



## Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

1. detsember 2020\*

Eelotsusetaotlus – Direktiiv 96/71/EÜ – Artikli 1 lõiked 1 ja 3 ning artikli 2 lõige 1 – Töötajate lähetamine seoses teenuste osutamisega – Rahvusvahelistel vedudel töötavad sõidukijuhid – Kohaldamisala – Mõiste „lähetatud töötaja“ – Kabotaažveod – Artikli 3 lõiked 1, 3 ja 8 – ELTL artikkel 56 – Teenuste osutamise vabadus – Üldiselt kohaldatavaks tunnistatud kollektiivlepingud

Kohtuasjas C-815/18,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Hoge Raad der Nederlandeni (Madalmaade kõrgeim kohus) 14. detsembri 2018. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 21. detsembril 2018, menetluses

**Federatie Nederlandse Vakbeweging**

*versus*

**Van den Bosch Transporten BV,**

**Van den Bosch Transporte GmbH,**

**Silo-Tank Kft,**

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president K. Lenaerts, asepresident R. Silva de Lapuerta, kodade presidendid J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan, L. Bay Larsen (ettekandja) ja N. Piçarra, kohtunikud C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos ja P. G. Xuereb,

kohtujurist: M. Bobek,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikku menetlust ja 14. jaanuari 2020. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Federatie Nederlandse Vakbeweging, *advocaat* J. H. Mastenbroek,
- Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH ja Silo-Tank Kft, esindajad: *advocaten* R. A. A. Duk ja F. M. Dekker,
- Madalmaade valitsus, esindajad: J. Langer ja M. K. Bulterman,

\* Kohtumenetluse keel: hollandi.

- Saksamaa valitsus, esindaja: J. Möller,
- Prantsuse valitsus, esindajad: A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme ja A. Ferrand,
- Ungari valitsus, esindajad: Z. Fehér, M. M. Tátrai ja Zs. Wagner,
- Poola valitsus, esindajad: B. Majczyna, D. Lutostańska ja A. Siwek-Ślusarek,
- Euroopa Komisjon, esindajad: W. Mölls, B.-R. Killmann ja M. van Beek,

olles 30. aprilli 2020. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,  
on teinud järgmise

#### **otsuse**

- 1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada ELTL artiklit 56 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiivi 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega (EÜT 1997, L 18, lk 1; ELT eriväljaanne 05/02, lk 431) artikli 1 lõikeid 1 ja 3, artikli 2 lõiget 1, artikli 3 lõiget 1 ja lõike 8 esimest lõiku.
- 2 Taotlus on esitatud ühelt poolt Federatie Nederlandse Vakbewegingi (Madalmaade ametiühingute keskliit) (edaspidi „FNV“) ja teiselt poolt Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH ning Silo-Tank Kft vahelises kohtuvaidluses, mille ese on kaubaveo kollektiivlepingu (Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer, edaspidi „kaubaveo kollektiivleping“) kohaldamine Saksamaalt ja Ungarist pärit sõidukijuhtidele rahvusvahelisi vedusid puudutavate tšarterlepingute raames.

#### **Õiguslik raamistik**

##### ***Direktiiv 96/71***

- 3 Direktiivi 96/71 põhjendustes 4 ja 5 on märgitud, et:
  - „(4) teenuste osutamise vormiks võib olla töö tegemine ettevõtja poolt oma nimel ja juhtimisel lepingu alusel ettevõtja ja isiku vahel, kellele teenused on mõeldud, või töötajate vahendamine teisele ettevõtjale eraõigusliku või avalik-õigusliku lepingu raames;
  - (5) riikidevahelise teenuste osutamise edendamine eeldab ausaid konkurentsitingimusi ning meetmeid, mis tagavad töötajate õigustest kinnipidamise“.
- 4 Direktiivi artikkel 1 „Reguleerimisala“ sätestab:
  - „1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse liikmesriigis asuvate ettevõtjate suhtes, kes seoses riikidevahelise teenuste osutamisega lähetavad töötajaid lõike 3 kohaselt liikmesriigi territooriumile.
  - 2. Käesolevat direktiivi ei kohaldata merekaubaveoettevõtjate merdsõitvate töötajate suhtes.

3. Käesolevat direktiivi kohaldatakse niivõrd, kui võrd lõikes 1 nimetatud ettevõtjad võtavad ühe järgmistest riikidevahelistest meetmetest:

a) ettevõtja lähetab töötajad liikmesriigi territooriumile oma nimel ja juhtimisel lepingu alusel, mis on sõlmitud lähetava ettevõtja ja kõnealuses liikmesriigis tegutseva lepinguosalise vahel, kellele teenused on mõeldud, kui lähetav ettevõtja ja töötaja on lähetamise ajaks sõlminud töösuhte;

või

b) ettevõtja lähetab töötajad liikmesriigi territooriumil asuvasse kontsernile kuuluvasse asutusse või ettevõttesse, kui lähetav ettevõtja ja töötaja on lähetamise ajaks sõlminud töösuhte;

või

c) ajutist tööjõudu vahendav ettevõtja või töötajate vahendamisega tegelev ettevõtja vahendab töötaja liikmesriigi territooriumil asuvale või tegutsevale ettevõtjale, kui ajutist tööjõudu vahendav ettevõtja või töötajate vahendamisega tegelev ettevõtja on töötajaga lähetamise ajaks sõlminud töösuhte.

[...]“.

5 Direktiivi artikkel 2 „Mõiste“ on sõnastatud järgmiselt:

„1. Käesolevas direktiivis kasutatakse järgmist mõistet: lähetatud töötaja – töötaja, kes piiratud aja jooksul teeb oma tööd muu liikmesriigi territooriumil kui riik, kus ta tavaliselt töötab.

2. Käesoleva direktiivi kohaldamisel vastab töötaja mõiste selle liikmesriigi õiguses kehtivale mõistele, mille territooriumile töötaja on lähetatud.“

6 Sama direktiivi artiklis 3 „Töötingimused“ on ette nähtud:

„1. Liikmesriigid tagavad olenemata töösuhte suhtes kohaldatavatest õigusaktidest, et artikli 1 lõikes 1 nimetatud ettevõtjad kindlustavad oma territooriumile lähetatud töötajatele töötingimused, mille liikmesriik, milles töö tehakse, on sätestanud:

– õigusnormidega

ja/või

– lõike 8 tähenduses üldiselt kohaldatavaks tunnistatud kollektiivlepingutega või vahekohtu otsustega, niivõrd kui võrd need käsitlevad lisa nimetatud toiminguid, järgmistes küsimustes:

a) maksimaalne tööaeg ja minimaalne puhkeaeg;

b) tasulise põhipuhkuse minimaalne pikkus;

c) töötasu miinimummäärad, kaasa arvatud ületunnitöötasud; seda punkti ei kohaldata täiendavate kutsealaste vanaduspensioniskeemide suhtes;

d) töötajate vahendamise tingimused, eelkõige ajutist tööjõudu vahendavate ettevõtjate poolt vahendatavate töötajate puhul;

e) tervishoid, -ohutus ja -hügieen;

f) rasedate või hiljuti sünnitanud naiste ning laste ja noorukite töötingimuste suhtes kohaldatavad kaitsemeetmed;

g) meeste ja naiste võrdne kohtlemine ning muud mittediskrimineerimise sätted.

[...]

3. Liikmesriigid võivad pärast nõupidamist tööandjate ja töötajatega ning vastavalt iga liikmesriigi traditsioonidele ja tavadele otsustada, et lõike 1 esimese lõigu punkti c ei kohaldata artikli 1 lõike 3 punktides a ja b nimetatud juhtudel, kui lähetus ei kesta üle ühe kuu.

4. Liikmesriigid võivad siseriiklike õigusaktide ja/või tavade kohaselt sätestada erandite tegemise lõike 1 esimese lõigu punktist c juhtudel, mis on nimetatud artikli 1 lõike 3 punktides a ja b, ning liikmesriigi otsusest käesoleva artikli lõike 3 tähenduses kollektiivlepingutega käesoleva artikli lõike 8 tähenduses ühel või mitmel tegevusalal, kui lähetus ei kesta üle ühe kuu.

[...]

8. Mõiste „üldiselt kohaldatavaks tunnustatud kollektiivlepingud või vahekohtu otsused“ hõlmab kollektiivlepinguid ja vahekohtu otsuseid, mida peavad täitma kõik ettevõtjad, kes asuvad vastavas geograafilises piirkonnas ning tegutsevad asjaomasel kutsealal või asjaomases tööstusharus.

Kui puudub kollektiivlepingute või vahekohtu otsuste üldiselt kohaldatavaks tunnustamise süsteem esimese lõigu tähenduses, võivad liikmesriigid otsustada aluseks võtta:

- kollektiivlepingud või vahekohtu otsused, mida tavaliselt kohaldatakse kõigi samalaadsete ettevõtjate suhtes, kes asuvad vastavas geograafilises piirkonnas ning tegutsevad asjaomasel kutsealal või asjaomases tööstusharus,

ja/või

- kollektiivlepingud, mille on sõlminud riigi tasandil kõige esindavamad tööandjate ja töötajate organisatsioonid ning mida kohaldatakse kogu riigi territooriumil,

kui nende kohaldamisel artikli 1 lõikes 1 nimetatud ettevõtjate suhtes käesoleva artikli lõike 1 esimeses lõigus loetletud küsimustes on tagatud kõnealuste ettevõtjate ja muude selles lõigus nimetatud samalaadses olukorras olevate ettevõtjate võrdne kohtlemine.

[...]

10. Käesolev direktiiv ei takista liikmesriike kooskõlas asutamislepingu ja võrdse kohtlemise põhimõttega kohaldamast oma riigi ja muude riikide ettevõtjate suhtes:

- töötingimusi muudes kui lõike 1 esimeses lõigus nimetatud küsimustes, kui tegemist on avaliku korra sätetega,
- töötingimusi, mis on ette nähtud kollektiivlepingute või vahekohtu otsustega lõike 8 tähenduses ning on seotud muude kui lisas loetletud toimingutega.“

### **Direktiiv 2014/67/EL**

- 7 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. mai 2014. aasta direktiivi 2014/67/EL, mis käsitleb direktiivi 96/71/EÜ jõustamist ning millega muudetakse määrust (EL) nr 1024/2012, mis käsitleb siseturu infosüsteemi kaudu tehtavat halduskoostööd („IMI määrus“) (ELT 2014, L 159, lk 11), artikli 9 lõige 1 sätestab:

„Liikmesriigid võivad kehtestada üksnes haldusnõudeid ja kontrollimeetmeid, mis on vajalikud selleks, et tagada käesolevas direktiivis ja direktiivis 96/71[...] sätestatud kohustuste täitmise tulemuslik järelevalve, tingimusel et need nõuded ja meetmed on põhjendatud ja proportsionaalsed ning kooskõlas liidu õigusega.

Sel eesmärgil võivad liikmesriigid kehtestada eelkõige järgmised meetmed:

[...]

- b) kohustus hoida või teha kättesaadavaks ja/või säilitada paber- või digikoopia töölepingust või sellega samaväärsest dokumendist [14. oktoobri 1991. aasta] direktiivi 91/533/EMÜ [tööandja kohustuse kohta teavitada töotajaid töölepingu või töösuhte tingimustest (EÜT 1991, L 288, lk 32; ELT erivaljaanne 05/02, lk 3)] tähenduses, mis vajaduse korral sisaldab ka kõnealuse direktiivi artiklis 4 osutatud täiendavat teavet, töötasu tõenditest ja töögraafikutest, milles on märgitud töö algus- ja lõppaeg ja kestus iga päeva kohta, ning töötasu maksmist tõendavatest dokumentidest või samaväärsete dokumentide koopiatest kogu lähetusperioodi vältel ettevõtja territooriumil juurdepääsetavas ja selgelt kindlaksmääratud kohas, nt töökohal või ehitusplatsil, või transpordisektori liikuvate töötajate puhul tegevuskohas või sõidukis, millega teenust osutatakse;

[...]“.

### ***Direktiiv (EL) 2020/1057***

- 8 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta direktiivi (EL) 2020/1057, millega kehtestatakse seoses direktiividega 96/71/EÜ ja 2014/67/EL sõidukijuhtide lähetamist autovedude sektoris reguleerivad erinormid ning muudetakse direktiivi 2006/22/EÜ seoses täitmise tagamise nõuetega ja määrust (EL) nr 1024/2012 (ELT 2020, L 249, lk 49), põhjenduses 7 on märgitud:

„[...] Direktiivi 96/71[...] sätted töötajate lähetamise kohta [...] on autovedude sektori suhtes kohaldatavad [...]“.

### ***Määrus (EÜ) nr 1072/2009***

- 9 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. oktoobri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1072/2009 rahvusvahelisele autoveoturule juurdepääsu käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT 2009, L 300, lk 72) põhjenduses 17 on täpsustatud, et direktiivi 96/71 sätteid kohaldatakse kabotaažvedusid tegevate veoettevõtjate suhtes.

- 10 Selle määruse artiklis 2 „Mõisted“ on sätestatud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

3. „vastuvõttev liikmesriik“ – liikmesriik, kus vedaja tegutseb, kuid mis ei ole vedaja asukohaliikmesriik;

[...]

6. „kabotaažveod“ – rendi või tasu eest tehtavad riigisisised veod, mida teostatakse vastuvõtvas liikmesriigis ajutiselt kooskõlas käesoleva määrusega;

[...]“.

- 11 Nimetatud määruse artikli 8 „Üldpõhimõte“ lõike 2 esimeses lõigus on ette nähtud:

„Kui saabuva rahvusvahelise veoga veetud veosed on kohale toimetatud, lubatakse lõikes 1 osutatud vedajal pärast teisest liikmesriigist või kolmandast riigist vastuvõtvasse liikmesriiki toimuvat rahvusvahelist vedu teha ühe ja sama sõidukiga või ühendatud autorongi puhul sama sõiduki mootorsõidukiga kuni kolm kabotaažvedu. Kabotaažveo raames toimuv viimane koorma mahalaadimine enne vastuvõtvas liikmesriigist lahkumist leiab aset seitsme päeva jooksul alates saabuva rahvusvahelise veo raames toimunud viimasest mahalaadimisest vastuvõtvas liikmesriigis.“

### **Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused**

- 12 Van den Bosch Transporten on veoettevõtja, kelle ettevõtte asub Erpis (Madalmaad). Van den Bosch Transporten, Saksa õiguse alusel asutatud äriühing Van den Bosch Transporte ja Ungari õiguse alusel asutatud äriühing Silo-Tank on samasse kontserni kuuluvad sõsarettevõtjad. Kõigil kolmel äriühingul on sama juhataja ja sama osanik.

- 13 Van den Bosch Transporten on Vereniging Goederenvervoer Nederlandi (Madalmaade kaubaveo liit) liige. See liit ja FNV sõlmisid kaubaveo kollektiivlepingu, mis jõustus 1. jaanuaril 2012 ja lõppes 31. detsembril 2013. Kollektiivlepingut üldiselt kohaldatavaks ei tunnistanud. Seevastu tunnistati 31. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2013 üldiselt kohaldatavaks tasulise kaupade autoveo ja mobiilsete kraanade rendi kollektiivleping (Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen; edaspidi „tasulise kaupade autoveo kollektiivleping“). Sotsiaal- ja tööministri 25. jaanuari 2013. aasta määrus (besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, *Stcrt.* 2013, nr 2496) vabastas aga kaubaveo kollektiivlepingu kohaldamisalasse kuuluvad ettevõtjad tasulise kaupade autoveo kollektiivlepingu kohaldamisest. Seda vabastust kohaldatai muu hulgas Van den Bosch Transportenile.

- 14 Kaubaveo kollektiivlepingu artikkel 44 „Tšarterveod“, mille sõnastus oli peaaegu identne tasulise kaupade autoveo kollektiivlepingu artikli 73 sõnastusega, sätestas:

„1. Tööandjatena tegutsevad sõltumatud ettevõtjad on kohustatud alltöövõtulepingutes, mida täidetakse tööandja Madalmaades asuvas äriühingus või selle äriühingu kaudu, ette nägema, et nende sõltumatute ettevõtjate töötajate suhtes kehtivad käesoleva kollektiivlepingu üldised töötingimused, kui see tuleneb direktiivist 96/71 [...], ka juhul, kui pooled on valinud lepingu suhtes kohaldatavaks õiguseks mingi muu kui Madalmaade õiguse.

2. Tööandja on kohustatud lõikes 1 nimetatud töötajaid nende suhtes kohaldatavatest töötingimustest teavitama.

[...]“.

- 15 Van den Bosch Transporten oli sõlminud Van den Bosch Transporte ja Silo-Tankiga rahvusvahelist vedu käsitlevad tšarterlepingud.

- 16 Saksamaalt ja Ungarist pärit töötajad, kes olid vastavalt Van den Bosch Transporte ja Silo-Tankiga seotud tänu töölepingule, töötasid nende tšarterlepingute alusel sõidukijuhina. Üldjuhul algasid põhikohtuasjas käsitletal ajal ajavahemikul tšarterveod Erpist ja lõppesid seal. Suurem osa kõnealuste tšarterlepingute alusel tehtud vedudest toimus siiski väljaspool Madalmaade Kuningriigi territooriumi.

- 17 Kaubaveo kollektiivlepingus sätestatud põhilisi töötingimusi Saksamaalt ja Ungarist pärit sõidukijuhtidele ei kohaldata.

- 18 FNV esitas hagi Van den Bosch Transporteni, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tanki vastu, nõudes, et neid äriühinguid kohustataks järgima kaubaveo kollektiivlepingut, täpsemalt selle artiklit 44. FNV leiab, et kui Van den Bosch Transporten võttis tööle sõidukijuhid Saksamaalt ja Ungarist, oleks ta selle sätte alusel pidanud kohaldama neile selle kollektiivlepingu põhilisi töötingimusi, käsitades neid lähetatud töötajatena direktiivi 96/71 tähenduses.
- 19 Esimese astme kohtu vaheotsuses leiti, et kaubaveo põhilisi töötingimusi tuleb tööpooldest kohaldada Saksamaalt ja Ungarist pärit sõidukijuhtidele, keda Van den Bosch Transporten kasutas.
- 20 Apellatsioonikohus tühistas kõnealuse vaheotsuse ja saatis asja tagasi esimese astme kohtusse. Ta lükkas siiski tagasi Van den Bosch Transporteni, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tanki väite, et kaubaveo kollektiivlepingu artikkel 44 tuleb tunnistada tühiseks, kuna sellest tulenev kohustus kujutab endast ELTL artikliga 56 tagatud teenuste osutamise vabaduse põhjendamatu piirangut. Selle otsuse põhjendamiseks leidis apellatsioonikohus sisuliselt, et kuigi seda kollektiivlepingut ei tunnistatud üldiselt kohaldatavaks, vabastati selle kohaldamisalasse kuuluvad ettevõtjad tasulise kaupade autoveo kollektiivlepingu kohaldamisest, mis on üldiselt kohaldatav ja mille artikkel 73 oli sisuliselt identne kaubaveo kollektiivlepingu artikliga 44 ning mille sisu oli muus osas praktiliselt identne viimati nimetatud kollektiivlepinguga. Seega, mis puudutab täpsemalt kohustust, mida tuleb kohaldada ka alltöövõtjale, siis on kaubaveo kollektiivlepingul sama mõju kui tasulise kaupade autoveo kollektiivlepingul, kusjuures nende kahe lepingu kehtivusaeg lõpeb samal kuupäeval. Sisulisest aspektist tuleb seega kaubaveo kollektiivlepingut käsitleda samamoodi nagu siis, kui see oleks tunnistatud üldiselt kohaldatavaks nii asjasse puutuvast sektoris tegutsevatele ettevõtjatele, kes asuvad Madalmaades, kui ka kõigi välismaiste tšartervedusid tegevate vedajate suhtes.
- 21 Apellatsioonikohtu hinnangul järeldub sellest, et kaubaveo kollektiivlepingu artiklit 44 ei saa pidada teenuste osutamise vabaduse põhjendamatuks piiranguks ELTL artikli 56 tähenduses.
- 22 Lisaks leidis apellatsioonikohus, et selleks, et oleks võimalik panna alltöövõtjatele kaubaveo kollektiivlepingu artikli 44 alusel kohustus kohaldada töötajatele selles lepingus ette nähtud töötingimusi, peavad asjaomased alltöövõtulepingud kuuluma direktiivi 96/71 kohaldamisalasse. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank väitsid selle kohta kõnealuses kohtus, et väljendit „lähetab töötajad liikmesriigi territooriumile“ direktiivi 96/71 artikli 1 lõigete 1 ja 3 tähenduses tuleb tõlgendada sõna-sõnalt, samas kui FNV hinnangul tuleb seda väljendit mõista laialt, hõlmates ühtlasi olukorda, kus lähetamine toimub „liikmesriigi territooriumil või territooriumilt“. Viimasel juhul ei ole oluline, millises liikmesriigis asjaomane sõidukijuht oma järgnevat tegevust tšarterveo raames tegelikult teostab.
- 23 Apellatsioonikohus leidis, et eelistada tuleb direktiivi 96/71 artikli 1 lõigete 1 ja 3 sõnasõnalist tõlgendamist, mistõttu sellised tšarterveod, nagu on kõne all käesolevas kohtuasjas, ei kuulu selle direktiivi kohaldamisalasse, kuna hõlmatud on üksnes tšartervedu, mis toimus vähemalt peamiselt teise liikmesriigi „territooriumil“.
- 24 FNV esitas apellatsioonikohtu otsuse peale kassatsioonkaebuse eelotsust taotlevale kohtule, kelleks on Hoge Raad des Nederlanden (Madalmaade kõrgeim kohus), kuna asjaomane otsus tugineb direktiivi 96/71 artikli 1 lõigete 1 ja 3 sõnasõnalisele tõlgendamisele. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank esitasid vastukassatsiooni, kuna apellatsioonikohus otsustas, et kaubaveo kollektiivlepingu artiklit 44 ei tule pidada teenuste osutamise vabaduse põhjendamatuks piiranguks.
- 25 Eelotsusetaotluse esitanud kohus märgib, et kassatsioonkaebuses tõstatatakse eelkõige küsimus, kuidas tõlgendada direktiivi 96/71 artikli 1 lõigete 1 ja 3 ning artikli 2 lõike 1 tähenduses väljendit „liikmesriigi territooriumil“ selliste rahvusvaheliste autovedude korral nagu need, mida tegid Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank. See tõlgendus on määrav, et teha

kindlaks, kas sõidukijuhid, kes teevad niisuguseid rahvusvahelisi autovedusid, nagu on kõne all käesolevas kohtuasjas, kuuluvad direktiivi 96/71 kohaldamisalasse. Selleks tuleks kõigepealt kaaluda, kas direktiiv 96/71 on kohaldatav rahvusvaheliste autovedude suhtes.

- 26 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab lisaks, et kassatsioonkaebus tõstatab küsimuse, kas direktiivi 96/71 eespool viidatud sätete tõlgendamisel on tähtsust asjaolul, et asjaomaseid töötajaid lähetavad ettevõtjad on seotud – käesolevas asjas kontsernina – äriühinguga, kelle juurde need töötajad lähetatakse.
- 27 Lisaks väidetakse kassatsioonkaebuses teise võimalusena, et apellatsioonikohus jättis tähelepanuta asjaolu, et osa vedudest, mida Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank tegid Van den Bosch Transporteni jaoks, toimusid täielikult Madalmaade Kuningriigi territooriumil kabotaažveona. Seega tekib küsimus, kas sellised veod kuuluvad direktiivi 96/71 kohaldamisalasse.
- 28 Lõpuks märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et vastukassatsioon esitati juhuks, kui kohus kassatsioonkaebuse täielikult või osaliselt rahuldab. Ka vastukassatsiooni põhjendamiseks esitatud väide tõstatab tõlgendamisküsimusi, mille tõttu on vaja esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimused.
- 29 Neil asjaoludel otsustas Hoge Raad der Nederlanden (Madalmaade kõrgeim kohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

- „1. Kas [...] direktiivi 96/71 [...] tuleb tõlgendada nii, et seda peab kohaldama ka töötaja suhtes, kes tegutseb rahvusvahelise autoveo valdkonnas sõidukijuhina ning teeb seega oma tööd rohkem kui ühes liikmesriigis?
2. a) Juhul, kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt: milliste kriteeriumide või asjaolude alusel tuleb kindlaks määrata, kas sõidukijuht kui rahvusvahelise autoveo valdkonnas tegutsev töötaja lähetatakse direktiivi [96/71] artikli 1 lõigete 1 ja 3 tähenduses „liikmesriigi territooriumile“ ja kas see töötaja teeb direktiivi [96/71] artikli 2 lõike 1 tähenduses „piiratud aja jooksul oma tööd muu liikmesriigi territooriumil kui riik, kus ta tavaliselt töötab“?
- b) Kas teise küsimuse punktile a vastamisel on oluline asjaolu, et ettevõtja, kes lähetab teise küsimuse punktis a nimetatud töötaja, on – näiteks kontserni kaudu – seotud ettevõtjaga, kelle juurde see töötaja lähetatakse, ning kui see on oluline, siis millisel määral?
- c) Kui teise küsimuse punktis a nimetatud töötaja töö hõlmab osaliselt kabotaažvedu – st transporditeenust, mida osutatakse üksnes muu liikmesriigi territooriumil kui riik, kus kõnealune töötaja tavaliselt töötab –, siis kas selle töötaja puhul tuleb arvestada, et vähemalt selle tööloigu puhul töötab ta ajutiselt esimesena nimetatud liikmesriigi territooriumil? Juhul, kui see on nii, siis kas selles osas kehtib alampiir, näiteks minimaalne ajavahemik kuus, millal kõnealune kabotaažvedu toimub?
3. a) Juhul, kui esimesele küsimusele vastatakse jaatavalt: kuidas tuleb tõlgendada mõistet „üldiselt kohaldatavaks tunnustatud kollektiivlepingud“ direktiivi [96/71] artikli 3 lõike 1 ja lõike 8 esimese lõigu tähenduses? Kas tegemist on liidu õiguse autonoomse mõistega ning kas järelikult piisab sellest, et direktiivi [96/71] artikli 3 lõike 8 esimeses lõigus kehtestatud tingimused on tegelikult täidetud? Või nõutakse nendes sätetes ühtlasi seda, et kollektiivleping oleks riigisisese õiguse kohaselt üldiselt kohaldatavaks tunnustatud?
- b) Kui kollektiivlepingut ei saa pidada üldiselt kohaldatavaks tunnustatud kollektiivlepinguks direktiivi [96/71] artikli 3 lõike 1 ja lõike 8 esimese lõigu tähenduses, siis kas ELTL artikliga 56 on vastuolus see, kui ühes liikmesriigis asuvat ettevõtjat, kes lähetab töötaja teise liikmesriigi territooriumile, kohustatakse lepingu alusel järgima niisugust, viimati nimetatud liikmesriigis kehtivat kollektiivlepingut?“



## Eelotsuse küsimuste analüüs

### *Esimene küsimus*

- 30 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 96/71 tuleb tõlgendada nii, et see on kohaldatav riikidevahelisele teenuste osutamisele autovedude sektoris.
- 31 Nagu nähtub direktiivi 96/71 artikli 1 lõigetest 1 ja 3 koostoimes direktiivi põhjendusega 4, kohaldatakse seda direktiivi liikmesriigis asuvate ettevõtjate suhtes, kes seoses riikidevahelise teenuste osutamisega, mis võib seisneda kas ettevõtja poolt tema nimel ja juhtimisel töö tegemises ettevõtja ja teenuste saaja vahel sõlmitud lepingu raames või töötajate vahendamises nende kasutamiseks ettevõtja poolt eraõigusliku või avalik-õigusliku lepingu raames, lähetavad töötajad liikmesriigi territooriumile.
- 32 Mis puudutab direktiivi 96/71 artikli 1 lõiget 2, siis see välistab direktiivi kohaldamisalast üksnes selliste teenuste osutamise, mis on seotud merekaubaveoettevõtjate merdsõitvate töötajatega.
- 33 Sellest järeldub, et kui viimati nimetatud teenused välja arvata, on nimetatud direktiiv põhimõtteliselt kohaldatav kõikide riikidevaheliste teenuste suhtes, mille osutamisega kaasneb töötajate lähetamine, olenemata majandussektorist, kus sellist teenust osutatakse, sealhulgas ka autovedude sektor.
- 34 Seda tõlgendust toetab direktiivi 96/71 artikli 2 lõige 1, kuna selles sättes on mõiste „lähetatud töötaja“ kõnealuse direktiivi tähenduses määratletud nii, et see hõlmab „iga töötajat“, kes teeb piiratud aja jooksul tööd muu liikmesriigi territooriumil kui see liikmesriik, kus ta tavaliselt töötab, ilma et nimetatud sättes oleks viidatud selle töötaja tegevussektori mis tahes piirangutele.
- 35 Direktiivi 96/71 kohaldatavust autovedude sektoris kinnitavad sõnaselgelt muud liidu õigusaktid nagu direktiiv 2014/67, mille artikli 9 lõike 1 punktis b on haldusnõuete ja kontrollimeetmete hulgas, mis on vajalikud eelkõige direktiivis 96/71 sätestatud kohustuste täitmise tõhusaks kontrollimiseks, nimetatud meetmed, mis puudutavad konkreetselt „transpordisektori liikuvaid töötajaid“, ja direktiiv 2020/1057, mille põhjenduses 7 on täpsustatud, et direktiivis 96/71 sisalduvad töötajate lähetamist puudutavad sätted on kohaldatavad „autovedude sektori“ suhtes.
- 36 Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank ning Ungari ja Poola valitsus väidavad siiski vastu, et sätted, mis näevad ette teenuste osutamise vabaduse ja mille alusel võeti vastu direktiiv 96/71, välistavad selle, et kaupade autovedu kuulub kõnealuse direktiivi kohaldamisalasse. Direktiivi 96/71 artikli 1 lõiget 1, vastavalt millele kohaldatakse direktiivi liikmesriigis asuvate ettevõtjate suhtes, kes lähetavad töötajaid seoses riikidevahelise teenuste osutamisega, tuleb seega tõlgendada nii, et see viitab ELTL artikli 56 tähenduses „teenuste osutamisele“, mis ei hõlma veoteenuste osutamise vabadust, mida reguleerivad konkreetselt EL toimimise lepingu transporti käsitleva jaotise sätted, st selle artiklid 90–100.
- 37 Sellega seoses tuleb meenutada, et teenuste vaba liikumist transpordi valdkonnas ei reguleeri mitte ELTL artikkel 56, mis käsitleb üldiselt teenuste osutamise vabadust, vaid EL toimimise lepingu transporti käsitleva jaotise sätted, millele viitab ELTL artikli 58 lõige 1 (vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, punkt 24).
- 38 Siiski tuleb märkida, et direktiiv 96/71 on üldiselt kohaldatav, nagu on rõhutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 33. Lisaks, nagu nähtub direktiivi põhjendusest 1, on selle direktiivi eesmärk kõrvaldada liikmesriikide vahel isikute ja teenuste vaba liikumise takistused ning põhjenduses 5 on ette nähtud, et riikidevahelise teenuste osutamise edendamise eeldab ausat konkurentsi ja töötajate õiguste kaitset tagavaid meetmeid.

- 39 Erinevalt näiteks määrusest nr 1072/2009, mis selle artiklites 3 ja 4 käsitletava „ühenduse tegevusloa“ põhimõtte eesmärgil sätestab ELTL artikli 91 lõike 1 punktide a ja b tähenduses „ühised eeskirjad, mida kohaldatakse liikmesriigi territooriumile või sealt välja kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes, samuti läbi ühe või mitme liikmesriigi territooriumi kulgeva rahvusvahelise transpordi suhtes“ ja „tingimused, mille kohaselt võivad liikmesriigis transporditeenuseid osutada mitteresidentidest vedajad“ (vt selle kohta 16. mai 2017. aasta arvamus 2/15 (vabakaubandusleping Singapuri), EU:C:2017:376, punkt 208), ei ole direktiivi 96/71 eesmärk seega rakendada ühist transpordipoliitikat nimetatud artikli 91 tähenduses. Samuti ei sisalda see direktiiv ELTL artikli 91 lõike 1 punktide c ja d tähenduses „meetmeid transpordi ohutuse tõhustamiseks“ ega „muid asjakohased sätteid“ transpordi valdkonnas.
- 40 Eeltoodust tuleneb, et asjaolu, et direktiiv 96/71 põhineb EÜ asutamislepingu teenuste osutamise vabadust käsitlevatel sätetel, ilma et selle õiguslik alus sisaldaks ka transporti käsitlevaid sätteid, ei välista direktiivi kohaldamisalast riikidevahelist teenuste osutamist autovedude valdkonnas, eelkõige kaupade autoveo sektoris.
- 41 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et direktiivi 96/71 tuleb tõlgendada nii, et see on kohaldatav riikidevahelisele teenuste osutamisele autovedude sektoris.

### ***Teine küsimus***

#### *Teise küsimuse punkt a*

- 42 Teise küsimuse punktiga a soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, millistel tingimustel saab töötajat, kes tegutseb rahvusvahelise autoveo sektoris sõidukijuhina tšarterlepingu alusel, mille on sõlminud tema tööandjaks olev liikmesriigis asuv ettevõtja ning teises liikmesriigis tegutsev ettevõtja, pidada liikmesriigi territooriumile lähetatud töötajaks direktiivi 96/71 artikli 1 lõigete 1 ja 3 ning artikli 2 lõike 1 tähenduses.
- 43 Nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 31, tuleneb direktiivi 96/71 artikli 1 lõigetest 1 ja 3 koostoimes direktiivi põhjendusega 4, et seda direktiivi kohaldatakse liikmesriigis asuvate ettevõtjate suhtes, kes seoses riikidevahelise teenuste osutamise, mis võib seisneda kas ettevõtja poolt tema nimel ja juhtimisel töö tegemises ettevõtja ja teenuste saaja vahel sõlmitud lepingu raames või töötajate vahendamises nende kasutamiseks ettevõtja poolt eraõigusliku või avalik-õigusliku lepingu raames, lähetavad töötajad liikmesriigi territooriumile.
- 44 Kõnealuse direktiivi artikli 2 lõike 1 kohaselt on „lähetatud töötaja“ „töötaja, kes piiratud aja jooksul teeb oma tööd muu liikmesriigi territooriumil kui riik, kus ta tavaliselt töötab“.
- 45 Töötajat saab direktiivi 96/71 alusel pidada liikmesriigi territooriumile lähetatuks üksnes siis, kui tema töö on selle territooriumiga piisavalt seotud (vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punkt 31), mistõttu tuleb asjaomase töötaja tegevust iseloomustavaid asjaolusid hinnata nende kogumis.
- 46 Siinkohal tuleb märkida, et sellise seose olemasolu asjaomase territooriumiga võib ilmned eelkõige selle teenuse omaduste kaudu, mille osutamine on asjaomase töötaja ülesandeks. Sellise seose olemasolu hindamisel on tähtis ka selle tegevuse laad, mida töötaja asjaomase liikmesriigi territooriumil teeb.
- 47 Mis puudutab niisuguseid liikuvaid töötajaid nagu rahvusvahelised sõidukijuhid, siis on sellisel juhul asjakohane ka see, kui tugevalt on tegevused, mida see töötaja talle määratud veeteenuse osutamisel teeb, seotud iga asjaomase liikmesriigi territooriumiga.

- 48 Sama kehtib ka nende tegevuste osakaalu kohta kogu asjaomase teenuse osutamisel. Selles osas on omavad tähtsust kauba peale- või mahalaadimine ja veokite hooldus või puhastamine, kui seda teeb asjaomane juht, mitte kolmandad isikud.
- 49 Seevastu ei saa „lähetatud“ töötajaks direktiivi 96/71 tähenduses pidada töötajat, kes osutab väga piiratud ulatusega teenuseid selle liikmesriigi territooriumil, kuhu ta saadetakse (vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtuotsus Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punkt 31). See on nii sõidukijuhi puhul, kes kaupade autoveo raames läbib vaid liikmesriigi territooriumi. Samuti kehtib see sõidukijuhi puhul, kes teeb üksnes piiriülest vedu veoettevõtja asukoha liikmesriigist teise liikmesriigi territooriumile või vastupidi.
- 50 Lisaks asjaolu, et rahvusvaheline sõidukijuht, kelle on ühes liikmesriigis asuv ettevõtja vahendanud teises liikmesriigis asuvale ettevõtjale, saab oma ülesannetega seotud juhised, alustab või lõpetab need ülesanded teise ettevõtja asukohas, ei ole iseenesest piisav järeldamiseks, et see sõidukijuht on „lähetatud“ teise liikmesriigi territooriumile, kui selle sõidukijuhi töö tegemine ei ole muude tegurite alusel asjaomase territooriumiga piisavalt seotud.
- 51 Kõike eeltoodut arvesse võttes tuleb teise küsimuse punktile a vastata, et direktiivi 96/71 artikli 1 lõikeid 1 ja 3 ning artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et töötajat, kes tegutseb rahvusvahelise autoveo sektoris sõidukijuhina tšarterlepingu alusel, mille on sõlminud tema tööandjaks olev liikmesriigis asuv ettevõtja ja ettevõtja, kes asub muus liikmesriigis kui see, kus töötaja tavaliselt töötab, on nende sätete tähenduses liikmesriigi territooriumile lähetatud töötaja, kui tema töö tegemine on asjaomase piiratud aja jooksul selle territooriumiga piisavalt seotud. Sellise seose olemasolu tehakse kindlaks niisuguste tegurite üldise hindamise raames nagu nende tegevuste laad, millega asjaomane töötaja nimetatud territooriumil tegeleb, see, kui tugev on töötaja tegevuste seos iga selle liikmesriigi territooriumiga, kus ta tegutseb, ning see, milline osakaal kogu veoteenuses on nendel tegevustel, millega ta seal tegeleb.
- 52 Asjaolu, et rahvusvaheline sõidukijuht, kelle on ühes liikmesriigis asuv ettevõtja vahendanud teises liikmesriigis asuvale ettevõtjale, saab oma ülesannetega seotud juhised, alustab või lõpetab need ülesanded teise ettevõtja asukohas, ei ole iseenesest piisav järeldamiseks, et see sõidukijuht on lähetatud teise liikmesriigi territooriumile direktiivi 96/71 tähenduses, kui selle sõidukijuhi töö tegemine ei ole muude tegurite alusel asjaomase territooriumiga piisavalt seotud.

*Teise küsimuse punkt b*

- 53 Teise küsimuse punktiga b soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 96/71 artikli 1 lõikeid 1 ja 3 ning artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et töötajate lähetamise olemasolu hindamisel omab tähtsust asjaolu, et töötajate vahendamise lepingu sõlminud ettevõtjate vahel on kontsernisuhe.
- 54 Selle kohta tuleb märkida, et kõnealuse direktiivi artikli 1 lõike 3 punkti b kohaselt on direktiiv tõepoolest kohaldatav töötajate lähetamise suhtes liikmesriigi territooriumil asuvasse kontsernile kuuluvasse asutusse või ettevõttesse, kui lähetav ettevõtja ja töötaja on lähetamise ajaks sõlminud töösuhte.
- 55 Kuigi direktiivis 96/71 on seega sõnaselgelt silmas peetud lähetamist kontserni piires, on siiski selge, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktist 51, et lähetatud töötaja staatus tuvastatakse piisava seose alusel tema töö tegemise ja muu liikmesriigi territooriumi vahel, kui see, kus ta tavaliselt töötab.

- 56 Ent asjaolu, et töötajate vahendamise lepingu sõlminud ettevõtjate vahel on kontsernisuhe, ei saa iseenesest määratleda seose tugevust selle liikmesriigi territooriumiga, kuhu asjaomane töötaja saadetakse, ja seega kindlaks teha, kas seos töötaja töö tegemise ja selle territooriumi vahel on piisav, et tuvastada direktiivi 96/71 kohaldamisalasse kuuluva lähetuse olemasolu.
- 57 Järelikult tuleb teise küsimuse punktile b vastata, et direktiivi 96/71 artikli 1 lõikeid 1 ja 3 ning artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et töötajate lähetamise olemasolu hindamisel ei oma iseenesest tähtsust, et töötajate vahendamise lepingu sõlminud ettevõtjate vahel on kontsernisuhe.

*Teise küsimuse punkt c*

- 58 Teise küsimuse punktiga c soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 96/71 artikli 1 lõikeid 1 ja 3 ning artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et töötajat, kes töötab autovedude sektoris sõidukijuhina ja kes ühes liikmesriigis asuva ja tema tööandjaks oleva ettevõtja ning teises liikmesriigis asuva ettevõtja vahelise tšarterlepingu alusel teeb kabotaažvedusid mõne muu liikmesriigi territooriumil kui liikmesriik, mille territooriumil ta tavaliselt töötab, võib pidada lähetatuks selle liikmesriigi territooriumile, kus asjaomaseid vedusid tehakse, ning juhul kui see on nii, siis kas nende vedude kestuse suhtes on olemas miinimumnõue.
- 59 Sellega seoses tuleb kõigepealt rõhutada, et direktiivi 96/71 tuleb tõlgendada koostoimes määrusega nr 1072/2009, mille põhjenduses 17 on märgitud, et seda direktiivi kohaldatakse kabotaažvedusid tegevate veoettevõtjate suhtes.
- 60 Määruse nr 1072/2009 artikli 2 punktide 3 ja 6 kohaselt on kabotaažveod määratletud kui rendi või tasu eest tehtavad riigisisised veod, mida tehakse vastuvõtvas liikmesriigis ajutiselt kooskõlas selle määrusega, ja vastuvõttev liikmesriik on määratletud kui liikmesriik, kus vedaja tegutseb, kuid mis ei ole vedaja asukohaliikmesriik.
- 61 Mis puudutab mitteresidendist vedajatele vastuvõtvas liikmesriigis kehtestatud tingimusi kabotaažvedude tegemiseks, siis näeb määruse nr 1072/2009 artikli 8 lõige 2 ette, et neil vedajatel on lubatud vastuvõtvas liikmesriigis teha kuni kolm kabotaažvedu, mis järgnevad sellesse riiki toimuvale rahvusvahelisele veole seitsme päeva jooksul alates viimasest mahalaadimisest sellesse riiki suunduva rahvusvahelise veo käigus samas liikmesriigis.
- 62 Kolmest eelnevast punktist nähtub, et kabotaažveod toimuvad täielikult vastuvõtva liikmesriigi territooriumil, mis võimaldab asuda seisukohale, et sõidukijuhi poolt nende toimingute raames töö tegemine on selle territooriumiga piisavalt seotud.
- 63 Sellest järeldub, et taolist vedu tegevat sõidukijuhti tuleb põhimõtteliselt pidada vastuvõtva liikmesriigi territooriumile lähetatuks direktiivi 96/71 artikli 2 lõike 1 tähenduses.
- 64 Mis puudutab sellise kabotaažveo kestust, siis kuigi see ei saa iseenesest seada kahtluse alla piisava seose olemasolu neid vedusid tegeva sõidukijuhi töö tegemise ja vastuvõtva liikmesriigi territooriumi vahel, ei mõjuta see hinnang siiski direktiivi 96/71 artikli 3 lõike 3 kohaldamist.
- 65 Järelikult tuleb teise küsimuse punktile c vastata, et direktiivi 96/71 artikli 1 lõikeid 1 ja 3 ning artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et töötajat, kes töötab autovedude sektoris sõidukijuhina ja kes ühes liikmesriigis asuva ja tema tööandjaks oleva ettevõtja ning teises liikmesriigis asuva ettevõtja vahelise tšarterlepingu alusel teeb kabotaažvedusid mõne muu liikmesriigi territooriumil kui liikmesriik, mille territooriumil ta tavaliselt töötab, tuleb põhimõtteliselt pidada lähetatuks selle liikmesriigi territooriumile, kus asjaomaseid vedusid tehakse. Kabotaažveo kestusel ei ole sellise lähetamise olemasolu hindamisel tähtsust, ilma et see piiraks selle direktiivi artikli 3 lõike 3 võimalikku kohaldamist.

## ***Kolmas küsimus***

### *Kolmanda küsimuse punkt a*

- 66 Kolmanda küsimuse punktiga a soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas direktiivi 96/71 artikli 3 lõikeid 1 ja 8 tuleb tõlgendada nii, et seda, kas kollektiivleping on tunnistatud üldiselt kohaldatavaks, tuleb hinnata kohaldatavate riigisiseste õigusnormide alusel.
- 67 Tuleb meenutada, et direktiivi 96/71 artikli 3 lõike 1 teise taande kohaselt tagavad liikmesriigid, et töötajaid lähetavad ettevõtjad kindlustavad nende liikmesriikide territooriumile lähetatud töötajate teatava hulga töötingimusi, mis liikmesriigis, kus töö tehakse, on kindlaks määratud muu hulgas artikli 3 lõike 8 tähenduses üldiselt kohaldatavaks tunnistatud kollektiivlepingutega, niivõrd kui need on seotud selle direktiivi lisas nimetatud ehitustöödega. Nimetatud direktiivi artikli 3 lõike 10 teise taande kohaselt võivad liikmesriigid oma riigi ettevõtjatele ja teiste liikmesriikide ettevõtjatele kehtestada võrdselt töötingimusi, mis on muu hulgas sätestatud kollektiivlepingutes, millele on viidatud nimetatud artikli 3 lõikes 8, ning mis puudutavad toiminguid, mis ei ole seotud ehitustöödega.
- 68 Direktiivi 96/71 artikli 3 lõike 8 kohaselt käsitatakse „üldiselt kohaldatavaks tunnistatud kollektiivlepingutena“ kollektiivlepinguid, mida peavad täitma kõik ettevõtjad, kes tegutsevad asjaomases sektoris või asjaomasel kutsealal ja kes kuuluvad direktiivi territoriaalsesse kohaldamisalasse.
- 69 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 129 sisuliselt märkis, et kuigi on tõsi, et direktiivi 96/71 artikli 3 lõige 1 ei viita otseselt riigisisesele õigusele, on see siiski kaudselt nii, kuna see säte nõuab, et asjaomane kollektiivleping oleks tunnistatud üldiselt kohaldatavaks. Kuid kollektiivlepingu saab üldiselt kohaldatavaks tunnistada üksnes asjaomase liikmesriigi õiguse alusel.
- 70 Seda järeldust kinnitab nimetatud direktiivi artikli 3 lõike 8 teise lõigu sõnastus. Nimelt, nähes ette, et kollektiivlepingute üldiselt kohaldatavaks tunnistamise süsteemi puudumisel võivad liikmesriigid võtta aluseks kollektiivlepingud, mida tavaliselt kohaldatakse kõikidele samalaadsetele ettevõtjatele, kes tegutsevad asjaomases sektoris või asjaomasel kutsealal ja kes kuuluvad direktiivi territoriaalsesse kohaldamisalasse, ja/või kollektiivlepingud, mille on sõlminud riigi tasandil kõige rohkem esindatud tööturu osapoolte organisatsioonid ja mida kohaldatakse kogu riigi territooriumil, viitas liidu seadusandja tingimata riigisisesele süsteemile.
- 71 Eelotsusetaotlusest nähtub, et kaubavedude sektoris tegutsevad ettevõtjad kuuluvad kaubaveo kollektiivlepingu kohaldamisalasse. Seda kollektiivlepingut ei ole sellisena tõesti üldiselt kohaldatavaks tunnistatud. Samas tõi selle järgimine kaasa üldiselt kohaldatavaks tunnistatud tasulise kaupade autoveo kollektiivlepingu kohaldamisest vabastamise. Lisaks oli nende kahe kollektiivlepingu sätete sisu praktiliselt identne. Seega näib, et neid sätteid peavad järgima kõik kaubavedude sektoris tegutsevad ettevõtjad.
- 72 Eeltoodust järeldub, et kolmanda küsimuse punktile a tuleb vastata, et direktiivi 96/71 artikli 3 lõikeid 1 ja 8 tuleb tõlgendada nii, et seda, kas kollektiivleping on tunnistatud üldiselt kohaldatavaks, tuleb hinnata kohaldatavate riigisiseste õigusnormide alusel. Nendes sätetes kasutatud mõistele vastab kollektiivleping, mida ei ole üldiselt kohaldatavaks tunnistatud, kuid mille järgimine toob kaasa selle kohaldamisalasse kuuluva ettevõtja suhtes teise üldiselt kohaldatava kollektiivlepingu kohaldamisest vabastamise, ja mille sätted on selle teise kollektiivlepingu sätetega sisuliselt identsed.

*Kolmanda küsimuse punkt b*

- 73 Kolmanda küsimuse punktile a antud vastust arvesse võttes ei ole kolmanda küsimuse punktile b vaja vastata.

**Kohtukulud**

- 74 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

- 1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. detsembri 1996. aasta direktiivi 96/71/EÜ töötajate lähetamise kohta seoses teenuste osutamisega tuleb tõlgendada nii, et see on kohaldatav riikidevahelisele teenuste osutamisele autovedude sektoris.**
- 2. Direktiivi 96/71 artikli 1 lõikeid 1 ja 3 ning artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et töötajat, kes tegutseb rahvusvahelise autoveo sektoris sõidukijuhina tšarterlepingu alusel, mille on sõlminud tema tööandjaks olev liikmesriigis asuv ettevõtja ja ettevõtja, kes asub muus liikmesriigis kui see, kus töötaja tavaliselt töötab, on nende sätete tähenduses liikmesriigi territooriumile lähetatud töötaja, kui tema töö tegemine on asjaomase piiratud aja jooksul selle territooriumiga piisavalt seotud. Sellise seose olemasolu tehakse kindlaks niisuguste tegurite üldise hindamise raames nagu nende tegevuste laad, millega asjaomane töötaja nimetatud territooriumil tegeleb, see, kui tugev on töötaja tegevuste seos iga selle liikmesriigi territooriumiga, kus ta tegutseb, ning see, milline osakaal kogu veoteenuses on nendel tegevustel, millega ta seal tegeleb.**

Asjaolu, et rahvusvaheline sõidukijuht, kelle on ühes liikmesriigis asuv ettevõtja vahendanud teises liikmesriigis asuvalle ettevõtjale, saab oma ülesannetega seotud juhised, alustab või lõpetab need ülesanded teise ettevõtja asukohas, ei ole iseenesest piisav järeldamiseks, et see sõidukijuht on lähetatud teise liikmesriigi territooriumile direktiivi 96/71 tähenduses, kui selle sõidukijuhi töö tegemine ei ole muude tegurite alusel asjaomase territooriumiga piisavalt seotud.
- 3. Direktiivi 96/71 artikli 1 lõikeid 1 ja 3 ning artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et töötajate lähetamise olemasolu hindamisel ei oma iseenesest tähtsust, et töötajate vahendamise lepingu sõlminud ettevõtjate vahel on kontsernisuhe.**
- 4. Direktiivi 96/71 artikli 1 lõikeid 1 ja 3 ning artikli 2 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et töötajat, kes töötab autovedude sektoris sõidukijuhina ja kes ühes liikmesriigis asuva ja tema tööandjaks oleva ettevõtja ning teises liikmesriigis asuva ettevõtja vahelise tšarterlepingu alusel teeb kabotaažvedusid mõne muu liikmesriigi territooriumil kui liikmesriik, mille territooriumil ta tavaliselt töötab, tuleb põhimõtteliselt pidada lähetatuks selle liikmesriigi territooriumile, kus asjaomaseid vedusid tehakse. Kabotaažveo kestusel ei ole sellise lähetamise olemasolu hindamisel tähtsust, ilma et see piiraks selle direktiivi artikli 3 lõike 3 võimalikku kohaldamist.**
- 5. Direktiivi 96/71 artikli 3 lõikeid 1 ja 8 tuleb tõlgendada nii, et seda, kas kollektiivleping on tunnustatud üldiselt kohaldatavaks, tuleb hinnata kohaldatavate riigisiseste õigusnormide alusel. Nendes sätetes kasutatud mõistele vastab kollektiivleping, mida ei ole üldiselt**

**kohaldatavaks tunnistatud, kuid mille järgimine toob kaasa selle kohaldamisalasse kuuluva ettevõtja suhtes teise üldiselt kohaldatava kollektiivlepingu kohaldamisest vabastamise, ja mille sätted on selle teise kollektiivlepingu sätetega sisuliselt identsed.**

Allkirjad