



Tisk a informace

Soudní dvůr Evropské unie
TISKOVÁ ZPRÁVA č. 148/20
V Lucemburku dne 1. prosince 2020

Rozsudek ve věci C-815/18
Federatie Nederlandse Vakbeweging v. Van den Bosch Transporten B. V.
a další

Směrnice o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb se vztahuje na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy

Pracovníci z Německa a Maďarska pracovali jako řidiči na základě charterových smluv týkajících se mezinárodní dopravy, které byly uzavřeny mezi dopravním podnikem Van den Bosch Transporten BV, jehož provozovny se nacházejí v Erpu (Nizozemsko), a dvěma sesterskými společnostmi – jednou založenou podle německého práva a druhou podle práva maďarského – patřícími do jedné skupiny, se kterými měli tito řidiči uzavřeny smlouvy. V průběhu dotčeného období byla charterová doprava zpravidla prováděna z Erpu a cesty tam zároveň končily; ve většině případů se však přeprava prováděná na základě dotčených charterových smluv uskutečňovala mimo území Nizozemska. Na společnost Van den Bosch Transporten se jako na člena nizozemského svazu pro nákladní dopravu vztahovala kolektivní smlouva pro toto odvětví (dále jen „KS pro nákladní dopravu“) uzavřená mezi tímto svazem a Federatie Nederlandse Vakbeweging (federace nizozemského odborového hnutí, dále jen „FNV“). Druhá kolektivní smlouva vztahující se mimo jiné i na odvětví silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu, jejíž ustanovení byla v podstatě totožná s ustanoveními KS pro nákladní dopravu, byla na rozdíl od první smlouvy prohlášena za všeobecně použitelnou. Podle vnitrostátního práva ale byly podniky, na které se vztahovala KS pro nákladní dopravu, pod podmínkou dodržování první smlouvy z působnosti této druhé smlouvy vyňaty.

FNV tvrdila, že pokud společnost Van den Bosch Transporten využívala služeb řidičů z Německa a Maďarska, měla na ně uplatňovat základní pracovní podmínky KS pro nákladní dopravu jakožto na vyslané pracovníky ve smyslu směrnice o vysílání pracovníků¹. Vzhledem k tomu, že základní pracovní podmínky stanovené v této smlouvě na tyto řidiče uplatňovány nebyly, FNV podala proti třem dotčeným dopravním podnikům žalobu, které bylo v řízení v prvním stupni mezitímním rozsudkem vyhověno. Tento rozsudkem však byl v odvolacím řízení zrušen. Odvolací soud zejména konstatoval, že dotčená charterová doprava nespadá do působnosti směrnice o vysílání pracovníků; tato směrnice se totiž vztahuje pouze na charterovou dopravu prováděnou přinejmenším převážně „na území“ jiného členského státu.

V těchto souvislostech zaslal Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud Nizozemska), u kterého FNV podala kasační opravný prostředek, Soudnímu dvoru sérii předběžných otázek, které se týkaly především podmínek, za kterých lze dospět k závěru o vysílání pracovníků „na území členského státu“ v odvětví mezinárodní silniční dopravy.

Závěry Soudního dvora

Velký senát Soudního dvora předně uvedl, že směrnice o vysílání pracovníků se vztahuje na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy. Tato směrnice se totiž v zásadě vztahuje na jakékoliv nadnárodní poskytování služeb, při němž dochází k vysílání pracovníků, a to bez ohledu na dotčené hospodářské odvětví, a na rozdíl od klasického nástroje liberalizace sleduje řadu cílů souvisejících s potřebou podpory nadnárodního poskytování služeb a současného

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. 1997, L 18, s. 1; Zvl. vyd. 05/02, s. 431).

zajištění volné soutěže a zaručení dodržování práv pracovníků. V důsledku toho, že právní základ uvedené směrnice neobsahuje ustanovení týkající se dopravy, tedy nemůže být nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy, a to zejména dopravy nákladní, z její působnosti vyloučeno.

Pokud jde dále o postavení dotčených řidičů coby vyslaných pracovníků, Soudní dvůr připomněl, že má-li být pracovník považován za pracovníka vyslaného „na území členského státu“, výkon jeho práce musí mít s tímto územím dostatečnou spojitost. Existence takové spojitosti se zjišťuje v rámci celkového posouzení takových okolností, jako je povaha činností vykonávaných dotyčným zaměstnancem na uvedeném území, míra intenzity spojitosti činností tohoto pracovníka s územím jednotlivých členských států, v nichž působí, jakož i podíl, který mají tyto činnosti v rámci dopravní služby jako celku.

Skutečnost, že řidič v mezinárodní silniční dopravě, kterého podnik usazený v jednom členském státě poskytl podniku usazenému v jiném členském státě, dostává ke svým úkolům pokyny a plnění těchto úkolů zahajuje nebo ukončuje v sídle tohoto druhého podniku, sama o sobě nepostačuje k tomu, aby bylo možné konstatovat, že tento řidič byl vyslán na území tohoto jiného členského státu ve smyslu směrnice o vysílání pracovníků, pokud výkon práce uvedeného řidiče nemá s tímto územím dostatečnou spojitost i na základě dalších faktorů.

Soudní dvůr kromě toho upřesnil, že existence skupinové vazby mezi podniky, které jsou stranami smlouvy o poskytnutí pracovníků, sama o sobě nemůže určit míru vazby mezi výkonem práce a územím členského státu, do kterého jsou tito pracovníci vysláni. Existence takové vazby tudíž při posuzování toho, zda došlo k vyslání pracovníků, není relevantní.

Co se týče specifického případu kabotáže, na kterou se vztahuje směrnice o vysílání pracovníků, jak je zdůrazněno v nařízení o mezinárodní silniční nákladní dopravě², Soudní dvůr uvedl, že kabotáž probíhá v plném rozsahu na území hostitelského členského státu; na základě této skutečnosti lze přitom mít za to, že výkon práce řidiče v rámci takové přepravy má s tímto územím dostatečnou spojitost. Doba trvání kabotáže je pro posouzení otázky, zda došlo k takovému vyslání, irelevantní, aniž je dotčena možnost členských států, kterou mají podle této směrnice, neuplatnit některá její ustanovení, a to zejména v souvislosti s minimální mzdou, pokud doba vyslání nepřesáhne jeden měsíc.

Soudní dvůr nakonec připomněl, že v případě vysílání pracovníků musí členské státy podle téže směrnice zajistit, aby dotčené podniky zaručovaly pracovníkům vyslaným na jejich území určité pracovní podmínky, které jsou stanoveny mimo jiné i kolektivními smlouvami, které byly prohlášeny za všeobecně použitelné, tedy těmi, kterými se musí řídit všechny podniky dotyčného odvětví nebo povolání v dané zeměpisné oblasti. Otázka, zda byla kolektivní smlouva prohlášena za všeobecně použitelnou, musí být posouzena s ohledem na použitelné vnitrostátní právo. Soudní dvůr nicméně uvedl, že pod tento pojem spadá i kolektivní smlouva, která sice nebyla prohlášena za všeobecně použitelnou, ale jejíž dodržování je v případě podniků, na které se vztahuje, podmínkou vynětí z působnosti jiné kolektivní smlouvy, která za všeobecně použitelnou prohlášena byla, a jejíž ustanovení jsou v podstatě totožná s ustanoveními této jiné kolektivní smlouvy.

UPOZORNĚNÍ: Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce umožňuje soudům členských států, aby v rámci sporu, který projednávají, položily Soudnímu dvoru otázky týkající se výkladu práva Unie nebo platnosti aktu Unie. Soudní dvůr nerozhoduje ve sporu před vnitrostátním soudem. Vnitrostátní soud musí věc rozhodnout v souladu s rozhodnutím Soudního dvora. Toto rozhodnutí je stejně tak závazné pro ostatní vnitrostátní soudy, které případně budou projednávat podobný problém.

Neoficiální dokument pro potřeby sdělovacích prostředků, který nezavazuje Soudní dvůr.

[Úplné znění](#) rozsudku se zveřejňuje na internetové stránce CURIA v den vyhlášení.

Kontaktní osoba pro tisk: Balázs Lehoczki ☎ (+352) 4303 5499

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. 2009, L 300, s. 72; oprava 2012, L 322, s. 10).

Obrazový záznam z vyhlášení rozsudku je dostupný na [Europe by Satellite](#) ☎ (+32) 2 2964106