



Direktīvu par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā piemēro starptautisko pakalpojumu sniegšanai autotransporta jomā

Darba ņēmēji no Vācijas un Ungārijas veica autovadītāja pienākumus saskaņā ar fraktēšanas līgumiem par starptautiskiem autopārvadājumiem, kas bija noslēgti starp transporta uzņēmumiem ar mītni Erpā [*Erp*] (Nīderlande), *Van den Bosch Transporten BV* un diviem māsasuzņēmumiem, no kuriem viens bija dibināts saskaņā ar Vācijas tiesībām un otrs – saskaņā ar Ungārijas tiesībām, un kuri ietilpa vienā to uzņēmumu grupā, ar kuriem autovadītāji bija saistīti. Vispār konkrētajā laikposmā fraktēšana notika maršrutos no Erpas un atpakaļ, taču lielākā daļa no pārvadājumiem, kuri tika veikti saskaņā ar aplūkotajiem fraktēšanas līgumiem, norisinājās ārpus Nīderlandes. Uz *Van den Bosch Transporten* kā Nīderlandes kravu ekspeditoru apvienības locekli attiecās šai nozarei piemērojams kolektīvais darba līgums (turpmāk tekstā – “KL par kravu pārvadājumiem”), kurš bija noslēgts starp šo apvienību un *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (Nīderlandes arodbiedrību konfederācija, turpmāk tekstā – “FNV”). Otrais kolektīvais darba līgums, kurš it īpaši bija piemērojams kravu komercpārvadājumiem un kura noteikumi būtībā bija identiski KL par kravu komercpārvadājumiem noteikumiem, atšķirībā no pirmā minētā bija pasludināts par vispārēji piemērojamu. Taču saskaņā ar valsts tiesībām uzņēmumi, uz kuriem attiecas KL par kravu pārvadājumiem, bija atbrīvoti no šī otrā kolektīvā līguma piemērošanas, ja vien tiek ievērots pirmais kolektīvais līgums.

FNV skatījumā – tā kā *Van den Bosch Transporten* bija uzaicinājis darbā transportlīdzekļu vadītājus no Vācijas un Ungārijas, tam šiem vadītājiem kā norīkotiem darbiniekiem direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā¹ izpratnē ir jāpiemēro KL par kravu pārvadājumiem vispārējie darba noteikumi. Tā kā šajā kolektīvajā līgumā ietvertie vispārējie darba noteikumi šiem transportlīdzekļu vadītājiem netika piemēroti, FNV cēla prasību pret trim transporta uzņēmumiem, un šī prasība pirmajā instancē tika apmierināta, taisot starpspriedumu. Šis spriedums tomēr apelācijas instancē tika atcelts. Apelācijas tiesa it īpaši uzskatīja, ka aplūkotās fraktēšanas neietilpst direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā tvērumā, jo šī direktīva attiecas tikai uz fraktēšanu, kas vismaz galvenokārt ir notikusi citas dalībvalsts “teritorijā”.

Tieši šādā kontekstā, izskatot FNV kasācijas sūdzību, *Hoge Raad der Nederlanden* (Augstākā tiesa, Nīderlande) Tiesai nosūtīja virkni prejudiciālo jautājumu, kas būtībā attiecās uz nosacījumiem, kādos ir ļauts izsecināt darba ņēmēju darbā norīkošanu “dalībvalsts teritorijā” starptautisko autopārvadājumu jomā.

Tiesas vērtējums

Tiesa, izskatot lietu virspalātā, vispirms norāda, ka direktīva par darba ņēmēju norīkošanu darbā ir piemērojama starptautisko pakalpojumu sniegšanai autotransporta jomā. Principā šo direktīvu piemēro ikvienam starptautiskam pakalpojumam autotransporta jomā, ja ir notikusi darba ņēmēju norīkošana darbā, neatkarīgi no konkrētās ekonomikas nozares, un atšķirībā no klasiskā liberalizācijas instrumenta tā kalpo virknei mērķu, lai veicinātu starptautisko pakalpojumu

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV 1997, L 18, 1. lpp.).

sniegšanu, nodrošinot godīgu konkurenci un garantējot darba ņēmēju tiesību ievērošanu. Tas, ka minētās direktīvas juridiskais pamats neietver noteikumus par transportu, tādēļ neļauj no tās tvēruma izslēgt starptautisko pakalpojumu sniegšanu autopārvadājumu, it īpaši preču pārvadājumu jomā.

Tālāk, attiecībā uz minēto transportlīdzekļu vadītāju kā darbā norīkotu darba ņēmēju statusu Tiesa atgādina, ka, lai darba ņēmēju uzskatītu par norīkotu darbā "dalībvalsts teritorijā", viņa veiktā darba izpildei ir jābūt pietiekami saistītai ar šo teritoriju. Šādas saiknes esamība tiek noteikta, visaptveroši izvērtējot tādus faktorus kā konkrētā darba ņēmēja veikto darbību minētajā teritorijā veids, šī darba ņēmēja veikto darbību saiknes intensitāte ar ikkatru dalībvalsti, kurā viņš veic savu darbu, kā arī – kāds ir minēto darbību īpatsvars visā pārvadājumu pakalpojumu kopumā.

It īpaši tas, ka starptautisko autopārvadājumu transportlīdzekļa vadītājs, kuru vienā dalībvalstī reģistrēts uzņēmums ir nodevis citā dalībvalstī reģistrēta uzņēmuma rīcībā, saņem saviem uzdevumiem atbilstīgas norādes, to izpildi sāk vai beidz šī otrā uzņēmuma galvenās mītnes vietā, pats par sevi vien nav pietiekami, lai uzskatītu, ka šis vadītājs ir "norīkots darbā" šīs otrās dalībvalsts teritorijā direktīvas par darba ņēmēju norīkošanu darbā izpratnē, ja minētā transportlīdzekļa vadītāja darba izpilde neatspoguļo pietiekamu saikni ar šo teritoriju.

Tiesa arī precizē, ka grupas saiknes starp uzņēmumiem, kas ir līguma par darba ņēmēju nodošanu rīcībā līgumslēdzējas puses, esamība kā tāda nedefinē darba izpildes saiknes intensitāti ar tās dalībvalsts teritoriju, kurā šie darba ņēmēji ir norīkoti darbā. Līdz ar to šādai saiknei nav nozīmes vērtējumā par darba ņēmēju norīkošanu darbā.

Attiecībā uz specifiskajiem kabotāžas pārvadājumiem, kuriem piemēro direktīvu par darba ņēmēju norīkošanu darbā – kā tas ir uzsvērts regulā par starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem² –, Tiesa norāda, ka šie pārvadājumi pilnībā notiek uzņemošās dalībvalsts teritorijā, kas ļauj uzskatīt, ka transportlīdzekļa vadītāja darba izpilde šādos darījumos atspoguļo pietiekamu saikni ar šo teritoriju. Kabotāžas pārvadājumu ilgumam nav nozīmes vērtējumā par šādas saiknes esamību, neskarot iespēju, kas dalībvalstīm ir dota saskaņā ar šo direktīvu, nepiemērot dažas tā normas, it īpaši par minimālajām algas likmēm, ja norīkojums nepārsniedz vienu mēnesi.

Visbeidzot, Tiesa atgādina, ka darba ņēmēja norīkošanas darbā gadījumā dalībvalstīm saskaņā ar šo pašu direktīvu ir jāraugās, lai attiecīgie uzņēmumi darbā norīkotajiem darba ņēmējiem to teritorijās nodrošina konkrētus vispārējus darba noteikumus un nosacījumus, kuri it īpaši ir ietverti kolektīvos līgumos, kas ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem visiem līdzīgiem uzņēmumiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā un attiecīgajā profesijā vai rūpniecības nozarē. Jautājums par to, vai kolektīvs līgums ir bijis pasludināts par vispārēji piemērojamu, ir jāvērtē, atsaucoties uz piemērojamām valsts tiesībām. Tomēr Tiesa precizē, ka šis jēdziens arī attiecas uz kolektīvo darba līgumu, kurš nav ticis pasludināts par vispārēji piemērojamu, bet kura ievērošana ir priekšnosacījums uzņēmumiem, kam tas ir piemērojams, lai tie tiktu atbrīvoti no cita kolektīvā darba līguma piemērošanas, kurš savukārt ir pasludināts par vispārēji piemērojamu un kura noteikumi būtībā ir identiski pēdējā minētā kolektīvā darba līguma noteikumiem.

ATGĀDINĀJUMS: Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ļauj dalībvalstu tiesām to tiesvedības ietvaros uzdot jautājumus Tiesai par Savienības tiesību interpretāciju vai Savienības akta spēkā esamību. Tiesa neiztiesā strīdus, ko izskata valstu tiesas. Valsts tiesai ir jāatrisina lieta saskaņā ar Tiesas nolēmumu. Šis nolēmums līdzīgā veidā ir saistošs citām valstu tiesām, kurām ir jāatrisina līdzīgas problēmas.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Tiesai nav saistošs.

[Pilns sprieduma teksts](#) tiek publicēts CURIA tīmekļvietnē pasludināšanas dienā.

Kontaktpersona presei: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Sprieduma pasludināšanas attēli ir pieejami "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (OV 2009, L 300, 72. lpp.).