

Дело C-815/18**Резюме на преюдициалното запитване съгласно член 98, параграф 1 от
Процедурния правилник на Съда****Дата на постъпване в Съда:**

21 декември 2018 г.

Запитваща юрисдикция:

Hoge Raad der Nederlanden (Нидерландия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

14 декември 2018 г.

Ищец:

Federatie Nederlandse Vakbeweging

Ответници:

Van den Bosch Transporten B.V.

Van den Bosch Transporte GmbH

Silo-Tank Kft

Предмет на главното производство

В главното производство FNV иска Van den Bosch B.V. и др. да бъдат задължени да спазват CAO Goederenvervoer (колективен трудов договор в сферата на превоза на стоки) и в това отношение общите условия на нидерландския колективен трудов договор да се прилагат спрямо германските и унгарските шофьори, които са сключили трудов договор с Van den Bosch Transporte GmbH, респ. Silo-Tank Kft, и работят основно в международния превоз извън Нидерландия.

Предмет и правно основание на преюдициалното запитване

Настоящото преюдициално запитване е отправено съгласно член 267 ДФЕС и се отнася до въпроса дали и ако да, при какви условия Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 година относно

командирането на работници в рамките на предоставянето на услуги е приложима спрямо шофьори, работещи в международния автомобилен превоз на стоки.

Преюдициални въпроси

1. Трябва ли Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 година относно командирането на работници в рамките на предоставянето на услуги (ОВ L 18, 1997 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 4, стр. 29, наричана по-нататък „Директивата за командирането“) да се тълкува в смисъл, че е приложима и спрямо работник, който работи като шофьор в международния автомобилен превоз на стоки и следователно полага труда си в повече от една държава членка?

2(а). При утвърдителен отговор на първия въпрос: от какъв критерий или какви съображения трябва да се изходи, за да се определи дали работник, който работи като шофьор в международния автомобилен превоз на стоки, е командирован „на територията на държава членка“ по смисъла на член 1, параграфи 1 и 3 от Директивата за командирането, и дали този работник по смисъла на член 2, параграф 1 от Директивата за командирането „за ограничен период извършва работа на територията на държава членка, която е различна от държавата членка, в която той обичайно работи“?

2(б). Има ли значение за отговора на въпрос 2(а) фактът, че предприятието, което командирова упоменатия във въпрос 2(а) работник, е свързано с предприятието, в което е командирован този работник — например, в рамките на група дружества — и ако има значение, доколко?

2(в). Ако работата на упоменатия във въпрос 2(а) работник отчасти включва каботажен превоз — т.е. транспортна услуга, извършвана изключително на територията на държава членка, различна от държавата членка, в която този работник обичайно работи — трябва ли във всички случаи за същия работник да се приеме, че по отношение на тази част от работата той временно работи на територията на първата държава членка? При утвърдителен отговор, има ли в тази насока минимален праг, например под формата на минимален период месечно, през който се извършва този каботажен превоз?

3(а). При утвърдителен отговор на първия въпрос: как трябва да се тълкува понятието „обявени за общоприложими колективни трудови договори“ по смисъла на член 3, параграф 1 и параграф 8, първа алинея от Директивата за командирането? Налице ли е самостоятелно понятие на правото на Съюза и следователно е достатъчно залегналите в член 3, параграф 8, първа алинея от Директивата за командирането условия да са фактически изпълнени, или тези разпоредби изискват и колективният трудов договор да е бил обявен за общоприложим съгласно националното право?

3(б). Ако колективен трудов договор не може да бъде квалифициран като обявен за общоприложим колективен трудов договор по смисъла на член 3, параграф 1 и параграф 8, първа алинея от Директивата за командироването, пречка ли член 56 ДФЕС установено в държава членка предприятие, което командирова работник на територията на друга държава членка, да бъде задължено по договорен път да спазва разпоредбите на такъв колективен трудов договор, който е в сила в последната държава членка?

Цитирани разпоредби от правото на Съюза и от международното право

член 56 ДФЕС

член 1, параграфи 1 и 3, член 2, параграф 1 и член 3, параграф 1 и параграф 8, първа алинея от Директива 96/71/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 1996 година относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги

член 8, параграфи 1 и 2 и член 9 от Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година относно приложимото право към договорни задължения (Рим I) (ОВ L 177, 2008 г., стр. 6)

член 6, параграф 2, буква а) и член 7 от Конвенцията за определяне на приложимия по отношение на договорните задължения закон

Цитирани национални разпоредби

член 44 от *collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer* (колективен трудов договор в сферата на превоза на стоки) и член 73 от *collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen* (колективен трудов договор в сферата на професионалния автомобилен превоз на стоки и отдаването под наем на мобилни кранове)

Кратко представяне на фактите и на производството по спора

- 1 Van den Bosch Transporten B.V. управлява транспортно предприятие със седалище в Ерп, Нидерландия. Van den Bosch Transporten B.V., Van den Bosch Transporte GmbH (дружество по германското право) и Silo-Tank Kft (дружество по унгарското право) са дружества-сестри и са част от една и съща група предприятия. Те имат един и същи ръководител и съдружници в тях и използват един и същи установен в Нидерландия доставчик на услуги в областта на информационните и комуникационните технологии, както и на финансите.
- 2 Van den Bosch Transporten B.V. е член на Vereniging Goederenvervoer Nederland (нидерландска асоциация за превоза на стоки), сключила считано

от 1 януари 2012 г. с Federatie Nederlandse Vakbeweging (нидерландска синдикална федерация, наричана по-нататък „FNV“) колективен трудов договор в сферата на превоза на стоки (наричан по-нататък „TV GV“) със срок до 31 декември 2013 г. Този колективен трудов договор не е бил обявен за общоприложим. Предприятията, които попадат в приложното поле на TV GV, са освободени с министерски декрет от прилагането на обявения за общоприложим колективен трудов договор в сферата на професионалния автомобилен превоз на стоки. Ето защо Van den Bosch Transporten B.V. се ползва от това освобождаване.

- 3 В рамките на групата предприятия Van den Bosch Transporten работят шофьори от Германия и Унгария по трудови договори, сключени с Van den Bosch Transporte GmbH, респ. Silo-Tank Kft. Общите условия на труд, залегнали в TV GV, не се прилагат спрямо тях.
- 4 Van den Bosch Transporten B.V. сключва с Van den Bosch Transporte GmbH и Silo-Tank Kft чартърни договори за международен превоз. Този превоз се извършва основно извън Нидерландия.
- 5 Съгласно разпоредбата относно чартирането, залегнала в член 44 от TV GV и в член 73 от колективния трудов договор в сферата на автомобилния превоз на стоки, който има почти идентична формулировка, работодателят е длъжен да предвиди в договорите за подизпълнение, осъществявани в установеното в Нидерландия предприятие на работодателя или от това предприятие, че общите условия на труд по TV GV са приложими спрямо работниците на самостоятелния подизпълнител, когато това следва от Директивата за командироването, дори да е избрано правото на държава, различна от Нидерландия. Освен това работодателят е длъжен да уведоми съответните работници за приложимите спрямо тях общи условия.

Основни доводи на страните в главното производство

- 6 FNV иска Van den Bosch Transporten B.V. и др. да бъдат задължени да спазват TV GV. Когато прибегва до германски и унгарски шофьори, Van den Bosch Transporten B.V. било длъжно съгласно разпоредбата относно чартирането да предвиди, че общите условия по TV GV важат за тези шофьори. Приложима била именно Директивата за командироването.
- 7 В случаите, когато Нидерландия е държавата, в която се извършва обичайно работата, съгласно член 6, буква а) от Конвенцията за определяне на приложимия по отношение на договорните задължения закон и член 8, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 593/2008 трябвало да се плаща нидерландска надница. С неприлагането на нидерландските общи условия Van den Bosch Transporte GmbH и Silo-Tank Kft действали неправомерно спрямо FNV. Van den Bosch Transporten B.V. също носело отговорност за това неправомерно поведение.

- 8 Според Van den Bosch Transporten B.V. и др. член 44 от TV GV е недействителен, защото произтичащото оттам задължение за Van den Bosch Transporten B.V. и др. представлява неоправдано ограничение на свободното движение на услуги, закрепено в член 56 ДФЕС. Всъщност TV GV не бил обявен за общоприложим и затова не представлявал повелителна разпоредба.

Кратко изложение на мотивите за преюдициалното запитване

- 9 С междинно решение първоинстанционният съд постановява, че общите условия по TV GV са приложими спрямо германските и унгарските шофьори. Въззивният съд отменя това междинно решение и връща делото за ново разглеждане.
- 10 Въззивният съд посочва, че разпоредбата относно чартирането, залегнала в TV GV, всъщност не е обявена за общоприложима. Според него обаче колективният трудов договор в сферата на професионалния автомобилен превоз на стоки е обявен за общоприложим. Тъй като разпоредбите на двата колективни трудови договора имат почти идентична формулировка и Van den Bosch Transporten B.V. е било освободено от действието на колективния трудов договор в сферата на професионалния автомобилен превоз на стоки, защото спрямо него се прилага TV GV, от материалноправна гледна точка фактическото положение трябва да приравни на положение, при което TV GV е обявен за общоприложим.
- 11 Той приема, че в този случай изискването за обявяване на обща приложимост съгласно член 3, параграф 8 от Директивата за командироването е изпълнено и член 44 от TV GV не може да се разглежда като неоправдано ограничение на свободното движение на услуги.
- 12 Оттук по отношение на изискването по член 44 от TV GV да става въпрос за договори за подизпълнение, към които е приложима Директивата за командироването, за въззивния съд се поставя въпросът дали понятието „(командиране на работници) на територията на държава членка“ по смисъла на член 1, параграфи 1 и 3 от Директивата за командироването трябва да се разбира буквално или като „на или от територията на държава членка“, каквото е схващането на FNV. Въззивният съд смята, че в последния случай е ирелевантно в коя държава членка шофьорът фактически полага труд в рамките на чартърното правоотношение.
- 13 Въззивният съд посочва по-нататък, че разширителното тълкуване на това понятие би било в разрез с целта на Директивата за командироването да се гарантират не само свободното движение на услуги в рамките на Европейския съюз, но и интересите на вътрешния пазар на труда на съответната държава членка, където се получава въпросната услуга. Според него не само е трудно да се определи кой е конкретно релевантният пазар на труда, но и това тълкуване не следва от разясненията към първоначалното

предложение на Комисията за директива. Той смята, че от това предложение по-скоро следва, че Директивата за командироването целенасочено не урежда международния чартър, а само чартърния превоз на национално равнище.

- 14 По негово мнение разширителното тълкуване не може да се подкрепи и от съображение 2 към Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 година за осигуряване на изпълнението на Директива 96/71/ЕО относно командироването на работници в рамките на предоставянето на услуги и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар.
- 15 Той приема, че следователно изискването за командироване на работници на територията на Нидерландия не е изпълнено. Тъй като разпоредбата относно чартирането следва приложното поле на Директивата за командироването, тя не е приложима.
- 16 В касационното производство пред запитващата юрисдикция FNV изтъква, че въззивният съд не е отчел факта, че понятието „на територията на държава членка“ трябва да се тълкува като „на или от територията на държава членка“ и че следователно Директивата за командироването се прилага спрямо шофьорите, работещи в сферата на международния автомобилен превоз на стоки, както в настоящия случай.
- 17 Според запитващата юрисдикция системата на Директивата за командироването трябва да се разглежда във връзка с правната уредба, която е приложима за международните трудови договори и е залегнала в член 6, параграф 2, буква а) от Конвенцията за определяне на приложимия по отношение на договорните задължения закон и член 8 от Регламент (ЕО) № 593/2008, както и с правната уредба по член 7 от Конвенцията за определяне на приложимия по отношение на договорните задължения закон и член 9 от Регламент (ЕО) № 593/2008, която има предимство.
- 18 Оттук обаче няма как да се направи автоматично извод по какъв начин е необходимо да се тълкуват член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директивата за командироването. Така например може да се мисли, че понятието „на територията на държава членка“ следва да се тълкува по смисъла на тълкуването от Съда в решение от 15 март 2011 г., Koelzsch (C-29/10, ECLI:EU:C:2011:151), т.е. като „държавата членка, в която или, при липса на такава — от която работникът временно полага своя труд по изпълнение на договора“. Също така е възможно да се поддържа, че трябва да съществува „тясна връзка“ между трудовия договор и съответната държава членка и че в това отношение е необходимо работникът да полага труд определен минимален брой дни месечно в съответната държава членка, респ. да бъдат спазени други изисквания.

- 19 В допълнение се поставя въпросът доколко има значение, че предприятията, които командироваат съответните работници, са свързани в рамките на група от дружества с предприятието, в което са командироваани работниците.
- 20 Тъй като Съдът до момента все още не се е произнасял по тези въпроси, могат да съществуват оправдани съмнения за правилното тълкуване на понятието „на територията на държава членка“ по смисъла на член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директивата за командироваането, както и по въпроса дали международният автомобилен превоз на стоки попада в приложното поле на Директивата за командироваането. Ето защо в тази насока се отправя преюдициален въпрос.
- 21 FNV твърди, че част от релевантните за главното производство пътувания се извършват изцяло в Нидерландия, така че във връзка с тази част съответните шофьори можели да се позовават на правата си по Директивата за командироваането.
- 22 Следователно тази част от касационното основание за обжалване на FNV се отнася до каботажния превоз. Ако се изхожда от постановката, че понятието „на територията на държава членка“ трябва да се тълкува стеснително, както приема въззивният съд, възниква въпросът дали каботажният превоз попада в приложното поле на Директивата за командироваането.
- 23 Запитващата юрисдикция се пита и как трябва да се тълкува понятието „обявен за общоприложим“ по смисъла на член 3, параграфи 1 и 8 от Директивата за командироваането. Това самостоятелно понятие на правото на Съюза ли е или в това отношение трябва да се отчита — единствено или включително — как националното право дефинира това понятие?
- 24 Съгласно член 3, параграф 8 от Директивата за командироваането „обявени за общоприложими колективни трудови договори“ са колективните трудови договори, които трябва да се спазват от всички предприятия в географския район и в рамките на съответната професия или отрасъл.
- 25 Следователно тази правна уредба би могла да се тълкува в смисъл, че понятието „обявен за общоприложим“ следва да се счита за самостоятелно понятие на правото на Съюза. При подобно тълкуване е определящо не дали съответният колективен трудов договор е бил обявен за общоприложим съгласно националното право, а само дали колективният трудов договор по смисъла на член 3, параграф 8 от Директивата за командироваането е бил обявен за общоприложим.
- 26 Понятието „обявен за общоприложим“ обаче би могло да се тълкува и в смисъл, че колективният трудов договор трябва да е бил обявен за общоприложим съгласно националното право и че прилагането на националното право също така трябва води до последицата, че залегалото в член 3, параграф 8, първа алинея от Директивата за командироваането условие е изпълнено.

- 27 Решение на Съда от 3 април 2008 г. по дело Ruffert (C-346/06, ECLI:EU:C:2008:189) дава индикация, че в член 3, параграфи 1 и 8 от Директивата за командироването е налице самостоятелно понятие на правото на Съюза. В точка 26 от решението Съдът най-напред установява, че съответният колективен трудов договор не е бил обявен за общоприложим съгласно германското право, а след това приема за релевантен въпроса дали този колективен трудов договор „може въпреки това да бъде квалифициран като общоприложим по смисъла на [Директивата за командироването]“.
- 28 Ето защо има съмнения как трябва да се тълкува това понятие и съответно се отправя преюдициален въпрос до Съда.
- 29 Ако в резултат от отговорите на преюдициалните въпроси Van den Bosch Transporte GmbH и Silo-Tank Kft не могат да бъдат задължени въз основа на Директивата за командироването да спазват разпоредбите на TV GV, трябва още да се провери дали те могат да бъдат задължени по договорен път съгласно разпоредбата относно чартирането, залегнала в член 44 от TV GV, да спазват условията на труд по този колективен трудов договор. В случая се поставя въпросът дали тогава ще е налице нарушение на член 56 ДФЕС. По съображения за процесуална икономия запитващата юрисдикция включва тази проблематика в преюдициалните въпроси.