

Versión anonimizada

Traducción

C-477/22 - 1

Asunto C-477/22

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

15 de julio de 2022

Órgano jurisdiccional remitente:

Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación, Italia)

Fecha de la resolución de remisión:

12 de mayo de 2022

Parte recurrente:

ARST SpA — Azienda regionale sarda trasporti

Partes recurridas:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE (TRIBUNAL SUPREMO DE CASACIÓN)

SECCIÓN DE LO SOCIAL

[*omissis*]

dicta la siguiente

RESOLUCIÓN INTERLOCUTORIA

sobre el recurso [*omissis*] interpuesto por:

ARST S.P.A. — AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, [*omissis*]

– *recurrente* –

contra

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

– *recurridas* –

y contra

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, [*omissis*]

– *recurridas* –

contra la sentencia [*omissis*] de la CORTE D'APPELLO di CAGLIARI (Tribunal de Apelación de Cagliari, Italia), registrada el 10/03/2016 [*omissis*];

[*omissis*] [*fórmulas rituales*]

FUNDAMENTOS DE LA RESOLUCIÓN

OBJETO DEL PROCEDIMIENTO PRINCIPAL Y HECHOS PERTINENTES

1. La sociedad ARST S.p.A. es una empresa de transporte público local de la Región de Cerdeña que presta servicios de transporte de viajeros en el territorio de la Región y que está controlada por la Administración regional.
2. WS y los demás trabajadores, partes recurridas en el presente procedimiento (en lo sucesivo, «trabajadores») son empleados de la sociedad ARST, en la que desempeñan la función de conductores de transporte de viajeros por carretera, estando todos ellos adscritos al parque móvil de ARST ubicado en el municipio de Abbasanta.
3. El 5 de septiembre de 2011, los trabajadores interpusieron una demanda ante el Tribunale di Oristano (Tribunal de Oristano, Italia) en la que alegaban que se había infringido el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (en lo sucesivo, «Reglamento»).
4. En particular, adujeron que en el período transcurrido entre el 11 de abril de 2007, fecha de entrada en vigor del Reglamento, y el 6 de diciembre de 2010, cada uno de ellos, debido a los turnos de trabajo impuestos por el empleador, se vio privado del período de descanso semanal «normal» [que se define en el artículo 4, letra h), del Reglamento como período de descanso de al menos 45 horas] por un total de 953,30 horas de descanso no disfrutado, superando el tiempo máximo acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas de 90 horas, que se contempla en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento, en un total de 752 horas en exceso.
5. Solicitaron al citado Tribunal que condenase al empleador (ARST S.p.A.) al pago de una indemnización y/o compensación proporcional a las horas de descanso no disfrutadas y a las horas en exceso con respecto al citado tiempo máximo de conducción, que asciende en total a 13 839,60 euros por cada uno de los conductores.
6. Como fundamento de la pretensión, los trabajadores indicaron que seguían una rotación de turnos de trabajo que es idéntica para cada uno de ellos, en función de la cual se calcularon las horas de descanso no disfrutadas y las horas de conducción en exceso (como se indica en los anexos del recurso «A» y «B», respectivamente) iguales para todos los conductores.
7. El referido Tribunal estimó la demanda en su totalidad, si bien reduciendo el importe de la indemnización en un 50 % solo para los trabajadores TF y UN, debido a que habían trabajado como conductores menos tiempo.

8. ARST S.p.A. interpuso recurso de apelación ante la Corte d'Appello di Cagliari (Tribunal de Apelación de Cagliari, Italia).

9. El órgano jurisdiccional de apelación obtuvo de ARST S.p.A. el cuadrante completo de los turnos de trabajo efectivo de cada conductor en el período en cuestión y redujo la cuantía de la condena al empleador, recalculando individualmente la indemnización en función de la presencia en el servicio.

10. En lo demás, desestimó la apelación interpuesta por ARST S.p.A.

11. Consideró infundada la defensa de ARST S.p.A., según la cual en el caso de autos concurría el supuesto de inaplicabilidad del Reglamento que se contempla en su artículo 3, letra a): «vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros».

12. ARST S.p.A. basaba su tesis en que solo en algunos turnos de trabajo —y, en tales casos, solo una vez o, muy raramente, dos veces— los conductores habían realizado trayectos superiores a 50 km.

13. Además, ARST S.p.A. alegaba que desde marzo de 2009 se habían establecido dos rondas de turnos, con las que las organizaciones sindicales estaban de acuerdo, que los trabajadores efectuaban de forma rotatoria: una de nueve semanas, compuesta por turnos con trayectos superiores a 50 km, en la que se aplicaban los descansos previstos por el Reglamento, y otra de diez semanas, compuesta por turnos inferiores a 50 km, durante la cual no se aplicaba el Reglamento.

14. El órgano jurisdiccional de apelación, al desestimar las alegaciones de la defensa, puso de manifiesto que según las tarjetas correspondientes a cada «turno-trayecto» resultaba que en cada turno de trabajo el conductor recorría más de 50 km: en algunos casos, dicha distancia se realizaba sin efectuar paradas intermedias y, en otros, la distancia entre una parada y otra era inferior a 50 km, pero, en cualquier caso, el trayecto total era bastante más largo.

15. Añadió que en el presente asunto ni siquiera estaba claro cuál era la última parada, pues los conductores debían dirigirse a más de una en su jornada laboral [omissis] [ejemplos de últimas paradas]

16. A juicio de la Corte d'appello di Cagliari (Tribunal de Apelación de Cagliari), en el transporte extraurbano, por «trayecto» se entiende el trayecto total que realiza el conductor en la jornada laboral: el límite de 50 km excluye de la aplicación del Reglamento solo a los conductores urbanos que realizan trayectos cortos y frecuentes.

17. Asimismo, el órgano jurisdiccional de apelación desestimó la tesis de ARST S.p.A., según la cual, para comprobar que se respeta el límite horario de conducción durante dos semanas, conforme a lo previsto en el artículo 6, apartado

3, del Reglamento, únicamente hay que tener en cuenta el tiempo que el conductor ha estado al volante.

18. Indicó que el límite de 90 horas durante dos semanas, que se contempla en el citado artículo 6, apartado 3, se refiere al «tiempo de conducción» total.

19. Asimismo indicó que, según la definición del anterior artículo 4, letra k), del Reglamento, el «tiempo diario de conducción» es el tiempo acumulado total de conducción comprendido entre dos períodos de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal, mientras que la duración de la conducción efectiva se define en la anterior letra j) del mismo artículo 4, «tiempo de conducción»; de tales definiciones, el órgano jurisdiccional de apelación concluyó que el tiempo diario de conducción coincide con el turno diario de trabajo.

20. ARST S.p.A. impugnó la sentencia de apelación ante esta Corte di Cassazione, rebatiendo, mediante dos motivos distintos, la interpretación efectuada por el órgano jurisdiccional de apelación del término «trayecto», contemplado en el artículo 3, letra a), del Reglamento y de la expresión «tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas», contenida en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento. Los trabajadores presentaron dos escritos distintos de contestación al recurso de casación.

DISPOSICIONES RELEVANTES DEL DERECHO DE LA UNIÓN

1. El recurso de ARST S.p.A. somete al órgano jurisdiccional remitente la interpretación del Reglamento CE n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO 2006, L 102, p. 1; en lo sucesivo, «Reglamento»).

2. En relación con el período en cuestión (entre abril de 2007 y diciembre de 2010) no son de aplicación las modificaciones introducidas por el Reglamento (UE) 2020/1054.

3. No se discute que el presente asunto queda comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento, conforme a lo previsto en el artículo 2, apartado [1], letra b), de dicho Reglamento, por cuanto ARST S.p.A. realiza transporte por carretera de viajeros con vehículos que, habida cuenta del tipo de construcción y de su equipamiento, son aptos para transportar más de nueve personas, incluido el conductor, y están destinados a tal fin. El transporte se efectúa dentro del territorio de la Unión (en la Región de Cerdeña, del Estado italiano).

4. Las dos cuestiones interpretativas que se someten al Tribunal de Justicia se refieren respectivamente:

– al artículo 3, letra a), del Reglamento, según el cual:

«El presente Reglamento no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros.»

– al artículo 6, apartado 3, del Reglamento, a tenor del cual:

«El tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas no será superior a 90 horas.»

5. No hay disposiciones relevantes del Derecho nacional.

6. En el ordenamiento jurídico interno, el D.Lgs. 19 novembre 2007 n.º 234, (Decreto legislativo n.º 234, de 19 de noviembre de 2007), que entró en vigor para los trabajadores por cuenta ajena el 1 de enero de 2008, transpuso la Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera. No se han denunciado infracciones de dicha norma.

7. Sin embargo, la L. 14 febbraio 1958, n.º 138 (Ley n.º 138, de 14 de febrero de 1958) sigue regulando el tiempo de trabajo del personal de los transportes públicos de línea no urbanos destinados al transporte de viajeros en caso de que se aplique la exención prevista en el artículo 3, letra a), del Reglamento.

PRIMERA CUESTIÓN PREJUDICIAL

- 1 La primera cuestión prejudicial se refiere a la interpretación del artículo 3, letra a), del Reglamento.
- 2 En el presente asunto no se cuestiona que el transporte por carretera efectuado por ARST S.p.A. es un «servicio regular de viajeros», según la definición contemplada en el artículo 4, letra n), del Reglamento; se trata de un servicio de transporte de viajeros accesible a todos, con una frecuencia y un itinerario determinados, pudiendo los viajeros subir a bordo y bajar en las paradas previamente establecidas.
- 3 La cuestión que se plantea al Tribunal de Justicia deriva del hecho de que ARST S.p.A. efectúa el servicio en varios itinerarios diferentes, realizando el conductor más de un itinerario en la misma jornada laboral y con el mismo vehículo.
- 4 La sociedad ARST S.p.A. sostiene que el «trayecto» al que se refiere el umbral de exención de 50 km como máximo es el de cada uno de los itinerarios y que no es acumulable con el de otros itinerarios, mientras que los dos órganos jurisdiccionales de las instancias inferiores, siguiendo la postura de los

trabajadores, incluyeron en el cálculo del «trayecto» el kilometraje de todos los itinerarios efectuados por el conductor en la misma jornada laboral.

- 5 La Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación) indica que de la sentencia del Tribunal de Justicia de 9 de septiembre de 2021 dictada en el asunto C-906/19, sobre la cuestión prejudicial de interpretación del artículo 3, letra a), del Reglamento, planteada por la Cour de cassation (Tribunal de Casación, Francia), se desprende (apartados 32 y 38 de dicha sentencia) que la expresión «vehículos destinados» al transporte de viajeros en «servicios regulares» cuyo recorrido no supere los 50 km solo comprende los vehículos destinados exclusivamente a ese transporte, con exclusión de los vehículos que solo se utilicen de manera ocasional a tal fin, por lo que el Reglamento se aplica a los vehículos que se destinen indistintamente tanto a trayectos inferiores como a trayectos superiores a los 50 km.
- 6 En el asunto examinado por el Tribunal de Justicia se discutía la obligación del conductor del vehículo de introducir la tarjeta de conductor en el tacógrafo, obligación que existía también en los días en los que el vehículo se destinaba al transporte de viajeros en servicio regular cuyo trayecto no superaba los 50 km.
- 7 Sin embargo, en el caso de autos la definición misma de «trayecto» del vehículo es objeto de controversia, puesto que, como ya se ha señalado, los conductores realizan en la misma jornada laboral itinerarios diferentes con el mismo vehículo.
- 8 Por lo tanto, cabe la duda de si el término «trayecto», utilizado en el artículo 3, letra a), del Reglamento determina el itinerario fijado por la empresa de transporte a los efectos del pago del billete de viaje, como parecería derivarse de la referencia literal del artículo 3, letra a), del Reglamento al trayecto «regular» («[...]servicios regulares cuando el trayecto[...]»), o si, más bien, designa los kilómetros que un conductor recorre a bordo del vehículo en una jornada laboral, incluyendo también otros itinerarios, como parecería tener que deducirse por la finalidad del Reglamento de «mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como [...] mejorar la seguridad general de las carreteras».
- 9 También cabrían otras posibles soluciones, como la distancia máxima recorrida por el vehículo con respecto al punto de partida, haciendo referencia al considerando 24, que indica los vehículos excluidos de la aplicación del Reglamento de conformidad con el artículo 3, letra a), sujetos, como dispone el artículo 15 del Reglamento, a una normativa de protección meramente nacional, como «vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros».
- 10 En cualquier caso, en el presente asunto, independientemente de cuál sea la interpretación del término «trayecto», no existe controversia en cuanto a que la empresa realiza un servicio regular de viajeros en algunos itinerarios superiores a 50 km, por lo que es preciso determinar si la exención del Reglamento puede aplicarse a determinados vehículos de ARST S.p.A. (los que se destinan

exclusivamente al transporte de viajeros en itinerarios inferiores a 50 km) o si la totalidad del servicio de transporte de ARST S.p.A. está comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento por efectuarse también con vehículos que se destinan a líneas de más de 50 km.

- 11 La primera cuestión que se plantea al Tribunal de Justicia es la siguiente:

«¿Debe interpretarse el artículo 3, letra a), del Reglamento CE n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, en el sentido de que el término “trayecto” no superior a 50 kilómetros se refiere al kilometraje del itinerario (línea) establecido por la empresa de transporte para el pago del billete, o al kilometraje total recorrido por el conductor en el turno de trabajo diario o, incluso, a la distancia máxima por carretera efectuada por el vehículo con respecto al punto de partida (radio), o, en cualquier caso, con qué otro criterio deben calcularse los kilómetros del trayecto?

En todo caso, ¿puede quedar exenta de la aplicación del Reglamento la empresa que organiza el transporte respecto a aquellos vehículos que utiliza exclusivamente para realizar itinerarios inferiores a 50 km o debe aplicarse el Reglamento a la totalidad del servicio de transporte de la empresa por el hecho de que esta realiza itinerarios superiores a 50 km con otros vehículos?»

SEGUNDA CUESTIÓN PREJUDICIAL

- 12 La segunda cuestión que se plantea al Tribunal de Justicia se refiere a la definición del «tiempo de conducción» conforme al artículo 6, apartado 3, del Reglamento.
- 13 La sociedad ARST S.p.A. sostiene que el tiempo de conducción máximo durante dos semanas se refiere únicamente a la actividad de conducción efectiva. Según los trabajadores, debe tenerse en cuenta la duración de la totalidad del turno de trabajo, postura que fue estimada por los órganos jurisdiccionales de las dos instancias anteriores.
- 14 La Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación) indica que el artículo 4 del Reglamento contiene tres definiciones del tiempo de conducción:

en la letra k), «tiempo diario de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción entre el final de un período de descanso diario y el principio del siguiente período de descanso diario o entre un período de descanso diario y un período de descanso semanal;

en la letra l), «tiempo semanal de conducción»: el tiempo acumulado total de conducción durante una semana;

en la letra q), «período de conducción»: el tiempo de conducción acumulado desde el momento en que un conductor empieza a conducir tras un período de descanso o una pausa hasta que toma un período de descanso o una pausa. El período de conducción puede ser continuado o interrumpido.

- 15 Por último, la letra j) del mismo artículo 4 define «tiempo de conducción» como el tiempo que dura la actividad de conducción registrada, automática o semiautomáticamente por un aparato de control tal como se define en el anexo I y en el anexo IB del Reglamento CEE n.º 3821/85 o manualmente, de conformidad con el artículo 16, apartado 2, del Reglamento (CEE) n.º 3821/85.
- 16 Desde el punto de vista de la sociedad ARST S.p.A. el «período de conducción» no es más que la suma de los «tiempos de conducción».
- 17 El considerando 17 parece ir en el mismo sentido, al indicar que a los efectos de mejorar las condiciones sociales de los empleados a los que se aplica, así como la seguridad general de las carreteras, el Reglamento contempla disposiciones relativas al «tiempo máximo de conducción» diaria, semanal y durante un período de dos semanas consecutivas.
- 18 En el mismo sentido puede invocarse el artículo 6, apartado 4, del Reglamento, según el cual los tiempos diario y semanal de conducción incluirán todas las horas de conducción en el territorio comunitario o de un país tercero.
- 19 Sin embargo, el citado artículo 6, en su apartado 5, prevé que el conductor deberá registrar, como «otro trabajo», cualquier período según se describe en el artículo 4, letra e), es decir, las actividades distintas de la conducción que se comprenden en la definición de tiempo de trabajo con arreglo al artículo 3, letra a), de la Directiva 2002/15/CE, y cualquier trabajo para el mismo u otro empresario, dentro o fuera del sector del transporte, así como cualquier período en que conduzca un vehículo utilizado para operaciones comerciales que no entren dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento y el tiempo de «disponibilidad» con arreglo al artículo 15, apartado 3, letra c), del Reglamento CEE n.º 3821/85, desde el último período de descanso diario o semanal disfrutado.
- 20 No está claro si el «otro trabajo» debe tenerse en cuenta o no a los efectos de calcular el tiempo de conducción durante dos semanas.
- 21 La interpretación realizada por los órganos jurisdiccionales que examinaron el asunto identifica, además, el período de conducción y el turno de trabajo diario; tal interpretación encuentra su fundamento en la referencia que se contiene en la definición del «tiempo diario de conducción» [artículo 4, letra k), del Reglamento], al período comprendido entre dos descansos diarios, así como en la distinta definición, contenida en el artículo 4 del Reglamento, del «tiempo de conducción», es decir, la actividad de conducción registrada, y del «período de conducción», de modo que este último parece designar un intervalo temporal más amplio.

22 La segunda cuestión que se plantea al Tribunal de Justicia es la siguiente:

«¿Debe interpretarse el artículo 6, apartado 3, del Reglamento CE n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, en el sentido de que “el tiempo total acumulado de conducción durante dos semanas consecutivas” está constituido por la suma de los “tiempos de conducción” durante dos semanas, según la definición del anterior artículo 4, letra j), o comprende también otras actividades y, en particular, la totalidad del turno de trabajo realizado por el conductor durante dos semanas, o cualquier “otro trabajo”, como contempla el mismo artículo 6, apartado 5?»

Por todo lo expuesto

La Corte suprema di cassazione (Tribunal Supremo de Casación, Italia), visto el artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, solicita al Tribunal de Justicia de la Unión Europea que se pronuncie mediante decisión prejudicial sobre las cuestiones de interpretación de Derecho de la Unión Europea que se formulan en los apartados 11 y 22 de la motivación que precede.

[omissis] [suspensión y fórmulas rituales]

En Roma, [omissis] [a] 9 de febrero de 2021.

EL PRESIDENTE