



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

9 noiembrie 2023 *

„Trimitere preliminară – Transporturi rutiere – Armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale – Regulamentul (CE) nr. 561/2006 – Articolul 3 litera (a) – Noțiunea de «traseul liniei nedepășind 50 km» – Transporturi rutiere efectuate de vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate – Traseul liniei care nu depășește 50 km – Neaplicarea Regulamentului nr. 561/2006 – Vehicule destinate unei utilizări mixte – Articolul 4 literele (e) și (j) – Noțiunile «altă muncă» și «durată de conducere» – Articolul 6 alineatele (3) și (5) – Durata de conducere totală pe parcursul a două săptămâni consecutive – Perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul exclusă din domeniul de aplicare al acestui regulament”

În cauza C-477/22,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație, Italia), prin decizia din 12 mai 2022, primită de Curte la 15 iulie 2022, în procedura

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

împotriva

TR,

OS,

EK,

UN,

RC,

RS,

OA,

ZB,

HP,

* Limba de procedură: italiana.

WS,
IO,
TK,
ME,
SK,
TF,
TC,
ND,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna K. Jürimäe, președintă de cameră, și domnii N. Piçarra (raportor), M. Safjan, N. Jääskinen și M. Gavalec, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti, de S. Manso, avvocato;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de P. Garofoli, avvocato dello Stato;
- pentru Comisia Europeană, de L. Malferrari, P. Messina și G. Wilms, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 3 litera (a), a articolului 4 litera (j), precum și a articolului 6 alineatele (3) și (5) 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 (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014 (JO 2014, L 60, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 561/2006”).

- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti (denumită în continuare „Arst”), societate de transport public local din regiunea Sardinia (Italia), pe de o parte, și mai mulți angajați ai acestei societăți, pe de altă parte, în legătură cu obligarea Arst la plata unei indemnizații și/sau a unei compensații proporționale cu orele de repaus neefectuate și cu orele care depășesc durata maximă de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive, solicitată de către acești angajați.

Cadrul juridic

Directiva 2002/15/CE

- 3 Articolul 3 litera (a) punctul 1 din 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 (JO 2002, L 80, p. 35, Ediție specială, 05/vol. 6, p. 125) definește noțiunea de „timp de lucru” după cum urmează:

„în cazul lucrătorilor mobili: perioada de la începutul până la sfârșitul timpului de lucru, în timpul căruia lucrătorul mobil se află la postul său de lucru, la dispoziția angajatorului și în exercițiul funcțiilor sau activităților sale, adică:

- perioada dedicată tuturor activităților de transport rutier. Aceste activități sunt, cu precădere, următoarele:
 - (i) conducerea autovehiculului;
 - (ii) încărcarea și descărcarea;
 - (iii) ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul;
 - (iv) curățenia și întreținerea tehnică;
 - (v) toate celelalte activități vizând asigurarea siguranței vehiculului, a încărcăturii sale și a pasagerilor sau îndeplinirea obligațiilor legale sau de reglementare direct legate de operațiunea de transport aflată în desfășurare, inclusiv supravegherea încărcării și descărcării, formalitățile administrative legate de poliție, vamă, serviciul de imigrare etc.;
- perioadele de timp în care acesta nu poate dispune liber de timpul său și i se cere să fie la postul său de lucru, gata să întreprindă activitatea sa normală, îndeplinind anumite sarcini asociate serviciului, în special în timpul perioadelor când așteaptă să se facă încărcarea sau descărcarea, dacă durata previzibilă a acestora nu este cunoscută dinainte [...]

Regulamentul nr. 561/2006

4 Considerentele (17) și (24) ale Regulamentului nr. 561/2006 enunță:

„(17) Prezentul regulament urmărește îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general. Acesta urmărește 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, prin dispoziția care obligă un conducător auto să ia o perioadă de repaus săptămânal normală, cel puțin o dată pe o perioadă de două săptămâni consecutive, și prin dispozițiile care prevăd că în niciun caz o perioadă de repaus zilnic nu poate fi mai mică decât o perioadă neîntreruptă de nouă ore. [...]

[...]

(24) Statele membre ar trebui să stabilească norme pentru vehiculele utilizate pentru transportul călătorilor prin servicii regulate pe un traseu care nu depășește 50 km. Aceste norme ar trebui să asigure o protecție corespunzătoare în ceea ce privește perioada de conducere permisă și pauzele și perioadele de repaus obligatorii.”

5 Potrivit articolului 1 din regulamentul menționat, acesta „stabilește normele referitoare la perioadele de conducere, de repaus și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto ce asigură transportul rutier de mărfuri și de călători în vederea armonizării condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier, și a îmbunătățirii condițiilor de lucru și a siguranței rutiere” și prevede totodată „promovarea unor mai bune practici de control și de aplicare a normelor de către statele membre și a unor metode mai bune de lucru în sectorul transportului rutier”.

6 Articolul 2 alineatul (1) din regulamentul amintit prevede:

„Prezentul regulament se aplică transportului rutier:

[...]

(b) 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.”

7 Articolul 3 din același regulament stipulează:

„Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

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

[...]”

8 Articolul 4 din Regulamentul nr. 561/2006 are următorul cuprins:

„În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

[...]

(e) «altă muncă»: orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru la articolul 3 litera (a) din Directiva [2002/15], inclusiv orice activitate desfășurată pentru același sau un alt angajator din sectorul transportului sau din alt sector;

[...]

(h) «perioadă de repaus săptămânal»: o perioadă săptămânală în timpul căreia un conducător auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o «perioadă de repaus săptămânal normală» sau o «perioadă de repaus săptămânal redusă»:

– «perioadă de repaus săptămânal normală»: orice perioadă de repaus de cel puțin patruzeci și cinci de ore;

[...]

(j) «durată de conducere»: durata activității de conducere înregistrată:

– automat sau semiautomat de aparatul de înregistrare [definit de Regulamentul nr. 165/2014 privind tahografele în transportul rutier, de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3821/85 al Consiliului privind aparatura de înregistrare în transportul rutier] sau

– manual, în conformitate cu [Regulamentul nr. 165/2014].

(k) «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;

[...]

(n) «servicii regulate de transport călători»: serviciile de transport naționale și internaționale, astfel cum sunt definite la [articolul 2 punctul 2 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO 2009, L 300, p. 88)];

[...]

(q) «perioadă de conducere»: durata de conducere cumulată între momentul în care conducătorul auto se așază 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.

[...]”

- 9 Articolul 6 din Regulamentul nr. 561/2006 prevede la alineatele (3) și (5):

„(3) Durata de conducere totală acumulată nu trebuie să depășească nouăzeci de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive.

[...]

(5) Un conducător auto înregistrează ca altă muncă orice perioadă, astfel cum este definită la articolul 4 litera (e), precum și orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare al prezentului regulament [...].”

- 10 Potrivit articolului 15 din acest regulament, „[s]tatele membre se asigură ca toți conducătorii auto ai vehiculelor prevăzute la articolul 3 litera (a) să fie supuși normelor naționale care asigură o protecție corespunzătoare în ceea ce privește duratele de conducere permise și pauzele și perioadele de repaus obligatorii”.

Regulamentul nr. 1073/2009

- 11 Articolul 2 punctul 2 din Regulamentul nr. 1073/2009 definește noțiunea de „servicii regulate” ca fiind „serviciile care asigură transportul de persoane la intervale stabilite pe trasee stabilite, persoanele fiind îmbarcate și debarcate la puncte de oprire prestabilite”.

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 12 La 5 septembrie 2011, mai mulți conducători auto de transport rutier de călători, angajați ai Arst, au introdus în fața Tribunale di Oristano (Tribunalul din Oristano, Italia) o acțiune prin care au solicitat obligarea acestei societăți la plata unei indemnizații și/sau a unei compensații proporționale cu orele de repaus neefectuate și cu orele care depășesc durata maximă de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive, cu încălcarea Regulamentului nr. 561/2006. Conducătorii auto au susținut că, din cauza programului de lucru stabilit de Arst în perioada cuprinsă între 11 aprilie 2007, data intrării în vigoare a acestui regulament, și 6 decembrie 2010, niciunul dintre ei nu a beneficiat de „perioada de repaus săptămânal normală” în sensul articolului 4 litera (h) din regulamentul menționat și că toți au depășit durata maximă de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive, prevăzută la articolul 6 alineatul (3) din același regulament.
- 13 În ceea ce o privește, ARST a susținut că, în temeiul articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, acesta din urmă nu este aplicabil respectivilor conducători auto deoarece ei nu au efectuat decât o singură dată sau de două ori deplasări care depășeau limita prevăzută de această dispoziție și numai cei care ocupau anumite posturi de lucru.
- 14 Această instanță a admis acțiunea în totalitate, dar a redus cu 50 % quantumul indemnizației solicitate de UN și de TF din cauza perioadei lor mai scurte de angajare în calitate de conducători auto.

- 15 Arst a declarat apel împotriva acestei decizii la Corte d'appello di Cagliari (Curtea de Apel din Cagliari, Italia). Prin hotărârea din 10 martie 2016, instanța de apel a redus suma pe care Arst a fost obligată de prima instanță să o plătească conducătorilor auto menționați și a respins în rest acțiunea.
- 16 Corte d'appello di Cagliari (Curtea de Apel din Cagliari) a statuat, pe de o parte, că noțiunea de „traseu”, în sensul articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, se referă, în transportul extraurban, la traseul total efectuat de conducătorul auto în cursul unei zile de lucru, astfel încât, pentru a stabili dacă limita de 50 km prevăzută de această dispoziție a fost depășită ar trebui să se ia în considerare numărul de kilometri aferent tuturor traseelor efectuate de conducătorul auto în timpul acestei zile de lucru. Pe de altă parte, aceasta a considerat că, în raport cu articolul 4 literele (j) și (k) din acest regulament, „durata zilnică de conducere” coincide cu ziua de lucru și, prin urmare, a respins argumentul formulat de Arst potrivit căruia, pentru a verifica dacă a fost respectată durata de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive, prevăzută la articolul 6 alineatul (3) din regulamentul menționat, trebuie luată în considerare numai perioada petrecută pentru conducere.
- 17 Arst a formulat recurs la Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație, Italia), instanța de trimitere, prin care contestă interpretarea reținută de Corte d'appello di Cagliari (Curtea de Apel din Cagliari) în hotărârea sa din 10 martie 2016 atât în ceea ce privește noțiunea de „traseu”, în sensul articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, cât și în ceea ce privește noțiunea de „durată de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive”, prevăzută la articolul 6 alineatul (3) din acest regulament.
- 18 Această instanță arată, pe de o parte, că Arst asigură transportul rutier de persoane la intervale fixe și pe trasee determinate, persoanele fiind imbarcate și debarcate la puncte de oprire prestabilite. Pe de altă parte, din moment ce Regulamentul nr. 561/2006, în temeiul articolului 3 litera (a) din acesta, nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de vehicule utilizate pentru transportul călătorilor prin servicii regulate atunci când traseul liniei nu depășește 50 km, instanța menționată ridică problema dacă termenul „traseu” privește ruta stabilită de întreprinderea în cauză în scopul plății legitimației de transport, astfel cum pare să se poată deduce, în opinia sa, din modul de redactare a acestei dispoziții, care face referire la traseul „liniei”. Instanța își pune în același timp problema dacă acest termen se referă mai degrabă la numărul de kilometri parcurși de un conducător auto la bordul vehiculului în cursul unei zile de lucru, chiar dacă acesta efectuează mai multe rute, după cum pare să se poată deduce din finalitatea regulamentului, care, potrivit considerentului (17), vizează „îmbunătățirea condițiilor sociale pentru lucrătorii cărora li se aplică, precum și îmbunătățirea siguranței rutiere în general”.
- 19 Instanța de trimitere precizează că prima întrebare decurge din faptul că Arst prestează servicii regulate de călători pe mai multe rute diferite, iar conducătorii săi auto acoperă în cursul aceleiași zile de muncă și cu același vehicul mai multe rute. Această instanță arată de asemenea că vehiculele destinate acestui serviciu sunt utilizate în mod mixt pentru trasee mai scurte de 50 km, dar și pentru trasee mai lungi și arată că, în conformitate cu Hotărârea din 9 septembrie 2021, Ministere public (Sanțiuni extrateritoriale) (C-906/19, EU:C:2021:715), Regulamentul nr. 561/2006 se aplică vehiculelor utilizate în acest mod. Cu toate acestea, consideră că utilizarea mixtă nu înseamnă că toate transporturile furnizate de Arst intră în domeniul de aplicare al acestui regulament.

- 20 În ceea ce privește, pe de altă parte, articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006, instanța națională se întreabă dacă, pentru a aprecia dacă a fost respectată durata de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive, trebuie să se ia în considerare numai „durata (duratele) de conducere” înregistrate, în sensul articolului 4 litera (j) din acest regulament, în cursul acestor două săptămâni sau și orice „altă muncă” pe care o efectuează conducătorul auto în cauză, în sensul articolului 6 alineatul (5) din acest regulament. Această instanță consideră că nu este posibil să se stabilească în mod clar dacă această „altă muncă” este sau nu relevantă pentru a calcula durata de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive, stabilită la articolul 6 alineatul (3) menționat. Ea mai arată că Corte d'appello di Cagliari (Curtea de Apel din Cagliari) a respins argumentul formulat de Arst potrivit căruia, în acest scop, ar trebui luată în considerare numai perioada petrecută pentru conducerea unui vehicul.
- 21 În aceste condiții, Corte suprema di cassazione (Curtea de Casație) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Articolul 3 litera (a) din Regulamentul [nr. 561/2006] trebuie interpretat în sensul că noțiunea de «traseu» care nu depășește 50 km se referă la numărul de kilometri ai rutei (liniei) stabilite de întreprinderea de transport pentru plata legitimației de transport, la numărul total de kilometri parcurși de conducătorul auto în turele zilnice, la distanța maximă parcursă de vehicul în raport cu punctul de plecare (rază) sau potrivit cărui alt criteriu trebuie calculați kilometrii traseului?
- În orice caz, întreprinderea care organizează transportul poate fi exceptată de la aplicarea regulamentului [nr. 561/2006] în privința vehiculelor pe care le utilizează exclusiv pentru a efectua rute care nu depășesc 50 de kilometri sau este supus aplicării regulamentului întregul serviciu de transport prestat de întreprindere întrucât cu alte vehicule efectuează rute care depășesc 50 de kilometri?
- 2) Articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul [nr. 561/2006] 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 articolul 6 alineatul (5) din respectivul regulament?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 22 Prima întrebare preliminară se împarte în două părți, care trebuie examinate succesiv.

Cu privire la prima parte a primei întrebări

- 23 Prin intermediul primei părți a primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „traseul liniei nedepășind 50 km” corespunde numărului de kilometri ai rutei stabilite de întreprinderea de transport pentru serviciile regulate de transport de călători pe care le furnizează.
- 24 Noțiunea de „traseul liniei” nu este definită de Regulamentul nr. 561/2006, iar articolul 3 litera (a) din acesta nu conține nicio trimitere la dreptul statelor membre pentru a defini această noțiune. În vederea interpretării acestei dispoziții, trebuie să se aibă în vedere, așadar, sensul obișnuit al termenilor acesteia în limbajul curent, precum și contextul său și obiectivul urmărit de reglementarea în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 iulie 2022, Pricoforest, C-13/21, EU:C:2022:531, punctul 22 și jurisprudența citată).
- 25 În limbajul curent, termenul „traseu” desemnează o cursă sau o rută, de parcurs sau parcursă, în special pe șosea, care leagă un punct de plecare de un punct de sosire. Termenul „linie” desemnează o trăsătură continuă care unește aceste două puncte.
- 26 Textul articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 se referă, așadar, la o distanță concretă, parcursă sau de parcurs, pe șosea pe un traseu care leagă un punct de plecare de un punct de sosire pentru a se asigura transportul călătorilor prin serviciile regulate pentru care este utilizat vehiculul vizat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 iulie 2022, Pricoforest, C-13/21, EU:C:2022:531, punctul 24). Acest text nu conține nicio referire la distanța parcursă efectiv pe șosea de un conducător auto într-o anumită perioadă de muncă sau la distanța maximă parcursă de vehiculul în cauză de la punctul său de plecare.
- 27 Noțiunea de „servicii regulate” este definită la articolul 2 punctul 2 din Regulamentul nr. 1073/2009, la care face trimitere articolul 4 litera (n) din Regulamentul nr. 561/2006, ca fiind „serviciile care asigură transportul de persoane la intervale stabilite pe trasee stabilite, persoanele fiind îmbarcate și debarcate la puncte de oprire prestabilite”. Noțiunea de „traseu stabilit” exclude luarea în considerare a oricărei distanțe efectiv parcurse pe șosea de un conducător auto într-o anumită perioadă de muncă sau a distanței maxime parcurse de vehiculul în cauză de la punctul său de plecare, care depășește acest traseu.
- 28 Prin urmare, noțiunea de „traseul liniei nedepășind 50 de km”, în sensul articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, trebuie înțeleasă în sensul că vizează un traseu stabilit, care nu depășește această distanță, care leagă un punct de plecare de un punct de sosire și care deservește, dacă este cazul, puncte de oprire intermediare prestabilite pentru îmbarcarea și debarcarea călătorilor. Prin urmare, un asemenea transport rutier de călători este exclus, în temeiul acestei dispoziții, din domeniul de aplicare al regulamentului, indiferent dacă conducătorii auto care îl efectuează realizează mai multe astfel de trasee în aceeași zi de lucru și cu același vehicul.
- 29 În orice caz, după cum a arătat Comisia Europeană în observațiile sale scrise, conducătorii vehiculelor cărora, în conformitate cu articolul 3 litera (a) din acesta, nu li se aplică Regulamentul nr. 561/2006, trebuie, potrivit articolului 15 din acest regulament, interpretat în lumina considerentului (24) al acestuia, să fie supuși normelor naționale menite să asigure o protecție corespunzătoare în ceea ce privește duratele de conducere permise și pauzele și perioadele de

repaus obligatorii. Legislația națională aplicabilă trebuie, în orice caz, să respecte normele stabilite de Directiva 2002/15 în ceea ce privește, printre altele, timpul de lucru, de pauză și de repaus.

- 30 Având în vedere motivele care precedă, este necesar să se răspundă la prima parte a primei întrebări că articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „traseul liniei nedepășind 50 km” corespunde rutei stabilite de întreprinderea de transport, care nu depășește această distanță, pe care vehiculul în cauză trebuie să o parcurgă pe șosea pentru a lega un punct de plecare de un punct de sosire și pentru a deservi, dacă este cazul, puncte de oprire intermediare prestabilite, în vederea asigurării transportului de călători prin serviciul regulat pentru care este utilizat.

Cu privire la a doua parte a primei întrebări

- 31 Prin intermediul celei de a doua părți a primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă dispozițiile articolului 2 alineatul (1) litera (b) coroborate cu cele ale articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretate în sensul că acest regulament se aplică întregului transport rutier efectuat de întreprinderea în cauză atunci când vehiculele destinate transportului de călători prin servicii regulate sunt utilizate în principal pentru a efectua trasee de linie care nu depășesc 50 km și ocazional trasee de linie care depășesc 50 km.
- 32 Trebuie amintit de la bun început că, în ceea ce privește transportul rutier de călători efectuat prin servicii regulate, domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 este stabilit, pe de o parte, la articolul 2 alineatul (1) litera (b), potrivit căruia acest regulament se aplică transportului rutier de călători efectuat 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.
- 33 Pe de altă parte, potrivit articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, acest regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de „vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km”. Întrucât introduce o excepție de la domeniul de aplicare al acestui regulament, dispoziția menționată trebuie interpretată în mod strict, astfel încât să nu se extindă efectele acesteia dincolo de ceea ce este necesar pentru a asigura protecția intereselor pe care urmărește să le garanteze [a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 septembrie 2021, *Ministere public (Sanctiuni extrateritoriale)*, C-906/19, EU:C:2021:715, punctul 33].
- 34 În aceste condiții, atunci când, precum în speță, o întreprindere asigură transportul de călători prin servicii regulate ale căror trasee de linie depășesc 50 km efectuându-l cu vehicule care sunt utilizate în mod normal pentru transportul de călători prin servicii regulate ale căror trasee de linie nu depășesc 50 km, o astfel de utilizare mixtă nu poate face ca Regulamentul nr. 561/2006 să fie aplicabil întregului transport regulat de călători prestat de această întreprindere. Astfel, transportul de călători prin servicii regulate ale căror trasee de linie nu depășesc 50 km sunt excluse în mod expres din domeniul de aplicare al acestui regulament în temeiul articolului 3 litera (a) din acesta.
- 35 Având în vedere motivele care precedă, trebuie să se răspundă la a doua parte a primei întrebări că dispozițiile articolului 2 alineatul (1) litera (b) coroborate cu cele ale articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretate în sensul că acest regulament nu se aplică întregului transport rutier efectuat de întreprinderea în cauză atunci când vehiculele destinate

pentru transportul de călători prin servicii regulate sunt utilizate în principal pentru a efectua trasee de linie care nu depășesc 50 km și ocazional trasee de linie care depășesc 50 km. Acest regulament se aplică numai atunci când aceste trasee depășesc 50 km.

Cu privire la a doua întrebare

- 36 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „durata de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive”, cuprinsă în această dispoziție, acoperă, pe lângă „durata de conducere”, în sensul articolului 4 litera (j) din acest regulament, și orice „altă muncă”, în sensul articolului 6 alineatul (5) din regulamentul menționat, efectuată de conducător auto în cursul celor două săptămâni.
- 37 Potrivit articolului 6 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006, „durata de conducere totală acumulată nu trebuie să depășească nouăzeci de ore pe parcursul a două săptămâni consecutive”.
- 38 Versiunile acestei dispoziții în special în limbile spaniolă, germană, engleză, franceză, maghiară și portugheză se referă la noțiunea de „durată de conducere”, definită la articolul 4 litera (j) din acest regulament ca fiind „durata activității de conducere înregistrată” în conformitate cu dispozițiile Regulamentului nr. 165/2014. În schimb, expresia „*periodo di guida*” din cuprinsul versiunii în limba italiană a articolului 6 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 corespunde noțiunii de „perioadă de conducere”, definită la articolul 4 litera (q) din acesta din urmă ca fiind „o durată de conducere cumulată între momentul în care conducătorul auto se așază la volan după o perioadă de repaus sau o pauză și momentul în care începe o perioadă de repaus sau o pauză”, precizându-se că „perioada de conducere poate fi continuă sau fragmentată”.
- 39 În aceste condiții, trebuie să se constate că atât noțiunea de „durată de conducere”, cât și cea de „perioadă de conducere”, în sensul articolului 4 literele (j) și (q) din Regulamentul nr. 561/2006, se referă la intervalul de timp pe care conducătorul auto îl petrece pentru conducere, chiar dacă prima noțiune nu vizează decât intervalul de timp înregistrat.
- 40 În schimb, noțiunea de „altă muncă” este definită la articolul 4 litera (e) din Regulamentul nr. 561/2006 ca fiind „orice activitate, cu excepția conducerii auto, definită ca timp de lucru” în sensul articolului 3 litera (a) punctul 1 din Directiva 2002/15. În temeiul acestei din urmă dispoziții, „timpul de lucru” cuprinde, printre altele, „perioada dedicată tuturor activităților de transport rutier”, în special „conducerea autovehiculului”, „încărcarea și descărcarea”, „ajutorul acordat pasagerilor la urcarea și coborârea din vehicul”, „curățenia și întreținerea tehnică” și „toate celelalte activități vizând asigurarea siguranței vehiculului, a încărcăturii sale și a pasagerilor sau îndeplinirea obligațiilor legale sau de reglementare direct legate de operațiunea de transport aflată în desfășurare”.
- 41 Rezultă că noțiunile de „durată de conducere” și de „perioadă de conducere”, în sensul articolului 4 literele (j) și (q) din Regulamentul nr. 561/2006, acoperă numai activitatea de conducere, iar nu ansamblul activităților desfășurate de conducător auto în timpul său de lucru.
- 42 De altfel, articolul 6 alineatul (5) din Regulamentul nr. 561/2006 impune conducătorului auto să înregistreze ca „altă muncă” nu numai „orice perioadă, astfel cum este definită la articolul 4 litera (e) [din acest regulament]”, și anume orice activitate, cu excepția conducerii, definită ca „timp de lucru”, ci și „orice perioadă petrecută pentru conducerea unui vehicul utilizat pentru operațiuni comerciale care nu intră în domeniul de aplicare al regulamentului [menționat]”.

- 43 Rezultă că, pentru a calcula durata de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive, care nu trebuie să depășească nouăzeci de ore, în conformitate cu articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006, trebuie să se țină seama numai de perioadele de timp pe care conducătorul auto le petrece pentru conducere și care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament. Astfel, includerea într-un asemenea calcul a timpului pe care conducătorul auto îl petrece să conducă un vehicul cărui, în temeiul articolului 3 litera (a) din acesta, nu i se aplică acest regulament ar echivala cu includerea în domeniul de aplicare al articolului 6 alineatul (3) din regulamentul menționat a unui transport rutier care este exclus în mod expres din domeniul de aplicare al acestuia din urmă.
- 44 Având în vedere motivele care precedă, trebuie să se răspundă la cea de a doua întrebare că articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „durata de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive”, cuprinsă în această dispoziție, acoperă numai „durata de conducere”, în sensul articolului 4 litera (j) din acest regulament, fiind exclusă orice „altă muncă”, în sensul articolului 6 alineatul (5) din regulamentul menționat, efectuată de conducător auto în cursul celor două săptămâni.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 45 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

- 1) 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, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 165/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 februarie 2014,**

trebuie interpretat în sensul că

noțiunea de „traseul liniei nedepășind 50 km” corespunde rutei stabilite de întreprinderea de transport, care nu depășește această distanță, pe care vehiculul în cauză trebuie să o parcurgă pe șosea pentru a lega un punct de plecare de un punct de sosire și pentru a deservi, dacă este cazul, puncte de oprire intermediare prestabilite, în vederea asigurării transportului de călători prin serviciul regulat pentru care este utilizat.

- 2) Dispozițiile articolului 2 alineatul (1) litera (b) coroborate cu cele ale articolului 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 165/2014,**

trebuie interpretate în sensul că

acest regulament nu se aplică întregului transport rutier efectuat de întreprinderea în cauză atunci când vehiculele destinate transportului de călători prin servicii regulate sunt utilizate în principal pentru a efectua trasee de linie care nu depășesc 50 km și ocazional trasee de linie care depășesc 50 km. Acest regulament se aplică numai atunci când aceste trasee depășesc 50 km.

- 3) Articolul 6 alineatul (3) din Regulamentul nr. 561/2006, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 165/2014,**

trebuie interpretat în sensul că

noțiunea de „durata de conducere totală acumulată pe parcursul a două săptămâni consecutive”, cuprinsă în această dispoziție, acoperă numai „durata de conducere”, în sensul articolului 4 litera (j) din acest regulament, fiind exclusă orice „altă muncă”, în sensul articolului 6 alineatul (5) din regulamentul menționat, efectuată de conducător auto în cursul celor două săptămâni.

Semnături