



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

1. prosince 2020 \*

„Řízení o předběžné otázce – Směrnice 96/71/ES – Článek 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 – Vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb – Řidiči v mezinárodní silniční dopravě – Působnost – Pojem ‚vyslaný pracovník‘ – Kabotáž – Článek 3 odst. 1, 3 a 8 – Článek 56 SFEU – Volný pohyb služeb – Kolektivní smlouvy, které byly prohlášeny za všeobecně použitelné“

Ve věci C-815/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud Nizozemska) ze dne 14. prosince 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 21. prosince 2018, v řízení

**Federatie Nederlandse Vakbeweging**

proti

**Van den Bosch Transporten BV,**

**Van den Bosch Transporte GmbH,**

**Silo-Tank Kft.,**

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda, R. Silva de Lapuerta, místopředsedkyně, J.-C. Bonichot, A. Arabadžev, E. Regan, L. Bay Larsen (zpravodaj) a N. Piçarra, předsedové senátů, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos a P. G. Xuereb, soudci,

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 14. ledna 2020,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Federatie Nederlandse Vakbeweging J. H. Mastenbroekem, advocaat,
- za společnosti Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH a Silo-Tank Kft. R. A. A. Dukem a F. M. Dekkerem, advocaten,
- za nizozemskou vládu J. Langerem a M. K. Bulterman, jako zmocněnci,

\* Jednací jazyk: nizozemština.

- za německou vládu J. Möllerem, jako zmocněncem,
- za francouzskou vládu A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesmem a A. Ferrandem, jako zmocněnci,
- za maďarskou vládu M. Z. Fehérem, M. M. Tátrai a Zs. Wagner, jako zmocněnci,
- za polskou vládu B. Majczynou, D. Lutostańskou a A. Siwek-Ślusarek, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi W. Möllsem, B.-R. Killmannem a M. van Beekem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 30. dubna 2020,

vydává tento

### **Rozsudek**

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 56 SFEU a čl. 1 odst. 1 a 3, čl. 2 odst. 1 a čl. 3 odst. 1 a 8 prvního pododstavce směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb (Úř. věst. 1997, L 18, s. 1; Zvl. vyd. 05/02, s. 431).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Federatie Nederlandse Vakbeweging (federace nizozemského odborového hnutí) (dále jen „FNV“) na jedné straně a společnostmi Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH a Silo-Tank Kft. na straně druhé ohledně uplatnění Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (kolektivní smlouva pro odvětví nákladní dopravy, dále jen „KS pro nákladní dopravu“) na řidiče z Německa a Maďarska v rámci charterových smluv týkajících se mezinárodní dopravy.

### **Právní rámec**

#### ***Směrnice 96/71***

- 3 V bodech 4 a 5 odůvodnění směrnice 96/71 je uvedeno:
  - „(4) vzhledem k tomu, že poskytování služeb může spočívat buď v provedení prací podnikem na jeho účet a pod jeho vedením, na základě smlouvy uzavřené mezi tímto podnikem a stranou, pro kterou jsou služby určeny, nebo v poskytnutí pracovníků pro jejich využití podnikem v rámci veřejné či soukromé zakázky;
  - (5) vzhledem k tomu, že předpokladem této podpory nadnárodního poskytování služeb je volná soutěž a opatření zaručující dodržování práv pracovníků“.
- 4 Článek 1 této směrnice, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:
  - „1. Tato směrnice se vztahuje na podniky usazené v některém členském státě, které vysílají v rámci nadnárodního poskytování služeb v souladu s odstavcem 3 pracovníky na území jiného členského státu.
  - 2. Tato směrnice se nevztahuje na podniky obchodního loďstva a jejich posádky.

3. Tato směrnice se použije, pokud podniky uvedené v odstavci 1 učiní některé z následujících nadnárodních opatření:

- a) vyšlou pracovníka na území členského státu na vlastní účet a pod svým vedením na základě smlouvy uzavřené mezi podnikem pracovníky vysílajícím a stranou, pro kterou jsou služby určeny, činnou v tomto členském státě, jestliže po dobu vyslání existuje pracovní poměr mezi vysílajícím podnikem a pracovníkem, nebo
- b) vyšlou pracovníka do provozovny nebo podniku náležejícího ke skupině podniků na území členského státu, jestliže po dobu vyslání existuje pracovní poměr mezi vysílajícím podnikem a pracovníkem, nebo
- c) jako podnik pro dočasnou práci či podnik poskytující pracovníky vyšlou pracovníka do podniku, který jej využije, se sídlem nebo vykonávajícího činnost na území některého členského státu, jestliže po dobu vyslání existuje pracovní poměr mezi podnikem pro dočasnou práci či podnikem poskytujícím pracovníky na straně jedné a pracovníkem na straně druhé.

[...]

5 Článek 2 uvedené směrnice, nadepsaný „Definice“, zní takto:

„1. Pro účely této směrnice se ‚vyslaným pracovníkem‘ rozumí pracovník, který po omezenou dobu vykonává práci na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje.

2. Pro účely této směrnice je pojem ‚pracovník‘ vymezen podle právních předpisů členského státu, na jehož území byl pracovník vyslán.“

6 Článek 3 téže směrnice, nadepsaný „Pracovní podmínky“, stanoví:

„1. Členské státy zajistí, aby podniky uvedené v čl. 1 odst. 1 zaručovaly bez ohledu na právo rozhodné pro pracovní poměr pracovníkům vyslaným na jejich území pracovní podmínky týkající se dále uvedených záležitostí, které jsou v členském státě, ve kterém je práce vykonávána, stanoveny

- právními či správními předpisy a/nebo
- kolektivními smlouvami nebo rozhodčími nálezy, které byly prohlášeny za všeobecně použitelné ve smyslu odstavce 8, jestliže se týkají činností uvedených v příloze:
  - a) maximální délka pracovní doby a minimální doba odpočinku,
  - b) minimální délka dovolené za kalendářní rok,
  - c) minimální mzda, včetně sazeb za přesčasy; tento bod se nevztahuje na doplňkové podnikové systémy zaopatření v důchodu,
  - d) podmínky poskytování pracovníků, zejména prostřednictvím podniků pro dočasnou práci,
  - e) ochrana zdraví, bezpečnosti a hygieny při práci,
  - f) ochranná opatření týkající se pracovních podmínek těhotných žen nebo žen krátce po porodu, dětí a mladistvých,
  - g) rovné zacházení pro muže a ženy a ostatní ustanovení o nediskriminaci.

[...]

3. Členské státy se mohou po konzultaci se sociálními partnery v souladu s obvyklými postupy a zvyklostmi každého členského státu rozhodnout, že se odst. 1 druhá odrážka písm. c) nevztahuje na případy uvedené v čl. 1 odst. 3 písm. a) a b), pokud doba vyslání nepřesáhne jeden měsíc.

4. Členské státy mohou v souladu s vnitrostátními právními předpisy a/nebo zvyklostmi stanovit odchylky od odst. 1 druhé odrážky písm. c) v případech uvedených v čl. 1 odst. 3 písm. a) a b) a z rozhodnutí členského státu ve smyslu odstavce 3 tohoto článku, a to prostřednictvím kolektivních smluv ve smyslu odstavce 8 tohoto článku, vztahujících se na jednu nebo více oblastí činnosti, pokud doba vyslání nepřesáhne jeden měsíc.

[...]

8. „Kolektivními smlouvami či rozhodčími nálezy, které byly prohlášeny za všeobecně použitelné“ se rozumějí kolektivní smlouvy či rozhodčí nálezy, kterými se musí řídit všechny podniky dotyčného odvětví nebo povolání v dané zeměpisné oblasti.

Jestliže neexistuje systém, který by prohlásil kolektivní smlouvy či rozhodčí nálezy za všeobecně použitelné ve smyslu prvního pododstavce, mohou členské státy, pokud se tak rozhodnou, považovat za základ

- kolektivní smlouvy či rozhodčí nálezy, které mají všeobecný účinek na všechny podobné podniky dotyčného odvětví nebo povolání v dané zeměpisné oblasti, a/nebo
- kolektivní smlouvy, které byly uzavřeny nejvíce reprezentativními organizacemi zaměstnavatelů a zaměstnanců na úrovni členského státu a které se uplatňují na celém vnitrostátním území,

jestliže použití těchto smluv na podniky uvedené v čl. 1 odst. 1 zajišťuje rovné zacházení v záležitostech vyjmenovaných v odst. 1 prvním pododstavci tohoto článku mezi těmito podniky a ostatními podniky uvedenými v tomto pododstavci, které se nacházejí v podobné situaci.

[...]

10. Tato směrnice nevylučuje, aby členské státy na základě rovného zacházení a v souladu se Smlouvou uplatňovaly na vnitrostátní podniky a na podniky ostatních států

- pracovní podmínky vztahující se na jiné záležitosti, než které jsou uvedeny v odst. 1 prvním pododstavci, pokud jsou dodržovány předpisy o veřejném pořádku,
- pracovní podmínky stanovené v kolektivních smlouvách nebo rozhodčích nálezech ve smyslu odstavce 8, týkající se jiných činností, než které jsou uvedeny v příloze.“

### ***Směrnice 2014/67/EU***

- 7 Článek 9 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/67/EU ze dne 15. května 2014 o prosazování směrnice 96/71 a o změně nařízení (EU) č. 1024/2012 o správní spolupráci prostřednictvím systému pro výměnu informací o vnitřním trhu („nařízení o systému IMI“) (Úř. věst. 2014, L 159, s. 11), stanoví:

„Členské státy mohou stanovit pouze správní požadavky a přijmout kontrolní opatření, které jsou nezbytné pro zajištění účinného sledování dodržování povinností stanovených v této směrnici a ve směrnici [96/71], za předpokladu, že jsou dané požadavky a opatření odůvodněné a přiměřené v souladu s právem Unie.

Za tímto účelem mohou členské státy přijmout zejména následující opatření:

[...]

b) stanovit povinnost mít k dispozici nebo poskytnout či uchovávat v tištěné nebo elektronické podobě kopie pracovní smlouvy nebo rovnocenného dokladu ve smyslu směrnice Rady 91/533/EHS [ze dne 14. října 1991 o povinnosti zaměstnavatele informovat zaměstnance o podmínkách pracovní smlouvy nebo pracovního poměru (Úř. věst. 1991, L 288, s. 32; Zvl. vyd. 05/02, s. 3)] obsahujícího v případě, že je to vhodné nebo důležité, dodatečné informace uvedené v článku 4 uvedené směrnice, výplatní pásky, pracovní výkazy, z nichž je patrný začátek, konec a délka denní pracovní doby, a doklady o vyplacení mezd nebo kopie rovnocenných dokumentů po dobu vyslání na přístupném a zřetelně označeném místě na jeho území, jako je pracoviště nebo staveniště nebo v případě mobilních pracovníků v odvětví dopravy provozovna nebo vozidlo, s nímž je služba poskytována;

[...]“

### ***Směrnice (EU) 2020/1057***

8 V bodě 7 odůvodnění směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1057 ze dne 15. července 2020, kterou se stanoví zvláštní pravidla o vysílání řidičů v odvětví silniční dopravy, pokud jde o směrnice 96/71 a 2014/67, a kterou se mění směrnice 2006/22/ES, pokud jde o požadavky na prosazování, a nařízení (EU) č. 1024/2012 (Úř. věst. 2020, L 249, s. 49), je uvedeno:

„[...] Ustanovení o vysílání pracovníků ve směrnici 96/71[...] [...] se vztahují na odvětví silniční dopravy [...]“.

### ***Nařízení (ES) č. 1072/2009***

9 V bodě 17 odůvodnění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na trh mezinárodní silniční nákladní dopravy (Úř. věst. 2009, L 300, s. 72; oprava 2012, L 322, s. 10), je uvedeno, že na podniky v dopravě provádějící kabotáž se vztahuje směrnice 96/71.

10 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí

[...]

3) ‚hostitelským členským státem‘ členský stát, v němž podnikatel v silniční nákladní dopravě provozuje svou činnost, jiný než členský stát, v němž je tento podnikatel usazen;

[...]

6) ‚kabotáží‘ vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě v souladu s tímto nařízením;

[...]“

- 11 Článek 8 uvedeného nařízení, nadepsaný „Obecná zásada“, v odstavci 2 prvním pododstavci stanoví:

„Podnikatelé v silniční nákladní dopravě uvedení v odstavci 1 jsou oprávněni v návaznosti na mezinárodní přepravu nákladu z jiného členského státu nebo ze třetí země do hostitelského členského státu provést po dodání nákladu s týmž vozidlem, nebo v případě soupravy s týmž motorovým vozidlem, až tři kabotážní přepravy. K poslední vykládce v rámci kabotáže musí v hostitelském členském státě dojít do 7 dnů od poslední vykládky navazující na mezinárodní přepravu.“

### **Spor v původním řízení a předběžné otázky**

- 12 Společnost Van den Bosch Transporten je dopravní podnik, jehož provozovny se nacházejí v Erpu (Nizozemsko). Společnost Van den Bosch Transporten, společnost Van den Bosch Transporte založená podle německého práva a společnost Silo-Tank založená podle maďarského práva jsou sesterskými společnostmi, které patří do jedné skupiny. Tyto tři společnosti mají stejného člena statutárního orgánu a stejného společníka.
- 13 Společnost Van den Bosch Transporten je členem Vereniging Goederenvervoer Nederland (nizozemský svaz pro nákladní dopravu). Tento svaz a FNV uzavřely KS pro nákladní dopravu, která začala platit dne 1. ledna 2012 a její platnost skončila ke dni 31. prosince 2013. Tato smlouva nebyla prohlášena za všeobecně použitelnou. Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (kolektivní smlouva pro odvětví silniční nákladní dopravy pro cizí potřebu a pronájmu mobilních jeřábů, dále jen „KS pro silniční dopravu pro cizí potřebu“) naproti tomu za všeobecně použitelnou prohlášena byla, a to v období od 31. ledna 2013 do 31. prosince 2013. Na základě besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (vyhláška ministra sociálních věcí a práce) ze dne 25. ledna 2013 (Stcrt. 2013, č. 2496) však byly podniky, na něž se vztahovala KS pro nákladní dopravu, vyloučeny z působnosti KS pro silniční dopravu pro cizí potřebu. Toto opatření se vztahovalo mimo jiné i na společnost Van den Bosch Transporten.
- 14 V článku 44 KS pro nákladní dopravu, nadepsaném „Ustanovení o charteru“, který zněl téměř stejně jako článek 73 KS pro silniční dopravu pro cizí potřebu, bylo uvedeno:

„1. Zaměstnavatel je povinen v subdodavatelských smlouvách, které v rámci jeho společnosti se sídlem v Nizozemsku nebo z této společnosti plní osoby samostatně výdělečně činné jednající jako zaměstnavatelé, stanovit, že základní pracovní podmínky [této kolektivní smlouvy] se vztahují i na pracovníky těchto osob samostatně výdělečně činných, pokud to vyplývá ze směrnice 96/71[...], a to i tehdy, pokud si smluvní strany zvolily jako právo rozhodné pro smlouvu jiné právo než právo nizozemské.

2. Zaměstnavatel je povinen seznámit pracovníky uvedené v odstavci 1 s pracovními podmínkami, které se vůči nim uplatní.

[...]“

- 15 Společnost Van den Bosch Transporten uzavřela se společnostmi Van den Bosch Transporte a Silo-Tank charterové smlouvy týkající se mezinárodní dopravy.
- 16 Na základě uvedených charterových smluv pracovali coby řidiči pracovníci z Německa, kteří uzavřeli pracovní smlouvy se společností Van den Bosch Transporte, a pracovníci z Maďarska, kteří uzavřeli pracovní smlouvy se společností Silo-Tank. V průběhu období dotčeného ve věci v původním řízení byla charterová doprava zpravidla prováděna z Erpu a cesty tam zároveň končily. Ve většině případů se však přeprava prováděná na základě dotčených charterových smluv uskutečňovala mimo území Nizozemského království.

- 17 Na řidiče z Německa a Maďarska se nevztahovaly základní pracovní podmínky stanovené v KS pro nákladní dopravu.
- 18 FNV podala proti společnostem Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank žalobu, kterou se domáhala, aby byla těmto společnostem uložena povinnost dodržovat KS pro nákladní dopravu a konkrétně její článek 44. FNV tvrdila, že pokud společnost Van den Bosch Transporten využívala služeb řidičů z Německa a Maďarska, měla na ně podle tohoto ustanovení uplatňovat základní pracovní podmínky této kolektivní smlouvy jakožto na vyslané pracovníky ve smyslu směrnice 96/71.
- 19 Mezitímním rozsudkem vydaným v řízení v prvním stupni bylo rozhodnuto, že na řidiče z Německa a Maďarska, jejichž služeb společnost Van den Bosch Transporten využívala, se opravdu musí vztahovat základní pracovní podmínky KS pro nákladní dopravu.
- 20 Odvolací soud tento mezitímní rozsudek zrušil a věc soudu prvního stupně vrátil. Odmítl však tvrzení společností Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank, že článek 44 KS pro nákladní dopravu musí být prohlášen za neplatný, jelikož povinnost, která z něj pro tyto společnosti vyplývá, představuje neodůvodněnou překážku volného pohybu služeb zaručeného v článku 56 SFEU. Na podporu tohoto rozhodnutí odvolací soud v podstatě konstatoval, že ačkoli tato kolektivní smlouva nebyla prohlášena za všeobecně použitelnou, podniky, na které se vztahuje, byly vyňaty z působnosti KS pro silniční dopravu pro cizí potřebu, která všeobecně použitelná je; její článek 73 je přitom v podstatě stejný jako článek 44 KS pro nákladní dopravu a ve zbývajících částech je její obsah prakticky totožný s obsahem posledně uvedené kolektivní smlouvy. Pokud jde konkrétně o povinnost, která se musí vztahovat i na subdodavatele, KS pro nákladní dopravu má podle odvolacího soudu stejný účinek jako KS pro silniční dopravu pro cizí potřebu; doba platnosti těchto dvou smluv kromě toho uplynula ke stejnému datu. Z věcného hlediska je tedy třeba přistupovat ke KS pro nákladní dopravu stejným způsobem, jako kdyby za všeobecně použitelnou prohlášena byla, a to jak ve vztahu k podnikatelům v dotyčném odvětví usazeným v Nizozemsku, tak vůči všem zahraničním nájemcům.
- 21 Z toho podle odvolacího soudu vyplývá, že nelze mít za to, že článek 44 KS pro nákladní dopravu představuje neodůvodněnou překážku volného pohybu služeb ve smyslu článku 56 SFEU.
- 22 Odvolací soud kromě toho konstatoval, že má-li být v souladu s článkem 44 KS pro nákladní dopravu uložena subdodavatelům povinnost přiznat pracovníkům pracovní podmínky upravené v této smlouvě, na dotčené subdodavatelské smlouvy se musí vztahovat směrnice 96/71. Společnosti Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank v tomto ohledu před zmíněným soudem tvrdily, že výraz „[vyslat] na území členského státu“ ve smyslu čl. 1 odst. 1 a 3 směrnice 96/71 je třeba vykládat doslovně, zatímco podle FNV bylo třeba tento výraz pojímat široce v tom smyslu, že se vztahuje i na případ, kdy k vysílání dochází „na území členského státu nebo z území členského státu“. V posledně uvedeném případě je nepodstatné, v jakých členských státech dotyčný řidič v rámci charteru skutečně vykonává po sobě následující činnosti.
- 23 Odvolací soud konstatoval, že přednost musí mít doslovný výklad čl. 1 odst. 1 a 3 směrnice 96/71, takže taková charterová doprava, jako je charterová doprava dotčená v projednávané věci, do působnosti této směrnice nespadá; tato směrnice se totiž vztahuje pouze na charterovou dopravu prováděnou přinejmenším převážně „na území“ jiného členského státu.
- 24 FNV podala proti tomuto rozhodnutí odvolacího soudu v rozsahu, v němž vychází z doslovného výkladu čl. 1 odst. 1 a 3 směrnice 96/71, kasační opravný prostředek u předkládajícího soudu Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud Nizozemska). Společnosti Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank podaly proti uvedenému rozhodnutí vedlejší kasační opravný prostředek, a to v tom rozsahu, v němž odvolací soud ve zmíněném rozhodnutí konstatoval, že článek 44 KS pro nákladní dopravu nelze považovat za neodůvodněnou překážku volného pohybu služeb.

- 25 Předkládající soud uvádí, že hlavní kasační opravný prostředek vyvolává zejména otázku týkající se výkladu výrazu „na území členského státu“ ve smyslu čl. 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 v případě takové mezinárodní silniční dopravy, jako je doprava prováděná společnostmi Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank. Tento výklad je rozhodující pro zjištění, zda takoví řidiči pracující v mezinárodní silniční dopravě, jako jsou řidiči dotčení v posuzované věci, spadají do působnosti směrnice 96/71. Za tímto účelem je podle předkládajícího soudu třeba si nejprve položit otázku, zda se směrnice 96/71 vztahuje na mezinárodní silniční dopravu.
- 26 Předkládající soud má dále za to, že hlavní kasační opravný prostředek vyvolává otázku, zda je pro účely výkladu výše uvedených ustanovení směrnice 96/71 relevantní okolnost, že podniky, které vysílají dotčené pracovníky, jsou propojeny, v daném případě v rámci skupiny, se společnostmi, ke které jsou tito pracovníci vysíláni.
- 27 Kromě toho je v tomto kasačním opravném prostředku podpůrně uvedeno, že odvolací soud nezohlednil skutečnost, že část cest, které společnosti Van den Bosch Transporte a Silo-Tank uskutečnily pro společnost Van den Bosch Transporten, proběhla v plném rozsahu na území Nizozemského království v rámci kabotážní přepravy. Vystává tedy otázka, zda taková přeprava spadá do působnosti směrnice 96/71.
- 28 Předkládající soud nakonec uvádí, že vedlejší kasační opravný prostředek byl podán pro případ, že se hlavnímu kasačnímu opravnému prostředku zcela nebo zčásti vyhová. I důvod uvedený na podporu tohoto vedlejšího kasačního opravného prostředku vyvolává výkladové otázky, v jejichž důsledku je nutné položit Soudnímu dvoru předběžné otázky.
- 29 Za těchto podmínek se Hoge Raad der Nederlanden (Nejvyšší soud Nizozemska) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Musí být směrnice 96/71 [...] vykládána v tom smyslu, že se vztahuje i na pracovníka, který působí jako řidič v mezinárodní silniční dopravě, a svou práci tedy vykonává ve více než jednom členském státě?
- 2) a) Pokud bude odpověď na první otázku kladná, jaké kritérium nebo jaká hlediska je třeba zohlednit při určení toho, zda je pracovník působící jako řidič v mezinárodní silniční dopravě vyslán ‚na území členského státu‘ ve smyslu čl. 1 odst. 1 a 3 směrnice [96/71] a zda tento pracovník ve smyslu čl. 2 odst. 1 směrnice [96/71] ‚po omezenou dobu vykonává práci na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje‘?
- b) Má na odpověď na druhou otázku vliv skutečnost, že podnik, který vysílá pracovníka uvedeného ve druhé otázce písm. a), je propojen s podnikem, do kterého je tento pracovník vyslán (např. v rámci skupiny), a pokud ano, do jaké míry?
- c) Pokud práce pracovníka uvedeného ve druhé otázce písm. a) zahrnuje kabotáž – tzn. dopravu, která je poskytována výlučně na území jiného členského státu než členského státu, ve kterém tento pracovník obvykle pracuje – je třeba mít za to, že tento pracovník alespoň ve vztahu k této části své činnosti dočasně pracuje na území prvně jmenovaného členského státu? Existuje případně v tomto směru nějaká minimální hranice, například ve formě minimální doby trvání kabotáže za měsíc?
- 3) a) Pokud bude odpověď na první otázku kladná, jak je třeba vykládat pojem ‚kolektivní[...] smlouv[y] [...], které byly prohlášeny za všeobecně použitelné‘, ve smyslu čl. 3 odst. 1 a odst. 8 prvního pododstavce směrnice [96/71]? Jedná se o autonomní pojem unijního práva, a postačuje tedy, aby byly fakticky splněny podmínky stanovené v čl. 3 odst. 8 prvním pododstavci směrnice [96/71]? Nebo tato ustanovení zároveň vyžadují, aby byla kolektivní smlouva prohlášena za všeobecně použitelnou na základě vnitrostátního práva?



- b) Pokud nelze kolektivní smlouvu kvalifikovat jako všeobecně použitelnou kolektivní smlouvu ve smyslu čl. 3 odst. 1 a odst. 8 prvního pododstavce směrnice [96/71], brání článek 56 SFEU tomu, aby podnik usazený v členském státě, který vysílá pracovníka na území jiného členského státu, byl smluvně zavázán dodržovat ustanovení takové kolektivní smlouvy platné v posledně uvedeném členském státě?“

## K předběžným otázkám

### *K první otázce*

- 30 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být směrnice 96/71 vykládána v tom smyslu, že se vztahuje na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy.
- 31 Jak vyplývá z čl. 1 odst. 1 a 3 směrnice 96/71 ve spojení s bodem 4 jejího odůvodnění, tato směrnice se vztahuje na podniky usazené v některém členském státě, které v rámci nadnárodního poskytování služeb, jež může spočívat buď v provedení prací podnikem na jeho účet a pod jeho vedením, na základě smlouvy uzavřené mezi tímto podnikem a stranou, pro kterou jsou služby určeny, nebo v poskytnutí pracovníků pro jejich využití podnikem v rámci veřejné či soukromé zakázky, vysílají pracovníky na území jiného členského státu.
- 32 Článek 1 odst. 2 směrnice 96/71 vylučuje z působnosti této směrnice pouze poskytování služeb, na kterém se podílejí posádky obchodního loďstva.
- 33 Z toho vyplývá, že s výjimkou posledně uvedeného poskytování služeb se tato směrnice v zásadě vztahuje na jakékoliv nadnárodní poskytování služeb, při němž dochází k vysílání pracovníků, a to bez ohledu na hospodářské odvětví, do kterého takové poskytování služeb spadá, a vztahuje se tedy i na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy.
- 34 Tento výklad je potvrzen čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71, jelikož toto ustanovení definuje „vyslaného pracovníka“ ve smyslu této směrnice jako pracovníka, který po omezenou dobu vykonává práci na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje; uvedené ustanovení přitom nepoukazuje na žádné omezení, pokud jde o odvětví činnosti tohoto pracovníka.
- 35 Použitelnost směrnice 96/71 na odvětví silniční dopravy výslovně potvrzují další akty unijního práva, jako je směrnice 2014/67, jejíž čl. 9 odst. 1 písm. b) uvádí v rámci správních požadavků a kontrolních opatření nezbytných pro zajištění účinného sledování dodržování povinností stanovených mimo jiné i ve směrnici 96/71 opatření, která se týkají konkrétně „mobilních pracovníků v odvětví dopravy“, a směrnice 2020/1057, v jejímž bodě 7 odůvodnění je uvedeno, že ustanovení o vysílání pracovníků ve směrnici 96/71 „se vztahují na odvětví silniční dopravy“.
- 36 Společnosti Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank, jakož i maďarská a polská vláda ve svých vyjádřeních nicméně namítají, že ustanovení, v nichž je zakotven volný pohyb služeb a která sloužila jako základ pro přijetí směrnice 96/71, vylučují, aby činnosti silniční nákladní dopravy spadaly do působnosti této směrnice. Článek 1 odst. 1 směrnice 96/71, podle kterého se tato směrnice vztahuje na podniky usazené v některém členském státě, které v rámci nadnárodního poskytování služeb vysílají pracovníky, by proto podle nich měl být vykládán tak, že se týká „pohybu služeb“ ve smyslu článku 56 SFEU, jenž nezahrnuje volný pohyb služeb v oblasti dopravy, který je speciálně upraven v ustanoveních hlavy Smlouvy o FEU týkající se dopravy, a sice v jejích člancích 90 až 100.

- 37 V tomto ohledu je třeba připomenout, že volný pohyb služeb v oblasti dopravy není upraven ustanovením článku 56 SFEU, který se týká obecně volného pohybu služeb, nýbrž ustanoveními hlavy Smlouvy o FEU týkající se dopravy, na něž odkazuje čl. 58 odst. 1 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, bod 24 a citovaná judikatura).
- 38 Je však třeba uvést, že směrnice 96/71 má, jak bylo zdůrazněno v bodě 33 tohoto rozsudku, obecnou působnost. Jak kromě toho vyplývá z bodu 1 jejího odůvodnění, cílem této směrnice je odstranění překážek volného pohybu osob a služeb mezi členskými státy, a v bodě 5 odůvodnění této směrnice je uvedeno, že potřebu podpory nadnárodního poskytování služeb je nutno naplňovat v rámci volné soutěže a opatření zaručujících dodržování práv pracovníků.
- 39 Například na rozdíl od nařízení č. 1072/2009, které pro účely zásady „licence Společenství“ zakotvené v jeho člancích 3 a 4 obsahuje soubor „společných pravidel pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států“, jakož i „podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu“ ve smyslu čl. 91 odst. 1 písm. a) a b) SFEU [v tomto smyslu viz posudek 2/15 (*Dohoda o volném obchodu se Singapurem*) ze dne 16. května 2017, EU:C:2017:376, bod 208], tedy cílem směrnice 96/71 není provádění společné dopravní politiky ve smyslu tohoto článku 91. Tato směrnice neobsahuje ani „opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy“ či „potřebné předpisy“ v oblasti dopravy ve smyslu čl. 91 odst. 1 písm. c) a d) SFEU.
- 40 Z výše uvedeného vyplývá, že v důsledku toho, že je směrnice 96/71 založena na ustanoveních Smlouvy o ES týkajících se volného pohybu služeb s tím, že její právní základ neobsahuje ustanovení týkající se dopravy, nemůže být z její působnosti vyloučeno nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy, a to zejména dopravy nákladní.
- 41 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že směrnice 96/71 musí být vykládána v tom smyslu, že se vztahuje na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy.

### ***Ke druhé otázce***

#### *Ke druhé otázce písm. a)*

- 42 Podstatou druhé otázky písm. a) předkládajícího soudu je, jaké podmínky je třeba naplnit, aby byl pracovník, který působí jako řidič v odvětví mezinárodní silniční dopravy na základě charterové smlouvy uzavřené mezi podnikem, který ho zaměstnává a je usazen v některém členském státě, a podnikem působícím v jiném členském státě, považován za pracovníka vyslaného na území členského státu ve smyslu čl. 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71.
- 43 Jak bylo připomenuto v bodě 31 tohoto rozsudku, z čl. 1 odst. 1 a 3 směrnice 96/71 ve spojení s bodem 4 jejího odůvodnění vyplývá, že se tato směrnice vztahuje na podniky usazené v některém členském státě, které v rámci nadnárodního poskytování služeb, které může spočívat buď v provedení prací podnikem na jeho účet a pod jeho vedením, na základě smlouvy uzavřené mezi tímto podnikem a stranou, pro kterou jsou služby určeny, nebo v poskytnutí pracovníků pro jejich využití podnikem v rámci veřejné či soukromé zakázky, vysílají pracovníky na území jiného členského státu.
- 44 Podle čl. 2 odst. 1 uvedené směrnice platí, že „se, vyslaným pracovníkem“ rozumí pracovník, který po omezenou dobu vykonává práci na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje“.

- 45 Pracovníka lze s ohledem na směrnici 96/71 považovat za pracovníka vyslaného na území členského státu pouze tehdy, pokud má výkon jeho práce s tímto územím dostatečnou spojitost (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, bod 31); předpokladem tohoto závěru je přitom provedení celkového posouzení všech okolností, kterými se vyznačuje činnost dotčeného pracovníka.
- 46 V tomto ohledu je třeba uvést, že existence takové spojitosti s dotčeným územím se může projevit zejména na základě vlastností služeb, k jejichž poskytování je dotčený pracovník přidělen. Relevantní skutečností je při posuzování existence takové spojitosti i povaha činností, které tento pracovník vykonává na území dotčeného členského státu.
- 47 Pokud jde o takové mobilní pracovníky, jako jsou řidiči v mezinárodní silniční dopravě, pro takové účely je relevantní i míra intenzity spojitosti činností vykonávaných takovým pracovníkem v rámci poskytování dopravních služeb, které má vykonávat, s územím jednotlivých dotčených členských států.
- 48 Totéž platí i v souvislosti s podílem těchto činností na předmětném poskytování služeb jako celku. V tomto ohledu je relevantní nakládka nebo vykládka zboží, údržba nebo čištění dopravních prostředků, provádí-li je dotčený řidič, a nikoli třetí osoby.
- 49 Za „vyslaného“ ve smyslu směrnice 96/71 naproti tomu nelze považovat pracovníka, který vykonává na území členského státu, na něž je vyslán, služby velmi omezeného charakteru (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. prosince 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, bod 31). Je tomu tak v případě řidiče, který v rámci silniční nákladní dopravy pouze projíždí přes území některého členského státu. Stejně tak tomu je i v případě řidiče, který provádí pouze přeshraniční přepravu z členského státu, v němž je usazen dotčený dopravní podnik, na území jiného členského státu, nebo naopak.
- 50 Kromě toho je třeba uvést, že skutečnost, že řidič v mezinárodní silniční dopravě, kterého podnik usazený v jednom členském státě poskytl podniku usazenému v jiném členském státě, dostává ke svým úkolům pokyny a plnění těchto úkolů zahajuje nebo ukončuje v sídle tohoto druhého podniku, sama o sobě nepostačuje k tomu, aby bylo možné konstatovat, že tento řidič byl „vyslán“ na území tohoto jiného členského státu, pokud výkon práce uvedeného řidiče nemá s tímto územím dostatečnou spojitost i na základě dalších faktorů.
- 51 S ohledem na vše výše uvedené je třeba na druhou otázku písm. a) odpovědět tak, že čl. 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 musí být vykládány v tom smyslu, že pracovník, který působí jako řidič v odvětví mezinárodní silniční dopravy na základě charterové smlouvy uzavřené mezi podnikem, který ho zaměstnává a je usazen v některém členském státě, a podnikem působícím v jiném členském státě, než je stát, ve kterém dotyčná osoba obvykle pracuje, je pracovník vyslaný na území členského státu ve smyslu těchto ustanovení, pokud má výkon jeho práce s tímto územím po dotčenou omezenou dobu dostatečnou spojitost. Existence takové spojitosti se zjišťuje v rámci celkového posouzení takových okolností, jako je povaha činností vykonávaných dotyčným zaměstnancem na uvedeném území, míra intenzity spojitosti činností tohoto pracovníka s územím jednotlivých členských států, v nichž působí, jakož i podíl, který mají uvedené činnosti v rámci dopravní služby jako celku.
- 52 Skutečnost, že řidič v mezinárodní silniční dopravě, kterého podnik usazený v jednom členském státě poskytl podniku usazenému v jiném členském státě, dostává ke svým úkolům pokyny a plnění těchto úkolů zahajuje nebo ukončuje v sídle tohoto druhého podniku, sama o sobě nepostačuje k tomu, aby bylo možné konstatovat, že tento řidič byl vyslán na území tohoto jiného členského státu ve smyslu směrnice 96/71, pokud výkon práce uvedeného řidiče nemá s tímto územím dostatečnou spojitost i na základě dalších faktorů.

*Ke druhé otázce písm. b)*

- 53 Podstatou druhé otázky písm. b) předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 vykládány v tom smyslu, že při posuzování toho, zda došlo k vyslání pracovníků, je relevantní existence skupinové vazby mezi podniky, které jsou stranami smlouvy o poskytnutí pracovníků.
- 54 V tomto ohledu je třeba uvést, že podle čl. 1 odst. 3 písm. b) uvedené směrnice se tato směrnice použije na vyslání pracovníka do provozovny nebo podniku náležejícího ke skupině podniků na území členského státu, jestliže po dobu vyslání existuje pracovní poměr mezi vysílajícím podnikem a pracovníkem.
- 55 I když tedy směrnice 96/71 výslovně odkazuje na vyslání v rámci skupiny podniků, nic to nemění na tom, že jak vyplývá z bodu 51 tohoto rozsudku, skutečnost, zda má pracovník postavení vyslaného pracovníka, se zjišťuje v závislosti na existenci dostatečné spojitosti mezi výkonem jeho práce a územím jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje.
- 56 Existence skupinové vazby mezi podniky, které jsou stranami smlouvy o poskytnutí pracovníků, přitom sama o sobě nemůže určit míru vazby na území členského státu, do kterého je dotyčný pracovník vyslán, a tudíž stanovit, zda je spojitost mezi výkonem práce ze strany tohoto pracovníka a tímto územím dostatečná k tomu, aby mohlo být konstatováno, že došlo k vyslání pracovníka, které spadá do působnosti směrnice 96/71.
- 57 Na druhou otázku písm. b) je tudíž třeba odpovědět tak, že čl. 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 musí být vykládány v tom smyslu, že při posuzování toho, zda došlo k vyslání pracovníků, není sama o sobě relevantní existence skupinové vazby mezi podniky, které jsou stranami smlouvy o poskytnutí pracovníků.

*Ke druhé otázce písm. c)*

- 58 Podstatou druhé otázky písm. c) předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 vykládány v tom smyslu, že pracovníka, který působí jako řidič v odvětví silniční dopravy a na základě charterové smlouvy uzavřené mezi podnikem, který ho zaměstnává a je usazen v některém členském státě, a podnikem působícím v jiném členském státě vykonává kabotáž na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje, lze považovat za pracovníka vyslaného na území členského státu, kde je tato kabotáž prováděna, a pokud ano, zda v tomto ohledu existuje nějaká minimální hranice týkající se doby trvání uvedené kabotáže.
- 59 V tomto ohledu je třeba bez dalšího zdůraznit, že směrnice 96/71 musí být vykládána ve spojení s nařízením č. 1072/2009, v jehož bodě 17 odůvodnění je uvedeno, že se tato směrnice vztahuje na podniky v dopravě provádějící kabotáž.
- 60 Podle čl. 2 bodů 3 a 6 nařízení č. 1072/2009 je kabotáž definována jako vnitrostátní přeprava pro cizí potřebu dočasně provozovaná v hostitelském členském státě v souladu s tímto nařízením, přičemž hostitelským členským státem je členský stát, v němž podnikatel v silniční nákladní dopravě provozuje svou činnost, jiný než členský stát, v němž je tento podnikatel usazen.
- 61 Pokud jde o podmínky, za kterých mohou podnikatelé v silniční nákladní dopravě – nerezidenti provádět kabotážní přepravu v hostitelském členském státě, čl. 8 odst. 2 nařízení č. 1072/2009 stanoví, že tito podnikatelé jsou oprávněni provést v hostitelském členském státě v návaznosti na mezinárodní přepravu do tohoto státu až tři kabotážní přepravy, a to do sedmi dnů od poslední vykládky navazující na mezinárodní přepravu.

- 62 Ze tří předchozích bodů vyplývá, že kabotáž probíhá v plném rozsahu na území hostitelského členského státu; na základě této skutečnosti lze přitom mít za to, že výkon práce řidiče v rámci takové přepravy má s tímto územím dostatečnou spojitost.
- 63 Z toho vyplývá, že řidič provádějící takovou přepravu musí být v zásadě považován za pracovníka vyslaného na území hostitelského členského státu ve smyslu čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71.
- 64 Pokud jde o dobu trvání takové kabotáže, i když sama o sobě nemůže zpochybnit existenci dostatečné spojitosti mezi výkonem práce řidiče, který ji provádí, a územím hostitelského členského státu, tento závěr nemá vliv na použití čl. 3 odst. 3 směrnice 96/71.
- 65 Na druhou otázku písm. c) je tudíž třeba odpovědět tak, že čl. 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 musí být vykládány v tom smyslu, že pracovník, který působí jako řidič v odvětví silniční dopravy a na základě charterové smlouvy uzavřené mezi podnikem, který ho zaměstnává a je usazen v některém členském státě, a podnikem působícím v jiném členském státě vykonává kabotáž na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje, v zásadě musí být považován za pracovníka vyslaného na území členského státu, kde je tato kabotáž prováděna. Doba trvání kabotáže je pro posouzení otázky, zda došlo k takovému vyslání, irelevantní, aniž je dotčeno případné použití čl. 3 odst. 3 této směrnice.

### ***Ke třetí otázce***

#### *Ke třetí otázce písm. a)*

- 66 Podstatou třetí otázky písm. a) předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 odst. 1 a 8 směrnice 96/71 vykládán v tom smyslu, že otázka, zda byla kolektivní smlouva prohlášena za všeobecně použitelnou, musí být posouzena s ohledem na použitelné vnitrostátní právo.
- 67 Je třeba připomenout, že podle čl. 3 odst. 1 druhé odrážky směrnice 96/71 platí, že členské státy zajistí, aby podniky vysílající pracovníky zaručovaly pracovníkům vyslaným na jejich území určité pracovní podmínky, které jsou v členském státě, ve kterém je práce vykonávána, stanoveny mimo jiné i kolektivními smlouvami, které byly prohlášeny za všeobecně použitelné ve smyslu odstavce 8 tohoto článku 3, jestliže se týkají stavebních prací uvedených v příloze této směrnice. Podle čl. 3 odst. 10 druhé odrážky uvedené směrnice mohou členské státy na základě rovného zacházení uplatňovat na vnitrostátní podniky a na podniky ostatních členských států pracovní podmínky stanovené mimo jiné v takových kolektivních smlouvách, jaké jsou uvedeny v odstavci 8 zmíněného článku 3, týkající se jiných činností než stavebních prací.
- 68 Podle čl. 3 odst. 8 směrnice 96/71 se „kolektivními smlouvami, které byly prohlášeny za všeobecně použitelné“ rozumějí kolektivní smlouvy, kterými se musí řídit všechny podniky dotyčného odvětví nebo povolání v dané zeměpisné oblasti.
- 69 Jak v tomto ohledu v podstatě uvedl generální advokát v bodě 129 svého stanoviska, i když je pravda, že čl. 3 odst. 1 směrnice 96/71 neodkazuje na vnitrostátní právo výslovně, nic to nemění na tom, že tak činí implicitně, neboť toto ustanovení vyžaduje, aby byla dotčená kolektivní smlouva prohlášena za všeobecně použitelnou. Takové prohlášení přitom lze učinit pouze v souladu s právem dotčeného členského státu.
- 70 Takový závěr je potvrzen i zněním čl. 3 odst. 8 druhého pododstavce uvedené směrnice. Vzhledem k tomu, že unijní zákonodárce stanovil, že jestliže neexistuje systém, který by prohlásil kolektivní smlouvy za všeobecně použitelné, mohou členské státy považovat za základ kolektivní smlouvy, které mají všeobecný účinek na všechny podobné podniky dotyčného odvětví nebo povolání v dané

zeměpisné oblasti, a/nebo kolektivní smlouvy, které byly uzavřeny nejvíce reprezentativními organizacemi zaměstnavatelů a zaměstnanců na úrovni členského státu a které se uplatňují na celém vnitrostátním území, nutně odkázal na vnitrostátní systém.

- 71 V projednávaném případě z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že na podniky působící v odvětví nákladní dopravy se vztahuje KS pro nákladní dopravu. Tato kolektivní smlouva jako taková nebyla prohlášena za všeobecně použitelnou. Její dodržování však bylo podmínkou vynětí z působnosti KS pro silniční dopravu pro cizí potřebu, která za všeobecně použitelnou prohlášena byla. Obsah ustanovení těchto dvou kolektivních smluv byl kromě toho prakticky stejný. Vše tedy nasvědčuje tomu, že tato ustanovení musely dodržovat všechny podniky působící v odvětví nákladní dopravy.
- 72 Z výše uvedeného vyplývá, že na třetí otázku písm. a) je třeba odpovědět tak, že čl. 3 odst. 1 a 8 směrnice 96/71 musí být vykládán v tom smyslu, že otázka, zda byla kolektivní smlouva prohlášena za všeobecně použitelnou, musí být posouzena s ohledem na použitelné vnitrostátní právo. Pojmu uvedenému v těchto ustanoveních odpovídá kolektivní smlouva, která sice nebyla prohlášena za všeobecně použitelnou, ale jejíž dodržování je v případě podniků, na které se vztahuje, podmínkou vynětí z působnosti jiné kolektivní smlouvy, která za všeobecně použitelnou prohlášena byla, a jejíž ustanovení jsou v podstatě totožná s ustanoveními této jiné kolektivní smlouvy.

*Ke třetí otázce písm. b)*

- 73 S ohledem na odpověď na třetí otázku písm. a) není třeba na třetí otázku písm. b) odpovídat.

### **K nákladům řízení**

- 74 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (velký senát) rozhodl takto:

- 1) **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 96/71/ES ze dne 16. prosince 1996 o vysílání pracovníků v rámci poskytování služeb musí být vykládána v tom smyslu, že se vztahuje na nadnárodní poskytování služeb v odvětví silniční dopravy.**
- 2) **Článek 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 musí být vykládány v tom smyslu, že pracovník, který působí jako řidič v odvětví mezinárodní silniční dopravy na základě charterové smlouvy uzavřené mezi podnikem, který ho zaměstnává a je usazen v některém členském státě, a podnikem působícím v jiném členském státě, než je stát, ve kterém dotyčná osoba obvykle pracuje, je pracovník vyslaný na území členského státu ve smyslu těchto ustanovení, pokud má výkon jeho práce s tímto územím po dotčenou omezenou dobu dostatečnou spojitost. Existence takové spojitosti se zjišťuje v rámci celkového posouzení takových okolností, jako je povaha činností vykonávaných dotyčným zaměstnancem na uvedeném území, míra intenzity spojitosti činností tohoto pracovníka s územím jednotlivých členských států, v nichž působí, jakož i podíl, který mají uvedené činnosti v rámci dopravní služby jako celku.**

**Skutečnost, že řidič v mezinárodní silniční dopravě, kterého podnik usazený v jednom členském státě poskytl podniku usazenému v jiném členském státě, dostává ke svým úkolům pokyny a plnění těchto úkolů zahajuje nebo ukončuje v sídle tohoto druhého podniku, sama**

**o sobě nepostačuje k tomu, aby bylo možné konstatovat, že tento řidič byl vyslán na území tohoto jiného členského státu ve smyslu směrnice 96/71, pokud výkon práce uvedeného řidiče nemá s tímto územím dostatečnou spojitost i na základě dalších faktorů.**

- 3) Článek 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 musí být vykládány v tom smyslu, že při posuzování toho, zda došlo k vyslání pracovníků, není sama o sobě relevantní existence skupinové vazby mezi podniky, které jsou stranami smlouvy o poskytnutí pracovníků.**
- 4) Článek 1 odst. 1 a 3 a čl. 2 odst. 1 směrnice 96/71 musí být vykládány v tom smyslu, že pracovník, který působí jako řidič v odvětví silniční dopravy a na základě charterové smlouvy uzavřené mezi podnikem, který ho zaměstnává a je usazen v některém členském státě, a podnikem působícím v jiném členském státě vykonává kabotáž na území jiného členského státu než státu, ve kterém obvykle pracuje, v zásadě musí být považován za pracovníka vyslaného na území členského státu, kde je tato kabotáž prováděna. Doba trvání kabotáže je pro posouzení otázky, zda došlo k takovému vyslání, irelevantní, aniž je dotčeno případné použití čl. 3 odst. 3 této směrnice.**
- 5) Článek čl. 3 odst. 1 a 8 směrnice 96/71 musí být vykládán v tom smyslu, že otázka, zda byla kolektivní smlouva prohlášena za všeobecně použitelnou, musí být posouzena s ohledem na použitelné vnitrostátní právo. Pojmu uvedenému v těchto ustanoveních odpovídá kolektivní smlouva, která sice nebyla prohlášena za všeobecně použitelnou, ale jejíž dodržování je v případě podniků, na které se vztahuje, podmínkou vynětí z působnosti jiné kolektivní smlouvy, která za všeobecně použitelnou prohlášena byla, a jejíž ustanovení jsou v podstatě totožná s ustanoveními této jiné kolektivní smlouvy.**

Podpisy