega 90 ur“.

5. V nacionalnem pravu ni ustreznih določb.

6. S sprejetjem Decreto Legislativo 19 novembre 2007 n. 234 (zakonska uredba št. 234 z dne 19. novembra 2007), ki je za zaposlene začela veljati 1. januarja 2008, je bila v notranje pravo prenesena Direktiva 2002/15/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu; kršitve navedene zakonodaje se ne zatrjujejo.

7. Legge 14 febbraio 1958, n. 138 (zakon št. 138 z dne 14. februarja 1958) pa še naprej ureja delovni čas osebja v vozilih javnega primestnega prometa, s katerimi se opravlja linijski prevoz potnikov, v primerih, v katerih se uporablja izvzetje iz člena 3(a) Uredbe.

PRVO VPRAŠANJE ZA PREDHODNO ODLOČANJE

- 1 Prvo vprašanje se nanaša na razlago člena 3(a) Uredbe.
- 2 V obravnavani zadevi ni sporno, da gre pri storitvah prevoza po cesti, ki jih opravlja družba ARST S.p.A., za „linijski prevoz potnikov“ v smislu člena 4(n) Uredbe; gre namreč za storitev prevoza potnikov, ki je na voljo vsem ter se opravlja po določenem časovnem razporedu in na določenih relacijah, potniki pa lahko v vozila vstopajo in iz njih izstopajo na vnaprej določenih postajah.
- 3 Vprašanje, ki je postavljeno predložitvenemu sodišču, izhaja iz dejstva, da družba ARST S.p.A. to storitev opravlja na več različnih relacijah in da posamezen voznik v sklopu istega delovnega dne in z istim vozilom opravi vožnjo na več relacijah.
- 4 Družba ARST S.p.A. trdi, da se izraz „linija“ – za katero velja izvzetje, če ni daljša od 50 km – nanaša na vsako posamezno relacijo in je ni mogoče združiti z razdaljami na drugih relacijah; sodišči na nižjih stopnjah, ki sta sprejeli trditev delavcev, pa naj bi pri izračunu „linije“ sešteli skupno dolžino kilometrov na vseh relacijah, ki jih je posamezen voznik prevozil v enem delovnem dnevu.
- 5 Predložitveno sodišče ugotavlja, da je iz sodbe Sodišča z dne 9. septembra 2021 v zadevi C-906/19, izdane na podlagi predloga za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je Cour de cassation (kasacijsko sodišče, Francija) podalo v zvezi z razlago člena 3(a) Uredbe, razvidno (točki 32 in 38 navedene sodbe), da se izraz „vozila[, ki se uporabljajo]“ za prevoz potnikov v „linijskih prevozih“, katerih linija ni daljša od 50 km, nanaša le na vozila, ki se uporabljajo izključno za tak prevoz (razen če se vozilo za to uporablja le občasno), kar pomeni, da se Uredba uporablja za vozila v mešani rabi, s katerimi se opravlja prevoz tako na razdaljah, krajših od 50 km, kot tudi na razdaljah, daljših od 50 km.
- 6 V zadevi, ki jo je obravnavalo Sodišče, je bila predmet spora obveznost vstavitve voznikove kartice v tahograf, ki je bila potrjena tudi za dneve, ko se je vozilo uporabljalo za prevoz potnikov v okviru linijskih prevozov, katerih linija ni daljša od 50 km.

- 7 V zadevi iz postopka v glavni stvari pa je sporna sama opredelitev pojma „linija“, ki se prevozi z vozilom, saj vozniki, kot je bilo že navedeno, v sklopu enega delovnega dne z istim vozilom opravljajo vožnje na več različnih relacijah.
- 8 Zato se postavlja vprašanje, ali izraz „linija“, ki se uporablja v členu 3(a) Uredbe, opredeljuje relacijo, ki jo prevozno podjetje določi zaradi izračuna vrednosti vozovnice, kot naj bi izhajalo iz dobresedne razlage besedila člena 3(a) Uredbe, ki se nanaša na „linijski“ prevoz („[...] v linijskih prevozi, če linija ni daljša od 50 km [...]“), ali pa navedeni izraz označuje število kilometrov, ki jih posamezni voznik v sklopu enega delovnega dne prevozi z vozilom, tudi kadar s tem vozilom opravi vožnjo na več relacijah, kot naj bi bilo razvidno iz cilja zadevne uredbe, to je „izboljšati socialne razmere za zaposlene, ki jih zajema ta uredba, kakor tudi izboljšati splošno varnost v cestnem prometu“.
- 9 Možne so tudi druge rešitve, kot je najdaljša razdalja, ki jo vozilo prevozi od izhodiščnega mesta; ta rešitev izhaja iz uvodne izjave 24, v kateri so navedena vozila, ki so v smislu člena 3(a) izključena s področja uporabe Uredbe (za katera v skladu s členom 15 te uredbe veljajo izključno notranji predpisi na področju varstva) – kot so „vozila, ki se uporabljajo za prevoz potnikov v linijskih prevozi, če linija ni daljša od 50 km“.
- 10 V obravnavani zadevi pa – ne glede na razlago izraza „linija“ – nikakor ni sporno, da zadevna družba na nekaterih relacijah opravlja linijske prevoze potnikov, ki so daljši od 50 km; zato je treba ugotoviti, ali je mogoče izvzetje, ki ga predvideva Uredba, uporabiti za posamezna vozila družbe ARST S.p.A. (in sicer za tista vozila, ki se uporabljajo izključno za prevoz potnikov na linijah, krajših od 50 km) oziroma ali na področje uporabe Uredbe spada celotna storitev prevoza, ki jo zagotavlja družba ARST S.p.A., saj se ta izvaja tudi z vozili, ki se uporabljajo na linijah, daljših od 50 km.
- 11 Prvo vprašanje, naslovljeno na Sodišče, se glasi:

„Ali je treba člen 3(a) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 razlagati tako, da se izraz „linija“, ki ni daljša od 50 km, nanaša na število kilometrov na posamezni relaciji (liniji), ki ga prevozno podjetje določi zaradi izračuna vrednosti vozovnice, ali na skupno število kilometrov, ki jih posamezen voznik prevozi v sklopu dnevne delovne izmene, ali pana najdaljšo razdaljo, ki jo vozilo po cesti prevozi od izhodiščnega mesta (radij), ali pa na katero drugo merilo, ki se uporablja za izračun števila prevoženih kilometrov?“

V vsakem primeru, ali je mogoče podjetje, ki organizira prevoz, izvzeti s področja uporabe Uredbe, kadar uporablja vozila, s katerimi opravlja vožnjo na relacijah, krajših od 50 km, ali pa na področje uporabe te uredbe spada celotna storitev

prevoza, ki jo zagotavlja to podjetje, in sicer zato, ker za prevoze na relacijah, daljših od 50 km, uporablja tudi druga vozila?“

DRUGO VPRAŠANJE ZA PREDHODNO ODLOČANJE

- 12 Drugo vprašanje, ki je predloženo Sodišču, se nanaša na opredelitev pojma „čas vožnje“ iz člena 6(3) Uredbe.
- 13 Družba ARST S.p.A. trdi, da se najdaljši dvotedenski čas vožnje nanaša zgolj na čas dejanske vožnje; delavci, katerih trditve sta sprejeli obe sodišči na nižjih stopnjah, pa zagovarjajo stališče, da je treba upoštevati trajanje celotne delovne izmene.
- 14 Predložitveno sodišče navaja, da so v členu 4 Uredbe navedene tri opredelitve časa vožnje:
- v točki (k) je opredeljen „dnevni čas vožnje“ (ki pomeni skupni čas vožnje med koncem enega dnevnega časa počitka in začetkom naslednjega dnevnega časa počitka ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka);
- v točki (l) je opredeljen „tedenski čas vožnje“ (ki pomeni skupni čas vožnje v enem tednu);
- v točki (q) pa je opredeljen „čas vožnje“ (ki pomeni celotni čas vožnje od trenutka, ko voznik začne z vožnjo po času počitka ali odmora, do začetka časa počitka ali odmora. Čas vožnje je lahko neprekinjen ali prekinjen.).
- 15 Nazadnje je v členu 4(j) pojem „obdobje vožnje“ opredeljen kot trajanje dejavnosti vožnje, zabeležene (avtomatsko ali polavtomatsko na tahografu, kakor je opredeljeno v Prilogi I in Prilogi IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85, ali ročno, kakor to zahteva člen 16(2) Uredbe (EGS) št. 3821/85).
- 16 V skladu z navedbami družbe ARST S.p.A. „čas vožnje“ ne pomeni nič drugega kot vsoto posameznih „obdobji vožnje“.
- 17 V tem smislu velja opozoriti na uvodno izjavo 17, v skladu s katero Uredba – zaradi izboljšanja socialnih razmer za zaposlene, ki jih zajema ta uredba, kakor tudi zaradi izboljšanja splošne varnosti v cestnem prometu – vsebuje določbe o najdaljšem „času vožnje“ na dan, na teden in za obdobje dveh zaporednih tednov.
- 18 V istem smislu se je mogoče sklicevati na člen 6(4) Uredbe, ki določa, da dnevni in tedenski čas vožnje vključujeta ves čas „vožnje“ na območju Skupnosti ali tretje države.
- 19 Ne glede na navedeno pa člen 6(5) določa, da voznik kot „drugo delo“ zapiše vsak čas, prebit, kakor je opisano v členu 4(e) – (in sicer vse dejavnosti, ki so opredeljene kot delovni čas v členu 3(a) Direktive 2002/15/ES, razen vožnje, vključno s katerim koli delom za istega ali drugega delodajalca v sektorju prevoza

ali zunaj njega) – kakor tudi vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe, in zapiše ves čas „razpoložljivosti“, kakor je opredeljen v členu 15(3)(c) Uredbe (EGS) št. 3821/85, od svojega zadnjega dnevnega ali tedenskega časa počitka.

- 20 Pri tem pa ni jasno, ali je to „drugo delo“ upoštevno za izračun časa vožnje v dveh zaporednih tednih.
- 21 Iz razlage sodišč, ki sta to zadevo že obravnavali, izhaja, da je čas vožnje enak dnevni delovni izmeni; taka razlaga temelji na sklicevanju na čas med dvema dnevnima počitkoma v opredelitvi pojma „dnevni čas vožnje“ (člen 4(k) Uredbe) ter na ločenih opredelitvah pojmov „obdobje vožnje“ – oziroma zabeležena dejavnost vožnje – in „čas vožnje“, ki ju vsebuje člen 4 te uredbe, zaradi česar se zdi, da zadnjenavedeni pojem označuje daljši časovni interval.
- 22 Drugo vprašanje, naslovljeno na Sodišče, se glasi:

„Ali je treba člen 6(3) Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 razlagati tako, da ‚skupni čas vožnje katerih koli dveh zaporednih tednov‘ pomeni vsoto vseh ‚obdobji vožnje‘ v dveh zaporednih tednih – kot izhaja iz opredelitve v členu 4(j) te uredbe – ali pa ta čas vključuje tudi druge dejavnosti in zlasti trajanje celotne delovne izmene, ki jo voznik opravi v teh dveh tednih, oziroma vse ‚drugo delo‘, kot je navedeno v členu 6(5) te uredbe?“

IZ TEH RAZLOGOV

To sodišče na podlagi člena 267 Pogodbe o delovanju Evropske unije Sodišču Evropske unije predlaga, naj odloči o vprašanjih glede razlage prava Evropske unije, ki sta navedeni v točkah 11 in 22 zgornje obrazložitve.

[...] (ni prevedeno) [*prekinitev postopka in standardne navedbe*]

V Rimu [...] (ni prevedeno), 9. februarja 2021.

PRESEDNIK