

Mål C-815/18**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler****Datum för ingivande:**

21 december 2018

Domstol som begär förhandsavgörande:

Hoge Raad der Nederlanden (Nederländerna)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

14 december 2018

Klagande:

Federatie Nederlandse Vakbeweging

Motparter:

Van den Bosch Transporten B.V.

Van den Bosch Transporte GmbH

Silo-Tank Kft

Saken i det nationella målet

FNV har i det nationella målet yrkat att Van den Bosch c.s. ska åläggas att följa det nederländska kollektivavtalet för godstransporter och tillämpa de grundläggande villkoren i detta avtal på tyska och ungerska lastbilschaufförer som har ingått ett anställningsavtal med Van den Bosch Transporte GmbH och Silo-Tank Kft och i huvudsak ägnar sig åt internationella transporter utanför Nederländerna.

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Förevarande begäran grundas på artikel 267 FEUF och avser frågan om, och i så fall på vilka villkor, Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med

tillhandahållande av tjänster är tillämpligt på chaufförer som genomför internationella godstransporter på väg.

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

1. Ska Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EUT L 18, 1997, s. 1, nedan kallat utstationeringsdirektivet) tolkas så, att detta direktiv även är tillämpligt på en arbetstagare som i sitt arbete som lastbilschaufför genomför internationella godstransporter på väg, och således utför arbete i flera länder?

2a. Om fråga 1 ska besvaras jakande, enligt vilka kriterier eller på vilka grunder ska det fastställas huruvida en lastbilschaufför som genomför internationella godstransporter på väg är utstationerad ”på en medlemsstats territorium”, i den mening som avses i artikel 1.1 och 1.3 i utstationeringsdirektivet, respektive huruvida denna arbetstagare ”under en begränsad tid utför arbete inom en annan medlemsstats territorium än där han vanligtvis arbetar”, i den mening som avses i artikel 2.1 i utstationeringsdirektivet?

2b. Har det för svaret på fråga 2a någon betydelse, och i så fall vilken, att det företag som utstationerar den arbetstagare som avses i fråga 2a har anknytning till – exempelvis ingår i samma koncern som – det företag till vilket arbetstagaren utstationeras?

2c. Om det arbete som utförs av den arbetstagare som avses i fråga 2a till viss del består i cabotagetransport – det vill säga transport som uteslutande utförs i en annan medlemsstat än den medlemsstat där arbetstagaren vanligtvis arbetar – anses denna arbetstagare, i alla fall vad gäller denna del av verksamheten, tillfälligt arbeta inom den förstnämnda medlemsstatens territorium? Om så är fallet, finns det i så fall en minimigräns, exempelvis en minimiperiod per månad under vilken denna cabotagetransport ska ske?

3a. Om fråga 1 ska besvaras jakande, hur ska begreppet ”kollektivavtal ... som förklarats ha allmän giltighet”, i den mening som avses i artikel 3.1 och 3.8 första stycket i utstationeringsdirektivet tolkas? Rör det sig om ett självständigt unionsrättsligt begrepp och räcker det således att villkoren i artikel 3.8 första stycket i utstationeringsdirektivet i faktiskt hänseende är uppfyllda, eller innebär denna bestämmelse även ett krav på att kollektivavtalet ska förklarats ha allmän giltighet enligt nationell rätt?

3b. Om ett kollektivavtal inte kan anses ha allmän giltighet, i den mening som avses i artikel 3.1 och 3.8 första stycket i utstationeringsdirektivet, utgör artikel 56 FEUF hinder för att ett i en medlemsstat etablerat företag, som utstationerar en arbetstagare på en annan medlemsstats territorium, genom avtal förpliktas att följa

bestämmelser i ett sådant kollektivavtal som gäller i den sistnämnda medlemsstaten?

Anförda unionsbestämmelser

Artikel 56 FEUF

Artiklarna 1.1, 1.3, 2.1, 3.1 och 3.8 första stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EUT L 18, 1997, s. 1).

Artiklarna 8.1, 8.2 och 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 593/2008 av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) (EGT L 177, 2008, s. 6).

Artiklarna 6.2 a och 7 i konventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser

Anförda nationella bestämmelser

Artikel 44 i collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (kollektivavtalet för godstransporter)) och artikel 73 i collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (kollektivavtalet för yrkesmässiga godstransporter på väg och uthyrning av mobila kranar) ()

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i målet vid den nationella domstolen

- 1 Van den Bosch Transporten är ett transportföretag vars verksamhet bedrivs från Erp. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch GmbH (ett bolag bildat enligt tysk rätt) och Silo-Tank (ett bolag bildat enligt ungersk rätt) är systerbolag och ingår i samma koncern. De har samma företagsledare och aktieägare och använder sig av samma, i Nederländerna hemmahörande, företag som leverantör av IKT- och finanstjänster.
- 2 Van den Bosch Transporten är medlem av den nederländska åkeriföreningen (Vereniging Goederenvervoer Nederland). Den 1 januari 2012 ingick denna ett kollektivavtal för godstransporter med samorganisationen för nederländska fackföreningar (Federatie Nederlandse Vakbeweging, nedan kallad FNV) som löper fram till och med den 31 december 2013. Detta kollektivavtal har inte förklarats ha allmän giltighet. Företag som omfattas av kollektivavtalet för godstransporter har genom ministerförordning beviljats befrielse från att följa kollektivavtalet för yrkesmässiga godstransporter, som har förklarats ha allmän giltighet. Van den Bosch Transporten omfattas således av denna befrielse.

- 3 Inom koncernen Van den Bosch Transporten arbetar lastbilschaufförer från Tyskland och Ungern enligt anställningsavtal som ingåtts med Van den Bosch GmbH respektive Silo-Tank. De omfattas inte av de grundläggande arbetsvillkoren i kollektivavtalet för godstransporter.
- 4 Van den Bosch Transporten ingår befракtningsavtal med Van den Bosch GmbH och Silo-Tank för internationella transporter. Transporterna sker till övervägande del utanför Nederländerna.
- 5 Enligt befракtningsbestämmelsen i artikel 44 i kollektivavtalet för godstransporter, och den nästan identiska artikel 73 i kollektivavtalet för yrkesmässiga godstransporter, är en arbetsgivare skyldig att i underleverantörsavtal som fullgörs i eller från arbetsgivarens nederländsketablerade företag, fastställa att arbetstagare i det självständiga underleverantörsföretaget ska omfattas av de grundläggande villkoren i kollektivavtalet för godstransporter när detta följer av utstationeringsdirektivet, även om lagstiftningen i ett annat land än Nederländerna har valts som tillämplig lag. Arbetsgivaren måste informera de berörda arbetstagarna om vilka grundläggande villkor som är tillämpliga på dem.

Parternas huvudargument

- 6 FNV har yrkat att Van den Bosch Transporten c.s. ska åläggas att följa kollektivavtalet för godstransporter, eftersom Van den Bosch, när detta företag tar in tyska och ungerska lastbilschaufförer, i enlighet med befракtningsavtalet måste fastställa att dessa lastbilschaufförer omfattas av de grundläggande villkoren i kollektivavtalet för godstransporter, eftersom utstationeringsdirektivet är tillämpligt.
- 7 I de fall där Nederländerna är det land där arbetet vanligtvis utförs ska nederländsk lön betalas enligt artikel 6 a i konventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser och artikel 8.1 i förordning (EG) nr 593/2008. Genom att inte tillämpa de nederländska grundläggande villkoren agerar Van den Bosch GmbH och Silo-Tank på ett rättsstridigt sätt gentemot FNV. Även Van den [Bosch] Transporten gör sig skyldig till ett rättsstridigt agerande.
- 8 Enligt Van den Bosch Transporten c.s. är artikel 44 i kollektivavtalet för godstransporter ogiltig, eftersom den därav följande skyldigheten för Van den Bosch Transporten c.s. utgör en olaglig inskränkning i den frihet att tillhandahålla tjänster som avses i artikel 56 FEUF. Kollektivavtalet för godstransporter har nämligen inte förklarats ha allmän giltighet och är således inte någon tvingande bestämmelse.

Kortfattad redogörelse för skälen till begäran om förhandsavgörande

- 9 Domstolen i första instans slog i en mellandom fast att de grundläggande villkoren i kollektivavtalet för godstransporter är tillämpliga på tyska och ungerska

lastbilschaufförer. Domstolen i andra instans upphävde denna dom och återförvisade ärendet efter att ha konstaterat följande.

- 10 Det stämmer visserligen att befraktningsbestämmelsen i kollektivavtalet för godstransporter inte har förklarats ha allmän giltighet. Kollektivavtalet för yrkesmässiga godstransporter har emellertid förklarats ha allmän giltighet. Eftersom båda kollektivavtalen innehåller nästan identiska bestämmelser och Van den Bosch Transporten har befriats från skyldigheten att tillämpa kollektivavtalet för yrkesmässiga godstransporter, med motiveringen att företaget omfattades av kollektivavtalet för godstransporter, måste den materiella situationen likställas med en situation där kollektivavtalet för godstransporter har förklarats ha allmän giltighet.
- 11 I så fall är villkoret om att kollektivavtalet ska ha förklarats ha allmän giltighet i artikel 3.8 i utstationeringsdirektivet uppfyllt och artikel 44 kollektivavtalet för godstransporter kan inte betraktas som en olaglig inskränkning i friheten att tillhandahålla tjänster.
- 12 Vad gäller kravet i artikel 44 i kollektivavtalet för godstransporter, nämligen att det måste röra sig om underleverantörsavtal som omfattas av utstationeringsdirektivet, uppkommer, enligt domstolen i andra instans, frågan huruvida uttrycket "(utstationering) inom en medlemsstats territorium" i artikel 1.1 och 1.3 i utstationeringsdirektivet ska uppfattas bokstavligen, eller som "inom eller från en medlemsstats territorium", såsom FNV har gjort gällande. I det sistnämnda fallet saknar det betydelse i vilken medlemsstat lastbilschauffören faktiskt utövar sin befraktningsverksamhet.
- 13 Enligt domstolen i andra instans är en vid tolkning av detta uttryck inte förenlig med utstationeringsdirektivets mål att inte enbart ta hänsyn till friheten att tillhandahålla tjänster inom Europeiska unionen, utan även den inhemska arbetsmarknadens intressen i den medlemsstat där tjänsten tillhandahålls. Det är inte bara svårt att fastställa exakt vilken arbetsmarknad som ska beaktas, utan denna tolkning förefaller dessutom inte följa av kommissionens ursprungliga förslag till direktiv. Av detta framgår att det är ett medvetet val att utstationeringsdirektivet inte omfattar internationella godstransporter, utan endast nationella godstransporter.
- 14 Skäl 2 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 om tillämpning av direktiv 96/71/EG om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden ger inte heller anledning att utgå från en sådan vid tolkning.
- 15 Enligt domstolen i andra instans är då inte heller kravet på utstationering av arbetstagare i Nederländerna uppfyllt. Eftersom befraktningsbestämmelsen har samma räckvidd som utstationeringsdirektivet är denna bestämmelse inte tillämplig.

- 16 I målet vid Hoge Raad har FNV i första hand gjort gällande att domstolen i andra instans har underlåtit att beakta att ”inom en medlemsstats territorium” ska tolkas som ”inom *eller från* en medlemsstats territorium” och att utstationeringsdirektivet således är tillämpligt på lastbilschaufförer som genomför internationella godstransporter på väg, såsom i förevarande fall.
- 17 Enligt den hänskjutande domstolen måste det system som införts genom utstationeringsdirektivet betraktas mot bakgrund av de gällande ändringsregler för internationella anställningsavtal som anges i artikel 6.2 a i konventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser och artikel 8 i Rom I-förordningen, och med företrädesreglerna i artikel 7 i konventionen om tillämplig lag för avtalsförpliktelser och artikel 9 i Rom I-förordningen
- 18 Härav följer emellertid inte automatiskt hur artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1, i utstationeringsdirektivet ska tolkas. Det är tänkbart att uttrycket ”inom en medlemsstats territorium” ska tolkas på det sätt som EU-domstolen gjorde i sin dom av den 15 mars 2011, Koelzsch (C-29/10, EU:C:2011:151), det vill säga som ”det land där eller, om detta saknas, från vilket den anställde vid fullgörande av avtalet tillfälligtvis utför sitt arbete”. Det är också tänkbart att det måste finnas ett ”nära band” mellan anställningsavtalet och den aktuella medlemsstaten, och att den berörda arbetstagaren måste utföra sitt arbete under ett visst minsta antal dagar i följd per månad i den aktuella medlemsstaten, eller att andra villkor måste vara uppfyllda.
- 19 Frågan uppkommer också i vilken utsträckning det har betydelse att det företag som utstationerar de berörda arbetstagarna ingår i samma koncern som det företag som dessa arbetstagare utstationeras till.
- 20 Eftersom det saknas rättspraxis från EU-domstolen avseende denna fråga är det inte ställt bortom allt rimligt tvivel hur uttrycket ”inom en medlemsstats territorium” i artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i utstationeringsdirektivet ska tolkas, och är det oklart huruvida internationella godstransporter på väg omfattas av utstationeringsdirektivets tillämpningsområde. Därför begärs ett förhandsavgörande avseende denna fråga.
- 21 FNV har anfört att en del av de körningar som är i fråga i det nationella målet helt och hållet sker i Nederländerna, så att de berörda lastbilschaufförerna vad gäller denna del faktiskt kan åberopa rättigheter med stöd av utstationeringsdirektivet.
- 22 Den del av den grund som FNV har anfört till stöd för sitt överklagande rör således cabotagetransporter. Om det presumeras att uttrycket ”inom en medlemsstats territorium” ska tolkas på det restriktiva sätt som domstolen i andra instans har gjort uppkommer frågan huruvida cabotagetrafik omfattas av tillämpningsområdet för utstationeringsdirektivet.
- 23 Den hänskjutande domstolen har även undersökt frågan hur uttrycket ”förklarats ha allmän giltighet”, i den mening som avses i artikel 3.1 och 3.8 i utstationeringsdirektivet, egentligen ska tolkas. Är detta ett självständigt

unionsrättsligt begrepp eller ska det – uteslutande eller även – tolkas mot bakgrund av vad som sägs om detta uttryck i nationell rätt?

- 24 Enligt artikel 3.8 i utstationeringsdirektivet avses med kollektivavtal som förklarats ha allmän giltighet sådana kollektivavtal som ska följas av alla företag inom den aktuella sektorn eller det aktuella arbetet och inom det aktuella geografiska området.
- 25 Den artikeln skulle således kunna tolkas så, att uttrycket ”förklarats ha allmän giltighet” ska betraktas som ett självständigt unionsrättsligt begrepp. För denna tolkning saknar det betydelse huruvida det aktuella kollektivavtalet har förklarats ha allmän giltighet enligt nationell rätt, utan endast huruvida kollektivavtalet har förklarats ha allmän giltighet i den mening som avses i artikel 3.8 i utstationeringsdirektivet.
- 26 Uttrycket ”förklarats ha allmän giltighet” skulle emellertid även kunna tolkas så, att kollektivavtalet måste ha förklarats ha allmän giltighet enligt nationell rätt, och att tillämpningen av denna nationella rätt även måste leda till att villkor i artikel 3.8 första stycket i utstationeringsdirektivet uppfylls.
- 27 I EU-domstolens dom av den 3 april 2008, Rüffert (C-346/06, EU:C:2008:189), går det att hitta stöd för uppfattningen att det i artikel 3.1 och 3.8 i utstationeringsdirektivet rör sig om ett självständigt unionsrättsligt begrepp. I punkt 26 i den domen konstaterade EU-domstolen för det första att det berörda kollektivavtalet enligt tysk rätt inte hade förklarats ha allmän giltighet. EU-domstolen ansåg vidare att det hade betydelse huruvida kollektivavtalet ”ändå skulle kunna anses ha allmän giltighet i den mening som avses i ... [utstationeringsdirektivet]”.
- 28 Följaktligen är det inte ställt bortom allt rimligt tvivel hur detta begrepp ska tolkas och Hoge Raad har därför beslutat att begära ett förhandsavgörande avseende denna fråga.
- 29 Skulle Van den Bosch GmbH och Silo-tank till följd av svaret på tolkningsfrågorna inte kunna förpliktas att följa bestämmelserna i kollektivavtalet för godstransporter med stöd av utstationeringsdirektivet, måste det vidare undersökas om dessa företag genom befraktningsbestämmelsen i artikel 44 i kollektivavtalet för godstransporter avtalsvägen kan förpliktas att följa arbetsvillkoren i detta kollektivavtal. I så fall uppkommer frågan huruvida detta i så fall innebär ett åsidosättande av artikel 56 FEUF. Av processekonomiska skäl tar den hänskjutande domstolen upp denna fråga i begäran om förhandsavgörande.