

Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-477/22 - 1

Asia C-477/22

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

15.7.2022

Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:

Corte suprema di cassazione (Italia)

Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

12.5.2022

Valittaja:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Vastavalittajat:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
TYÖOIKEUDELLISTEN ASIOIDEN JAOSTO

[– –]

on tehnyt seuraavan

VÄLIPÄÄTÖKSEN

asiassa [– –], jossa asianosaisina ovat

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

– *valittaja* –

ja

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

– *vastavalittajat* –

ja

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, [– –]

– *vastavalittajat* –

ja joka koskee Corte d’appello di Cagliariin (Cagliariin ylioikeus) [– –] 10.3.2016 antamaa tuomiota nro [– –];

[– –] [*vakiolausekkeet*]

PÄÄTÖKSEN PERUSTELUT

PÄÄASIAN KOHDE JA ASIAN KANNALTA MERKITYKSELLISET TOSISEIKAT

1. ARST s.p.a. (jäljempänä ARST) on Sardinian alueen (Regione Sardegna) aluehallinnon määräysvallassa oleva julkisen paikallisliikenteen yhtiö, joka harjoittaa henkilöliikennettä Sardinian alueella.
2. WS ja muut tässä asiassa vastavalittajina olevat työntekijät (jäljempänä työntekijät) ovat ARST:n palveluksessa kuljettajina maanteiden henkilöliikennepalveluissa. Kaikkien työntekijöiden asemapaikka on Abbasantan kunnassa sijaitsevalla ARST:n varikolla.
3. Työntekijät nostivat 5.9.2011 Tribunale di Oristanossa (Oristanon alioikeus, Italia) kanteen tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (jäljempänä asetus) rikkomisen perusteella.
4. Työntekijät esittivät, että asetuksen voimaantulopäivän, 11.4.2007, ja 6.12.2010 välisenä aikana kenelläkään heistä ei työnantajan määräämien työvuorojen vuoksi ollut ollut säännöllistä viikoittaista lepoaikaa (jolla asetuksen 4 artiklan h alakohdan määritelmän mukaan tarkoitetaan vähintään 45 tuntia kestävää vapaa-aikaa), minkä seurauksena jokaiselta heistä oli jäänyt saamatta yhteensä 953,30 tuntia lepoaikaa. Lisäksi jokainen heistä oli ylittänyt asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun, kahden peräkkäisen viikon aikana kertynyttä yhteenlaskettua ajoaikaa koskevan 90 tunnin enimmäismäärän yhteensä 752 ylimenevällä tunnilla.
5. Työntekijät vaativat, että alioikeus velvoittaisi heidän työnantajansa, ARST:n, maksamaan vahingonkorvauksena ja/tai saamatta jääneeseen lepoaikaan ja edellä mainitun enimmäisajoajan ylitykseen suhteutettuna palkkiona kullekin kuljettajalle yhteensä 13 839,60 euroa.
6. Työntekijät perustelivat vaatimustaan toteamalla noudattavansa vuorokiertoa, joka on heille kaikille sama. Saamatta jäänyt lepoaika ja enimmäisajoajan ylitys, jotka olivat kunkin kuljettajan osalta samat, oli laskettu tämän vuorokierron perusteella (nämä oli esitetty kannekirjelmän liitteissä A ja B).
7. Alioikeus hyväksyi vaatimuksen täysimääräisesti (ainoastaan kahden työntekijän, TF:n ja UN:n, osalta korvauksen määrää alennettiin 50 prosenttia sillä perusteella, että he olivat toimineet kuljettajina vähemmän aikaa).
8. ARST valitti tuomiosta Corte d'Appello di Cagliariin (Cagliarin ylioikeus, Italia).

9. ARST toimitti ylioikeuteen kattavan luettelon kunkin kuljettajan tosiasiallisista työvuoroista asianomaisella ajanjaksolla. Ylioikeus alensi työnantajan maksettavaksi tuomittua määrää laskettuaan [kunkin kuljettajan] henkilökohtaisen korvauksen uudelleen tosiasiallisen työssäolon perusteella.

10. Muilta osin ylioikeus hylkäsi ARST:n valituksen.

11. Se piti perusteettomana ARST:n väitettä, jonka mukaan asetusta ei voitu soveltaa tarkasteltavana olevaan tapaukseen asetuksen 3 artiklan a alakohdan nojalla (”säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettävät ajoneuvot, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä”).

12. ARST perusteli tätä väitettään sillä, että vain joissakin työvuoroissa (ja silloinkin vain kerran tai hyvin harvoin kahdesti) kuljettajat olivat ajaneet reittejä, joiden pituus ylitti 50 kilometriä.

13. Lisäksi ARST totesi, että maaliskuusta 2009 lähtien oli otettu käyttöön kaksi työvuorajaksoa, jotka olivat ammattiliittojen hyväksymiä ja jotka kiersivät työntekijöiden kesken. Toinen niistä oli 9 viikon pituinen, koostui vuoroista, joiden aikana ajettiin yli 50 kilometrin reittejä, ja siinä noudatettiin asetuksen mukaisia lepoaikoja; toinen puolestaan oli 10 viikon pituinen, koostui vuoroista, joiden aikana ajettiin alle 50 kilometrin reittejä, ja siihen asetusta ei sovellettu.

14. Ylioikeus hylkäsi nämä ARST:n esittämät perustelut ja totesi, että kumpaakin ”reittivuoroa” koskevista lomakkeista kävi ilmi, että kuljettajan ajama reitti ylitti jokaisessa työvuorossa 50 kilometriä: joissakin tapauksissa tämä etäisyys ajettiin ilman välipysähdyksiä, toisissa taas kahden pysäkin väli oli alle 50 kilometriä mutta reitin kokonaispituus oli kuitenkin huomattavasti pidempi.

15. Ylioikeus lisäsi, ettei nyt tarkasteltavassa tapauksessa ollut selvää edes se, mikä oli reitin päätepysäkki, koska työpäivän aikana kuljettajien oli ajettava useammalle kuin yhdelle päätepysäkillä [– –] [esimerkkejä päätepysäkeistä].

16. Ylioikeuden näkemyksen mukaan liikennereitti-sana viittaa kaupunkialueiden ulkopuolisessa liikenteessä koko siihen matkaan, jonka kuljettaja työpäivänsä aikana ajaa: 50 kilometrin raja sulkee asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle ainoastaan lyhyitä ja usein toistuvia reittejä ajavat kaupunkiliikenteen kuljettajat.

17. Ylioikeus hylkäsi myös ARST:n väitteen, jonka mukaan sen selvittämiseksi, onko noudatettu asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua kahden viikon aikana kertyneen ajoajan enimmäismäärää, on otettava huomioon ainoastaan se aika, jonka kuljettaja on ajanut ajoneuvoa.

18. Ylioikeus korosti, että edellä mainitussa 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu 90 tunnin enimmäisaika kahden viikon aikana viittaa ”yhteenlaskettuun ajoaikaan”.

19. Se huomautti, että asetuksen 4 artiklan k alakohdan määritelmän mukaan ”vuorokautisella ajoajalla” tarkoitetaan kahden vuorokautisen lepoajan (tai yhden vuorokautisen ja yhden viikoittaisen lepoajan) väliin jäävää yhteenlaskettua ajoaikaa, kun taas tosiasiallinen ajoaika määritellään ajoaikaa koskevassa saman 4 artiklan j alakohdassa. Näiden määritelmien perusteella ylioikeus tuli siihen johtopäätökseen, että vuorokautinen ajoaika vastaa vuorokautista työvuoroa.

20. ARST valitti ylioikeuden tuomiosta Corte di Cassazioneen (ylin tuomioistuin, Italia). Valitukseen sisältyi kaksi erillistä valitusperustetta, jotka molemmat koskivat ylioikeuden esittämiä tulkintoja: ensimmäinen koski asetuksen 3 artiklan a alakohdassa tarkoitetun liikennereitin käsitteen tulkintaa ja toinen asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun kahden peräkkäisen viikon aikana kertyneen yhteenlasketun ajoajan käsitteen tulkintaa. Työntekijät vastustivat valitusta kahdella erillisellä vastavalituksella.

ASIAA KOSKEVAT UNIONIN OIKEUSSÄÄNNÖT

1. ARST:n valituksen ratkaiseminen edellyttää ennakkoratkaisua pyytävältä tuomioistuimelta tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 (EUVL 2006, L 102, s.1) (jäljempänä asetus) tulkintaa.

2. Tosiseikkojen tapahtuma-aikaan (huhtikuu 2007 – joulukuu 2010) ei sovelleta asetuksella (EU) 2020/1054 tehtyjä muutoksia.

3. On riidatonta, että nyt tarkasteltava asia kuuluu asetuksen 2 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla asetuksen soveltamisalaan, koska ARST harjoittaa maanteillä henkilöliikennettä ajoneuvoilla, jotka on rakennettu tai pysyvästi mukautettu yli yhdeksän henkilön kuljettamiseen, kuljettaja mukaan luettuna, ja tarkoitettu tällaiseen käyttöön. Kyseistä tieliikennettä harjoitetaan unionin alueella (Italian valtioon kuuluvalla Sardinian alueella).

4. Ennakkoratkaisua pyytävälle tuomioistuimelle esitetyt tulkintakysymykset koskevat

– asetuksen 3 artiklan a alakohdtaa, jonka sanamuoto on seuraava:

”Tätä asetusta ei sovelleta tieliikenteeseen, jossa käytetään seuraavanlaisia ajoneuvoja:

a) säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettävät ajoneuvot, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä” ja

– asetuksen 6 artiklan 3 kohtaa, jossa säädetään seuraavaa:

”Kahden peräkkäisen viikon aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika saa olla enintään 90 tuntia.”

5. Asian kannalta merkityksellisiä kansallisen oikeuden säännöksiä ei ole.

6. Kansallisessa oikeudessa maantieliikenteen liikkuvissa tehtävissä toimivien henkilöiden työajan järjestämisestä 11.3.2002 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY on pantu täytäntöön 19.11.2007 annetulla asetuksella (decreto legislativo) nro 234, joka tuli voimaan työsuhteisten työntekijöiden osalta 1.1.2008. Asiassa ei ole väitetty, että kansallista asetusta olisi rikottu.

7. Niissä kaupunkialueiden ulkopuoliseen julkiseen henkilöliikenteeseen tarkoitettujen linja-autojen tapauksissa, joihin sovelletaan asetuksen 3 artiklan a alakohdassa tarkoitettua poikkeusta, työntekijöiden työaikoja sen sijaan säännellään edelleen 14.2.1958 annetulla lailla nro 138.

ENSIMMÄINEN ENNAKKORATKAISUKYSYMYKSET

- 1 Ensimmäinen kysymys koskee asetuksen 3 artiklan a alakohdan tulkintaa.
- 2 Nyt tarkasteltavassa asiassa on riidatonta, että ARST:n harjoittama tieliikenne on asetuksen 4 artiklan n alakohdan määritelmän mukaista ”säännöllistä henkilöliikennettä”: kyse on kaikkien saatavilla olevasta henkilöliikennepalvelusta, jossa on tietyt vuorovälit ja reitit ja jossa matkustajat voivat nousta kyytiin ja jäädä kyydistä ennalta määritetyillä pysäkeillä.
- 3 Ennakkoratkaisua pyytävälle tuomioistuimelle esitetty kysymys perustuu siihen, että ARST harjoittaa toimintaa useilla eri reiteillä ja kuljettaja ajaa saman työpäivän aikana samalla ajoneuvolla useampia kuin yhden reitin.
- 4 ARST väittää, että ”liikennereitillä” – jonka ollessa enintään 50 kilometriä asetusta ei sovelleta – tarkoitetaan jokaista yksittäistä reittiä ja ettei reittejä voida laskea yhteen: kaksi alemman oikeusasteen tuomioistuinta sen sijaan ovat hyväksyneet työntekijöiden kannan ja katsoneet, että liikennereitti on kaikkien kuljettajan yhden työpäivän aikana ajamien reittien yhteenlaskettu kilometrimäärä.
- 5 Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin huomauttaa, että unionin tuomioistuimen 9.9.2021 antamasta tuomiosta FO v. Ministère public (C-906/19, EU:C:2021:715), jossa oli kyse Ranskan Cour de cassationin asetuksen 3 artiklan a alakohdan tulkinnasta esittämästä ennakkoratkaisukysymyksestä, käy ilmi (tuomion 32 ja 38 kohta), että ilmaisu ”säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettävät ajoneuvot, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä” koskee ainoastaan ajoneuvoja, joita käytetään yksinomaan tällaisessa liikenteessä (paitsi jos ajoneuvoa käytetään tässä tarkoituksessa vain satunnaisesti), koska asetusta sovelletaan ajoneuvoihin, joita käytetään vaihtelevasti sekä 50 kilometriä lyhyemmillä että pidemmillä reiteillä.

- 6 Unionin tuomioistuimen tarkastelemissa tapauksessa oli kyse ajoneuvon kuljettajan velvollisuudesta asettaa kuljettajakortti valvontalaitteeseen: tämän velvollisuuden todettiin koskevan myös niitä päiviä, joina ajoneuvoa käytettiin säännölliseen henkilöliikenteeseen siten, että kyseisen liikennereitin pituus oli enintään 50 kilometriä.
- 7 Nyt tarkastellussa tapauksessa ajoneuvon ”liikennereitin” määritelmä on kuitenkin kiistanalainen, koska – kuten edellä jo todettiin – kuljettajat ajavat samalla ajoneuvolla saman työpäivän aikana useita reittejä.
- 8 Sen vuoksi on epäselvää, tarkoitetaanko asetuksen 3 artiklan a alakohdassa käytetyllä liikennereitin käsitteellä reittiä, jonka kuljetusyritys on määrittänyt matkalipun maksamista varten, kuten asetuksen 3 artiklan a alakohdan sanamuodon mukainen viittaus näyttäisi osoittavan ([italiaksi sanamuoto sisältää tiettyyn linjaan tai reittiin viittaavan linea-sanan:] ”...servizio regolare di linea, il cui percorso...”), vai tarkoitetaanko sillä pikemminkin kuljettajan ajoneuvolla yhden työpäivän aikana mahdollisesti useilla eri reiteillä ajamia kilometrejä, mihin vaikuttaisi viittaavan se, että asetuksen tavoitteena on ”parantaa sen soveltamisalaan kuuluvien työntekijöiden sosiaalisia oloja sekä parantaa yleistä liikenneturvallisuutta”.
- 9 Myös muunlaisia ratkaisuja voidaan ajatella, esimerkiksi pisintä ajoneuvolla lähtöpaikasta kuljettua matkaa: tämä perustuisi johdanto-osan 24 perustelukappaleeseen, jossa 3 artiklan a alakohdan mukaisesti asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle jäävät ajoneuvot (joihin asetuksen 15 artiklan mukaan sovelletaan ainoastaan kansallisia suojasääntöjä) määritellään ajoneuvoiksi, ”joita käytetään säännöllisessä henkilöliikenteessä enintään 50 kilometrin pituisilla reiteillä”.
- 10 Liikennereitin käsitteen tulkinnasta riippumatta nyt tarkasteltavassa tapauksessa on joka tapauksessa riidatonta, että yhtiö harjoittaa säännöllistä henkilöliikennettä joillakin yli 50 kilometrin pituisilla reiteillä. Näin ollen on selvittävää, voidaanko asetuksessa säädettyä vapautusta sen soveltamisalasta soveltaa yksittäisiin ARST:n ajoneuvoihin (niihin, joita käytetään henkilöliikenteessä alle 50 kilometrin pituisilla reiteillä) vai kuuluuko koko ARST:n henkilöliikennepalvelu asetuksen soveltamisalaan, kun sitä harjoitetaan myös ajoneuvoilla, joita käytetään yli 50 kilometrin pituisilla reiteillä.
- 11 Ensimmäinen unionin tuomioistuimelle esitettävä kysymys on seuraava:

”Onko tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 3 artiklan a alakohtaa tulkittava siten, että ilmaisulla ’liikennereitti, jonka pituus on enintään 50 kilometriä’ viitataan kuljetusyrityksen sellaisen reitin (linjan) kilometrimäärään, jonka kuljetusyritys on määrittänyt matkalipun maksamista varten, vai siihen

yhteenlaskettuun kilometrimäärään, jonka kuljettaja vuorokautisen työvuoronsa aikana ajaa, vai pisimpään tietä pitkin mitattuun etäisyyteen, joka ajoneuvolla on lähtöpaikasta katsottuna ajettu (säde), vai millaisella perusteella liikennereitin pituus kilometreinä on laskettava?

Voidaanko liikennettä harjoittava yritys kuitenkin vapauttaa asetuksen soveltamisesta niiden ajoneuvojen osalta, joita se käyttää yksinomaan alle 50 kilometrin pituisten reittien ajamiseen, vai sovelletaanko asetusta kuljetusyrityksen koko palveluun sillä perusteella, että se ajaa toisilla ajoneuvoilla yli 50 kilometrin pituisia reittejä?”

TOINEN ENNAKKORATKAISUKYSYMYKSI

- 12 Toinen unionin tuomioistuimelle esitettävä kysymys koskee asetuksen 6 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun ajoajan määritelmää.
- 13 ARST katsoo, että kahden viikon aikana kertynyt enimmäisajoaika viittaa ainoastaan tosiasialliseen ajotoimintaan: työntekijät puolestaan katsovat, että huomioon on otettava koko työvuoron kesto, ja molemmat alemmat oikeusasteet ovat hyväksyneet jälkimmäisen näkemyksen.
- 14 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa, että asetuksen 4 artiklaan sisältyy kolme ajoajan määritelmää:

sen k alakohdan mukaan ”vuorokautisella ajoajalla” tarkoitetaan yhden vuorokautisen lepoajan päättymisen ja seuraavan vuorokautisen lepoajan alkamisen välillä tai yhden vuorokautisen ja yhden viikoittaisen lepoajan välillä kertynyttä yhteenlaskettua ajoaikaa

l alakohdan mukaan ”viikoittaisella ajoajalla” tarkoitetaan viikon aikana kertynyttä yhteenlaskettua ajoaikaa

q alakohdan mukaan ”ajoajalla” tarkoitetaan yhteenlaskettua ajoaikaa siitä, kun kuljettaja aloittaa ajamisen lepoajan tai tauon jälkeen, siihen asti, kunnes hän pitää lepoajan tai tauon. Ajoaika voi olla yhtäjaksoinen tai siinä voi olla taukoja.
- 15 Saman 4 artiklan j alakohdan mukaan ”ajoajalla” tarkoitetaan sen ajotoiminnan kestoa, joka on tallennettu (joko automaattisesti tai puoliautomaattisesti asetuksen (ETY) N:o 3821/85 liitteissä I ja I B määritellyn tallennuslaitteiston avulla, tai manuaalisesti, kuten asetuksen (ETY) N:o 3821/85 16 artiklan 2 kohdassa edellytetään).
- 16 ARST päätelee, että [k, l ja q alakohdissa tarkoitettu] ajoaika [periodo di guida] on yksinkertaisesti [j alakohdassa tarkoitettujen] ajoaikojen [tempi di guida] summa.

- 17 Tähän näyttää viittaavan myös asetuksen johdanto-osan 17 perustelukappale, jonka mukaan asetuksen tavoitteena on parantaa sen soveltamisalaan kuuluvien työntekijöiden sosiaalisia oloja sekä parantaa yleistä liikenneturvallisuutta ja jonka mukaan tämä toteutetaan pääasiassa säännöksillä, jotka koskevat vuorokautista enimmäisajoaikaa, viikoittaista enimmäisajoaikaa ja kahden peräkkäisen viikon aikana kertyvää enimmäisajoaikaa.
- 18 Tätä näyttää tukevan myös asetuksen 6 artiklan 4 kohta, jonka mukaan vuorokautisiin ja viikoittaisiin ajoaikoihin on sisällyttävä koko ajoaika, joka on ajettu yhteisön tai kolmannen maan alueella.
- 19 Jäljempänä saman 6 artiklan 5 kohdassa kuitenkin säädetään, että kuljettajan on kirjattava ”muuksi työksi” 4 artiklan e alakohdassa tarkoitettu aika (eli direktiivin 2002/15/EY 3 artiklan a alakohdassa määritelty kaikki työajaksi määritelty toiminta ajamista lukuun ottamatta, sekä myös kaikki samalle tai toiselle työnantajalle tehty työ joko kuljetusalalla tai sen ulkopuolella) ja aika, jonka hän käyttää ajaessaan tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle kuuluvia kaupallisia tarkoituksia varten käytettävää ajoneuvoa, sekä asetuksen (ETY) N:o 3821/85 15 artiklan 3 kohdan c alakohdassa määritelty ”varallaoloaika” viimeisestä vuorokautisesta tai viikoittaisesta lepoajasta lähtien.
- 20 On epäselvää, lasketaanko nämä ”muut työt” kahden viikon aikana kertyvään ajoaikaan.
- 21 Asiaa tarkastelleiden alempien oikeusasteiden tuomioistuinten esittämän tulkinnan mukaan ajoaika (periodo di guida) vastaa vuorokautista työvuoroa: tämä tulkinta perustuu 4 artiklan k alakohtaan sisältyvässä ”vuorokautisen ajoajan” (periodo di guida giornaliero) määritelmässä olevaan mainintaan kahden vuorokautisen lepoajan välisestä ajanjaksosta sekä asetuksen 4 artiklaan sisältyviin erillisiin määritelmiin, jotka koskevat ajoaikaa [tempo di guida j alakohdassa] eli tallennettua ajotoimintaa ja ajoaikaa [”periodo di guida” k, l ja q alakohdassa], joka vaikuttaa tarkoittavan pidempää ajanjaksoa.
- 22 Toinen unionin tuomioistuimelle esitettävä kysymys on seuraava:
- ”Onko tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta ja neuvoston asetusten (ETY) N:o 3821/85 ja (EY) N:o 2135/98 muuttamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 kumoamisesta 15.3.2006 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 561/2006 6 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että ’kahden peräkkäisen viikon aikana kertynyt yhteenlaskettu ajoaika’ on näiden kahden viikon aikana kertyneiden, saman asetuksen 4 artiklan j alakohdassa tarkoitettujen ajoaikojen summa, vai sisältyykö siihen myös muuta toimintaa ja erityisesti sisältyvätkö siihen kuljettajan näiden kahden viikon aikana tekemät työvuorot kokonaisuudessaan, eli myös kaikki saman 6 artiklan 5 kohdassa tarkoitetut ’muut työt’?”

Näillä perusteilla

Corte suprema di cassazione (Italia), joka ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 267 artiklan, pyytää Euroopan unionin tuomioistuimelta ennakkoratkaisua edellä 11 ja 22 kohdassa esitettyihin unionin oikeuden tulkintaa koskeviin kysymyksiin.

[– –] [*oikeudenkäynnin lykkääminen ja vakiolausekkeet*]

Tehty Roomassa [– –] 9. helmikuuta 2021.

TUOMIOISTUIMEN PRESIDENTTI

TYÖASIAKIRJA