Anonymiseret version

Sag C-477/22

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

15. juli 2022

Forelæggende ret:

Corte suprema di cassazione (Italien)

Afgørelse af:

12. maj 2022

Kassationsappellant:

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

Kassationsindstævnte:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

ARBEJDSDOKUMENT

TK

ME

SK

TF

TC

ND

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE (kassationsdomstol)

AFDELINGEN FOR ARBEJDSRETLIGE SAGER

[Udelades]

har afsagt følgende

FORELØBIGE KENDELSE

i kassationsankesagen [udelades] iværksat af:

ARST S.P.A. – AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, [udelades]

– kassationsappellant –

mod

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

– kassationsindstævnte –

og mod

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

– kassationsindstævnte –

til prøvelse af dommen [udelades] afsagt af CORTE D'APPELLO di CAGLIARI (appeldomstolen i Cagliari), indleveret den 10. marts 2016 [udelades];

[udelades] [*standardformuleringer*]

BEGRUNDELSEN FOR AFGØRELSEN

Anonymiseret version

ARBEJDSDOKUMENT

HOVEDSAGENS GENSTAND OG FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER

1. ARST S.p.A. er et selskab til lokal offentlig personbefordring i regionen Sardinien; selskabet udfører personbefordring på regionens område og er underlagt den regionale forvaltning.

2. WS og de øvrige arbejdstagere, som er kassationsindstævnte i den foreliggende sag (herefter »arbejdstagerne«), er chauffører til personbefordring ad vej i selskabet ARST; alle arbejdstagerne er tilknyttet ARST's center i Abbasanta kommune.

3. Den 5. september 2011 anlagde arbejdstagerne sag ved Tribunale di Oristano (retten i Oristano) og påberåbte sig tilsidesættelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (herefter »forordningen«).

4. Arbejdstagerne gjorde bl.a. gældende, at i perioden fra den 11. april 2007, datoen for forordningens ikrafttræden, til den 6. december 2010 kunne ingen af dem som følge af de af arbejdsgiveren pålagte arbejdsskift tage en »regulær« ugentlig hviletid [defineret i forordningens artikel 4, litra h), som ethvert hvil på mindst 45 timer] svarende til i alt 953,30 timer ikke afholdt hviletid, og endvidere oversteg alle arbejdstagerne den maksimale køretid på 90 timer pr. 14-dages-periode som omhandlet i forordningens artikel 6, stk. 3, med i alt 752 overskydende timer.

5. Arbejdstagerne nedlagde påstand om, at arbejdsgiveren – ARST S.p.A. – skulle tilpligtes at yde dem en erstatning og/eller en godtgørelse beregnet på grundlag af de ikke afholdte hviletimer og de overskydende timer i forhold til den ovennævnte maksimale køretid, som samlet blev opgjort til 13 839,60 EUR pr. chauffør.

6. Til støtte for deres påstand anførte arbejdstagerne, at de arbejdede på indbyrdes identiske skift, på grundlag af hvilke de ikke afholdte hviletimer og de overskydende køretimer blev beregnet – som redegjort for henholdsvis i bilag »A« og »B« til stævningen – til et identisk antal pr. chauffør.

7. Den ovennævnte ret gav arbejdstagerne fuldstændigt medhold i sagen (retten nedsatte alene erstatningsbeløbet med 50% for så vidt angik arbejdstagerne TF og UN under hensyntagen til deres kortere ansættelsesperiode som chauffører).

8. ARST S.p.A. iværksatte appel ved Corte d'Appello di Cagliari (appeldomstolen i Cagliari).

9. Den nævnte appeldomstol indhentede den fuldstændige oversigt over de enkelte chaufførers reelle arbejdsskift i den omhandlede periode fra ARST S.p.A. og nedsatte størrelsen af den erstatning, som arbejdsgiveren blev idømt, idet

Anonymiseret version

ARBEJDSDOKUMENT

erstatningen blev genberegnet individuelt på grundlag af den enkelte arbejdstagers reelle arbejdstid.

10. Den øvrige del af ARST S.p.A.'s appel blev forkastet.

11. Appeldomstolen tiltrådte ikke ARST S.p.A.'s forsvarsargument om, at forordningens artikel 3, litra a) (»køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km«) ikke fandt anvendelse i den konkrete situation.

12. ARST S.p.A. baserede dette argument på, at chaufførerne kun i nogle arbejdsskift (og i givet fald kun en enkelt gang eller meget sjældent to gange) tilbagelagde strækninger, der oversteg 50 km.

13. ARST S.p.A. gjorde også gældende, at der fra og med marts 2009 blev anvendt to forskellige former for arbejdsskift, som de faglige sammenslutninger havde indgået aftale om, og som arbejdstagerne fulgte skiftevist: Det ene arbejdsskift omfattede ni uger og strækninger, der oversteg 50 km, og i dette skift blev de i forordningen fastsatte hviletider fulgt; det andet arbejdsskift omfattede ti uger og strækninger, der ikke oversteg 50 km, og i dette skift blev forordningen ikke anvendt.

14. Appeldomstolen forkastede disse argumenter og påpegede, at det fremgik af køreplanerne over hver »skift-rutens længde«, at en chauffør i hvert enkelt arbejdsskift kørte længere end 50 km; i nogle tilfælde tilbagelagde chaufføren denne afstand uden mellemliggende stoppesteder; i andre tilfælde var afstanden mellem to stoppesteder mindre end 50 km, men den samlede rute var markant længere.

15. Appeldomstolen tilføjede, at endestationen i den konkrete situation heller ikke fremgik klart, fordi chaufførerne skulle nå flere endestationer i løbet af en arbejdsdag [udelades] [*eksempler på endestationer*]

16. Inden for rammerne af personbefordring i forstæder identificerer »rutens længde« efter appeldomstolens opfattelse chaufførens samlede kørerute i løbet af en arbejdsdag; undtagelsen fra forordningens anvendelsesområde vedrørende grænsen på 50 km omfatter kun chauffører beskæftiget med personbefordring i byer, der kører korte og hyppige strækninger.

17. Appeldomstolen forkastede endvidere ARST S.p.A.'s argument om, at der for at vurdere, om den i forordningens artikel 6, stk. 3, fastsatte maksimale køretid pr. 14-dages-periode er overholdt, alene skal tages udgangspunkt i en chaufførs tid bag rattet.

18. Appeldomstolen understregede, at den maksimale køretid på 90 timer pr. 14-dages-periode som omhandlet i ovennævnte artikel 6, stk. 3, refererer til summen af »køretiderne«.

Anonymiseret version

ARBEJDSDOKUMENT

19. Appeldomstolen påpegede, at ifølge definitionen i forordningens artikel 4, litra k), skal »daglig køretid« forstås som summen af køretiderne mellem to daglige hviletider (eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid), mens varigheden af køreaktiviteterne defineres i samme artikel 4, litra j), som »køretid«; på baggrund af disse definitioner konkluderede appeldomstolen, at den daglige køretid svarer til det daglige arbejdsskift.

20. ARST S.p.A. har iværksat kassationsanke ved nærværende ret og fremsat to anbringender mod den af appeldomstolen anlagte fortolkning af henholdsvis udtrykket »rutens længde« i forordningens artikel 3, litra a), og udtrykket »[s]ummen af køretiderne i to på hinanden følgende uger« i forordningens artikel 6, stk. 3. Arbejdstagerne har afgivet to særskilte kassationsankesvarskrift.

RELEVANTE EU-RETLIGE FORSKRIFTER

1. På baggrund af ARST S.p.A.'s kassationsanke skal nærværende ret tage stilling til fortolkningen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT 2006, L 102, s. 1), herefter også »forordningen«.

2. Med hensyn til den konkrete periode (april 2007-december 2010) finder de ved forordning (EU) 2020/1054 indførte ændringer ikke anvendelse.

3. Der hersker ingen tvivl om, at den konkrete situation er omfattet af forordningens anvendelsesområde i overensstemmelse med samme forordnings artikel 2, stk. [1], litra b), fordi ARST S.p.A. udfører personbefordring på vej med køretøjer, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål. Befordringen udføres inden for EU (i regionen Sardinien i Italien).

4. De to fortolkningsspørgsmål, som er rejst for nærværende ret, vedrører henholdsvis

– forordningens artikel 3, litra a), som bestemmer:

»Denne forordning gælder ikke for vejtransport med:

a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km«

– forordningens artikel 6, stk. 3, der har følgende ordlyd:

»Summen af køretiderne i to på hinanden følgende uger må ikke overstige 90 timer.«

5. Der findes ingen relevante nationale forskrifter.

Anonymiseret version

ARBEJDSDOKUMENT

6. I den nationale retsorden gennemfører lovdekret nr. 234 af 19. november 2007, som med hensyn til arbejdstagere trådte i kraft den 1. januar 2008, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/15/EF af 11. marts 2002 om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører mobile vejtransportaktiviteter; der er ikke blevet påberåbt tilsidesættelse af denne ordning.

7. Lov nr. 138 af 14. februar 1958 regulerer imidlertid fortsat arbejdstiden for personer, der beskæftiger sig med personbefordring med bus i forstæder i de tilfælde, som er omfattet af undtagelsen i forordningens artikel 3, litra a).

DET FØRSTE PRÆJUDICIELLE SPØRGSMÅL

1 Det første spørgsmål vedrører fortolkningen af forordningens artikel 3, litra a).

2 Det er i den foreliggende situation uomtvistet, at den af ARST S.p.A. udførte vejtransport udgør en »rutekørsel med personer« som defineret i forordningens artikel 4, litra n); det drejer sig om personbefordring for alle, med en forhåndsbestemt hyppighed på en vis kørerute, og de rejsende kan stige af og på ved de forhåndsbestemte stoppesteder.

3 Spørgsmålet for nærværende ret tager udgangspunkt i, at ARST S.p.A. udfører befordringsydelserne på flere forskellige køreruter, og at en chauffør i løbet af en og samme arbejdsdag og med et og samme køretøj kan dække flere køreruter.

4 Selskabet ARST S.p.A. har gjort gældende, at »rutens længde« – hvortil den maksimale grænse på 50 km for anvendelsen af undtagelsen henviser – refererer til hver enkelt kørerute og ikke skal lægges sammen med andre køreruters længde; retten i første instans og appeldomstolen tiltrådte derimod arbejdstagernes synspunkt og opgjorde »rutens længde« ved at tage længden i km for alle køreruter, som en chauffør tilbagelægger i løbet af en og samme arbejdsdag, i betragtning.

5 Nærværende ret påpeger, at det af Domstolens dom af 9. september 2021 i sag C-906/19 – der blev afsagt på baggrund af en præjudiciel forelæggelse fra Cour de Cassation (den franske kassationsdomstol) vedrørende fortolkningen af forordningens artikel 3, litra a) – kan udledes (dommens præmis 32 og 38), at udtrykket »køretøjer, der benyttes« til »rutekørsel«, hvor rutens længde ikke overstiger 50 km, kun omfatter køretøjer, der udelukkende anvendes til en sådan transport (med undtagelse af køretøjer, der kun lejlighedsvis anvendes til dette formål), med den følge, at forordningen finder anvendelse på køretøjer til blandet anvendelse på både strækninger, der ikke overstiger 50 km, og strækninger, der overstiger 50 km.

6 Den af Domstolen vurderede situation vedrørte førerens pligt til at indsætte førerkortet i fartskriveren, som ifølge Domstolen også foreligger i de dage, hvor køretøjet benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km.

ARBEJDSDOKUMENT

Anonymiseret version

7 I den foreliggende situation er der imidlertid uenighed om selve definitionen af »rutens længde« for et køretøj, fordi chaufførerne med et og samme køretøj dækker forskellige køreruter i løbet af en og samme arbejdsdag.

8 Der hersker således tvivl om, hvorvidt udtrykket »rutens længde« i forordningens artikel 3, litra a), identificerer den kørerute, som befordringsvirksomheden har fastsat med hensyn til betaling af rejsehjemmel, som det tilsyneladende kan udledes af, at forordningens artikel 3, litra a), ordret henviser til »rutekørsel« (»[…] rutekørsel med personer, såfremt rutens længde […]«), eller derimod identificerer den længde i km, som en chauffør tilbagelægger i et køretøj i løbet af en arbejdsdag, også ved dækning af forskellige køreruter, som det synes at kunne udledes af hensigten med forordningen, som er »at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafiksikkerhed«.

9 Andre løsninger synes også at være mulige, eksempelvis den maksimale afstand, som et køretøj tilbagelægger fra startstedet; dette med henvisning til 24. betragtning, hvorefter de køretøjer, som ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde i overensstemmelse med artikel 3, litra a) – (førere, der i medfør af forordningens artikel 15 er omfattet af nationale beskyttelsesbestemmelser) – betegnes som »køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer på en strækning, der ikke overstiger 50 km«.

10 I den foreliggende sag – uafhængigt af fortolkningen af udtrykket »rutens længde« – er det under alle omstændigheder uomtvistet, at selskabet udfører rutekørsel med personer på visse køreruter, hvis længde overstiger 50 km; det skal med andre ord afklares, om undtagelsen fra forordningen kan omfatte enkelte af ARST S.p.A.'s køretøjer (de køretøjer, der udelukkende benyttes til personbefordring på køreruter, hvis længde ikke overstiger 50 km), eller om alle befordringsydelser, som udføres af ARST S.p.A., er omfattet af forordningens anvendelsesområde, fordi de også udføres med køretøjer, der benyttes til køreruter, hvis længde overstiger 50 km.

11 Det første spørgsmål, som forelægges Domstolen, er følgende:

»Skal artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 fortolkes således, at udtrykket »rutens længde«, der ikke overstiger 50 km, refererer til kørerutens (linjens) længde i km, som befordringsvirksomheden har fastsat med hensyn til betaling af rejsehjemmel, eller til den samlede længde i km, som en chauffør tilbagelægger i sit daglige arbejdsskift, eller til den maksimale afstand, som et køretøj når i forhold til startstedet (strækning), eller hvilket andet kriterium skal anvendes for at opgøre rutens længde i km?

Anonymiseret version

ARBEJDSDOKUMENT

Kan en befordringsvirksomhed under alle omstændigheder være undtaget fra forordningens anvendelsesområde med hensyn til køretøjer, der udelukkende benyttes til køreruter, hvis længde ikke overstiger 50 km, eller er alle virksomhedens befordringsydelser omfattet af forordningen, såfremt virksomheden udfører disse ydelser med andre køretøjer på køreruter, hvis længde overstiger 50 km?«

DET ANDET PRÆJUDICIELLE SPØRGSMÅL

12 Det andet spørgsmål, som nærværende ret skal tage stilling til, vedrører definitionen af »køretiderne« i forordningens artikel 6, stk. 3.

13 Selskabet ARST S.p.A. har gjort gældende, at den maksimale køretid pr. 14-dages-periode refererer til de reelle køreaktiviteter; ifølge arbejdstagerne, hvis synspunkt blev tiltrådt i begge de foregående instanser, skal varigheden af hele arbejdsskiftet tages i betragtning.

14 Nærværende ret påpeger, at forordningens artikel 4 indeholder tre definitioner af køretiderne, nærmere bestemt:

»daglig køretid« i litra k) (summen af køretiderne mellem slutningen af en daglig hviletid og begyndelsen på den næste daglige hviletid eller mellem en daglig og en ugentlig hviletid),

»ugentlig køretid« i litra l) (summen af køretiderne i løbet af en uge),

»kørselsperiode« i litra q) (den samlede køretid fra det tidspunkt, en fører begynder at køre efter hviletid eller pause, indtil han indleder hviletid eller pause. Kørselsperioden kan være sammenhængende eller opdelt).

15 Afslutningsvis definerer samme artikel 4, litra j), »køretid« som varigheden af de køreaktiviteter, der optegnes (automatisk eller halvautomatisk ved hjælp af kontrolapparatet som defineret i bilag I og bilag I B til forordning (EØF) nr. 382/85, eller manuelt som krævet i artikel 16, stk. 2, i forordning (EØF) nr. 3821/85).

16 Ifølge selskabet ARST S.p.A. svarer »den samlede køretid« blot til summen af »køretiderne«.

17 For dette argument taler tilsyneladende 17. betragtning til forordningen, ifølge hvilken forordningen – med henblik på at forbedre de sociale betingelser for de arbejdstagere, den omfatter, samt at forbedre den generelle trafiksikkerhed – indeholder bestemmelser om den maksimale »køretid« pr. dag, pr. uge og pr. 14-dages-periode.

ARBEJDSDOKUMENT

Anonymiseret version

18 I samme retning kan der henvises til forordningens artikel 6, stk. 4, hvorefter den daglige og den ugentlige køretid omfatter al »køretid« på Fællesskabets eller et tredjelands område.

19 Ovennævnte artikel 6 fastsætter imidlertid i stk. 5, at en fører registrerer den tid, der er omhandlet i artikel 4, litra e) – [dvs. andre aktiviteter end kørsel, som henhører under definitionen af arbejdstid i artikel 3, litra a), i direktiv 2002/15/EF, herunder arbejde udført for den samme eller en anden arbejdsgiver inden for eller uden for transportsektoren] – samt den tid, han bruger på kørsel i erhvervsmæssigt øjemed, og som ikke falder ind under anvendelsesområdet for denne forordning, som »andet arbejde« og registrerer alle »rådighedsperioder« som defineret i artikel 15, stk. 3, litra c), i forordning (EØF) nr. 3821/85 siden sin sidste daglige eller ugentlige hviletid.

20 Det fremgår ikke klart, om dette »andet arbejde« er relevant for opgørelsen af køretiden pr. 14-dages-periode eller ej.

21 Ifølge den af begge de foregående instanser anlagte fortolkning svarer køretiden endvidere til det daglige arbejdsskift; denne fortolkning er baseret på dels henvisningen til perioden mellem to daglige hviletider i definitionen af »daglig køretid« [forordningens artikel 4, litra k)], dels den særskilte definition i forordningens artikel 4 af »køretid« – dvs. de optegnede køreaktiviteter – og af »kørselsperiode«, hvorfor det sidstnævnte begreb synes at betegne et bredere tidsrum.

22 Det andet spørgsmål, som forelægges Domstolen, er følgende:

»Skal artikel 6, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 fortolkes således, at »[s]ummen af køretiderne i to på hinanden følgende uger« udgøres af summen af »køretiderne« i 14-dages-perioden – ifølge definitionen i artikel 4, litra j) – eller omfatter den også andre aktiviteter, og navnlig hele det arbejdsskift, som en chauffør følger i en 14-dages-periode, eller alt »andet arbejde« som omhandlet i artikel 6, stk. 5?«

AF DISSE GRUNDE BESTEMMES

Corte [suprema di cassazione] (kassationsdomstol) anmoder Den Europæiske Unions Domstol om en præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF om de i præmis 11 og 22 angivne spørgsmål vedrørende fortolkning af EU-retten.

[Udelades] [*udsættelse af sagen og standardformuleringer*]

Således bestemt i Rom [udelades] den 9. februar 2021.

PRÆSIDENTEN

ARBEJDSDOKUMENT

Anonymiseret version