

Versiune anonimată

Traducere

C-477/22 - 1

Cauza C-477/22

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

15 iulie 2022

Instanța de trimitere:

Corte suprema di cassazione (Italia)

Data deciziei de trimitere:

12 mai 2022

Recurentă:

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Intimați:

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME

SK

TF

TC

ND

CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE

SEZIONE LAVORO (Curtea de Casație, Secția pentru litigii de muncă)

[*omissis*]

dă prezenta

ORDONANȚĂ INTERLOCUTORIE

cu privire la recursul [*omissis*] introdus de:

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

– *recurentă* –

împotriva

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

– *intimați* –

precum și împotriva

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

– *intimați* –

împotriva hotărârii [*omissis*] pronunțate de CORTE D'APPELLO di CAGLIARI
(Curtea de Apel din Cagliari) la 10 martie 2016 [*omissis*]

[*omissis*] [*formule procedurale*]

MOTIVAREA DECIZIEI

OBIECTUL PROCEDURII PRINCIPALE ȘI SITUAȚIA DE FAPT RELEVANTĂ

1. Societatea ARST S.p.A. este o întreprindere de transport public local din regiunea Sardinia; aceasta își desfășoară activitatea în sectorul transportului de călători pe teritoriul regiunii și este controlată de administrația regională.
2. WS și ceilalți lucrători, care au calitatea de intimați în prezenta cauză (denumiți în continuare „lucrătorii”), sunt angajați ai societății ARST și îndeplinesc sarcini de conducător auto pentru transportul rutier de călători; toți lucrătorii sunt încadrați la depoul ARST situat în comuna Abbasanta.
3. La 5 septembrie 2011, lucrătorii au introdus o acțiune la Tribunale di Oristano (Tribunalul din Oristano), invocând încălcarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (denumit în continuare „regulamentul”).
4. În special, lucrătorii au arătat că, în perioada cuprinsă între 11 aprilie 2007, data intrării în vigoare a regulamentului, și 6 decembrie 2010, din cauza turelor de lucru impuse de angajator, niciunul dintre ei nu a beneficiat de repausul săptămânal „normal” [definit la articolul 4 litera (h) din regulament ca fiind o perioadă de repaus de cel puțin 45 de ore], în total 953,30 ore de repaus neefectuate, fiecare depășind durata maximă de conducere de 90 de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive, prevăzută la articolul 6 alineatul (3) din regulament, în total 752 de ore excedentare.
5. Lucrătorii au solicitat Tribunale (Tribunalul) obligarea angajatorului ARST S.p.A. la plata a unei indemnizații și/sau a unei compensații calculate pe baza orelor de repaus neefectuate și pe baza orelor excedentare în raport cu durata de conducere menționată mai sus, în cuantum total de 13 839,60 de euro pentru fiecare conducător auto.
6. În susținerea acestei cereri, lucrătorii au arătat că efectuează o rotație a turelor, identică pentru fiecare dintre ei, pe baza căreia au fost calculate orele de repaus neefectuate și orele de conducere excedentare – astfel cum sunt prezentate în anexele „A” și, respectiv, „B” la cererea introductivă –, aceleași pentru fiecare conducător auto.
7. Tribunale (Tribunalul) a admis cererea în totalitate (a redus cuantumul compensației cu 50 % doar pentru lucrătorii TF și UN, în considerarea perioadei de muncă mai mici în calitate de conducători auto).
8. ARST S.p.A. a declarat apel la Corte d’Appello di Cagliari (Curtea de Apel din Cagliari).

9. Instanța de apel a reținut tabelul complet al turelor efectuate de fiecare conducător auto în perioada în discuție, depus de ARST S.p.A., și a redus cuantumul compensației datorate de angajator, efectuând recalcularea individuală a acesteia, pe baza prezenței la serviciu.

10. Instanța de apel a respins în rest apelul declarat de ARST S.p.A.

11. Instanța de apel a considerat că era nefondată apărarea invocată de ARST S.p.A. potrivit căreia prezenta cauză ar intra sub incidența condiției de inaplicabilitate a regulamentului prevăzută la articolul 3 litera (a) din același regulament („vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km”).

12. ARST S.p.A. își întemeiează această teză pe faptul că conducătorii auto au parcurs trasee mai lungi de 50 km doar în câteva ture (și, în acest caz, o singură dată sau, foarte rar, de două ori).

13. În plus, ARST S.p.A. a susținut că, începând cu luna martie a anului 2009, au fost stabilite două perioade de muncă în schimburi, acceptate de organizațiile sindicale, care erau efectuate de lucrători prin rotație: una de nouă săptămâni, compusă din ture pe trasee mai lungi de 50 km, în care se aplicau perioadele de repaus prevăzute de regulament, și una de zece săptămâni, compusă din ture pe trasee mai scurte de 50 km, în care regulamentul nu se aplica.

14. Instanța de apel, respingând aceste apărări, a evidențiat că din fișele referitoare la fiecare „tură – traseu” reieșea că, în fiecare tură, conducătorul auto parcurgea peste 50 km: în unele cazuri, distanța respectivă era parcursă fără a efectua opriri intermediare, iar în alte cazuri, distanța dintre o oprire și alta nu depășea 50 km, însă traseul total era totuși cu mult mai lung.

15. Instanța de apel a adăugat că, în speță, nu era clar nici care era capătul de traseu, conducătorii auto trebuind să ajungă la mai multe capete de traseu în cursul zilei de muncă [omissis] [exemple de capete de traseu].

16. Potrivit aprecierii Corte d'appello (Curtea de Apel), în transportul extraurban, „traseul” este definit ca fiind traseul total parcurs de conducătorul auto pe durata zilei de muncă; limita de 50 km exclude de la aplicarea regulamentului numai conducătorii auto pentru transportul urban care parcurg trasee scurte și frecvente.

17. Instanța de apel a respins de asemenea teza susținută de ARST S.p.A. potrivit căreia, pentru a verifica respectarea limitei privind durata de conducere pe parcursul a două săptămâni consecutive, prevăzută la articolul 6 alineatul (3) din regulament, trebuie să se țină seama numai de timpul petrecut de conducătorul auto la volan.

18. Instanța de apel a evidențiat că limita de 90 de ore de conducere pe parcursul a două săptămâni consecutive, prevăzută la articolul 6 alineatul (3) menționat mai sus, se raportează la „durata de conducere” totală.

19. Instanța de apel a observat că, potrivit definiției prevăzute la articolul 4 litera (k) din regulament, prin „durată zilnică de conducere” se înțelege durata totală de conducere acumulată între două perioade de repaus zilnic (sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal), iar durata de conducere efectivă este definită la litera (j), „durată de conducere”, a aceluiași articol 4; având în vedere aceste definiții, instanța de apel a concluzionat că durata zilnică de conducere coincide cu turele zilnice.

20. Împotriva hotărârii instanței de apel, ARST S.p.A. a declarat recurs la Corte di Cassazione (Curtea de Casație), contestând, prin intermediul a două motive distincte, interpretarea dată de instanța de apel termenului „traseu”, prevăzut la articolul 3 litera (a) din regulament, și expresiei „durata de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive”, prevăzută la articolul 6 alineatul (3) din regulament. Lucrătorii au depus două memorii în apărare distincte.

DISPOZIȚIILE RELEVANTE DE DREPT AL UNIUNII

1. Prin recursul declarat, ARST S.p.A. a sesizat prezenta instanță cu privire la interpretarea Regulamentului (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214), denumit în continuare „regulamentul”.

2. În ceea ce privește perioada în discuție (aprilie 2007-decembrie 2010), modificările introduse prin Regulamentul (UE) 2020/1054 nu își găsesc aplicarea.

3. Este cert că speța dedusă judecății intră în domeniul de aplicare al regulamentului, potrivit articolului 2 alineatul (1) litera (b) din același regulament, întrucât ARST S.p.A. efectuează transporturi rutiere de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și care sunt destinate acestui scop. Transportul este efectuat pe teritoriul Uniunii (în regiunea Sardinia din Italia).

4. Cele două probleme de interpretare cu care a fost sesizată prezenta instanță privesc:

– articolul 3 litera (a) din regulament, potrivit căruia:

„Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

(a) vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km”;

– articolul 6 alineatul (3) din regulament, potrivit căruia:

„Durata de conducere totală acumulată nu trebuie să depășească 90 de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive”.

5. Nu există dispoziții relevante de drept național.

6. În dreptul intern, prin D.Lgs. n. 234 (Decretul legislativ nr. 234) din 19 noiembrie 2007, intrat în vigoare, în privința lucrătorilor salariați, la 1 ianuarie 2008, a fost transpusă Directiva 2002/15/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 11 martie 2002 privind organizarea timpului de lucru al persoanelor care efectuează activități mobile de transport rutier; nu se invocă încălcări ale acestei reglementări.

7. În schimb, L. n. 138 (Legea nr. 138) din 14 februarie 1958 continuă să reglementeze timpul de lucru al personalului aferent vehiculelor rutiere utilizate pentru transportul public extraurban de călători prin servicii regulate în ipotezele în care se aplică exceptarea prevăzută la articolul 3 litera (a) din regulament.

PRIMA ÎNTREBARE PRELIMINARĂ

- 1 Prima întrebare privește interpretarea articolului 3 litera (a) din regulament.
- 2 În speță, este cert că transportul rutier efectuat de ARST S.p.A. este un „serviciu regulat de transport de călători”, potrivit definiției prevăzute la articolul 4 litera (n) din regulament; este vorba despre un serviciu de transport de călători accesibil tuturor, la intervale stabilite pe trasee stabilite, iar călătorii pot fi îmbarcați și debarcați la punctele de oprire prestabilite.
- 3 Problema cu care a fost sesizată prezenta instanță decurge din faptul că ARST S.p.A. prestează servicii pe mai multe rute diferite, iar conducătorul auto acoperă în cursul aceleiași zile de muncă și cu același vehicul mai multe rute.
- 4 Societatea ARST S.p.A. susține că „traseul” – la care se raportează pragul de exceptare de maximum 50 km – este cel corespunzător fiecărei rute individuale și nu poate fi cumulat cu cel corespunzător altor rute; în schimb, cele două instanțe de grad inferior, achiesând la teza lucrătorilor, au cumulat pentru calcularea „traseului” kilometrajul tuturor rutelor parcurse de conducătorul auto pe durata aceleiași zile de muncă.
- 5 Prezenta instanță observă că din Hotărârea Curții de Justiție din 9 septembrie 2021, C-906/19, pronunțată cu privire la cererea de decizie preliminară având ca obiect interpretarea articolului 3 litera (a) din regulament, formulată de Cour de cassation (Curtea de Casație, Franța), reiese că (punctele 32 și 38 din hotărârea

citată) expresia „vehicule utilizate” pentru transportul de călători prin „servicii regulate”, traseul liniei nedepășind 50 km, acoperă numai vehiculele utilizate exclusiv pentru un astfel de transport (cu excepția cazului în care vehiculul ar fi utilizat doar în mod ocazional în acest scop), astfel încât regulamentul se aplică vehiculelor cu utilizare mixtă, atât pe trasee care nu depășesc 50 km, cât și pe trasee care depășesc 50 km.

- 6 În speța examinată de Curtea de Justiție era în discuție obligația conducătorului vehiculului de a introduce cardul de conducător auto în tahograf, stabilindu-se că această obligație privește și zilele în care vehiculul era utilizat pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km.
- 7 Totuși, în speță, este în discuție însăși definiția noțiunii de „traseu” al vehiculului, întrucât, după cum s-a arătat, conducătorii auto acoperă cu același vehicul rute diferite în cursul aceleiași zile de muncă.
- 8 În acest caz, nu este clar dacă termenul „traseu” utilizat la articolul 3 litera (a) din regulament reprezintă ruta stabilită de întreprinderea de transport pentru plata legitimației de transport, așa cum pare să reiasă din trimiterea literală, cuprinsă la articolul 3 litera (a) din regulament, la traseul „liniei” („[...] servicii regulate, traseul liniei [...]”), sau, mai degrabă, desemnează kilometrii pe care un conducător auto îi parcurge la bordul vehiculului în cursul unei zile de muncă, inclusiv pe mai multe rute, așa cum pare să reiasă din finalitatea regulamentului de a asigura „îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general”.
- 9 Pot fi avute în vedere și alte soluții, cum ar fi distanța maximă parcursă de vehicul în raport cu punctul de plecare; aceasta în temeiul considerentului (24), care indică vehiculele excluse de la aplicarea regulamentului potrivit articolului 3 litera (a) (care, potrivit dispozițiilor articolului 15 din regulament, fac obiectul unor norme de protecție pur interne) – ca fiind „vehiculele utilizate pentru transportul călătorilor prin servicii regulate pe un traseu care nu depășește 50 km”.
- 10 În orice caz, în speță – indiferent de interpretarea dată termenului „traseu” –, este cert că societatea prestează servicii regulate de transport de călători pe anumite rute care depășesc 50 km; prin urmare, trebuie să se stabilească dacă excepția de la aplicarea regulamentului poate privi anumite vehicule aparținând ARST S.p.A. (cele utilizate exclusiv pentru transportul de călători pe trasee care nu depășesc 50 km) sau dacă ansamblul serviciului de transport prestat de ARST S.p.A. intră în domeniul de aplicare al regulamentului, întrucât este prestat inclusiv cu vehicule utilizate pe trasee care depășesc 50 km.
- 11 Prima întrebare adresată Curții de Justiție este următoarea:

„Articolul 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de

abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului trebuie interpretat în sensul că termenul «traseu» care nu depășește 50 km se referă la kilometrajul rutei (liniei) stabilite de întreprinderea de transport pentru plata legitimației de transport sau la kilometrajul total parcurs de conducătorul auto în turele zilnice ori la distanța maximă parcursă de vehicul în raport cu punctul de plecare (rază) sau, oricum, la un alt criteriu potrivit căruia trebuie calculați kilometrii parcursului?

În orice caz, întreprinderea care organizează transportul poate fi exceptată de la aplicarea regulamentului în privința vehiculelor pe care le utilizează exclusiv pentru a efectua rute care nu depășesc 50 km sau este supus aplicării regulamentului întregul serviciu de transport prestat de întreprindere, întrucât cu alte vehicule efectuează rute care depășesc 50 km?”

A DOUA ÎNTREBARE PRELIMINARĂ

- 12 A doua problemă cu care a fost sesizată prezenta instanță privește definiția „duratei de conducere” care figurează la articolul 6 alineatul (3) din regulament.
- 13 Societatea ARST S.p.A. susține că durata maximă de conducere pe parcursul a două săptămâni consecutive se referă doar la activitatea de conducere efectivă; lucrătorii, a căror teză a fost reținută de ambele instanțe de grad inferior, susțin că trebuie să se țină seama de durata întregii ture.
- 14 Prezenta instanță observă că articolul 4 din regulament conține trei definiții ale duratei de conducere:

la litera (k), definiția noțiunii de „durată zilnică de conducere” (durata totală de conducere acumulată între sfârșitul unei perioade de repaus zilnic și începutul următoarei perioade de repaus zilnic sau între o perioadă de repaus zilnic și o perioadă de repaus săptămânal),

la litera (l), definiția noțiunii de „durată de conducere săptămânală” (durata de conducere totală, acumulată în timpul unei săptămâni), și

la litera (q), definiția noțiunii de „perioadă de conducere” (durata de conducere cumulată între momentul în care conducătorul auto se așează la volan după o perioadă de repaus sau o pauză și momentul în care începe o perioadă de repaus sau o pauză. Perioada de conducere poate fi continuă sau fragmentată).
- 15 În sfârșit, litera (j) a aceluiași articol 4 definește „durata de conducere” ca fiind durata activității de conducere înregistrată [automat sau semiautomat de aparatul de înregistrare definit în anexa I și în anexa I B la Regulamentul (CEE) nr. 3821/85 sau manual, în conformitate cu articolul 16 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85].
- 16 Potrivit susținerilor societății ARST S.p.A., „perioada de conducere” nu este altceva decât suma „duratelor de conducere”.

- 17 În acest sens pare să pledeze considerentul (17), potrivit căruia regulamentul vizează îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general, urmărind realizarea acestui obiectiv în special prin dispozițiile referitoare la „durata maximă de conducere” pe zi, pe săptămână și pe o perioadă de două săptămâni consecutive.
- 18 În același sens, poate fi amintit alineatul (4) al aceluiași articol 6 din regulament, potrivit căruia duratele de conducere zilnice și săptămânale cuprind toate duratele „de conducere înregistrate” pe teritoriul Comunității sau al unei țări terțe.
- 19 Totuși, articolul 6 menționat mai sus prevede la alineatul (5) că un conducător auto înregistrează ca „altă muncă” orice perioadă petrecută astfel cum este prevăzut la articolul 4 litera (e) – [și anume orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru la articolul 3 litera (a) din Directiva 2002/15/CE, inclusiv orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transportului sau din alt sector] –, precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament și înregistrează orice perioadă de „disponibilitate”, astfel cum este definită la articolul 15 alineatul (3) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 3821/85, de la ultima perioadă de repaus zilnic sau săptămânal.
- 20 Nu este clar dacă această „altă muncă” se ia sau nu în calcul la stabilirea duratei de conducere pe parcursul a două săptămâni consecutive.
- 21 Interpretarea dată de instanțele care au examinat cauza anterior identifică, pe de altă parte, durata de conducere cu tura zilnică; această interpretare se întemeiază pe referirea, cuprinsă în definiția noțiunii de „durată zilnică de conducere” [articolul 4 litera (k) din regulament], la durata acumulată între două perioade de repaus zilnic, precum și pe definiția distinctă, cuprinsă la articolul 4 din regulament, a noțiunii de „durată de conducere” – și anume activitatea de conducere înregistrată – și a noțiunii de „perioadă de conducere”, astfel încât aceasta din urmă ar părea să desemneze un interval de timp mai mare.
- 22 A doua întrebare adresată Curții de Justiție este următoarea:
„Articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului trebuie interpretat în sensul că «durata de conducere totală acumulată [...] pe parcursul a două săptămâni consecutive» este constituită din suma «duratelor de conducere» efectuate pe parcursul celor două săptămâni – potrivit definiției prevăzute la articolul 4 litera (j) din același regulament – sau această expresie cuprinde și alte activități, în special întreaga tură efectuată de conducătorul auto pe parcursul celor

două săptămâni, ori orice «altă muncă», menționată la alineatul (5) al aceluiași articol 6?»

PENTRU ACESTE MOTIVE,

Corte (Curtea de Casație), având în vedere articolul 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, solicită Curții de Justiție a Uniunii Europene să se pronunțe, cu titlu preliminar, cu privire la problemele de interpretare a dreptului Uniunii Europene indicate la punctele 11 și 22 din motivarea de mai sus.

[omissis] [suspendarea judecării cauzei și formule procedurale]

Data astfel la Roma [omissis] [la] 9 februarie 2021

Președintele