



Direktyva dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje taikoma tarpvalstybinėms paslaugoms, teikiamoms krovinių vežimo keliais sektoriuje

Darbuotojai iš Vokietijos ir Vengrijos dirbo vairuotojais pagal tarptautinio krovinių vežimo keliais sutartis, sudarytas tarp transporto įmonės *Van den Bosch Transporten BV*, kurios patalpos yra Erpe (Nyderlandai), ir dviejų tai pačiai grupei priklausančių „seserinių“ bendrovių, vienos įsteigtos pagal Vokietijos teisę, o kitos – pagal Vengrijos teisę, su kuriomis vairuotojai buvo susiję. Nagrinėjamu laikotarpiu paprastai vežimas vyko iš Erpo, taip pat ten ir baigdavosi, tačiau didžioji dalis vežimo pagal aptariamą vežimo sutartį vyko ne Nyderlandų Karalystės teritorijoje. *Van den Bosch Transporten*, kaip Nyderlandų krovinių vežimo asociacijos nare, taikoma šio sektoriaus kolektyvinė darbo sutartis (toliau – KV kolektyvinė sutartis), sudaryta tarp šios asociacijos ir *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (Nyderlandų profesinių sąjungų federacija, toliau – FNV). Antroji kolektyvinė darbo sutartis, taikoma, be kita ko, komercinio krovinių vežimo keliais sektoriui ir kurios nuostatos iš esmės buvo identiškos KV kolektyvinės sutarties nuostatoms, skirtingai nei pirmoji, buvo paskelbta visuotinai taikytina. Tačiau pagal nacionalinę teisę įmonės, kurioms taikoma KV kolektyvinė sutartis, atleidžiamos nuo šios antrosios sutarties taikymo su sąlyga, kad bus laikomasi pirmosios sutarties.

FNV teigė, kad kai *Van den Bosch Transporten BV* įdarbindavo vairuotojus iš Vokietijos ir Vengrijos, ji turėjo jiems, kaip komandiruotiesiems darbuotojams, kaip tai suprantama pagal direktyvą dėl darbuotojų komandiravimo¹, taikyti KV kolektyvinės sutarties pagrindines darbo sąlygas. Kadangi šioje sutartyje numatytos sąlygos nebuvo taikomos šiems vairuotojams, FNV pareiškė ieškinį šioms trims transporto įmonėms; pirmosios instancijos teismas jį patenkino priėmęs tarpinį sprendimą. Tačiau šis sprendimas buvo panaikintas apeliacine tvarka. Apeliacinės instancijos teismas, be kita ko, nusprendė, kad nagrinėjamas vežimas nepatenka į direktyvos dėl darbuotojų komandiravimo taikymo sritį, nes į ši direktyva apima tik vežimą, kurio bent jau didžioji dalis vykdoma kitos valstybės narės teritorijoje.

Tokiomis aplinkybėmis *Hoge Raad der Nederlanden* (Nyderlandų Aukščiausiasis Teismas), gavęs FNV kasacinį skundą, pateikė Teisingumo Teismui prejudicinius klausimus, kuriais iš esmės siekiama išsiaiškinti, kokios sąlygos turi būti įvykdytos, kad būtų galima daryti išvadą, jog tarptautinio krovinių vežimo keliais sektoriaus darbuotojai yra komandiruojami „į kitos valstybės narės teritoriją“.

Teisingumo Teismo vertinimas

Teisingumo Teismo didžioji kolegija visų pirma pažymi, kad direktyva dėl darbuotojų komandiravimo yra taikoma tarpvalstybinėms paslaugoms, teikiamoms krovinių vežimo keliais sektoriuje. Ši direktyva iš principo taikoma bet kokiam tarpvalstybiniam paslaugų teikimui, kai reikia komandiruoti darbuotojus, neatsižvelgiant į ekonomikos sektorių, ir, skirtingai nei klasikine liberalizavimo priemone, ja siekiama kelių tikslų, susijusių su būtinybe skatinti tarpvalstybinių paslaugų teikimą, užtikrinant sąžiningą konkurenciją ir garantuojant darbuotojų teisių paisymą.

¹ 1996 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva dėl darbuotojų komandiravimo paslaugų teikimo sistemoje (OL L 18, 1997, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 5 sk., 2 t., p. 431).

Taigi tai, kad šios direktyvos teisinis pagrindas neapima nuostatų, susijusių su transportu, nereiškia, kad į jos taikymo sritį nepatenka tarpvalstybinės paslaugos, teikiamos, be kita ko, krovinių vežimo keliais sektoriuje.

Dėl tokių vairuotojų komandiruočių darbuotojų statuso Teisingumo Teismas priminė, jog tam, kad darbuotojas būtų laikomas komandiruočiu „į kitos valstybės narės teritoriją“, jo darbas turi būti pakankamai susijęs su šia teritorija. Tokio ryšio buvimas nustatomas visapusiškai įvertinus veiksnius, kaip antai atitinkamo darbuotojo šioje teritorijoje vykdomos veiklos pobūdį, jo veiklos ryšio su kiekvienos valstybės narės, kurioje jis dirba, teritorija intensyvumo laipsnį ir dalį, kurią ši veikla sudaro, kalbant apie visą atitinkamų paslaugų teikimą.

To, kad tarptautinio kelių transporto srityje dirbantis vairuotojas, kurį vienoje valstybėje narėje įsteigta įmonė perleido kitoje valstybėje narėje įsteigtai įmonei, gauna nurodymus, susijusius su jo užduotimis, pradeda arba baigia tas užduotis šios antrosios įmonės buveinėje, nepakanka, kad būtų galima teigti, kad jis buvo komandiruotas į tos kitos valstybės narės teritoriją, kaip tai suprantama pagal direktyvą dėl darbuotojų komandiravimo, jeigu jo atliekamas darbas neturi pakankamo ryšio su šia teritorija.

Be to, Teisingumo Teismas patikslino, kad vien iš to, jog įmonės, kurios yra darbuotojų samdos sutarties šalys, sieja priklausymo grupei ryšys, negalima nustatyti atliekamo darbo sąsajos su valstybės narės teritorija, į kurią šie darbuotojai išsiųsti, laipsnio. Todėl toks ryšys nėra svarbus vertinant, ar darbuotojai yra komandiruoti.

Dėl konkrečiai kabotažo operacijų, kurioms taikoma direktyva dėl darbuotojų komandiravimo, kaip tai pažymima reglamente dėl tarptautinio krovinių vežimo keliais², Teisingumo Teismas nurodė, kad tokios operacijos visiškai atliekamos priimančiosios valstybės narės teritorijoje, o tai leidžia manyti, kad darbas, kurį atlieka vairuotojas, vykdydamas tokias operacijas, yra pakankamai susijęs su šia teritorija. Kabotažo operacijos trukmė nesvarbi vertinant tokio komandiravimo buvimą, tačiau tai neturi įtakos valstybių narių galimybei, kurią jos turi pagal šią direktyvą, netaikyti tam tikrų jos nuostatų, visų pirma susijusių su minimalaus darbo užmokesčio normomis, kai komandiravimo trukmė yra ne ilgesnė kaip vienas mėnuo.

Galiausiai Teisingumo Teismas priminė, kad darbuotojų komandiravimo atveju valstybės narės turi pagal šią direktyvą užtikrinti, kad atitinkamos įmonės į jų teritoriją komandiruotiesiems darbuotojams garantuotų tam tikras darbo ir įdarbinimo sąlygas, kurios, be kita ko, nustatytos kolektyvinėmis sutartimis, paskelbtoms visuotinai taikytinomis, t. y. kurių privalo laikytis visos tam tikros profesijos ar pramonės šakos įmonės konkrečioje geografinėje zonoje. Tai, ar kolektyvinė sutartis buvo paskelbta visuotinai taikytina, turi būti vertinama remiantis taikytina nacionaline teise. Vis dėlto Teisingumo Teismas paaiškino, kad ši sąvoka taip pat apima kolektyvinę darbo sutartį, kuri nebuvo paskelbta visuotinai taikytina, tačiau kurios laikymasis įmonėms, kurioms ji taikoma, reiškia, kad jos atleidžiamos nuo kitos visuotinai taikoma paskelbtos kolektyvinės darbo sutarties taikymo, ir kurios nuostatos iš esmės tapachios šios kitos kolektyvinės darbo sutarties nuostatomis.

PASTABA: Prašyme priimti prejudicinį sprendimą valstybių narių teismai, nagrinėdami juose iškeltą bylą, gali pateikti Teisingumo Teismui klausimus dėl Sąjungos teisės išaiškinimo ar Sąjungos teisės akto galiojimo. Teisingumo Teismas nenagrinėja nacionalinės bylos. Remdamasis Teisingumo Teismo sprendimu šią bylą turi išspręsti nacionalinis teismas. Šis sprendimas taip pat privalomas kitiems nacionaliniams teismams, nagrinėjantiems panašias problemas.

Žiniasklaidai skirtas neoficialus dokumentas, neįpareigojantis Teisingumo Teismo.

[Visas sprendimo tekstas](#) nuo jo paskelbimo dienos prieinamas CURIA tinklalapyje.

Kontaktinis asmuo: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Nuotraukas iš sprendimo paskelbimo posėdžio galima rasti „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106

² 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1072/2009 dėl bendrųjų patekimo į tarptautinio krovinių vežimo kelių transportu rinką taisyklių (OL L 300, 2009, p. 72).