



Direktiiv töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega on kohaldatav riikidevahelisele teenuste osutamisele autovedude sektoris

Saksamaalt ja Ungarist pärit töötajad tegutsesid sõidukijuhtidena rahvusvahelisi vedusid käsitlevate tšarterlepingute alusel, mille olid sõlminud veoettevõtja Van den Bosch Transporten BV, kelle ettevõtte asub Erpis (Madalmaad), ja samasse kontserni kuuluvad kaks sõsarettevõtjat, kellest üks on asutatud Saksa ja teine Ungari õiguse alusel ning kellega need sõidukijuhid olid seotud. Üldjuhul algasid asjasse puutuval ajavahemikul tšarterveod Erpist ja lõppesid seal, kuid suurem osa kõnealuste tšarterlepingute alusel tehtud vedudest toimus siiski väljaspool Madalmaade territooriumi. Van den Bosch Transporteni kui Madalmaade kaubaveo liidu liikme suhtes kehtis selles sektoris kohaldatav kollektiivleping (edaspidi „kaubaveo kollektiivleping“), mille see liit ja Federatie Nederlandse Vakbeweging (Madalmaade ametiühingute keskliit, edaspidi „FNV“) olid sõlminud. Erinevalt nimetatud kollektiivlepingust oli üldiselt kohaldatavaks tunnistatud üks teine kollektiivleping, mis kehtis eelkõige tasulise kaupade autoveo sektoris ja mille sätted olid kaubaveo kollektiivlepingu omadega sisult identsed. Kuid riigisisese õiguse kohaselt olid kaubaveo kollektiivlepingu kohaldamisalasse kuuluvad ettevõtjad selle teise kollektiivlepingu kohaldamisest vabastatud, tingimusel et nad järgivad esimesena nimetatud lepingut.

FNV hinnangul oleks Van den Bosch Transporten pidanud Saksamaalt ja Ungarist pärit sõidukijuhtide kasutamisel kohaldama kaubaveo kollektiivlepingu põhilisi töötingimusi neile kui lähetatud töötajatele töötajate lähetamist käsitleva direktiivi¹ tähenduses. Kuna asjaomaste sõidukijuhtide suhtes kõnealuses kollektiivlepingus sätestatud põhilisi töötingimusi ei kohaldata, esitas FNV nende kolme veoettevõtja vastu hagi, mis esimeses kohtuastmes vaheotsusega rahuldati. Apellatsioonistmes see otsus aga tühistati. Apellatsioonikohus leidis eelkõige, et asjaomased tšarterveod ei kuulu töötajate lähetamist käsitleva direktiivi kohaldamisalasse, kuna see direktiiv hõlmab üksnes tšartervedusid, mis tehakse vähemalt peamiselt teise liikmesriigi „territooriumil“.

Selles kontekstis esitaski Hoge Raad der Nederlanden (Madalmaade kõrgeim kohus) FNV apellatsioonkaebust lahendades Euroopa Kohtule rea eelotsuse küsimusi peamiselt tingimuste kohta, mille kohaselt võib järeldada, et töötajad on rahvusvaheliste autovedude sektoris lähetatud „teise liikmesriigi territooriumile“.

Euroopa Kohtu hinnang

Euroopa Kohtu suurkoda märgib kõigepealt, et töötajate lähetamist käsitlev direktiiv on kohaldatav riikidevaheliste teenuste osutamisele autoveo sektoris. Nimelt on see direktiiv põhimõtteliselt kohaldatav kõikide riikidevaheliste teenuste suhtes, mille osutamisega kaasneb töötajate lähetamine, olenemata majandussektorist, kus sellist teenust osutatakse, ning erinevalt klassikalisest liberaliseerimise instrumendist on sellel rida eesmärke, millega soovitakse edendada riikidevahelist teenuste osutamist, tagades samal ajal ausa konkurentsi ja töötajate õiguste kaitse. Asjaolu, et kõnealuse direktiivi õiguslik alus ei sisalda transporti käsitlevaid sätteid, ei välista seega

¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiiv 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (EÜT 1997, L 18, lk 1; ELT eriväljaanne 05/02, lk 431).

selle kohaldamisalast riikidevahelist teenuste osutamist autovedude valdkonnas, eelkõige kaupade autoveo sektoris.

Seejärel meenutab Euroopa Kohus asjaomaste sõidukijuhtide kui lähetatud töötajate staatuse kohta, et selleks, et töötajat saaks pidada „liikmesriigi territooriumile lähetatuks“, peab tema töö tegemine olema selle territooriumiga piisavalt seotud. Sellise seose olemasolu tehakse kindlaks niisuguste tegurite üldise hindamise raames nagu nende tegevuste laad, millega asjaomane töötaja nimetatud territooriumil tegeleb, see, kui tugev on töötaja tegevuste seos iga selle liikmesriigi territooriumiga, kus ta tegutseb, ning see, milline osakaal kogu veoteenuses on nendel tegevustel, millega ta seal tegeleb.

Asjaolu, et rahvusvaheline sõidukijuht, kelle on ühes liikmesriigis asuv ettevõtja vahendanud teises liikmesriigis asuvale ettevõtjale, saab oma ülesannetega seotud juhised või alustab või lõpetab need ülesanded teise ettevõtja asukohas, ei ole iseenesest piisav järeldamiseks, et see sõidukijuht on lähetatud teise liikmesriigi territooriumile töötajate lähetamist käsitleva direktiivi tähenduses, kui selle sõidukijuhi töö tegemine ei ole muude tegurite alusel asjaomase territooriumiga piisavalt seotud.

Euroopa Kohus täpsustab lisaks, et asjaolu, et töötajate vahendamise lepingu sõlminud ettevõtjate vahel on kontsernisuhe, ei saa iseenesest määratleda seda, kui tugev on töö tegemise seos selle liikmesriigi territooriumiga, kuhu asjaomased töötajad saadetakse. Järelikult ei oma töötajate lähetamise olemasolu hindamisel sellise suhte olemasolu tähtsust.

Mis puudutab konkreetset kabotaažvedusid, mille suhtes on töötajate lähetamist käsitlev direktiiv kohaldatav, nagu rõhutab rahvusvahelist autovedu käsitlev määrus², siis märgib Euroopa Kohus, et need veod toimuvad täielikult vastuvõtva liikmesriigi territooriumil, mis võimaldab asuda seisukohale, et sõidukijuhi poolt nende toimingute raames töö tegemine on selle territooriumiga piisavalt seotud. Kabotaažveo kestus ei oma sellise lähetuse olemasolu hindamisel tähtsust, kuid liikmesriikidel on siiski selle direktiivi kohaselt võimalus direktiivi teatud sätteid mitte kohaldada eelkõige osas, mis puudutab miinimumtöötasu, kui lähetus ei kesta kauem kui üks kuu.

Lõpuks meenutab Euroopa Kohus, et töötajate lähetamisel peavad liikmesriigid selle sama direktiivi alusel tagama, et asjaomased ettevõtjad kindlustavad nende liikmesriikide territooriumile lähetatud töötajatele teatava hulga töötingimusi, mis on kindlaks määratud muu hulgas üldiselt kohaldatavaks tunnustatud kollektiivlepingutega, st kollektiivlepingutega, mida peavad täitma kõik ettevõtjad, kes tegutsevad asjaomases sektoris või asjaomasel kutsealal ja kes kuuluvad direktiivi territoriaalsesse kohaldamisalasse. Seda, kas kollektiivleping on tunnustatud üldiselt kohaldatavaks, tuleb hinnata kohaldatava riigisisese õiguse alusel. Euroopa Kohus täpsustab siiski, et sellele mõistele vastab ka kollektiivleping, mida ei ole üldiselt kohaldatavaks tunnustatud, kuid mille järgimine toob kaasa selle kohaldamisalasse kuuluvate ettevõtjate suhtes teise, üldiselt kohaldatava kollektiivlepingu kohaldamisest vabastamise, ja mille sätted on selle teise kollektiivlepingu sätetega sisuliselt identsed.

MÄRKUS: Eelotsusetaotlus võimaldab liikmesriikide kohtutel taotleda kohtuvaidluste lahendamisel Euroopa Kohtult liidu õiguse tõlgendamist või liidu õigusakti kehtivuse üle otsustamist. Euroopa Kohus ei lahenda riigisisest kohtuvaidlust. Kohtuasja lahendamine kooskõlas Euroopa Kohtu otsusega on liikmesriigi kohtu ülesanne. Euroopa Kohtu otsus on ühtlasi siduv ka teistele liikmesriigi kohtutele, kes lahendavad sarnast probleemi.

Ajakirjandusele mõeldud mitteametlik dokument, mis ei ole Euroopa Kohtule siduv.

Otsuse [terviktekst](#) on CURIA veebileheküljel alates selle kuulutamise päevast.

Täiendavat teavet annab Gitte Stadler, ☎ (+352) 4303 3127.

Kohtuotsuse kuulutamisest saab pildisalvestisi „[Europe by Satellite](#)” kaudu ☎ (+32) 2 2964106.

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määrus (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT 2009, L 300, lk 72).