



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

1 декември 2020 година *

„Преюдициално запитване — Директива 96/71/ЕО — Член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 — Командироване на работници в рамките на предоставянето на услуги — Шофьори в международния автомобилен превоз — Приложно поле — Понятие за командирован работник — Каботажни превози — Член 3, параграфи 1, 3 и 8 — Член 56 ДФЕС — Свободно предоставяне на услуги — Колективни трудови договори, обявени за общоприложими“

По дело C-815/18

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Hoge Raad der Nederlanden (Върховен съд на Нидерландия) с акт от 14 декември 2018 г., постъпил в Съда на 21 декември 2018 г., в рамките на производство по дело

Federatie Nederlandse Vakbeweging

срещу

Van den Bosch Transporten BV,

Van den Bosch Transporte GmbH,

Silo-Tank Kft.,

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: К. Lenaerts, председател, R. Silva de Lapuerta, заместник-председател, J.-С. Bonichot, Ал. Арабаджиев, E. Regan, L. Bay Larsen (докладчик) и N. Piçarra, председатели на състави, С. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, С. Lycourgos и P.G. Xuereb, съдии,

генерален адвокат: М. Bobek,

секретар: М. Ferreira, главен администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 14 януари 2020 г.,

като има предвид становищата, представени:

– за Federatie Nederlandse Vakbeweging, от J. H. Mastenbroek, адвокат,

* Език на производството: нидерландски.

- за Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH и Silo-Tank Kft., от R. A. A. Duk и F. M. Dekker, адвокати,
- за нидерландското правителство, от J. Langer и M. K. Bulterman, в качеството на представители,
- за германското правителство, от J. Möller, в качеството на представител,
- за френското правителство, от A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme и A. Ferrand, в качеството на представители,
- за унгарското правителство, от M. Z. Fehér, M. M. Tátrai и Zs. Wagner, в качеството на представители,
- за полското правителство, от B. Majczyna, D. Lutostańska и A. Siwek-Ślusarek, в качеството на представители,
- за Европейската комисия, от W. Mölls, B.-R. Killmann и M. van Beek, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 30 април 2020 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 56 ДФЕС и 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 (ОВ L 18, 1997 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 4, стр. 29).
- 2 Запитването е отправено във връзка със спор между Federatie Nederlandse Vakbeweging (Нидерландска синдикална федерация) (наричана по-нататък „FNV“), от една страна, и Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH и Silo-Tank Kft., от друга страна, по повод прилагането на Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (колективен трудов договор в сектора на превоза на товари, наричан по-нататък „КТД „товарни превози“) по отношение на шофьори от Германия и Унгария, работещи по чартърни договори за международен превоз.

Правна уредба

Директива 96/71

- 3 Съображения 4 и 5 от Директива 96/71 гласят:

„(4) като имат предвид, че предоставянето на услуги може да бъде под формата на извършване на работа от предприятие за своя сметка и под свое ръководство, [...] по силата на договор, сключен между това предприятие и страната, за която са предназначени услугите, или под формата на наемане на работници, които да се използват от предприятието в рамките на публичен или частен договор;

(5) като имат предвид, че подобно насърчаване на транснационалното предоставяне на услуги изисква атмосфера на лоялна конкуренция и мерки, гарантиращи правата на работещите“.

4 Член 1 от тази директива, озаглавен „Приложно поле“, предвижда:

„1. Настоящата директива се прилага за предприятия, установени в държава членка, които в рамките на транснационалното предлагане на услуги командироваат работници в съответствие с параграф 3 на територията на държава членка.

2. Настоящата директива не се прилага спрямо предприятия от търговския флот по отношение на моряшкия състав.

3. Настоящата директива се прилага, доколкото предприятията, посочени в параграф 1, предприемат една от следните транснационални мерки:

а) командироваат работници на територията на държава членка за собствена сметка и под свое ръководство по договор, сключен между командированото предприятие, и страната, за която са предназначени услугите, действаща в тази държава членка, при условие че съществува трудово правоотношение между командированото предприятие и работника за периода на командироване;

или

б) командироваат работници в организация или предприятие, притежавано от групата[,] на територията на държава членка, при условие че съществува трудово правоотношение между командированото предприятие и работника за периода на командироване;

или

в) в качеството на предприятие за временна работа или агенция за посредническа дейност по наемане на работа, предлагат за наемане работник на предприятие потребител, установено или извършващо дейност на територията на държава членка, при условие че съществува трудово правоотношение между предприятието за временна работа или агенцията за посредническа дейност по наемане на работа и работника за периода на командироване.

[...]“.

5 Член 2 от посочената директива, озаглавен „Определение“, гласи следното:

„1. По смисъла на настоящата директива „командирован работник“ означава работник, който за ограничен период извършва работа на територията на държава членка, която е различна от държавата членка, в която той обичайно работи.

2. По смисъла на настоящата директива определението за работник е това, което се съдържа в законодателството на държавата членка, на територията на която е командирован работникът“.

6 Член 3 от същата директива, озаглавен „Условия за работа“, предвижда:

„1. Държавите членки трябва да осигурят, независимо от приложимия закон по отношение на трудовото правоотношение, предприятията, посочени в член 1, параграф 1, да гарантират на работниците, командировани на тяхна територия, ред и условия на работа, обхващащи следните въпроси, които са определени в държавата членка, в която се извършва работата:

– от законови, подзаконови или административни разпоредби,

и/или

- по силата на колективни договори или арбитражни решения, които са били обявени за общоприложими по смисъла на параграф 8 дотолкова, доколкото те засягат дейностите, посочени в приложението:
 - а) максимална продължителност на работата и минимална продължителност на почивка[та];
 - б) минимални платени почивни дни;
 - в) минимални ставки на заплащане, включително ставки за извънреден труд; настоящата [буква] не се отнася за допълнителни професионални пенсионни схеми;
 - г) условия за предлагане на работници за наемане на работа, в частност от предприятия за временна работа;
 - д) здраве, безопасност и хигиена на работното място;
 - е) защитни мерки по отношение на условията за наемане на работа на бременни жени или родилки, деца и младежи;
 - ж) равно третиране на мъжете и жените и други разпоредби за недискриминация.

[...]

3. Държавите членки могат след консултации с работодателите и синдикатите, в съответствие с традициите и практиката във всяка държава членка, да решат да не прилагат първата алинея на параграф 1, буква в) в случаите, посочени в член 1, параграф 3, букви а) и б), когато продължителността на командироването не надвишава един месец.

4. Държавите членки могат, в съответствие с националното законодателство и/или практика да предвидят да бъдат направени изключения от първата алинея на параграф 1, буква в) в случаите, посочени в член 1, параграф 3, букви а) и б)[,] и [от] решение на държава членка по смисъла на параграф 3 на настоящия член, чрез колективен договор по смисъла на параграф 8 на настоящия член, относно една или повече области на дейност, когато продължителността на командироването не надвишава един месец.

[...]

8. „Колективни трудови договори или арбитражни решения, които са били обявени за общоприложими“ означава колективни трудови договори или арбитражни решения, които трябва да се спазват от всички предприятия в географския район и в рамките на съответната професия или отрасъл.

При отсъствие на система за обявяване, че дадени колективни договори или арбитражни решения са общоприложими по смисъла на първата алинея, държавите членки, ако решат това, се основават на:

- колективни договори или арбитражни решения, които се прилагат общо по отношение на всички подобни предприятия в географския район и в съответната професия или промишлен отрасъл,

и/или

- колективни договори, които са били сключени от най-представителните организации на социалните партньори на национално равнище и които се прилагат на цялата територия на държавата,

при условие че тяхното прилагане по отношение на предприятията, посочени в член 1, параграф 1, гарантира равно третиране по въпросите, изброени в първата алинея на параграф 1 от настоящия член, на тези предприятия и другите предприятия, посочени в настоящата алинея, които се намират в подобно положение.

[...]

10. Настоящата директива не засяга прилагането от държавите членки по отношение на националните предприятия и предприятия от други държави, в съответствие с Договора, на основата на равно третиране, на:

- условия за наемане на работа по въпроси, различни от посочените в първата алинея на параграф 1, в случай на разпоредби, свързани с обществения ред;
- условия за наемане на работа, определени в колективните трудови договори или арбитражни решения по смисъла на параграф 8 и отнасящи се до дейности, които са различни от посочените в приложението“.

Директива 2014/67/ЕС

- 7 Член 9, параграф 1 от Директива 2014/67/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 15 май 2014 година за осигуряване на изпълнението на Директива 96/71 и за изменение на Регламент (ЕС) № 1024/2012 относно административно сътрудничество посредством Информационната система за вътрешния пазар („Регламент за ИСВП“) (ОВ L 159, 2014 г., стр. 11) предвижда:

„Държавите членки могат да налагат административни изисквания и мерки за контрол, необходими за осигуряване на ефективно наблюдение на спазването на задълженията, изложени в настоящата директива и Директива [96/71], при условие че те са обосновани и съразмерни в съответствие с правото на Съюза.

За тази цел държавите членки могат по-специално да налагат следните мерки:

[...]

- б) задължение за съхраняване или предоставяне и/или задържане на копия на хартиен или електронен носител от трудовия договор или равностоен документ по смисъла на Директива 91/533/ЕИО на Съвета [от 14 октомври 1991 година относно задължението на работодателя да информира работниците или служителите за условията на трудовия договор или на трудовото правоотношение (ОВ L 288, 1991 г., стр. Специално издание на български език, 2007 г., глава 5, том 2, стр. 174)], включително, където е целесъобразно или уместно, допълнителната информация, посочена в член 4 от същата директива[...], фишовите за трудово възнаграждение, документите, удостоверяващи отработеното време, обозначаващи началото, края и продължителността на работното време и удостоверяващи изплащането на трудовите възнаграждения, или копия на равностойни документи за срока на командироването на достъпно и ясно установимо място на тяхна територия, като например на работното място или в сградата, а за мобилните работници в сектора на транспорта — оперативната база или превозното средство, с което се предоставя услугата;

[...]“.

Директива (ЕС) 2020/1057

- 8 Съображение 7 от Директива (ЕС) 2020/1057 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 година за определяне на специфични правила във връзка с Директива 96/71 и Директива 2014/67 за командироването на водачи в сектора на автомобилния транспорт и за изменение на Директива 2006/22/ЕО по отношение на изискванията за изпълнение и Регламент (ЕС) № 1024/2012 (ОВ L 249, 2020 г., стр. 49) гласи:

„[...] Разпоредбите относно командироването на работници в Директива [96/71] [...] се прилагат за сектора на автомобилния транспорт [...]“.

Регламент (ЕО) № 1072/2009

- 9 В съображение 17 от Регламент (ЕО) № 1072/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година относно общите правила за достъп до пазара на международни автомобилни превози на товари (ОВ L 300, 2009 г., стр. 72) се уточнява, че разпоредбите на Директива 96/71 се прилагат за предприятията за превози, извършващи каботажни превози.

- 10 Член 2 („Определения“) от този регламент гласи:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

- 3) „приемаща държава членка“ означава държавата членка, в която даден превозвач извършва дейност и която е различна от неговата държава членка на установяване;

[...]

- 6) „каботажни превози“ означава вътрешен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно в приемаща държава членка в съответствие с настоящия регламент;

[...]“.

- 11 Член 8 („Общ принцип“) от посочения регламент предвижда в параграф 2, първа алинея следното:

„След доставката на товарите, превозвани при входящия международен превоз, на посочените в параграф 1 превозвачи на товари се разрешава да извършват с едно и също превозно средство или — в случай на състав от превозни средства — с моторното превозно средство от състава, до три каботажни превоза непосредствено след международен превоз от друга държава членка или от трета държава до приемащата държава членка. Последното разтоварване по време на каботажен превоз преди напускане на приемащата държава членка се извършва в срок от седем дни от последното разтоварване в приемащата държава членка по време на входящия международен превоз“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 12 Van den Bosch Transporten е транспортно предприятие със седалище в Ерп (Нидерландия). Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte, дружество, регистрирано съгласно германското право, и Silo-Tank, дружество, регистрирано съгласно унгарското право, са дружества сестри, принадлежащи към една и съща група. Трите дружества имат един и същ управител и един и същ собственик на капитала.
- 13 Van den Bosch Transporten е член на Vereniging Goederenvervoer Nederland (Нидерландско сдружение за превоз на товари). Това сдружение и FNV сключват КТД „товарни превози“, който е в сила от 1 януари 2012 г. до 31 декември 2013 г. Той не е обявен за общоприложим. За сметка на това Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (Колективен трудов договор в сектора на автомобилния превоз на товари за чужда сметка и отдаването под наем на мобилни кранове, наричан по-нататък „КТД „автомобилни товарни превози за чужда сметка“) е обявен за общоприложим от 31 януари 2013 г. до 31 декември 2013 г. С besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (постановление на министъра на труда и социалните въпроси) от 25 януари 2013 г. (Stcrt. 2013, № 2496) обаче предприятията, обхванати от КТД „товарни превози“, са освободени от прилагането на КТД „автомобилни товарни превози за чужда сметка“. Освобождаването се прилага и по-отношение на Van den Bosch Transporten.
- 14 Член 44 от КТД „товарни превози“, озаглавен „Разпоредба относно чартирането“, чийто текст е почти идентичен с този на член 73 от КТД „автомобилни товарни превози за чужда сметка“, гласи:
- „1. В подизпълнителските договори, осъществявани във или от установеното в Нидерландия предприятие на работодателя от самостоятелни подизпълнители, действащи като работодатели, работодателят е длъжен да предвиди, че основните условия на труд по този колективен трудов договор ще бъдат приложими спрямо работниците на тези самостоятелни подизпълнители, когато това произтича от Директива [96/71], дори ако страните са избрали приложимото към договора право да е различно от нидерландското.
2. Работодателят е длъжен да уведоми работниците по параграф 1 за приложимите спрямо тях условия на труд.
- [...]“.
- 15 Van den Bosch Transporten сключва с Van den Bosch Transporte и със Silo-Tank чартърни договори за международен превоз.
- 16 Работници от Германия и от Унгария, които са обвързани съответно с Van den Bosch Transporte и със Silo-Tank по силата на трудов договор, работят като шофьори в рамките на въпросните чартърни договори. В периода от значение за главното производство чартърните превози започват и завършват по правило в Ерп. По-голямата част от превоза по въпросните чартърни договори обаче се осъществява извън територията на Кралство Нидерландия.
- 17 Основните условия на труд, определени като такива в КТД „товарни превози“, не са прилагани по отношение на шофьорите от Германия и от Унгария.
- 18 FNV предявява срещу Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte и Silo-Tank иск, по силата на който тези дружества да бъдат осъдени да спазват КТД „товарни превози“, и по-точно член 44 от него. Според FNV, когато е използвало шофьори от Германия и от

Унгария, Van den Bosch Transporten е трябвало по силата на тази разпоредба да приложи спрямо тях — в качеството им на командировани работници по смисъла на Директива 96/71 — основните условия на труд по този колективен трудов договор.

- 19 С междинно решение, постановено в първоинстанционното производство, се приема, че основните условия на труд по КТД „товарни превози“ действително са приложими по отношение на шофьорите от Германия и от Унгария, чиито услуги Van den Bosch Transporten е използвало.
- 20 Въззивният съд отменя това междинно решение и връща делото за разглеждане от първоинстанционния съд. Той все пак отхвърля гледището на Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte и Silo-Tank, че член 44 от КТД „товарни превози“ трябва да бъде обявен за недействителен, тъй като наложеното им с него задължение представлявало необоснована пречка за свободното предоставяне на услуги, гарантирано с член 56 ДФЕС. В подкрепа на това си решение въззивният съд приема по същество, че макар този колективен трудов договор да не е бил обявен за общоприложим, обхванатите от него предприятия са били освободени от прилагането на КТД „автомобилни товарни превози за чужда сметка“, който от своя страна е общоприложим и член 73 от който по същество е идентичен с член 44 от КТД „товарни превози“, а съдържанието в останалата му част — на практика почти идентично с това на КТД „товарни превози“. Така в частност, що се отнася до задължението, което трябва да важи и за подизпълнителя, КТД „товарни превози“ пораждал същите последици като КТД „автомобилни товарни превози за чужда сметка“, като освен това срокът на действие на тези два договора изтичал на една дата. Ето защо от материалноправна гледна точка КТД „товарни превози“ би следвало да се разглежда така както ако действително беше обявен за общоприложим, и то по отношение както на установените в Нидерландия предприятия от сектора, така и на всички чуждестранни чартъри.
- 21 Според въззивния съд от това следва, че член 44 от КТД „товарни превози“ не трябва да се счита за необоснована пречка за свободното предоставяне на услуги по смисъла на член 56 ДФЕС.
- 22 Освен това въззивният съд приема, че за да бъдат задължени подизпълнителите, в съответствие с член 44 от КТД „товарни превози“, да осигурят на работниците условията на труд, предвидени в този договор, въпросните подизпълнителски договори трябва да попадат в обхвата на Директива 96/71. В това отношение Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte и Silo-Tank поддържат пред този съд, че изразът „[командировам] на територията на държава членка“ по смисъла на член 1, параграфи 1 и 3 от Директива 96/71 трябва да се тълкува буквално, докато според FNV той трябва да се разбира широко, като визиращ и хипотезата, при която командироването се извършва „на или от територията на държава членка“. В последния случай било без значение в кои държави членки съответният шофьор действително осъществява последователните си задачи в рамките на чартирането.
- 23 Въззивният съд смята, че трябва да се даде превес на буквалното тълкуване на член 1, параграфи 1 и 3 от Директива 96/71, при което в приложното поле на тази директива не попада чартиране като разглежданото в настоящото дело, а единствено чартиране, извършвано, поне основно, „на територията“ на друга държава членка.
- 24 FNV подава пред запитващата юрисдикция, Hoge Raad der Nederlanden (Върховен съд на Нидерландия), касационна жалба срещу това решение на въззивния съд, доколкото същото било основано на буквалното тълкуване на член 1, параграфи 1 и 3 от Директива 96/71. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte и Silo-Tank подават насрещна жалба, тъй като въззивният съд приема, че член 44 от КТД „товарни превози“ не трябва да се счита за необоснована пречка за свободното предоставяне на услуги.

- 25 Запитващата юрисдикция посочва, че главната жалба повдига по-специално въпроса за тълкуването на израза „на територията на държава членка“ по смисъла на член 1, параграфи 1 и 3 и на член 2, параграф 1 от Директива 96/71 в случай на международен автомобилен превоз като извършвания от Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte и Silo-Tank. Тълкуването на този израз било определящо за това дали шофьори в международния автомобилен превоз като тези по настоящото дело попадат в обхвата на Директива 96/71. За целта преди това следвало да се разгледа въпроса дали Директива 96/71 се прилага за международния автомобилен превоз.
- 26 Освен това запитващата юрисдикция счита, че главната жалба повдига въпроса дали обстоятелството, че предприятията, които командироваат съответните работници, са свързани, в случая в една група, с дружеството, в което са командироваани тези работници, има значение за тълкуването на посочените по-горе разпоредби на Директива 96/71.
- 27 Освен това в тази жалба се изтъквало при условията на евентуалност, че въззивният съд е пренебрегнал факта, че част от маршрутите, които Van den Bosch Transporte и Silo-Tank осъществяват за Van den Bosch Transporten, са изпълнявани изцяло на територията на Кралство Нидерландия в рамките на каботажни превози. Поради това се поставял въпросът дали такива превози попадат в приложното поле на Директива 96/71.
- 28 Накрая запитващата юрисдикция посочва, че насрещната жалба е подадена, в случай че главната жалба бъде изцяло или отчасти уважена. От своя страна основанието, посочено в подкрепа на тази насрещна жалба, също повдигало тълкувателни въпроси, които налагали отпращането на преюдициално запитване до Съда.
- 29 При тези обстоятелства Hoge Raad der Nederlanden (Върховен съд на Нидерландия) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Трябва ли Директива [96/71] да се тълкува в смисъл, че е приложима и спрямо работник, който работи като шофьор в международния автомобилен превоз 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, е командирован „на територията на държава членка“ по смисъла на член 1, параграфи 1 и 3 от Директива [96/71], и дали този работник по смисъла на член 2, параграф 1 от Директива [96/71] „за ограничен период извършва работа на територията на държава членка, която е различна от държавата членка, в която той обичайно работи“?
- б) Има ли значение за отговора на втория въпрос, буква а) фактът, че предприятието, което командирова упоменатия във втория въпрос, буква а) работник, е свързано с предприятието, в което е командирован този работник — например в рамките на група дружества — и ако има значение, доколко?
- в) Ако работата на упоменатия във втория въпрос, буква 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 „колективни трудови договори, обявени за общоприложими“ по смисъла на член 3, параграф 1 и параграф 8, първа алинея от Директива [96/71]? Налице ли е самостоятелно понятие на правото на Съюза и следователно достатъчно ли е условията по член 3, параграф 8, първа алинея от Директива [96/71] да са фактически изпълнени, или тези разпоредби изискват и колективният трудов договор да е бил обявен за общоприложим съгласно националното право?
- 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 Директива [96/71], пречка ли е 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?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 30 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали Директива 96/71 трябва да се тълкува в смисъл, че е приложима към транснационалното предоставяне на услуги в сектора на автомобилния транспорт.
- 31 Както следва от член 1, параграфи 1 и 3 от Директива 96/71 във връзка със съображение 4 от нея, тази директива се прилага за установени в държава членка предприятия, които в рамките на транснационално предоставяне на услуги — което може да бъде под формата на извършване на работа от предприятие за своя сметка и под свое ръководство, по силата на договор, сключен между това предприятие и страната, за която са предназначени услугите, или под формата на наемане на работници, които да се използват от предприятието в рамките на публичен или частен договор — командирова работници на територията на държава членка.
- 32 Що се отнася до член 1, параграф 2 от Директива 96/71, той изключва от приложното ѝ поле само услугите, предоставяни чрез моряшкия състав на търговския флот.
- 33 От това следва, че с изключение на предоставянето на последните услуги, тази директива по принцип се прилага за всяко включващо командироване на работници транснационално предоставяне на услуги, независимо от стопанския сектор, с който е свързано то, включително съответно в сектора на автомобилния транспорт.
- 34 Това тълкуване се потвърждава от член 2, параграф 1 от Директива 96/71, тъй като в тази разпоредба понятието „командирован работник“ по смисъла на тази директива е определено като „работник“, който за ограничен период извършва работа на територията на държава членка, която е различна от държавата членка, в която обичайно работи, без да се споменава каквото и да било ограничение по отношение на сектора на дейност на този работник.
- 35 Приложимостта на Директива 96/71 към сектора на автомобилния транспорт е потвърдена изрично с други актове на правото на Съюза, като например Директива 2014/67, в член 9, параграф 1, буква б) от която сред административните изисквания и мерките за контрол, необходими за осигуряване на ефективно наблюдение на спазването на задълженията, предвидени по-специално в Директива 96/71, са посочени мерки, конкретно свързани с „мобилните работници в сектора на транспорта“, и Директива 2020/1057, в съображение 7 от която се уточнява, че разпоредбите в Директива 96/71, отнасящи се до командироването на работници, „се прилагат за сектора на автомобилния транспорт“.

- 36 В становищата си Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte и Silo-Tank, както и унгарското и полското правителство обаче възразяват, че разпоредбите, които закрепват свободното предоставяне на услуги и които са послужили като правно основание за приемането на Директива 96/71, изключват възможността автомобилният превоз на товари да попада в приложното поле на тази директива. Следователно член 1, параграф 1 от Директива 96/71, съгласно който тя се прилага за установени в държава членка предприятия, които в рамките на транснационалното предлагане на услуги командирова работници, трябва да се тълкува като отнасящ се до „предоставянето на услуги“ по смисъла на член 56 ДФЕС, който не включвал свободното движение на услуги в областта на транспорта, уреждано специално от разпоредбите на отнасящия се до транспорта дял от Договора за функционирането на ЕС, а именно членове 90—100 от него.
- 37 В това отношение следва да се припомни, че без съмнение свободното движение на услуги в областта на транспорта е уредено не с разпоредбата на член 56 ДФЕС, която се отнася най-общо до свободното предоставяне на услуги, а с разпоредбите на отнасящия се до транспорта дял от Договора за функционирането на ЕС, към които препраща член 58, параграф 1 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 19 декември 2019 г., *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, т. 24 и цитираната съдебна практика).
- 38 Следва обаче да се отбележи, че както бе подчертано в точка 33 от настоящото решение, Директива 96/71 има общо приложение. Освен това тази директива има за цел, видно от съображение 1, премахването между държавите членки на пречките за свободното движение на хора и услуги, и предвижда в съображение 5, че насърчаването на транснационалното предоставяне на услуги изисква атмосфера на лоялна конкуренция и мерки, гарантиращи правата на работещите.
- 39 За разлика например от Регламент № 1072/2009, който за целите на принципа на „лиценза на Общността“, закрепен в членове 3 и 4 от него, съдържа съвкупност от „обща правила, приложими към международния транспорт от и към територията на държава членка или преминаване през територията на дадена държава членка“, както и „услови[я], при които превозвачите, които не пребивават в държава членка, могат да извършват транспортни услуги в тази държава“ по смисъла на член 91, параграф 1, букви а) и б) ДФЕС (вж. в този смисъл становище 2/15 (Споразумение за свободна търговия със Сингапур) от 16 май 2017 г., EU:C:2017:376, т. 208), Директива 96/71 съответно няма за цел изпълнението на определена обща транспортна политика по смисъла на този член 91. Тя не съдържа и „мерки за подобряване на безопасността на транспорта“ или „необходими разпоредби“ в областта на транспорта, по смисъла на член 91, параграф 1, букви в) и г) ДФЕС.
- 40 От гореизложеното следва, че обстоятелството, че Директива 96/71 се основава на отнасящи се до свободното предоставяне на услуги разпоредби на Договора за ЕО, без правното ѝ основание да включва и разпоредби относно транспорта, не изключва от приложното ѝ поле транснационалното предоставяне на услуги в сектора на автомобилния превоз, в частност на товари.
- 41 С оглед на всички изложени по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че Директива 96/71 трябва да се тълкува в смисъл, че е приложима към транснационалното предоставяне на услуги в сектора на автомобилния транспорт.

По втория въпрос

По втори въпрос, буква а)

- 42 С втория си въпрос, буква а) запитващата юрисдикция по същество иска да установи при какви условия работник, който работи като шофьор в сектора на международния автомобилен превоз, в рамките на чартърен договор между наелото го предприятие, установено в една държава членка, и предприятие, осъществяващо дейност в друга държава членка, се счита за командирован работник на територията на държава членка, по смисъла на член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71.
- 43 Както бе припомнено в точка 31 от настоящото решение, от член 1, параграфи 1 и 3 от Директива 96/71 във връзка със съображение 4 от нея следва, че тази директива се прилага за установени в държава членка предприятия, които в рамките на транснационално предоставяне на услуги — което може да бъде под формата на извършване на работа от предприятие за своя сметка и под свое ръководство, по силата на договор, сключен между това предприятие и страната, за която са предназначени услугите, или под формата на наемане на работници, които да се използват от предприятието в рамките на публичен или частен договор — командирова работници на територията на държава членка.
- 44 Съгласно член 2, параграф 1 от посочената директива „командирован работник“ означава работник, който за ограничен период извършва работа на територията на държава членка, която е различна от държавата членка, в която той обичайно работи“.
- 45 С оглед на Директива 96/71 работник може да се счита за командирован на територията на държава членка само ако изпълнението на работата му има достатъчна връзка с тази територия (вж. в този смисъл решение от 19 декември 2019 г., *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, т. 31), което предполага цялостна преценка на всички характеристики на работата на съответния работник.
- 46 В това отношение е важно да се отбележи, че наличието на такава връзка със съответната територия може да се установи например чрез характеристиките на доставката на услуги, възложена на съответния работник. От значение при преценката дали е налице такава връзка е и естеството на работата, която този работник изпълнява на територията на съответната държава членка.
- 47 Що се отнася до мобилните работници, като например шофьорите в международния автомобилен превоз, значение за тази преценка има и това колко силна е връзката между работата, изпълнявана от такъв работник в рамките на доставката на транспортната услуга, която му е възложена, и територията на всяка съответна държава членка.
- 48 Същото важи и за дела на тази работа в цялата съответна доставка на услуги. В това отношение товаренето или разтоварването на товари, поддръжката или почистването на превозни средства са релевантни, доколкото действително са извършвани от съответния шофьор, а не от трети лица.
- 49 За сметка на това не може да се счита за „командирован“ по смисъла на Директива 96/71 работник, който извършва твърде ограничени престации на територията на държавата членка, в която е изпратен (вж. този смисъл решение от 19 декември 2019 г., *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, т. 31). Това важи и за шофьорите, които в рамките на автомобилен превоз на товари само преминават транзитно през територията на държава членка. Същото би следвало

да важи и за шофьорите, които извършват само трансграничен превоз от държавата членка, в която е установено транспортното предприятие, до територията на друга държава членка или обратно.

- 50 Освен това фактът, че шофьор в международния автомобилен превоз, който е бил предоставен от предприятие, установено в една държава членка, на предприятие, установено в друга държава членка, получава присъщите за своите задачи инструкции, започва или приключва изпълнението на тези задачи в седалището на второто предприятие, сам по себе си не е достатъчен, за да се приеме, че този шофьор е бил „командиран“ на територията на тази друга държава членка, след като други фактори сочат, че изпълнението на работата му няма достатъчна връзка с тази територия.
- 51 С оглед на всичко изложено по-горе на втория въпрос, буква а) следва да се отговори, че член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71 трябва да се тълкуват в смисъл, че работник, който работи като шофьор в сектора на международния автомобилен превоз, в рамките на чартърен договор между наелото го предприятие, установено в една държава членка, и предприятие, намиращо се в държава членка, различна от тази, в която заинтересованото лице обичайно работи, е работник, командирован на територията на държава членка, по смисъла на посочените разпоредби, когато за съответния ограничен период изпълнението на работата му има достатъчна връзка с тази територия. Наличието на такава връзка се определя чрез обща преценка на фактори като естеството на работата, която съответният работник извършва на въпросната територия, силата на връзката между работата на този работник и територията на всяка държава членка, в която той работи, както и дела на тази работа в цялата транспортна услуга.
- 52 Фактът, че шофьор в международния автомобилен превоз, който е бил предоставен от предприятие, установено в една държава членка, на предприятие, установено в друга държава членка, получава присъщите за своите задачи инструкции, започва или приключва изпълнението на тези задачи в седалището на второто предприятие, сам по себе си не е достатъчен, за да се приеме, че този шофьор е бил командирован на територията на тази друга държава членка, по смисъла на Директива 96/71, след като други фактори сочат, че изпълнението на работата му няма достатъчна връзка с тази територия.

По втория въпрос, буква б)

- 53 С втория си въпрос, буква б) запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71 трябва да се тълкуват в смисъл, че съществуването на обща група между предприятията, които са страни по договора за предоставяне на работници, е от значение при преценката дали е налице командироване на работници.
- 54 В това отношение следва да се отбележи, че без съмнение съгласно член 1, параграф 3, буква б) от тази директива същата се прилага за командироването на работници в организация или предприятие, притежавано от групата, на територията на държава членка, при условие че съществува трудово правоотношение между командироващото предприятие и работника за периода на командироването.
- 55 Макар по този начин Директива 96/71 изрично да визира командироването в рамките на група от предприятия, все пак, както следва от точка 51 от настоящото решение, качеството на командирован работник зависи от наличието на достатъчна връзка между изпълнението на работата му и територията на държава членка, различна от държавата, на чиято територия той обичайно работи.

- 56 Съществуването на обща група между предприятията, които са страни по договора за предоставяне на работници, само по себе си не е определящо за степента на свързаност с територията на държавата членка, в която е изпратен съответният работник, и следователно за това дали връзката между изпълнението на работата от последния и тази територия е достатъчна, за да се установи хипотеза на командироване, попадаща в приложното поле на Директива 96/71.
- 57 Ето защо на втория въпрос, буква б) следва да се отговори, че член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71 трябва да се тълкуват в смисъл, че съществуването на обща група между предприятията, които са страни по договора за предоставяне на работници, само по себе си не е от значение при преценката дали е налице командироване на работници.

По втория въпрос, буква в)

- 58 С втория си въпрос, буква в) запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71 трябва да се тълкуват в смисъл, че работник, който работи като шофьор в сектора на автомобилния транспорт и в рамките на чартърен договор между наелото го предприятие, установено в една държава членка, и предприятие, намиращо се в друга държава членка, извършва каботажни превози на територията на държава членка, различна от тази, на чиято територия обичайно работи, може да се счита за командирован на територията на държавата членка, в която са извършвани тези превози, и при утвърдителен отговор, дали в това отношение съществува минимален праг, що се отнася до продължителността на същите.
- 59 В това отношение веднага следва да се подчертае, че Директива 96/71 трябва да се тълкува във връзка с Регламент № 1072/2009, съображение 17 от който гласи, че тази директива се прилага за предприятията за превози, извършващи каботажни превози.
- 60 Съгласно член 2, точки 3 и 6 от Регламент № 1072/2009 каботажните превози са дефинирани като вътрешен превоз за чужда сметка или срещу възнаграждение, извършван временно в приемаща държава членка в съответствие с този регламент, а приемащата държава членка — като държавата членка, в която даден превозвач извършва дейност и която е различна от неговата държава членка на установяване.
- 61 Що се отнася до условията, при които чуждестранните превозвачи могат да извършват каботажни превози в приемаща държава членка, член 8, параграф 2 от Регламент № 1072/2009 предвижда, че на тези превозвачи се разрешава да извършват в приемащата държава членка до три каботажни превоза непосредствено след международен превоз до тази държава, в срок от седем дни от последното разтоварване в същата държава по време на входящия международен превоз.
- 62 От трите предходни точки следва, че каботажните превози се извършват изцяло на територията на приемащата държава членка, което позволява да се приеме, че изпълнението на работата от шофьора в рамките на тези превози има достатъчна връзка с тази територия.
- 63 Затова извършващият такива превози шофьор по принцип трябва да се счита за командирован на територията на приемащата държава членка, по смисъла на член 2, параграф 1 от Директива 96/71.
- 64 Що се отнася до продължителността на тези каботажни превози, наистина сама по себе си тя не може да постави под въпрос наличието на достатъчна връзка между изпълнението на работата от страна на извършващия ги шофьор и територията на приемащата държава членка, но все пак този извод не засяга прилагането на член 3, параграф 3 от Директива 96/71.

65 Поради това на втория въпрос, буква в) следва да се отговори, че член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71 трябва да се тълкуват в смисъл, че работник, който работи като шофьор в сектора на автомобилния транспорт и в рамките на чартърен договор между наелото го предприятие, установено в една държава членка, и предприятие, намиращо се в друга държава членка, извършва каботажни превози на територията на държава членка, различна от тази, на чиято територия обичайно работи, по принцип трябва да се счита за командирован на територията на държавата членка, в която са извършвани тези превози. Продължителността на каботажния превоз е без значение при преценката дали е налице такова командироване, като това не засяга евентуалното прилагане на член 3, параграф 3 от тази директива.

По третия въпрос

По третия въпрос, буква а)

- 66 С третия си въпрос, буква а) запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 3, параграфи 1 и 8 от Директива 96/71 следва да се тълкува в смисъл, че въпросът бил ли е даден колективен трудов договор обявен за общоприложим трябва да се преценява от гледна точка на приложимото национално право.
- 67 Следва да се припомни, че съгласно член 3, параграф 1, второ тире от Директива 96/71 държавите членки гарантират, че предприятията, които командироваат работници, осигуряват на работниците, командировани на тяхна територия, в някои отношения ред и условия на работа, които в държавата членка, в която се извършва работата, са определени в частност с колективни трудови договори, които са били обявени за общоприложими по смисъла на параграф 8 от този член 3, доколкото те се отнасят до строителните работи, посочени в приложението към тази директива. Съгласно член 3, параграф 10, второ тире от посочената директива държавите членки могат да налагат на националните предприятия и на предприятията от други държави членки, на основата на равно третиране, условия за наемане на работа, определени по-специално в колективни трудови договори като тези по параграф 8 от посочения член 3 и отнасящи се до дейности, които са различни от строителните работи.
- 68 Съгласно член 3, параграф 8 от Директива „колективни трудови договори, които са били обявени за общоприложими“ означава колективни трудови договори, които трябва да се спазват от всички предприятия в географския район и в рамките на съответната професия или отрасъл.
- 69 В това отношение, както по същество отбелязва генералният адвокат в точка 129 от заключението си, макар да не препраща изрично към националното право, член 3, параграф 1 от Директива 96/71 препраща имплицитно към същото, тъй като изисква съответният колективен трудов договор да е бил обявен за общоприложим. Такова обявяване обаче може да се направи само в съответствие с правото на съответната държава членка.
- 70 Тази констатация се потвърждава от текста на член 3, параграф 8, втора алинея от посочената директива. Всъщност, като е предвидил, че при липсата на система за обявяване, че дадени колективни трудови договори са общоприложими, държавите членки могат да се основат на колективните трудови договори, които се прилагат общо по отношение на всички подобни предприятия в географския район и в съответната професия или отрасъл, и/или на колективните трудови договори, които са били сключени от най-представителните организации на социалните партньори на национално равнище и които се прилагат на цялата територия на държавата, законодателят на Съюза непременно е препратил към националната система.

- 71 В случая от акта за преюдициално запитване е видно, че предприятията, занимаващи се с товарни превози, са обхванати от КТД „товарни превози“. Без съмнение този колективен трудов договор като такъв не е бил обявен за общоприложим. Спазването му обаче обуславя освобождаването от прилагане на КТД „автомобилни товарни превози за чужда сметка“, който пък е бил обявен за общоприложим. Освен това съдържанието на разпоредбите на тези два колективни трудови договора на практика е идентично. По този начин се оказва, че спазването на тези разпоредби е било задължително за всички предприятия, занимаващи се с товарни превози.
- 72 С оглед на изложеното по-горе, на третия въпрос, буква а) следва да се отговори, че член 3, параграфи 1 и 8 от Директива 96/71 трябва да се тълкува в смисъл, че въпросът дали даден колективен трудов договор е бил обявен за общоприложим трябва да се преценява от гледна точка на приложимото национално право. На съдържанието се в тези разпоредби понятие отговаря колективен трудов договор, който не е бил обявен за общоприложим, но чието спазване е условие обхванатите от него предприятия да бъдат освободени от прилагането на друг, от своя страна обявен за общоприложим, колективен трудов договор, и чиито разпоредби по същество са идентични с разпоредбите на този друг колективен трудов договор.

По третия въпрос, буква б)

- 73 Предвид отговора на третия въпрос, буква а) не е необходимо да се отговаря на третия въпрос, буква б).

По съдебните разноски

- 74 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (голям състав) реши:

- 1) 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 трябва да се тълкува в смисъл, че е приложима към транснационалното предоставяне на услуги в сектора на автомобилния транспорт.
- 2) Член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71 трябва да се тълкуват в смисъл, че работник, който работи като шофьор в сектора на международния автомобилен превоз, в рамките на чартърен договор между наелото го предприятие, установено в една държава членка, и предприятие, намиращо се в държава членка, различна от тази, в която заинтересованото лице обичайно работи, е работник, командирован на територията на държава членка, по смисъла на посочените разпоредби, когато за съответния ограничен период изпълнението на работата му има достатъчна връзка с тази територия. Наличието на такава връзка се определя чрез обща преценка на фактори като естеството на работата, която съответният работник извършва на въпросната територия, силата на връзката на работата на този работник с територията на всяка държава членка, в която той работи, както и дела на тази работа в цялата транспортна услуга.

Фактът, че шофьор в международния автомобилен превоз, който е бил предоставен от предприятие, установено в една държава членка, на предприятие, установено в друга държава членка, получава присъщите за своите задачи инструкции, започва или приключва изпълнението на тези задачи в седалището на второто предприятие, сам по себе си не е достатъчен, за да се приеме, че този шофьор е бил командирован на територията на тази друга държава членка, по смисъла на Директива 96/71, след като други фактори сочат, че изпълнението на работата му няма достатъчна връзка с тази територия.

- 3) Член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71 трябва да се тълкуват в смисъл, че съществуването на обща група между предприятията, които са страни по договора за предоставяне на работници, само по себе си не е от значение при преценката дали е налице командироване на работници.
- 4) Член 1, параграфи 1 и 3 и член 2, параграф 1 от Директива 96/71 трябва да се тълкуват в смисъл, че работник, който работи като шофьор в сектора на автомобилния транспорт и в рамките на чартърен договор между наелото го предприятие, установено в една държава членка, и предприятие, намиращо се в друга държава членка, извършва каботажни превози на територията на държава членка, различна от тази, на чиято територия обичайно работи, по принцип трябва да се счита за командирован на територията на държавата членка, в която са извършвани тези превози. Продължителността на каботажния превоз е без значение при преценката дали е налице такова командироване, като това не засяга евентуалното прилагане на член 3, параграф 3 от тази директива.
- 5) Член 3, параграфи 1 и 8 от Директива 96/71 трябва да се тълкува в смисъл, че въпросът дали даден колективен трудов договор е бил обявен за общоприложим трябва да се преценява от гледна точка на приложимото национално право. На съдържащото се в тези разпоредби понятие отговаря колективен трудов договор, който не е бил обявен за общоприложим, но чието спазване е условие обхванатите от него предприятия да бъдат освободени от прилагането на друг, от своя страна обявен за общоприложим, колективен трудов договор, и чиито разпоредби по същество са идентични с разпоредбите на този друг колективен трудов договор.

Подписи