A BÍRÓSÁG VÉGZÉSE (tizedik tanács)

2016. február 18.*

„Előzetes döntéshozatal — A Bíróság eljárási szabályzata 53. cikkének (2) bekezdése és 99. cikke — Közúti szállítás — A járművezető pihenő ideje — Tagállami szabályozás, mely megfosztja a szolgálati úton lévő alkalmazottat az átalányösszegű szállás-támogatáshoz való jogtól, amennyiben a munkáltató saját költségére biztosít számára szállást — A tehergépkocsi vezetője járművében történő elszállásolásának esetleges belefoglalása”

A C-325/15. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Wrocław-Śródmieście-i kerületi bíróság, Wrocław, Lengyelország) a Bírósághoz 2015. július 1-jén érkezett, 2015. május 6-i határozatával terjesztett elő az előtte

Z. Ś.,

Z. M.,

M. P.

és

X

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (tizedik tanács),

tagjai: F. Biltgen tanácselnök, E. Levits és M. Berger (előadó) bírák,

főtanácsnok: N. Wahl,

hivatalvezető: A. Calot Escobar,

tekintettel a főtanácsnok meghallgatását követően hozott határozatra, miszerint a Bíróság az eljárási szabályzata 53. cikkének (2) bekezdése és 99. cikke alapján, indokolt végzéssel határoz,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: lengyel.

Végzést

1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem a közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 102., 1. o.) 8. cikke (8) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.

2 Ezt a kérelmet az Š., M. és P., nemzetközi közúti fuvarozást végző járművezetők és X., korábbi munkáltatójuk között folyamatban lévő eljárásban terjesztették elő, amelynek tárgya, hogy az utóbbi megtagadta bizonyos olyan juttatások kifizetését, melyek az előbbieknek a járművükön töltött éjszakák ellentételezéseként járnak.

Jogi háttér

Az uniós jog

3 A 561/2006 rendelet 4. cikke a következőképpen rendelkezik:

„E rendelet alkalmazásában:

[...]

c) »járművezető«: az a személy, aki akár csak rövid ideig is járművet vezet, vagy aki azért tartózkodik a járművön, hogy szükség esetén feladatai részeként vezesse azt;

[...]

f) »pihenő«: minden meg nem szakított időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével;

g) »napi pihenőidő«: az a napi időszak, melynek során a járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely »rendszeres napi pihenőidőt« és »csökkentett napi pihenőidőt« foglal magába:

– »rendszeres napi pihenőidő«: bármely, legalább 11 órát tartó pihenő. Ezt a rendszeres napi pihenőidőt két időszakra is lehet bontani, melynek az első része szünet nélkül legalább 3 óra, a második része pedig szünet nélkül legalább 9 óra,

– »csökkentett napi pihenőidő«: legalább 9 óra, de kevesebb, mint 11 óra pihenő;

h) »heti pihenőidő«: az a heti időszak, melynek során egy járművezető szabadon rendelkezik idejével, és amely »rendszeres heti pihenőidőt« és »csökkentett heti pihenőidőt« foglal magába:

– »rendszeres heti pihenőidő«: bármely, legalább 45 órás pihenő,

– »csökkentett heti pihenőidő«: bármely, 45 óránál rövidebb pihenő, mely a 8. cikk (6) bekezdése feltételeinek megfelelően legalább 24 óra folyamatos időtartamra csökkenthető;

i) »hét«: a hétfő 0 órától vasárnap 24 óráig terjedő időszak;

[…]”

4 Az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdése értelmében:

„Ha a járművezető ezt választja, a napi pihenőidők és a csökkentett heti pihenőidők, melyekre a telephelytől távol kerül sor, a járműben is tarthatók, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van.”

A lengyel jog

5 A munkaügyi és szociálpolitikai miniszternek az állami vagy önkormányzati testületben alkalmazott munkavállalók számára a külföldi szolgálati utazás címén biztosított jogosultságok összegéről és meghatározása feltételeiről szóló, 2002. december 19-i rendelete (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. 236. szám, 1991. alszám, a továbbiakban: 2002. december 19-i rendelet) 9. cikkének (1) bekezdése, valamint a munkaügyi és szociálpolitikai miniszternek az állami vagy önkormányzati testületben alkalmazott munkavállalók számára szolgálati utazás címén biztosított jogosultságokról szóló, 2013. január 29-i rendelete (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, 167. alszám, a továbbiakban: 2013. január 29-i rendelet) 16. cikkének (1) bekezdése egyaránt úgy rendelkezik, hogy a szolgálati úton külföldön lévő munkavállaló kérheti a szállásköltségeinek megtérítését a számlán jelzett összegnek megfelelő összeg tekintetében, figyelembe véve az érintett időszak során hatályos rendeletek mellékletében meghatározott legmagasabb összeget.

6 E cikkek (2) bekezdésének értelmében amennyiben a számlát nem nyújtotta be a munkavállaló, az e rendelkezések (1) bekezdésében említett legmagasabb összeg 25%-ának megfelelő átalányjuttatásra jogosult.

7 Az említett cikkek (4) bekezdése szerint a cikkek (1) és (2) bekezdései nem alkalmazhatóak abban az esetben, ha a munkáltató saját költségére biztosít szállást.

8 A járművezetők munkaidejéről szóló, 2004. április 16-i törvény (ustawie o czasie pracy kierowców – Dz. U. 2012, 1155. alszám, a továbbiakban: a járművezetők munkaidejéről szóló törvény) úgy rendelkezik, hogy a munkaviszonnyal rendelkező járművezetők a munkaidővel kapcsolatos jogszabályi rendelkezéseken kívül az 561/2006 rendelet kötelező szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos, a járművezetési időket szabályozó rendelkezéseinek hatálya alá tartoznak.

9 A járművezetők munkaidejéről szóló törvény 14. cikkének (1) bekezdése értelmében a járművezető napi legalább tizenegy óra folyamatos pihenésre jogosult. A napi pihenőidő, az említett törvény 4a. fejezetében meghatározott – azaz a rendszeresen 50 kilométert nem meghaladó utakat tevő – járművezetők esetét kivéve, a járműben is tartható, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik, és a jármű álló helyzetben van.

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

10 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapeljárás felperesei a 2011-től 2013-ig tartó időszak folyamán X alkalmazásában álltak 12 tonnánál nagyobb tehergépjárművek nemzetközi közúti fuvarozást végző járművezetőiként. A külföldön a járműveiknek az alvásra kialakított kabinjában töltött éjszakák ellentételezéseként X-től adott átalányösszegek kifizetését kérték.

11 Munkaszerződésük értelmében e felperesek jogosultak voltak alapbérre, valamint az éjszakai munkáért és a túlórákért átalányjuttatásra.

12 E szerződések teljes időtartama alatt a munkáltató azon a címen, hogy ingyenes szállást biztosított számukra az érintett járművön, megtagadta az átalányjuttatás fizetését az említett felperesek számára a járművükön töltött éjszakákért.

13 Az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az alapjogvita tárgya kizárólag e járművezetőknek a munkáltatójukkal szembeni joga a szállásköltségeknek a – nemzeti jog által meghatározott feltételek szerinti –megtérítésére szorítkozik.

14 E körülmények között a Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Wrocław-Śródmieście-i kerületi bíróság, munkaügyi és társadalombiztosítási tanács, Wrocław) felfüggesztette az eljárást, és előzetes döntéshozatal céljából az alábbi kérdéseket terjesztette a Bíróság elé:

„1) Az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdését, mely úgy rendelkezik, hogy ha a járművezető ezt választja, a napi pihenőidők és a csökkentett heti pihenőidők, melyekre a telephelytől távol kerül sor, a járműben is tarthatók, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van, akként kell-e értelmezni, hogy amennyiben a munkáltató (a szállító) ingyenesen háló- vagy fekvőhelyet bocsát a munkavállaló (járművezető) rendelkezésére a jármű vezetőfülkéjében, azzal ellentétes a módosított, 2013. február 28-ig alkalmazandó, 2002. december 19-i rendelet 9. cikkének (4) bekezdésében, valamint a 2013. március 1-jétől alkalmazandó, 2013. január 29-i [...] rendelet 16. cikkének (4) bekezdésében meghatározott nemzeti szabályozás, mely szerint a munkavállaló jogosult a szállásköltségeinek megtérítttetésére a 2002. december 19-i rendelet 9. cikkének (1)–(3) bekezdésében és a 2013. január 29-i rendelet 16. cikkének (1)–(3) bekezdésében meghatározott feltételek, vagy a munkaszerződésben, kollektív megállapodás alapján vagy más munkajogi szabály alapján meghatározott előnyösebb feltételek és összegek mellett?

2) Az 561/2006 rendelet 8. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy amennyiben a járművezető ezt választja, a telephelytől távol tartott, e rendelet 4. cikkének f)–i) pontjában meghatározott pihenőidők tarthatóak a járműben, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

15 Eljárási szabályzatának 99. cikke értelmében, ha az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésre adandó válasz nem enged teret semmilyen észszerű kétségnek, a Bíróság az előadó bíró javaslatára és a főtanácsnok meghallgatását követően az eljárás során bármikor indokolt végzéssel határozhat.

16 A jelen ügy keretében az első kérdésre adandó válasz esetében e rendelkezést kell alkalmazni.

17 A kérdést előterjesztő bíróság e kérdésével lényegében arra vár választ, hogy az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azzal ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mely meghatározza azon feltételeket, melyek mellett a járművezető kérheti a szakmai tevékenysége során felmerült szállásköltségeinek megtérítését.

18 E tekintetben elegendő arra emlékeztetni, hogy az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdése kimondja, hogy ha a járművezető ezt választja, a napi pihenőidők és a csökkentett heti pihenőidők, melyekre a telephelytől távol kerül sor, a járműben is tarthatók, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van.

19 E rendelkezés megfogalmazásából következik tehát, hogy az csupán bizonyos, a járművezetőnek a szakmai tevékenysége keretében rendelkezésére álló pihenőidők szervezésére vonatkozik, és nem e pihenőidők költségtérítésére.

20 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az 561/2006 rendelet – mely különösen a közúti személy- és áruszállítást végző járművezetőkre vonatkozó vezetési időkkel, szünetekkel és pihenőidőkkel kapcsolatos szabályokat hangolja össze, meghagyva a nemzeti jogalkotó számára a lehetőséget, hogy az említett járművezetőkre nézve előnyösebb rendelkezéseket fogadjon el – semmilyen rendelkezést nem tartalmaz azon juttatásokat illetően, amelyekre e járművezetők a szakmai tevékenységük gyakorlása során jogosultak lehetnének.

21 Ebben az értelemben azt a választ kell adni az első kérdésre, hogy az 561/2006 rendelettel, és különösen 8. cikkének (8) bekezdésével nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mely meghatározza azon feltételeket, melyek mellett a járművezető kérheti a szakmai tevékenysége során felmerült szállásköltségeinek megtérítését.

A második kérdésről

22 A Bíróság eljárási szabályzata 53. cikke (2) bekezdésének megfelelően, ha a Bíróságnak nyilvánvalóan nincs hatásköre az ügy elbírálására, vagy ha a kérelem, illetve a kereset nyilvánvalóan elfogadhatatlan, a Bíróság a főtanácsnok meghallgatását követően – az eljárás folytatása nélkül – az eljárás során bármikor indokolt végzéssel határozhat az ügyben.

23 A jelen ügy keretében a második kérdésre adandó válasz esetében e rendelkezést kell alkalmazni.

24 A kérdést előterjesztő bíróság e kérdésével arra vár választ, hogy az 561/2006 rendelet 8. cikkét akként kell-e értelmezni, hogy amennyiben a járművezető ezt választja, a telephelytől távol tartott, e rendelet 4. cikkének f)–i) pontjában meghatározott pihenőidők tarthatóak a járműben, amennyiben az megfelelő háló- vagy fekvőhellyel rendelkezik minden járművezető számára, és a jármű álló helyzetben van.

25 E tekintetben emlékeztetni kell ugyanakkor arra, hogy az EUMSZ 267. cikkben létrehozott együttműködés keretében az uniós jognak a nemzeti bíróság számára hasznos értelmezése megköveteli, hogy a nemzeti bíróság meghatározza az általa feltett kérdések ténybeli és jogszabályi hátterét, vagy legalábbis kifejtse azokat a ténybeli körülményeket, amelyeken e kérdések alapulnak (lásd többek között: Striani és társai végzés, C-299/15, EU:C:2015:519, 22. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

26 A Bíróság ugyanis kizárólag a nemzeti bíróság által rendelkezésére bocsátott tények alapján foglalhat állást az uniós jogi rendelkezés értelmezését (lásd többek között: Talasca-végzés, C-19/14, EU:C:2014:2049, 18. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

27 A Bíróság hangsúlyozza annak fontosságát is, hogy a nemzeti bíróságnak meg kell jelölnie azon pontos okokat, amelyek arra indították, hogy felvesse az uniós jog értelmezését, és amelyek alapján szükségesnek tartotta előzetes döntéshozatalra a Bíróság elé terjeszteni a kérdéseit (lásd: Talasca -végzés, C-19/14, EU:C:2014:2049, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

28 Tekintettel ugyanis arra, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozat szolgál a Bíróság előtti eljárás alapjául, elengedhetetlen, hogy a nemzeti bíróság magában az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban kifejtse az alapeljárás ténybeli és jogszabályi hátterét, valamint hogy minimális magyarázatot adjon az értelmezni kért uniós rendelkezések kiválasztásának okaira, valamint az e

rendelkezések és az előtte folyamatban lévő jogvitára alkalmazandó nemzeti jogszabályok közötti kapcsolatra (lásd: Talasca-végzés, C-19/14, EU:C:2014:2049, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

29 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem tartalmára vonatkozó ezen követelmények, melyeknek lehetővé kell tenniük a Bíróság számára az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságán túlmenően annak vizsgálatát, hogy rendelkezik-e hatáskörrel az előterjesztett kérdés megválaszolására, kifejezetten szerepelnek az eljárási szabályzat 94. cikkében, amelyről a kérdést előterjesztő bíróságnak – az EUMSZ 267. cikkben létrehozott együttműködés keretében – feltételezhetően tudomása van, és amelyeket szigorúan tiszteletben kell tartania (lásd: Siragusa-ítélet, C-206/13, EU:C:2014:126, 19. pont, valamint Talasca-végzés, C-19/14, EU:C:2014:2049, 21. pont).

30 E tekintetben azt is ki kell emelni, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokban szereplő információknak nem kizárólag azt kell lehetővé tenniük, hogy a Bíróság hasznos válaszokat adhasson, hanem azt is, hogy a tagállamok kormányai és az egyéb érdekeltek az Európai Unió Bírósága Alapokmányának 23. cikke értelmében előterjeszthessék észrevételeiket. A Bíróságra hárul e lehetőség védelmének biztosítása, tekintettel arra, hogy az említett rendelkezés értelmében az érdekelteknek csak az előzetes döntéshozatalra utaló határozatokat továbbítják (lásd többek között: Talasca-végzés, C-19/14, EU:C:2014:2049, 23. pont).

31 A jelen esetben az előzetes döntéshozatalra utaló határozat nem felel meg e követelményeknek.

32 Még ha a második kérdés szövegében a „ha a járművezető ezt választja” hivatkozás arra enged is következtetni, hogy e kérdés az említett cikk (8) bekezdésére vonatkozik, mely e „választást” említi, meg kell állapítani, hogy a kérdést előterjesztő bíróság az 561/2006 rendelet 8. cikkének értelmezését kéri, anélkül, hogy pontosítaná a kérdése tárgyát képező bekezdést.

33 Végeredményben a kérdést előterjesztő bíróság nem fejti ki, hogy a napi pihenőidőkre és a csökkentett heti pihenőidőkre – melyekre a telephelytől távol kerül sor, és melyeket a járművezető a járműben is tarthat – vonatkozó rendelkezés e kérdésben kért értelmezése mennyiben szükséges az előtte folyamatban lévő jogvita elbírálásához.

34 E bíróság úgy érvel, hogy az 561/2006 rendelet 8. cikkének (8) bekezdéséből nem tűnik világosan ki, hogy e rendelkezés valamennyi, e rendelet 4. cikkében meghatározott pihenőidő-típusra vonatkozik-e, mivel az a rendszeres heti pihenőidőt nem említi meg kifejezetten. Mivel az említett bíróság semmilyen indoklást nem terjeszt elő a második kérdésére adandó válasznak az előtte folyamatban lévő jogvita elbírálása szempontjából való szükségességét vagy hasznosságát illetően, nem nyújt semmilyen magyarázatot arra vonatkozóan, hogy a Bíróság által a második, a jelen esetben az 561/2006 rendelet 8. cikkére vonatkozó kérdésre adandó válaszok ilyen eljárási összefüggésben miként bizonyulnának szükségesnek e jogvita eldöntéséhez.

35 Ennélfogva az előzetes döntéshozatal iránti kérelem nem felel meg a jelen végzés 25–30. pontjában felidézett követelményeknek, azaz az egyértelműség és pontosság ahhoz megfelelő szintjének, hogy a Bíróság határozni tudjon, megbizonyosodva arról, hogy a feltett kérdésre adott válasz szükséges a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő jogvita elbírálásához, és hogy a tagállamok kormányai, valamint az egyéb érdekeltek hatékonyan elő tudják terjeszteni észrevételeiket az Európai Unió Bírósága Alapokmányának 23. cikkének megfelelően.

36 A kérdés megfelelő indokolásának hiányában így a Bíróság nem tud arra hasznos válasszal szolgálni.

37 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a második kérdés nyilvánvalóan elfogadhatatlan.

A költségekről

38 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről.

A fenti indokok alapján a Bíróság (tizedik tanács) a következőképpen határozott:

1) **A közúti szállításra vonatkozó egyes szociális jogszabályok összehangolásáról, a 3821/85/EGK és a 2135/98/EK tanácsi rendelet módosításáról, valamint a 3820/85/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2006. március 15-i 561/2006/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet, és különösen 8. cikkének (8) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes az olyan nemzeti szabályozás, mely meghatározza azon feltételeket, melyek mellett a járművezető kérheti a szakmai tevékenysége során felmerült szállásköltségeinek megtérítését.**

2) **A Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Wrocław-Śródmieście-i kerületi bíróság, Wrocław, Lengyelország) által előterjesztett második kérdés nyilvánvalóan elfogadhatatlan.**

Aláírások