Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS BESLUT (tionde avdelningen)*

den 18 februari 2016

”Begäran om förhandsavgörande — Artiklarna 53.2 och 99 i domstolens rättegångsregler — Vägtransport — Förarens viloperiod — Bestämmelser i en medlemsstat enligt vilka en anställd som reser i tjänsten inte har rätt till schablonersättning för inkvartering när inkvartering garanteras på arbetsgivarens bekostnad — Fråga om inkvartering av föraren i dennes fordon omfattas”

I mål C-325/15,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (domstol i första instans i Wrocław-Śródmieście i Wrocław, Polen) genom beslut av den 6 maj 2015, som inkom till domstolen den 1 juli 2015, i målet

Z. Ś.,

Z. M.,

M. P.

mot

X,

meddelar

DOMSTOLEN (tionde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden F. Biltgen samt domarna E. Levits och M. Berger (referent),

generaladvokat: N. Wahl,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

med hänsyn till att domstolen, efter att ha hört generaladvokaten, har beslutat att i enlighet med artiklarna 53.2 och 99 i domstolens rättegångsregler avgöra målet genom särskilt uppsatt beslut som är motiverat,

följande

* Rättegångsspråk: polska.

Beslut

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 8.8 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85 (EUT L 102, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan å ena sidan Ś., M. och P., – alla fordonsförare som genomför internationella vägtransporter – och å andra sidan X, deras före detta arbetsgivare. Målet gäller arbetsgivarens beslut att inte betala ut viss ersättning för nätter som förarna tillbringat i sina fordon.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

3 Artikel 4 i förordning nr 561/2006 har följande lydelse:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

...

c) *förare*: person som kör fordonet, även under kort tid, eller som i tjänsten medföljer i ett fordon för att vid behov vara tillgänglig för körning.

...

f) *vila*: sammanhängande tidsperiod under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid.

g) *dygnsvila*: tidsperiod under dygnet under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid och som består av normal dygnsvila eller reducerad dygnsvila.

— *normal dygnsvila*: en viloperiod om minst elva timmar. Alternativt kan den normala dygnsvilan tas ut i två perioder, den första bestående av minst tre timmars sammanhängande vila och den andra perioden av minst nio timmars sammanhängande vila.

— *reducerad dygnsvila*: en viloperiod om minst nio men mindre än elva timmar.

h) *veckovila*: tidsperiod under veckan under vilken föraren fritt kan förfoga över sin tid, vilken består av normal veckovila eller reducerad veckovila.

— *normal veckovila*: en viloperiod om minst 45 timmar.

— *reducerad veckovila*: en viloperiod om mindre än 45 timmar, vilken kan förkortas till minst 24 sammanhängande timmar, under förutsättning att villkoren i artikel 8.6 är uppfyllda.

i) *vecka*: tidsperiod mellan 00.00 på måndag och 24.00 på söndag.

...”

4 I artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 föreskrivs följande:

”När en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och fordonet står stilla.”

Polsk rätt

5 I artikel 9.1 i föreskrifter som antagits av ministern för arbete och socialpolitik angående belopp och villkor för att fastställa de rättigheter som arbetstagare anställda inom en statlig eller lokal myndighet åtnjuter vid tjänsteresor utomlands (rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju – Dz. U. 2002 nr 236, position 1991), av den 19 december 2002 (nedan kallade föreskrifterna av den 19 december 2002) jämförd med artikel 16.1 i föreskrifter som antagits av ministern för arbete och socialpolitik om fastställande av de rättigheter som arbetstagare anställda inom en statlig eller lokal myndighet åtnjuter vid tjänsteresor (rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej – Dz. U. 2013, position 167), av den 29 januari 2013 (nedan kallade föreskrifterna av den 29 januari 2013), stadgas att en anställd som reser i tjänsten till utlandet har rätt till ersättning för kostnader som uppkommit för inkvartering med ett belopp som motsvarar det belopp som anges på räkningen, upp till det maxbelopp som föreskrivs i bilagan till gällande föreskrifter under den aktuella perioden.

6 För det fall den anställde inte inkommer med räkningen har han eller hon enligt punkt 2 i de nämnda artiklarna rätt till en schablonersättning motsvarande 25 procent av det maxbelopp som anges i punkt 1 i föreskrifterna.

7 Enligt punkt 4 i respektive artikel äger punkterna 1 och 2 inte tillämpning om arbetsgivaren på egen bekostnad garanterar den anställde inkvartering.

8 I lagen om förares arbetstid (ustawie o czasie pracy kierowców –, Dz. U. 2012, position 1155), av den 16 april 2004 (nedan kallad lagen om förares arbetstid) föreskrivs att anställda förare omfattas inte enbart av lagstiftningen om arbetstid utan även av bestämmelser om obligatoriska raster och viloperioder enligt förordning nr 561/2006 som reglerar körtid för ett fordon.

9 I artikel 14.1 i lagen om förares arbetstid stadgas att föraren har rätt till minst 11 timmars sammanhängande vila per dygn. Dygnsvilan får – förutom såvitt gäller de förare som avses i kapitel 4a i den nämnda lagen, det vill säga förare som genomför regelbundna resor som inte överstiger 50 kilometer – tillbringas i fordonet om detta står stilla och är utrustat med sovmöjligheter.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

10 Det framgår av beslutet om hänskjutande att sökandena i det nationella målet, mellan åren 2011 och 2013, var anställda av X som förare av lastbilar med en vikt på över 12 ton. Arbetet bestod i att genomföra internationella vägtransporter. Som kompensation för de nätter de tillbringat i utlandet i sina fordonshytter, vilka var utformade för att sova i dem, har sökandena begärt att X ska utbetala vissa schablonersättningar.

11 Enligt de sökandes respektive anställningsavtal hade de rätt till en grundlön, en schablonersättning för nattarbete och en schablonersättning för övertid.

12 Under anställningsavtalens hela giltighetstid vägrade arbetsgivaren att utbetala schablonersättning till de aktuella sökandena för de nätter de tillbringat i sina fordon. Som skäl angavs att arbetsgivaren garanterat dem kostnadsfri inkvartering i de berörda fordonshytterna.

13 Det framgår också av beslutet om hänskjutande att föremålet i det nationella målet endast rör förarnas rättigheter gentemot sin arbetsgivare såvitt gäller ersättning för kostnader för inkvartering enligt de villkor som föreskrivs i nationell rätt.

14 Mot denna bakgrund beslutade Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (domstol i första instans, avdelningen för arbetsrättsliga och socialförsäkringsrättsliga mål i Wrocław-Śródmieście i Wrocław, Polen) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1) Ska artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 – vari det föreskrivs att när en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och fordonet står stilla – tolkas så, att när arbetsgivaren (transportören) ställer sovmöjligheter i fordonshytten till den anställdes (föraren) förfogande strider detta mot de nationella bestämmelser som föreskrivs i artikel 9.4 i föreskrifterna av den 19 december 2002 i ändrad lydelse, vilka var tillämpliga till och med den 28 februari 2013, och mot bestämmelserna i artikel 16.4 i föreskrifterna av den 29 januari 2013, vilka var tillämpliga från och med den 1 mars 2013, med den följden att den anställde då har rätt till ersättning för sina kostnader för inkvartering på de villkor som föreskrivs i artikel 9.1–9.3 i föreskrifterna av den 19 december 2002 och i artikel 16.1–16.3 i föreskrifterna av den 29 januari 2013 eller på de villkor och med de belopp som är mer fördelaktiga och som föreskrivs i anställningsavtalet, i kollektivavtal eller i andra arbetsrättsliga regler?

2) Ska artikel 8 i förordning nr 561/2006 tolkas så, att när en förare väljer att göra detta får viloperioder som tas annat än på stationeringsorten, såsom dessa definieras i artikel 4 f–i) i denna förordning, tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och fordonet står stilla?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

15 Domstolen får enligt artikel 99 i sina rättegångsregler, om svaret på frågan inte lämnar utrymme för rimligt tvivel, på förslag av referenten och efter att ha hört generaladvokaten, när som helst avgöra målet genom särskilt uppsatt beslut som är motiverat.

16 I förevarande mål finns det anledning att tillämpa denna bestämmelse för att besvara den första frågan.

17 Den hänskjutande domstolen har ställt denna fråga för att få klarhet i huruvida artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att den utgör hinder för en nationell bestämmelse som föreskriver på vilka villkor föraren av ett fordon har rätt till ersättning för kostnader för inkvartering som uppstått med anledning av hans förvärvsverksamhet.

18 Det är härvid tillräckligt att erinra om att det i artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 föreskrivs att när en förare väljer att göra detta får dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och fordonet står stilla.

19 Av ordalydelsen i denna bestämmelse framgår således att bestämmelsen endast gäller organisationen av vissa viloperioder som en förare har rätt till inom ramen för sin förvärvsverksamhet och inte ersättningen för dessa viloperioder.

20 Domstolen preciserar att förordning nr 561/2006 bland annat harmoniserar bestämmelser om körtider, raster och viloperioder som ska iakttas av förare som utför person- och godstransporter på väg, samtidigt som den nationella lagstiftaren ges möjlighet att anta bestämmelser som är mer förmånliga för förarna. Förordningen innehåller inte några bestämmelser om ersättning som sådana förare kan ha rätt till då de utövar sin förvärvsverksamhet.

21 Den första frågan ska därför besvaras så, att förordning nr 561/2006, och framför allt artikel 8.8 däri, inte utgör hinder för en nationell bestämmelse som föreskriver på vilka villkor föraren av ett fordon har rätt till ersättning för kostnader för inkvartering som uppstått med anledning av hans förvärvsverksamhet.

Den andra frågan

22 Om det är uppenbart att domstolen saknar behörighet att pröva ett mål eller om det är uppenbart att en begäran eller en ansökan inte kan tas upp till prövning, får domstolen enligt artikel 53.2 i sina rättegångsregler, efter att ha hört generaladvokaten, när som helst avgöra målet genom särskilt uppsatt beslut som är motiverat, utan vidare handläggning.

23 I förevarande mål finns det anledning att tillämpa även denna bestämmelse för att besvara den andra frågan.

24 Den hänskjutande domstolen har ställt frågan för att få klarhet i huruvida artikel 8 i förordning nr 561/2006 ska tolkas så, att när en förare väljer att göra detta får viloperioder som tas annat än på stationeringsorten, såsom dessa definieras i artikel 4 f–i) i denna förordning, tillbringas i ett fordon, om detta är utrustat med ändamålsenliga sovmöjligheter för varje förare och fordonet står stilla.

25 Domstolen påpekar att det inom ramen för det samarbete som har inrättats genom artikel 267 FEUF krävs att den nationella domstolen klargör den faktiska och rättsliga bakgrunden till de frågor som ställs, eller att den åtminstone förklarar de faktiska omständigheter som ligger till grund för dessa frågor, eftersom det är nödvändigt att komma fram till en tolkning av unionsrätten som är användbar för den nationella domstolen (se, bland annat, beslut Striani m.fl., C-299/15, EU:C:2015:519, punkt 22 och där angiven rättspraxis).

26 Domstolen är nämligen endast behörig att tolka en unionsrättsakt på grundval av de uppgifter om de faktiska omständigheterna som har lämnats av den nationella domstolen (se, bland annat, beslut Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punkt 18, och där angiven rättspraxis).

27 Domstolen vill även betona betydelsen av att den nationella domstolen lämnar närmare uppgifter om skälen till att den undrar hur unionsrätten ska tolkas och till att den bedömt det vara nödvändigt att ställa tolkningsfrågor till EU-domstolen (se beslut Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punkt 19, och där angiven rättspraxis).

28 Med hänsyn till att det är beslutet om hänskjutande som utgör grund för förfarandet vid EU-domstolen, är det nödvändigt att den nationella domstolen, i själva beslutet om hänskjutande, klargör den faktiska och rättsliga bakgrunden till målet vid den domstolen och åtminstone i någon mån förklarar varför den begär tolkning av just de angivna unionsbestämmelserna samt redogör för det samband som den funnit föreligga mellan dessa bestämmelser och den nationella lagstiftning som är tillämplig i det nationella målet (se beslut Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punkt 20, och där angiven rättspraxis).

29 Dessa krav beträffande innehållet i ett beslut om hänskjutande ska göra det möjligt för domstolen att fastställa huruvida beslutet om hänskjutande uppfyller villkoren för att tas upp till sakprövning men även att domstolen är behörig att besvara den ställda frågan. De nämnda kraven framgår uttryckligen av artikel 94 i rättegångsreglerna, vilka den nationella domstolen förväntas ha kännedom om och måste iaktta ytterst noggrant inom ramen för det samarbete som har inrättats genom artikel 267 FEUF (se dom Siragusa, C-206/13, EU:C:2014:126, punkt 19, och beslut Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punkt 21).

30 De uppgifter som lämnas och de frågor som ställs i beslutet om hänskjutande ska inte bara göra det möjligt för domstolen att lämna användbara svar, utan ska också ge såväl medlemsstaternas regeringar som andra berörda parter möjlighet att avge yttranden i enlighet med artikel 23 i stadgan för Europeiska unionens domstol. Det åligger domstolen att se till att denna möjlighet finns, eftersom det enligt nyss nämnda bestämmelse endast är beslutet om hänskjutande som delges de berörda parterna (se bland annat beslut Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punkt 23).

31 I förevarande fall uppfyller inte beslutet om hänskjutande dessa krav.

32 Även om hänvisningen, i den andra frågans ordalydelse, till ”när en förare väljer att göra detta” gör det möjligt att anta att frågan avser artikel 8.8, vari ett sådant ”val” nämns, konstaterar EU-domstolen att den hänskjutande domstolen har begärt tolkning av artikel 8 i förordning nr 561/2006 utan att mera precist ange vilken punkt i denna artikel som frågan gäller.

33 Den hänskjutande domstolen redogör för övrigt inte heller för varför den tolkning – som begärs genom den andra frågan – av en bestämmelse beträffande dygnsvila och reducerad veckovila som tas annat än på stationeringsorten och som en förare får tillbringa i sitt fordon är nödvändig för att den hänskjutande domstolen ska kunna avgöra målet.

34 Nämnda domstol har gjort gällande att det inte tydligt framgår av artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 att bestämmelsen avser alla typer av viloperioder som definieras i artikel 4 i samma förordning, då normal veckovila inte uttryckligen nämns där. Den hänskjutande domstolen har inte lämnat några skäl till varför ett svar på den andra frågan är nödvändigt eller användbart för att avgöra målet. Härigenom har denna domstol inte heller förklarat varför EU-domstolens svar på den andra frågan – som i förevarande fall avser artikel 8.8 i förordning nr 561/2006 – i en sådan processuell kontext skulle vara nödvändig för att avgöra målet.

35 Beslutet om hänskjutande uppfyller följaktligen inte de krav som ställs i punkterna 25–30 ovan, det vill säga att ha en tillräcklig grad av tydlighet och precision för att EU-domstolen ska kunna besvara frågorna och samtidigt försäkra sig om att svaret på de ställda frågorna är nödvändigt för att avgöra målet vid den hänskjutande domstolen samt att medlemsstaternas regeringar och andra berörda parter ges möjlighet att på ett lämpligt sätt avge yttranden i enlighet med artikel 23 i stadgan för Europeiska unionens domstol.

36 Eftersom det inte lämnats någon tillräcklig redogörelse för skälen till frågan kan EU-domstolen följaktligen inte lämna något användbart svar.

37 Under dessa omständigheter finner EU-domstolen det uppenbart att den andra frågan inte kan upptas till sakprövning.

Rättegångskostnader

38 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tionde avdelningen) följande:

1) **Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98 samt om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 3820/85, och i synnerhet artikel 8.8 däri, ska tolkas så att den inte utgör hinder för en nationell bestämmelse som föreskriver på vilka villkor föraren av ett fordon har rätt till ersättning för kostnader för inkvartering som uppstått med anledning av hans förvärvsverksamhet.**

2) **Det är uppenbart att den andra frågan som ställts av Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (domstol i första instans i Wrocław-Śródmieście i Wrocław, Polen) inte kan upptas till sakprövning.**

Underskrifter