



Smernica o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb sa uplatňuje na prípady nadnárodného poskytovania služieb v odvetví cestnej dopravy

Pracovníci z Nemecka a Maďarska vykonávali činnosť vodičov v rámci charterových zmlúv v medzinárodnej doprave, uzavretých medzi dopravným podnikom Van den Bosch Transporten BV, ktorého firemné priestory sa nachádzajú v meste Erp (Holandsko), a jeho dvomi sesterskými spoločnosťami, z ktorých jedna je založená podľa nemeckého práva a druhá podľa maďarského práva, s ktorými títo vodiči uzavreli pracovné zmluvy. Vo všeobecnosti sa charterová preprava uskutočňovala z mesta Erp, kde sa trasy aj ukončovali, ale väčšina prepráv uskutočnených na základe dotknutých charterových zmlúv sa uskutočnila mimo územia Holandska. Van den Bosch Transporten bol ako člen holandského zväzu nákladnej dopravy viazaný kolektívnou zmluvou, ktorá sa uplatňovala v tomto odvetví (ďalej len „KZ „nákladná doprava““), ktorú uzavreli tento zväz a Federatie Nederlandse Vakbeweging (holandský dopravný odborový zväz, ďalej len „FNV“). Iná kolektívna zmluva, ktorá sa uplatňovala najmä v odvetví nákladnej cestnej dopravy v réžii inej osoby a ktorej ustanovenia boli v podstate totožné s ustanoveniami KZ „nákladná doprava“, bola na rozdiel od prvej uvedenej kolektívnej zmluvy vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú. Podľa vnútroštátneho práva však boli podniky, ktoré zaväzovala KZ „nákladná doprava“, oslobodené od povinnosti uplatňovať túto inú kolektívnu zmluvu pod podmienkou, že dodržiavali ustanovenia prvej uvedenej kolektívnej zmluvy.

Podľa zväzu FNV mal Van den Bosch Transporten pri využívaní práce vodičov z Nemecka a Maďarska na týchto vodičov ako na vyslaných pracovníkov v zmysle smernice o vysielaní pracovníkov¹ uplatniť základné pracovné podmienky KZ „nákladná doprava“. Keďže sa základné pracovné podmienky podľa tejto kolektívnej zmluvy na týchto vodičov neuplatňovali, FNV podal proti týmto trom dopravným podnikom žalobu, ktorej prvostupňový súd vyhovel medzitýmnym rozsudkom. Tento rozsudok však bol zrušený v odvolacom konaní. Odvolací súd sa najmä domnieval, že predmetné charterové prepravy nepatrili do pôsobnosti smernice o vysielaní pracovníkov, keďže táto smernica sa týka len charterovej prepravy, ktorá sa prinajmenšom prevažne uskutočňuje „na území“ iného členského štátu.

V tomto kontexte položil Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd, Holandsko), na ktorý FNV podal kasačný opravný prostriedok, Súdnemu dvoru súbor prejudiciálnych otázok, ktoré sa v zásade týkali podmienok, za ktorých je prípustné dospieť k záveru, že v odvetví medzinárodnej cestnej dopravy došlo k vyslaniu pracovníkov „na územie členského štátu“.

Posúdenie Súdneho dvora

Súdny dvor, ktorý zasadol vo veľkej komore, na úvod uvádza, že smernica o vysielaní pracovníkov sa uplatňuje na prípady nadnárodného poskytovania služieb v odvetví cestnej dopravy. Táto smernica sa totiž v zásade uplatňuje na každé nadnárodné poskytovanie služieb, ktoré zahŕňa vyslanie pracovníkov, a to bez ohľadu na dotknuté hospodárske odvetvie, a na rozdiel od typického nástroja liberalizácie sleduje súbor cieľov týkajúcich sa potreby podporovať nadnárodné

¹ Smernica 96/71/ES Európskeho parlamentu a Rady zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 1997, s. 1; Mim. vyd. 05/002, s. 431).

poskytovanie služieb za súčasného zabezpečenia konkurenčného prostredia a zaručenia rešpektovania práv pracovníkov. Skutočnosť, že právny základ uvedenej smernice neobsahuje ustanovenia týkajúce sa dopravy, teda nemôže z jej pôsobnosti vylúčiť nadnárodné poskytovanie služieb v odvetví činností cestnej dopravy, okrem iného prepravy tovaru.

Pokiaľ ide ďalej o postavenia dotknutých vodičov ako vyslaných pracovníkov, Súdny dvor pripomína, že na to, aby sa pracovník považoval za pracovníka vyslaného „na územie členského štátu“, musí výkon jeho práce vykazovať dostatočnú väzbu s týmto územím. Existencia takejto väzby sa určuje celkovým posúdením takých skutočností, akými sú povaha činností, ktoré dotknutý pracovník vykonáva na uvedenom území, stupeň intenzity väzby činností tohto pracovníka s územím každého členského štátu, v ktorom pôsobí, ako aj podiel, ktorý uvedené činnosti predstavujú v rámci celej služby dopravy.

Konkrétne skutočnosť, že vodič pracujúci v medzinárodnej cestnej doprave, ktorého podnik usadený v členskom štáte prenajal podniku usadenému v inom členskom štáte, dostáva pokyny týkajúce sa jeho úloh alebo tieto úlohy začína alebo končí plniť v sídle tohto druhého podniku, sama osebe nestačí na vyvodenie záveru, že tento vodič bol „vyslaný“ na územie tohto iného členského štátu v zmysle smernice o vyslaní pracovníkov, ak výkon práce uvedeného vodiča nemá na základe iných faktorov dostatočnú väzbu s týmto územím.

Súdny dvor okrem toho spresňuje, že existencia skupinovej prepojenosti medzi podnikmi, ktoré sú stranami zmluvy o prenajatí pracovníkov, pritom sama osebe nemôže definovať stupeň spojitosti výkonu práce s územím členského štátu, do ktorého je dotknutý pracovník vyslaný. Existencia takéhoto prepojenia teda nie je sama osebe relevantná na účely posúdenia, či došlo k vyslaniu pracovníkov.

Pokiaľ ide o osobitný prípad kabotážnej prepravy, na ktorú sa smernica o vysielaní pracovníkov uplatňuje, čo zdôrazňuje nariadenie o medzinárodnej nákladnej cestnej doprave², Súdny dvor uvádza, že táto preprava sa uskutočňuje v celom rozsahu na území hostiteľského členského štátu, čo umožňuje domnievať sa, že výkon práce vodičom v rámci takýchto činností má dostatočnú väzbu s týmto územím. Doba trvania kabotážnej prepravy nie je na posúdenie, či došlo k takémuto vyslaniu, relevantná, čím nie je dotknutá možnosť neuplatniť určité ustanovenia tejto smernice, okrem iného, pokiaľ ide o minimálne mzdové tarify, ktorú majú členské štáty podľa tejto smernice, ak doba vyslania nepresahuje jeden mesiac.

Napokon Súdny dvor pripomína, že v prípade vyslania pracovníkov členské štáty musia podľa tejto istej smernice zabezpečiť, aby podniky vysielajúce pracovníkov zaručili pracovníkom, ktorí sú vyslaní na ich územie, určité pracovné podmienky, stanovené okrem iného v kolektívnych zmluvách, ktoré boli vyhlásené za všeobecne uplatniteľné, teda v tých zmluvách, ktoré musia dodržiavať všetky podniky v danej zemepisnej oblasti a v príslušnej profesii alebo priemysle. Otázka, či bola kolektívna zmluva vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, sa má posúdiť s ohľadom na uplatniteľné vnútroštátne právo. Súdny dvor však spresňuje, že tento pojem sa vzťahuje rovnako aj na kolektívnu zmluvu, ktorá nebola vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, ale ktorej dodržiavanie je podmienkou oslobodenia podnikov, na ktoré sa vzťahuje, od povinnosti uplatňovať inú kolektívnu zmluvu, ktorá bola sama vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú a ktorej ustanovenia sú v podstate totožné s ustanoveniami tejto inej kolektívnej zmluvy.

UPOZORNENIE: Návrh na začatie prejudiciálneho konania umožňuje súdom členských štátov v rámci sporu, ktorý rozhodujú, položiť Súdnemu dvoru otázky o výklade práva Únie alebo o platnosti aktu práva Únie. Súdny dvor nerozhoduje vnútroštátny spor. Vnútroštátnemu súdu prináleží, aby rozhodol právnu vec v súlade s rozhodnutím Súdného dvora. Týmto rozhodnutím sú rovnako viazané ostatné vnútroštátne súdne orgány, na ktoré bol podaný návrh s podobným problémom.

Neoficiálny dokument pre potreby médií, ktorý nezaväzuje Súdny dvor.

[Úplné znenie](#) rozsudku sa uverejňuje na internetovej stránke CURIA v deň vyhlásenia rozsudku.

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 72).

Kontaktná osoba pre tlač: Balázs Lehóczki ☎ (+352) 4303 5499

Obrazový záznam z vyhlásenia rozsudku je k dispozícii na „[Europe by Satellite](#)“ ☎ (+32) 2 2964106