



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

1 päivänä joulukuuta 2020*

Ennakkoratkaisupyyntö – Direktiivi 96/71/EY – 1 artiklan 1 ja 3 kohta ja 2 artiklan 1 kohta – Työntekijöiden lähettäminen työhön palvelujen tarjoamisen yhteydessä – Kansainvälisessä liikenteessä työskentelevät kuljettajat – Soveltamisala – Lähetetyn työntekijän käsite – Kabotaasiliikenne – 3 artiklan 1, 3 ja 8 kohta – SEUT 56 artikla – Palvelujen tarjoamisen vapaus – Yleisesti sovellettaviksi julistetut työehtosopimukset

Asiassa C-815/18,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Hoge Raad der Nederlanden (ylin tuomioistuin, Alankomaat) on esittänyt 14.12.2018 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 21.12.2018, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Federatie Nederlandse Vakbeweging

vastaan

Van den Bosch Transporten BV,

Van den Bosch Transporte GmbH ja

Silo-Tank Kft.,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti K. Lenaerts, varapresidentti R. Silva de Lapuerta, jaostojen puheenjohtajat J.–C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan, L. Bay Larsen (esittelevä tuomari) ja N. Piçarra sekä tuomarit C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos ja P. G. Xuereb,

julkisasiamies: M. Bobek,

kirjaaja: johtava hallintovirkamies M. Ferreira,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 14.1.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Federatie Nederlandse Vakbeweging, edustajanaan J. H. Mastenbroek, advocaat,
- Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH ja Silo-Tank Kft., edustajinaan R. A. A. Duk ja F. M. Dekker, advocaten,

* Oikeudenkäyntikieli: hollanti.

- Alankomaiden hallitus, asiamiehinään J. Langer ja M. K. Bulterman,
- Saksan hallitus, asiamiehenään J. Möller,
- Ranskan hallitus, asiamiehinään A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme ja A. Ferrand,
- Unkarin hallitus, asiamiehinään M. Z. Fehér, M. M. Tátrai ja Zs. Wagner,
- Puolan hallitus, asiamiehinään B. Majczyna, D. Lutostańska ja A. Siwek-Ślusarek,
- Euroopan komissio, asiamiehinään W. Mölls, B.-R. Killmann ja M. van Beek,

kuultuaan julkisasiamiehen 30.4.2020 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

- 1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee SEUT 56 artiklan sekä palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon 16.12.1996 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 96/71/EY (EYVL 1997, L 18, s. 1) 1 artiklan 1 ja 3 kohdan, 2 artiklan 1 kohdan sekä 3 artiklan 1 kohdan ja 8 kohdan ensimmäisen alakohdan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä Federatie Nederlandse Vakbeweging (Alankomaiden ammattiliittojen keskusjärjestö) (jäljempänä FNV) sekä toisaalta Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH ja Silo-Tank Kft. ja joka koskee tavaraliikennealan työehtosopimuksen (Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer) soveltamista kuljettajiin, jotka tulevat Saksasta kansainvälistä liikennettä koskevien tilausliikennesopimusten perusteella.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Direktiivi 96/71

- 3 Direktiivin 96/71 johdanto-osan neljännessä ja viidennessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:
 - ”(4) palvelujen tarjoaminen voi käsittää joko yrityksen omaan lukuunsa ja omalla johdolla suorittaman työn yrityksen ja palvelujen vastaanottajan välillä tehdyn sopimuksen mukaisesti tai palkattujen työntekijöiden asettamisen toisen yrityksen käyttöön julkisella tai yksityisellä sektorilla,
 - (5) tällainen palvelujen tarjoamisen edistäminen valtioiden välillä edellyttää vilpittömää kilpailua ja toimenpiteitä työntekijöiden oikeuksien varmistamiseksi”.
- 4 Kyseisen direktiivin 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, säädetään seuraavaa:
 - ”1. Tätä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioon sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka tarjotessaan valtioiden välillä palveluja lähettävät 3 kohdan mukaisesti työntekijöitä työhön toisen jäsenvaltion alueelle.
 - 2. Tätä direktiiviä ei sovelleta kauppamerenkulkua harjoittaviin yrityksiin aluksilla työskentelevän henkilökunnan osalta.

3. Tätä direktiiviä sovelletaan, kun 1 kohdassa tarkoitetut yritykset toteuttavat jotain seuraavista valtioiden välisistä toimenpiteistä:

a) työntekijän lähettäminen työhön yrityksen lukuun ja sen johdolla jäsenvaltion alueelle kyseisen yrityksen ja asianomaisessa jäsenvaltiossa toimivan palvelujen vastaanottajan välillä tehdyn sopimuksen nojalla, jos lähettävän yrityksen ja työntekijän välillä on työsuhde työntekijän lähetettyä olon ajan,

tai

b) työntekijän lähettäminen jäsenvaltion alueelle työkomennukselle yritysryhmään kuuluvaan toimipaikkaan tai yritykseen, jos lähettävän yrityksen ja työntekijän välillä on työsuhde työntekijän lähetettyä olon ajan,

tai

c) kun kyse on tilapäistä työvoimaa välittävästä yrityksestä tai työvoiman vuokrausta harjoittavasta yrityksestä, työntekijän lähettäminen jonkin jäsenvaltion alueelle sijoittautuneen tai siellä toimintaansa harjoittavan yrityksen käyttöön, jos tilapäistä työvoimaa välittävän yrityksen tai työvoiman vuokrausta harjoittavan yrityksen ja työntekijän välillä on työsuhde työntekijän lähetettyä olon ajan.

--”

5 Mainitun direktiivin 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmä”, säädetään seuraavaa:

”1. Tässä direktiivissä lähetetyllä työntekijällä tarkoitetaan työntekijää, joka rajoitetun ajan tekee työtään muussa kuin siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella hän tavallisesti työskentelee.

2. Tässä direktiivissä työntekijän käsite on sama kuin se, jota sovelletaan sen jäsenvaltion lainsäädännössä, jonka alueelle työntekijä on lähetetty työhön.”

6 Saman direktiivin 3 artiklassa, jonka otsikko on ”Työehdot ja -olot”, säädetään seuraavaa:

”1. Jäsenvaltioiden on huolehdittava, että työsuhteeseen sovellettavasta lainsäädännöstä riippumatta 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut yritykset takaavat jäsenvaltion alueelle työhön lähetetyille työntekijälle jäljempänä tarkoitettujen seikkojen osalta työehdot ja -olot, jotka siinä jäsenvaltiossa, jossa työ suoritetaan, vahvistetaan:

– laein, asetuksin tai hallinnollisin määräyksin,

ja/tai

– 8 kohdassa tarkoitetulla tavalla yleisesti sovellettaviksi julistetuin työehtosopimuksin tai välitystuomioin siltä osin kuin ne koskevat jotain liitteessä tarkoitettua toimintaa:

- a) enimmäistyöajat ja vähimmäislepoajat
- b) palkallisten vuosilomien vähimmäiskesto
- c) vähimmäispalkat, myös ylityökorvaukset; tätä alakohtaa ei sovelleta täydentäviin työeläkejärjestelmiin
- d) erityisesti tilapäistä työvoimaa välittävien yritysten käyttöön asettamia työntekijöitä koskevat ehdot
- e) työturvallisuus, työterveys ja työhygieniä
- f) raskaana olevien naisten ja äskettäin synnyttäneiden naisten sekä lasten ja nuorten työehtoihin ja -oloihin sovellettavat suojatoimenpiteet

g) miesten ja naisten tasa-arvoinen kohtelu sekä muut syrjäntäkieltoa koskevat säännökset.

--

3. Jäsenvaltiot voivat työmarkkinaosapuolia kuultuaan kunkin jäsenvaltion tapojen ja käytäntöjen mukaisesti päättää olla soveltamatta 1 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdan säännöksiä 1 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa, jos lähetettynä olon kesto on enintään yksi kuukausi.

4. Jäsenvaltiot voivat kansallisen lainsäädäntönsä ja/tai käytäntönsä mukaisesti säätää tai määrätä, että 1 kohdan ensimmäisen alakohdan c alakohdan säännöksistä voidaan poiketa 1 artiklan 3 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetuissa tapauksissa ja että tämän artiklan 3 kohdassa tarkoitettua jäsenvaltion päätöksestä voidaan poiketa yhtä tai useampaa toimialaa koskevan, 8 kohdassa tarkoitetun työehtosopimuksen nojalla, jos lähetettynä olon kesto on enintään yksi kuukausi.

--

8. Yleisesti sovellettaviksi julistetuilla työehtosopimuksilla tai välitystuomioilla tarkoitetaan työehtosopimuksia tai välitystuomioita, joita kaikkien asianomaista toimialaa tai elinkeinoa edustavien tai kaikkien kyseisten työehtosopimusten tai tuomioiden alueelliseen soveltamisalaan kuuluvien yritysten on noudatettava.

Jos ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua työehtosopimusten tai välitystuomioiden yleissovaksi julistamista koskevaa järjestelmää ei ole, jäsenvaltiot voivat käyttää perustana:

- työehtosopimuksia tai välitystuomioita, joilla on yleinen vaikutus kaikkiin asianomaista toimialaa tai elinkeinoa edustaviin ja kyseisten työehtosopimusten tai tuomioiden maantieteelliseen soveltamisalaan kuuluviin samanlaisiin yrityksiin nähden

ja/tai

- työehtosopimuksia, jotka työmarkkinaosapuolten kansallisella tasolla edustavimmat järjestöt ovat tehneet ja joita sovelletaan kaikkialla jäsenvaltion alueella,

jos niiden soveltaminen 1 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin yrityksiin tämän artiklan 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa mainittujen asioiden osalta takaa näiden yritysten ja muiden tässä alakohdassa tarkoitettujen ja samanlaisessa asemassa olevien yritysten yhdenvertaisen kohtelun.

--

10. Tämä direktiivi ei estä jäsenvaltioita perustamissopimuksen mukaisesti määräämästä tai säätämästä, että kansallisten yritysten ja muiden valtioiden yritysten on yhdenvertaisen kohtelun nojalla noudatettava:

- muita kuin 1 kohdan ensimmäisessä alakohdassa mainittuja seikkoja koskevia työehtoja ja -oloja siltä osin kuin kyse on yleiseen järjestykseen (ordre public) liittyvistä säännöksistä
- 8 kohdassa tarkoitetuissa työehtosopimuksissa tai välitystuomioissa vahvistettuja ja muita kuin liitteessä tarkoitettuja toimintoja koskevia työehtoja ja -oloja.”

Direktiivi 2014/67/EU

- 7 Direktiivin 96/71 täytäntöönpanosta sekä hallinnollisesta yhteistyöstä sisämarkkinoiden tietojenvaihtojärjestelmässä annetun asetuksen (EU) N:o 1024/2012 (IMI-asetus) muuttamisesta 15.5.2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/67/EU (EUVL 2014, L 159, s. 11) 9 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jäsenvaltiot voivat säätää vain sellaisista hallinnollisista vaatimuksista ja valvontatoimenpiteistä, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että tässä direktiivissä ja direktiivissä [96/71] säädettyjen velvoitteiden noudattamista valvotaan tehokkaasti, edellyttäen, että hallinnolliset vaatimukset ja valvontatoimenpiteet ovat perusteltuja ja oikeasuhteisia unionin oikeuden mukaisesti.

Näitä tarkoituksia varten jäsenvaltiot voivat säätää erityisesti seuraavista toimenpiteistä:

--

- b) velvoite pitää saatavilla tai asettaa saataville ja/tai säilyttää paperikopio tai sähköinen kopio työsopimuksesta tai vastaavasta [työnantajan velvollisuudesta ilmoittaa työntekijöille työsopimuksessa tai työsuhteessa sovellettavista ehdoista 14.10.1991 annetussa] neuvoston direktiivissä 91/533/ETY [(EYVL 1991, L 288, s. 32)] tarkoitetusta asiakirjasta, mukaan luettuna tapauksen ja tarpeen mukaan kyseisen direktiivin 4 artiklassa tarkoitetut lisätiedot, palkkalaskelmista, työaikakirjanpidosta, josta käy ilmi vuorokautisen työajan alku, loppu ja kesto, ja palkanmaksun suorittamista koskevasta todistuksesta tai kopiot vastaavista asiakirjoista lähetettynä olon ajan vastaanottavan jäsenvaltion alueella olevassa helppopääsyisessä ja selvästi yksilöidyssä paikassa, kuten työpaikalla tai rakennustyömaalla taikka kuljetusalan liikkuvien työntekijöiden osalta asemapaikassa tai ajoneuvossa, jota käytetään palvelun tarjoamisessa;

--”

Direktiivi (EU) 2020/1057

- 8 Direktiiviä 96/71 ja direktiiviä 2014/67 koskevien erityisten sääntöjen vahvistamisesta siltä osin kuin on kyse maantieliikenteen alan kuljettajien lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon ja direktiivin 2006/22/EY muuttamisesta valvontavaatimusten osalta sekä asetuksen (EU) N:o 1024/2012 muuttamisesta 15.7.2020 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2020/1057 (EUVL 2020, L 249, s. 49) johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”-- Maantieliikenteen alaan sovelletaan direktiivissä [96/71] vahvistettuja työntekijöiden lähettämistä koskevia säännöksiä --”

Asetus (EY) N:o 1072/2009

- 9 Maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä 21.10.2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1072/2009 (EUVL 2009, L 300, s. 72) johdanto-osan 17 perustelukappaleessa täsmennetään, että direktiivin 96/71 säännöksiä sovelletaan liikenteenharjoittajiin, jotka harjoittavat kabotaasiliikennettä.
- 10 Kyseisen asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

--

3) 'vastaanottavalla jäsenvaltiolla' jäsenvaltiota, jossa liikenteenharjoittaja harjoittaa toimintaa ja joka ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltio;

--

6) 'kabotaasiliikenteellä' kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa tämän asetuksen mukaisesti;

--”

11 Mainitun asetuksen 8 artiklan, jonka otsikko on ”Yleinen periaate”, 2 kohdan ensimmäisessä alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Edellä 1 kohdassa tarkoitettujen liikenteenharjoittajien saavat ajaa samalla ajoneuvolla tai, jos kyseessä on yhdistelmäajoneuvo, sen vetovaunulla, enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta sen jälkeen kun kyseisessä kansainvälisessä kuljetuksessa tuodut tavarat on toimitettu. Viimeisimmän vastaanottavasta jäsenvaltiosta poistumista edeltävän kabotaasimatkan kuorma on purettava seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

12 Van den Bosch Transporten on liikenteenharjoittaja, jonka toimitilat sijaitsevat Erpissä (Alankomaat). Van den Bosch Transporten, Saksan oikeuden mukaan perustettu yhtiö Van den Bosch Transporte ja Unkarin oikeuden mukaan perustettu yhtiö Silo-Tank ovat samaan konserniin kuuluvia sisaryhtiöitä. Kaikilla näillä kolmella yhtiöllä on sama liikkeenjohtaja ja sama osakkeenomistaja.

13 Van den Bosch Transporten on Vereniging Goederenvervoer Nederlandin (Alankomaiden tavaraliikennealan yhdistys) jäsen. Kyseinen yhdistys ja FNV ovat solmineet tavaraliikennealan työehtosopimuksen, joka tuli voimaan 1.1.2012 ja oli voimassa 31.12.2013 asti. Sitä ei julistettu yleisesti sovellettavaksi. Maanteiden ammattitavaraliikenteen ja siirrettävien nosturien vuokrausalan työehtosopimus (collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen, jäljempänä ammattitavaraliikenteen työehtosopimus) on sen sijaan julistettu yleisesti sovellettavaksi 31.1.2013 alkaen ja 31.12.2013 asti. Sosiaali- ja työministerin 25.1.2013 antamalla päätöksellä (besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid; Stcrt. 2013, nro 2496) tavaraliikennealan työehtosopimuksen piiriin kuuluvat yritykset kuitenkin vapautettiin soveltamasta ammattitavaraliikenteen työehtosopimusta. Tätä vapautusta sovellettiin muun muassa Van den Bosch Transporteniin.

14 Tavaraliikennealan työehtosopimuksen 44 §:ssä, jonka otsikko oli ”Tilausliikennettä koskeva määräys” ja joka oli sanamuodoltaan lähes täsmälleen samanlainen kuin ammattitavaraliikenteen työehtosopimuksen 73 §, määrättiin seuraavaa:

”1. Työnantajan on asetettava alihankintasopimuksissa, jotka täytetään työnantajan Alankomaihin sijoittautuneessa yhtiössä tai sieltä käsin, ehdoksi, että itsenäisten alihankkijoiden työntekijöihin sovelletaan [tämän työehtosopimuksen] perustyehtoja, kun tämä seuraa direktiivistä 96/71, vaikka osapuolet olisivat valinneet jonkin muun maan kuin Alankomaiden lain sovellettavaksi sopimukseen.

2. Työnantajan on myös tiedotettava asianomaisille työntekijöille heihin sovellettavista työehdoista.

--”

- 15 Van den Bosch Transporten oli tehnyt Van den Bosch Transporten ja Silo-Tankin kanssa kansainvälistä tilausliikennettä koskevia sopimuksia.
- 16 Mainittujen tilausliikennesopimusten yhteydessä toimi kuljettajan ammatissaan Saksasta tulevia työntekijöitä, jotka olivat työsuhteessa Van den Bosch Transporten kanssa, ja Unkarista tulevia työntekijöitä, jotka olivat työsuhteessa Silo-Tankin kanssa. Pääasiassa kyseessä olevana ajanjaksona tilausliikenne aloitettiin pääsääntöisesti Erpissä, minne matkat myös päättyivät. Suurin osa kyseessä olevien tilausliikennesopimusten perusteella suoritetuista kuljetuksista tapahtui kuitenkin Alankomaiden kuningaskunnan alueen ulkopuolella.
- 17 Saksasta ja Unkarista tullessiin kuljettajiin ei sovellettu perustyoehjoja, jotka oli määritelty sellaisiksi tavaraliikennealan työehtosopimuksessa.
- 18 FNV nosti Van den Bosch Transportenia, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tankia vastaan kanteen, jossa vaadittiin, että nämä yhtiöt velvoitetaan noudattamaan tavaraliikennealan työehtosopimusta ja erityisesti sen 44 §:ää. FNV katsoi, että Van den Bosch Transportenin olisi Saksasta ja Unkarista tulevia kuljettajia käyttäessään pitänyt kyseisen määräyksen nojalla soveltaa heihin direktiivissä 96/71 tarkoitettuina lähetettyinä työntekijöinä kyseisen työehtosopimuksen mukaisia perustyoehjoja.
- 19 Ensimmäisessä oikeusasteessa annetussa välituomiossa katsottiin, että tavaraliikennealan työehtosopimuksen määräyksiä oli sovellettava Van den Bosch Transportenin käyttämiin Saksasta ja Unkarista tuleviin kuljettajiin.
- 20 Muutoksenhakutuomioistuimien kumosi tämän välituomion ja palautti asian ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen. Se hylkäsi kuitenkin Van den Bosch Transportenin, Van den Bosch Transporten ja Silo-Tankin väitteen, jonka mukaan tavaraliikennealan työehtosopimuksen 44 § oli julistettava pätemättömäksi sillä perusteella, että siitä niille aiheutuva velvoite oli SEUT 56 artiklassa taatun palvelujen tarjoamisen vapauden kielletty rajoitus. Tämän ratkaisun perusteeksi muutoksenhakutuomioistuin totesi pääasiallisesti, että vaikka kyseistä työehtosopimusta ei ollut julistettu yleisesti sovellettavaksi, sen piiriin kuuluvat yritykset oli vapautettu soveltamasta ammattitavaraliikenteen työehtosopimusta, joka puolestaan oli yleisesti sovellettava, jonka 73 § oli pääasiallisesti samansisältöinen tavaraliikennealan työehtosopimuksen 44 §:n kanssa ja jonka sisältö oli muilta osin käytännössä sama kuin viimeksi mainitun työehtosopimuksen sisältö. Näin ollen erityisesti myös alihankkijaan sovellettavan velvollisuuden osalta tavaraliikennealan työehtosopimus tuotti samat vaikutukset kuin ammattitavaraliikenteen työehtosopimus, minkä lisäksi kummankin työehtosopimuksen voimassaolo päättyi samana päivänä. Aineelliselta kannalta tavaraliikennealan työehtosopimusta on siten käsiteltävä samalla tavalla kuin jos se olisi todella julistettu yleisesti sovellettavaksi, ja tämä koskee sekä Alankomaihin sijoittautuneita kyseisen toimialan yrityksiä että kaikkia ulkomaisia liikenteen tilaajia.
- 21 Tästä seuraa, ettei tavaraliikennealan työehtosopimuksen 44 §:ää ole pidettävä SEUT 56 artiklassa tarkoitettuna palvelujen tarjoamisen vapauden kiellettynä rajoituksena.
- 22 Lisäksi muutoksenhakutuomioistuin katsoi, että alihankkijoiden velvoittaminen myöntämään työntekijöille tavaraliikennealan työehtosopimuksen 44 §:n mukaisesti kyseisessä työehtosopimuksessa vahvistetut työehdot edellyttäisi sitä, että kyseessä olevien alihankintasopimusten on kuuluttava direktiivin 96/71 soveltamisalaan. Tältä osin Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank ovat katsoneet kyseisessä tuomioistuimessa, että direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettua ilmaisua ”[lähettää] toisen jäsenvaltion alueelle” on tulkittava sanamuotonsa mukaisesti, mutta FNV:n mukaan kyseistä ilmaisua on tulkittava laajasti eli siten, että sillä tarkoitetaan myös tilannetta, jossa lähettäminen tapahtuu ”jäsenvaltion alueella tai alueelta”. Viimeksi mainitussa tapauksessa on merkityksetöntä, missä jäsenvaltioissa asianomainen kuljettaja tosiasiallisesti suorittaa tilausliikennesopimuksen mukaiset peräkkäiset työtehtävänsä.

- 23 Muutoksenhakutuomioistuin katsoi, että etusija on annettava direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohdan sanamuodon mukaiselle tulkinnalle, jonka mukaan pääasiassa kyseessä olevan kaltainen tilausliikenne ei kuulu kyseisen direktiivin soveltamisalaan, koska se koskee vain tilausliikennettä, joka suoritetaan ainakin pääasiallisesti toisen jäsenvaltion ”alueella”.
- 24 ENV haki ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Hoge Raad der Nederlandenissa (ylin tuomioistuin, Alankomaat) muutosta kyseiseen muutoksenhakutuomioistuimen ratkaisuun siltä osin kuin ratkaisu perustuu direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohdan sanamuodon mukaiseen tulkintaan. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank tekivät vastavalituksen siltä osin kuin muutoksenhakutuomioistuin katsoi, ettei tavaraliikennealan työehtosopimuksen 44 §:ää ollut pidettävä palvelujen tarjoamisen vapauden kiellettynä rajoituksena.
- 25 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että asiassa on päävalituksen johdosta kysymys muun muassa direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohdassa ja 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun ilmaisun ”jäsenvaltion alueella” tulkinnasta sellaisen kansainvälisen tieliikenteen yhteydessä, jollaista Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank harjoittavat. Tällä tulkinnalla on ratkaiseva merkitys sen selvittämiseksi, kuuluvatko nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevien kuljettajien asemassa olevat kansainvälisessä tieliikenteessä työskentelevät kuljettajat direktiivin 96/71 soveltamisalaan. Tätä varten on ensin pohdittava, sovelletaanko direktiiviä 96/71 kansainväliseen tieliikenteeseen.
- 26 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo lisäksi, että asiassa on päävalituksen johdosta kysymys siitä, onko sillä seikalla, että kyseessä olevia työntekijöitä lähettävät yritykset ovat tässä tapauksessa konsernin puitteissa sidoksissa yhtiöön, jonka käyttöön työntekijät on lähetetty, merkitystä direktiivin 96/71 edellä mainittujen säännösten tulkinnan kannalta.
- 27 Päävalituksessa on myös katsottu toissijaisesti, että muutoksenhakutuomioistuin on jättänyt huomiotta sen, että osa niistä matkoista, joita Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank suorittivat Van den Bosch Transportenin lukuun, tapahtui kokonaisuudessaan Alankomaiden kuningaskunnan alueella kabotaasiliikenteenä. Näin ollen on kysymys siitä, kuuluvatko tällaiset kuljetukset direktiivin 96/71 soveltamisalaan.
- 28 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin selittää vielä, että vastavalitus on tehty sen varalta, että se hyväksyy päävalituksen kokonaan tai osittain. Myös vastavalituksen tueksi esitetty valitusperuste nostaa esiin tulkintakysymyksiä, joiden vuoksi on tarpeen esittää ennakkoratkaisukysymyksiä unionin tuomioistuimelle.
- 29 Tässä tilanteessa Hoge Raad der Nederlanden päätti lykätä asian ratkaisua ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:
- ”1) Onko – – direktiiviä 96/71 tulkittava siten, että sitä sovelletaan myös työntekijään, joka työskentelee kuljettajana kansainvälisissä tiekuljetuksissa ja joka suorittaa työtä siis useammassa kuin yhdessä jäsenvaltiossa?
- 2) a) Jos ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan myöntävästi, minkä kriteerien tai näkökohtien perusteella on määritettävä, onko kuljettajana kansainvälisessä tieliikenteessä työskentelevä [direktiivin 96/71] 1 artiklan 1 ja 3 kohdassa tarkoitettu ’toisen jäsenvaltion alueelle’ lähetetty työntekijä ja tekeekö tämä työntekijä – – direktiivin [96/71] 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun mukaisesti ’rajoitetun ajan työtään muussa kuin siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella hän tavallisesti työskentelee’?
- b) Onko toisen ennakkoratkaisukysymyksen a kohtaan vastaamisessa – ja jos on, niin minkälaista – merkitystä sillä seikalla, että yritys, joka lähettää siinä tarkoitetun työntekijän työhön toisen jäsenvaltion alueelle, on sidoksissa – esimerkiksi konsernisuhteessa – yritykseen, jonka käyttöön kyseinen työntekijä lähetetään?

- c) Jos toisen ennakkoratkaisukysymyksen a kohdassa tarkoitetun työntekijän työ koostuu osittain kabotaasiliikenteestä – eli kuljetuksesta, joka suoritetaan yksinomaan toisen jäsenvaltion kuin sen jäsenvaltion alueella, jossa työntekijä tavallisesti työskentelee –, katsotaanko työntekijän silloin joka tapauksessa työnsä tämän osion osalta työskentelevän ensiksi mainitun jäsenvaltion alueella? Jos vastaus on myöntävä, sovelletaanko tässä yhteydessä alarajaa, esimerkiksi vähimmäisajanjaksoa sellaista kuukautta kohti, jona kabotaasiliikennettä suoritetaan?
- 3) a) Jos ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastataan myöntävästi, miten on tulkittava [direktiivin 96/71] 3 artiklan 1 kohdassa ja 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettua käsitettä 'yleisesti sovellettaviksi julistetut työehtosopimukset'? Onko kyseessä unionin oikeuden itsenäinen käsite, ja riittääkö näin ollen, että – – [direktiivin 96/71] 3 artiklan 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa asetetut edellytykset on täytetty, vai edellyttävätkö nämä säännökset myös, että työehtosopimus on julistettu kansallisen oikeuden perusteella yleisesti sovellettavaksi?
- b) Jos työehtosopimusta ei voida pitää [direktiivin 96/71] 3 artiklan 1 kohdassa ja 8 kohdan ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuna yleisesti sovellettavaksi julistettuna työehtosopimuksena, onko SEUT 56 artikla silloin esteenä sille, että jäsenvaltioon sijoittautunut yritys, joka lähettää työntekijän työhön toisen jäsenvaltion alueelle, veloitetaan sopimuksella noudattamaan tällaisen viimeksi mainitussa jäsenvaltiossa voimassa olevan työehtosopimuksen määräyksiä?"

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

- 30 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko direktiiviä 96/71 tulkittava siten, että sitä sovelletaan rajat ylittäviin palveluihin tieliikenteen alalla.
- 31 Kuten direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohdasta, luettuina yhdessä sen johdanto-osan neljännen perustelukappaleen kanssa, ilmenee, kyseistä direktiiviä sovelletaan toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka lähettävät työntekijöitä jäsenvaltion alueelle rajat ylittävien palvelujen tarjoamisen yhteydessä, joka voi käsittää joko yrityksen omaan lukuunsa ja omalla johdollaan suorittaman työn yrityksen ja palvelujen vastaanottajan välillä tehdyn sopimuksen mukaisesti tai palkattujen työntekijöiden asettamisen toisen yrityksen käyttöön julkisella tai yksityisellä sektorilla.
- 32 Direktiivin 96/71 1 artiklan 2 kohdassa puolestaan suljetaan direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle vain sellaisten palvelujen tarjoaminen, joihin käytetään kauppamerenkulkuun käytettävillä aluksilla työskentelevää henkilökuntaa.
- 33 Tästä seuraa, että kyseistä direktiiviä sovelletaan viimeksi mainittuja palveluja lukuun ottamatta lähtökohtaisesti kaikkeen rajat ylittävään palvelujen tarjoamiseen, jossa käytetään lähetettyjä työntekijöitä, riippumatta siitä, mihin taloudellisen toiminnan alaan palvelun tarjoaminen liittyy, eli tämä koskee myös tieliikenteen alaa.
- 34 Direktiivin 96/71 2 artiklan 1 kohta tukee tätä tulkintaa, sillä kyseisessä säännöksessä määritellään direktiivissä käytetty "lähetetyn työntekijän" käsite siten, että sillä tarkoitetaan "työntekijää", joka rajoitetun ajan tekee työtään muussa kuin siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella hän tavallisesti työskentelee, eikä mainitussa säännöksessä viitata minkäänlaiseen rajoitukseen, joka koskisi kyseisen työntekijän toimialaa.

- 35 Direktiivin 96/71 sovellettavuus tieliikenteen alaan on nimenomaisesti vahvistettu unionin oikeuden muissa säädöksissä, kuten direktiivissä 2014/67, jonka 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa yksilöidään sellaisten hallinnollisten vaatimusten ja valvontatoimenpiteiden joukossa, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, että muun muassa direktiivissä 96/71 säädettyjen velvoitteiden noudattamista valvotaan tehokkaasti, toimenpiteet, jotka kohdistuvat erityisesti ”kuljetusalan liikkuviin työntekijöihin”, sekä direktiivissä 2020/1057, jonka johdanto-osan seitsemännessä perustelukappaleessa täsmennetään, että direktiiviin 96/71 sisältyviä työntekijöiden lähettämistä koskevia säännöksiä ”sovelletaan” maantieliikenteen alaan”.
- 36 Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte ja Silo-Tank sekä Unkarin ja Puolan hallitukset katsovat huomautuksissaan sitä vastoin, että määräykset, joissa vahvistetaan palvelujen tarjoamisen vapaus ja jotka ovat olleet direktiivin 96/71 antamisen perustana, ovat esteenä sille, että maanteiden tavaraliikenne kuuluisi kyseisen direktiivin soveltamisalaan. Näin ollen direktiivin 96/71 1 artiklan 1 kohtaa, jonka mukaan kyseistä direktiiviä sovelletaan jäsenvaltioon sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka tarjotessaan palveluja valtioiden välillä lähettävät työntekijöitä työhön toisen jäsenvaltion alueelle, on huomautusten esittäjien mielestä tulkittava siten, että siinä viitataan SEUT 56 artiklassa tarkoitettuun palvelujen tarjoamiseen, jonka piiriin ei sisälly liikennealan palvelujen vapaa liikkuvuus, jota koskevat erityismääräykset ovat EUT-sopimuksen liikennettä koskevassa osastossa eli sopimuksen 90–100 artiklassa.
- 37 Tältä osin on syytä muistuttaa, että palvelujen tarjoamisen vapaus liikennealalla ei tosin kuulu palvelujen tarjoamisen vapautta yleisesti koskevan SEUT 56 artiklan määräysten soveltamisalaan vaan siitä määrätään EUT-sopimuksen liikennettä koskevan osaston määräyksissä, joihin SEUT 58 artiklan 1 kohdassa viitataan (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, 24 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).
- 38 On kuitenkin todettava, että direktiivi 96/71 on tämän tuomion 33 kohdassa korostetuin tavoin soveltamisalaltaan yleinen. Kuten kyseisen direktiivin johdanto-osan ensimmäisestä perustelukappaleesta lisäksi ilmenee, direktiivin tavoitteena on henkilöiden ja palvelujen vapaata liikkuvuutta rajoittavien esteiden poistaminen jäsenvaltioiden väliltä, ja sen johdanto-osan viidennessä perustelukappaleessa todetaan, että tällainen palvelujen tarjoamisen edistäminen valtioiden välillä edellyttää vilpittömää kilpailua ja toimenpiteitä työntekijöiden oikeuksien varmistamiseksi.
- 39 Toisin kuin esimerkiksi asetuksella N:o 1072/2009, johon sisältyy sen 3 ja 4 artiklassa vahvistetun ”yhteisön liikennelupaa” koskevan periaatteen toteuttamiseksi annettuja SEUT 91 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettuja ”yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta” ja ”edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltioissa asuvat liikenteenharjoittajat saavat harjoittaa liikennettä siellä” (ks. vastaavasti lausunto 2/15 (EU:n ja Singaporen välinen vapaakauppasopimus) 16.5.2017, EU:C:2017:376, 208 kohta), direktiivillä 96/71 ei siis ole tarkoitus toteuttaa kyseisessä 91 artiklassa tarkoitettua yhteistä liikennepolitiikkaa. Siihen ei myöskään sisälly SEUT 91 artiklan 1 kohdan c ja d alakohdassa tarkoitettuja ”toimenpiteitä liikenneturvallisuuden parantamiseksi” tai liikennettä koskevia ”aiheellisia säännöksiä”.
- 40 Edellä todetusta seuraa, että se seikka, että direktiivi 96/71 perustuu palvelujen tarjoamisen vapautta koskeviin EY:n perustamissopimuksen määräyksiin eikä sen oikeusperustaan sisälly sen ohella liikennettä koskevia määräyksiä, ei voi sulkea kyseisen direktiivin soveltamisalan ulkopuolelle palvelujen tarjoamista valtioiden välillä tieliikenteen ja erityisesti tavaraliikenteen toimialalla.
- 41 Ensimmäiseen kysymykseen on kaiken edellä esitetyn perusteella vastattava, että direktiiviä 96/71 on tulkittava siten, että sitä sovelletaan rajat ylittäviin palveluihin tieliikenteen alalla.

Toinen kysymys

Toisen kysymyksen a kohta

- 42 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleo toisen kysymyksen a kohdassa lähinnä, millä edellytyksillä työntekijää, joka työskentelee kuljettajana kansainvälisessä tieliikenteessä hänen työnantajanaan olevan jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja toisessa jäsenvaltiossa toimivan yrityksen välillä tehdyn tilausliikennesopimuksen puitteissa, on pidettävä direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohdassa ja 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuna jäsenvaltion alueelle lähetettynä työntekijänä.
- 43 Kuten tämän tuomion 31 kohdassa on muistutettu, direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohdasta, luettuina yhdessä sen johdanto-osan neljännen perustelukappaleen kanssa, ilmenee, että kyseistä direktiiviä sovelletaan toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneisiin yrityksiin, jotka lähettävät työntekijöitä jäsenvaltion alueelle rajat ylittävien palvelujen tarjoamisen yhteydessä, joka voi käsittää joko yrityksen omaan lukuunsa ja omalla johdolla suorittaman työn yrityksen ja palvelujen vastaanottajan välillä tehdyn sopimuksen mukaisesti tai palkattujen työntekijöiden asettamisen toisen yrityksen käyttöön julkisella tai yksityisellä sektorilla.
- 44 Mainitun direktiivin 2 artiklan 1 kohdan mukaan direktiivissä ”lähetetyllä työntekijällä tarkoitetaan työntekijää, joka rajoitetun ajan tekee työtään muussa kuin siinä jäsenvaltiossa, jonka alueella hän tavallisesti työskentelee”.
- 45 Työntekijän voidaan direktiivin 96/71 kannalta katsoa olevan lähetetty työhön jäsenvaltion alueelle vain, jos hänen työnsä toteuttamisella on riittävä yhteys tähän alueeseen (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, 31 kohta), mikä edellyttää kokonaisarvioinnin tekemistä kaikista asianomaisen työntekijän työskentelyn ominaispiirteistä.
- 46 Tältä osin on todettava, että tällaisen yhteyden olemassaolo kyseiseen alueeseen voi ilmetä muun muassa sen palvelun ominaispiirteistä, jonka suorittamiseen asianomaista työntekijää käytetään. Tällaisen yhteyden olemassaolon arvioinnin kannalta merkityksellinen seikka on myös kyseisen työntekijän asianomaisen jäsenvaltion alueella suorittamien tehtävien luonne.
- 47 Kansainvälisen liikenteen autonkuljettajien kaltaisten liikkuvien työntekijöiden tapauksessa tällaisen arvioinnin kannalta on merkitystä myös sillä, kuinka voimakkaasti tällaisen työntekijän tehtävät sen kuljetuspalvelun suorittamisessa, johon häntä käytetään, liittyvät kunkin asianomaisen jäsenvaltion alueeseen.
- 48 Tämä pätee myös siihen, kuinka suuri merkitys näillä tehtävillä on kyseessä olevassa palvelujen suorittamisessa kokonaisuutena. Tavaroiden kuormaaminen ja purkaminen sekä kuljetukseen käytettävien ajoneuvojen huoltaminen tai puhdistaminen ovat tältä kannalta merkityksellisiä, edellyttäen että niiden suorittaja todella on asianomainen kuljettaja eivätkä ulkopuoliset tahot.
- 49 Direktiivissä 96/71 tarkoitettuna ”lähetettynä” työntekijänä ei sen sijaan voida pitää työntekijää, joka suorittaa palveluja erittäin rajallisesti sen jäsenvaltion alueella, jolle hänet on lähetetty (ks. vastaavasti tuomio 19.12.2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, 31 kohta). Tämä koskee kuljettajaa, joka tavaroiden maantiekuljetuksen yhteydessä vain ajaa jäsenvaltion alueen läpi. Sama koskisi myös kuljettajaa, joka suorittaa vain rajat ylittävän kuljetuksen liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltiosta toisen jäsenvaltion alueelle tai päinvastoin.
- 50 Sitä paitsi se seikka, että kuljettaja, jonka jäsenvaltioon sijoittautunut yritys on asettanut toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen käyttöön, saa tehtävänsä suorittamiseen liittyvät määräykset viimeksi mainitulta yritykseltä taikka aloittaa tai päättää tehtäviensä suorittamisen sen kotipaikassa, ei

itsessään riittää perusteeksi katsoa, että kuljettaja on ”lähetetty” tuon toisen jäsenvaltion alueelle, kun kuljettajan työn suorittamisella ei muiden seikkojen perusteella ole riittävää yhteyttä kyseiseen alueeseen.

- 51 Toisen kysymyksen a kohtaan on kaiken edellä todetun perusteella vastattava, että direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohtaa ja 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että työntekijä, joka työskentelee kuljettajana kansainvälisessä tieliikenteessä hänen työnantajanaan olevan jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja toisessa jäsenvaltiossa, joka on muu kuin se, jossa työntekijä tavallisesti työskentelee, toimivan yrityksen välillä tehdyn tilausliikennesopimuksen puitteissa, on näissä säännöksissä tarkoitettu jäsenvaltion alueelle lähetetty työntekijä, jos hänen työnsä toteuttamisella on kyseessä olevana rajoitettuna aikana riittävä yhteys kyseiseen alueeseen. Tällaisen yhteyden olemassaolo ratkaistaan arvioimalla kokonaisuutena sellaisia seikkoja kuin asianomaisen työntekijän mainitulla alueella suorittamien tehtävien luonne, se, kuinka voimakas yhteys tämän työntekijän tehtävillä on kunkin sellaisen jäsenvaltion alueeseen, missä hän työskentelee, sekä se, kuinka suuri merkitys mainituilla siellä suoritetuilla tehtävillä on kuljetuspalvelun suorittamisessa kokonaisuutena.
- 52 Se seikka, että kuljettaja, jonka jäsenvaltioon sijoittautunut yritys on asettanut toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen käyttöön, saa tehtävänsä suorittamiseen liittyvät määräykset viimeksi mainitulta yritykseltä taikka aloittaa tai päättää tehtäviensä suorittamisen sen kotipaikassa, ei itsessään riitä perusteeksi katsoa, että kuljettaja on direktiivissä 96/71 tarkoitettulla tavalla lähetetty tuon toisen jäsenvaltion alueelle, kun kuljettajan työn suorittamisella ei muiden seikkojen perusteella ole riittävää yhteyttä kyseiseen alueeseen.

Toisen kysymyksen b kohta

- 53 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuimien tiedustele toisen kysymyksen b kohdassa lähinnä, onko direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohtaa ja 2 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että konsernisuhteen olemassaololla työntekijöiden käytettäväksi asettamista koskevan sopimuksen osapuolten välillä on merkitystä arvioitaessa, onko kyseessä työntekijöiden lähettäminen.
- 54 Tältä osin on syytä todeta, että kyseisen direktiivin 1 artiklan 3 kohdan b alakohdan nojalla direktiiviä tosin sovelletaan työntekijän lähettämiseen jäsenvaltion alueelle työkomennukselle yritysryhmään kuuluvaan toimipaikkaan tai yritykseen, jos lähettävän yrityksen ja työntekijän välillä on työsuhte työntekijän lähetettynä olon ajan.
- 55 Vaikka direktiivi 96/71 näin ollen nimenomaisesti koskee tilannetta, jossa on kyse lähettämisestä konsernin sisällä, lähetetyn työntekijän asema määräytyy kuitenkin tämän tuomion 51 kohdasta ilmenevin tavoin sen perusteella, onko hänen työnsä suorittamisella riittävä yhteys muun kuin sen jäsenvaltion alueeseen, missä hän työskentelee tavallisesti.
- 56 Konsernisuhteen olemassaolo työntekijöiden käytettäväksi asettamista koskevan sopimuksen osapuolina olevien yritysten välillä ei voi sellaisenaan ratkaista liittymän voimakkuutta sen jäsenvaltion alueeseen, johon asianomainen työntekijä on lähetetty, eikä siten myöskään sitä, onko hänen työnsä suorittamisen ja kyseisen alueen välinen yhteys riittävä sillä tavoin kuin tilanteen toteaminen direktiivin 96/71 soveltamisalaan kuuluvaksi työntekijän lähettämiseksi edellyttää.
- 57 Toisen kysymyksen b kohtaan on näin ollen vastattava, että direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohtaa ja 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että konsernisuhteen olemassaololla työntekijöiden käytettäväksi asettamista koskevan sopimuksen osapuolina olevien yritysten välillä ei sellaisenaan ole merkitystä arvioitaessa, onko kyseessä työntekijöiden lähettäminen.

Toisen kysymyksen c kohta

- 58 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisen kysymyksen c kohdassa lähinnä, onko direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohtaa ja 2 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että työntekijää, joka työskentelee tieliikenteessä kuljettajana ja joka hänen työnantajanaan olevan jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen välisen tilausliikennesopimuksen puitteissa ajaa kabotaasimatkoja muun kuin sen jäsenvaltion alueella, jossa hän tavallisesti työskentelee, voidaan pitää sen jäsenvaltion alueelle lähetettynä työntekijänä, jossa kuljetukset suoritetaan, ja jos näin on, onko tätä varten olemassa kyseisten kuljetusten kestoaikaa koskeva alaraja.
- 59 Tältä osin on syytä korostaa heti aluksi, että direktiiviä 96/71 on luettava yhdessä asetuksen N:o 1072/2009 kanssa, jonka johdanto-osan 17 perustelukappaleessa todetaan, että kyseistä direktiiviä sovelletaan liikenteenharjoittajiin, jotka harjoittavat kabotaasiliikennettä.
- 60 Asetuksen N:o 1072/2009 2 artiklan 3 ja 6 alakohdan mukaan kabotaasiliikenteellä tarkoitetaan kansallista liikennettä, jota harjoitetaan tilapäisesti toisen lukuun vastaanottavassa jäsenvaltiossa tämän asetuksen mukaisesti, ja vastaanottavalla jäsenvaltiolla tarkoitetaan jäsenvaltiota, jossa liikenteenharjoittaja harjoittaa toimintaa ja joka ei ole liikenteenharjoittajan sijoittautumisjäsenvaltio.
- 61 Edellytyksistä, joiden täyttyessä ulkomailla asuvat liikenteenharjoittajat saavat suorittaa kabotaasiliikennettä vastaanottavassa jäsenvaltiossa, säädetään asetuksen N:o 1072/2009 8 artiklan 2 kohdassa siten, että kyseiset liikenteenharjoittajat saavat ajaa vastaanottavassa jäsenvaltiossa enintään kolme peräkkäistä kabotaasimatkaa, jotka seuraavat välittömästi toisesta jäsenvaltiosta tai kolmannesta maasta vastaanottavaan jäsenvaltioon suuntautuvaa kansainvälistä kuljetusta seitsemän päivän kuluessa siitä, kun kansainvälisessä kuljetuksessa vastaanottavaan jäsenvaltioon tuotu kuorma viimeksi purettiin samassa valtiossa.
- 62 Kolmesta edellisestä kohdasta ilmenee, että kabotaasimatkat tapahtuvat kokonaisuudessaan vastaanottavan jäsenvaltion alueella, ja tämän perusteella voidaan katsoa, että kuljettajan suorittama työ tällaisen toiminnan yhteydessä muodostaa riittävän yhteyden kyseiseen alueeseen.
- 63 Tästä seuraa, että tällaisia kuljetuksia suorittavaa kuljettajaa on lähtökohtaisesti pidettävä direktiivin 96/71 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla vastaanottavan jäsenvaltion alueelle lähetettynä työntekijänä.
- 64 Vaikka tällaisten kabotaasimatkojen kesto ei ole sellaisenaan omiaan kyseenalaistamaan riittävän yhteyden olemassaoloa niitä ajavan kuljettajan työn suorittamisen ja vastaanottavan jäsenvaltion alueen välillä, tämä arviointi ei kuitenkaan vaikuta direktiivin 96/71 3 artiklan 3 kohdan soveltamiseen.
- 65 Toisen kysymyksen c kohtaan on näin ollen vastattava, että direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohtaa ja 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että työntekijää, joka työskentelee tieliikenteessä kuljettajana ja joka hänen työnantajanaan olevan jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen välisen tilausliikennesopimuksen puitteissa ajaa kabotaasimatkoja muun kuin sen jäsenvaltion alueella, jossa hän tavallisesti työskentelee, on lähtökohtaisesti pidettävä sen jäsenvaltion alueelle lähetettynä työntekijänä, jossa kuljetukset suoritetaan. Kabotaasimatkan kesto on seikka, jolla ei ole merkitystä arvioitaessa, onko kyse tällaisesta työntekijän lähettämisestä, tämän kuitenkin rajoittamatta kyseisen direktiivin 3 artiklan 3 kohdan mahdollista soveltamista.

Kolmas kysymys

Kolmannen kysymyksen a kohta

- 66 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleo kolmannen kysymyksen a kohdassa lähinnä, onko direktiivin 96/71 3 artiklan 1 ja 8 kohtaa tulkittava siten, että kysymystä siitä, onko työehtosopimus julistettu yleisesti sovellettavaksi, on arvioitava asiaan sovellettavan kansallisen oikeuden perusteella.
- 67 On syytä muistuttaa, että direktiivin 96/71 3 artiklan 1 kohdan toisen luetelmakohdan mukaan jäsenvaltioiden on huolehdittava, että työntekijöitä lähettävät yritykset takaavat niiden alueelle työhön lähetetyille työntekijälle tietyt työehdot ja -olot, jotka siinä jäsenvaltiossa, jossa työ suoritetaan, vahvistetaan kyseisen 3 artiklan 8 kohdassa tarkoitettulla tavalla yleisesti sovellettaviksi julistetuin työehtosopimuksin tai välitystuomioin siltä osin kuin ne koskevat kyseisen direktiivin liitteessä tarkoitettuja rakennusalan töihin kuuluvia toimintoja. Mainitun direktiivin 3 artiklan 10 kohdan toisessa luetelmakohdassa säädetään, että jäsenvaltiot voivat määrätä tai säätää, että kansallisten yritysten ja muiden valtioiden yritysten on samalla tavoin noudatettava muun muassa mainitun 3 artiklan 8 kohdassa tarkoitetuissa työehtosopimuksissa tai välitystuomioissa vahvistettuja ja muita kuin rakennusalan töihin kuuluvia toimintoja koskevia työehtoja ja -oloja.
- 68 Direktiivin 96/71 3 artiklan 8 kohdan mukaan ”yleisesti sovellettaviksi julistetuilla työehtosopimuksilla” tarkoitetaan työehtosopimuksia, joita kaikkien asianomaista toimialaa tai elinkeinoa edustavien, kyseisten työehtosopimusten alueelliseen soveltamisalaan kuuluvien yritysten on noudatettava.
- 69 Kuten julkisasiamies on pääasiallisesti todennut ratkaisuehdotuksensa 129 kohdassa, tältä osin direktiivin 96/71 3 artiklan 1 kohdassa ei tosin viitata nimenomaisesti kansalliseen oikeuteen mutta viittausta edellytetään kuitenkin implisiittisesti, koska kyseisessä säännöksessä vaaditaan, että asianomainen työehtosopimus on julistettu yleisesti sovellettavaksi. Sellaiseksi julistaminen on puolestaan mahdollista vain asianomaisen jäsenvaltion oikeuden mukaisesti.
- 70 Mainitun direktiivin 3 artiklan 8 kohdan toisen luetelmakohdan sanamuoto vahvistaa tämän toteamuksen. Unionin lainsäätaja on nimittäin ilman muuta viitannut kansalliseen järjestelmään säätäessään, että jollei työehtosopimusten julistamista yleisesti sovellettaviksi koskevaa järjestelmää ole, jäsenvaltiot voivat käyttää perusteena työehtosopimuksia, joilla on yleinen vaikutus kaikkiin asianomaista toimialaa tai elinkeinoa edustaviin ja kyseisten työehtosopimusten maantieteelliseen soveltamisalaan kuuluviin samanlaisiin yrityksiin nähden, ja/tai työehtosopimuksia, jotka työmarkkinaosapuolten kansallisella tasolla edustavimmat järjestöt ovat tehneet ja joita sovelletaan kaikkialla jäsenvaltion alueella.
- 71 Nyt käsiteltävässä tapauksessa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että tavaraliikenteen alalla toimivat yritykset kuuluvat tavaraliikennealan työehtosopimuksen piiriin. Tätä työehtosopimusta ei tosin ollut julistettu yleisesti sovellettavaksi. Sen noudattaminen oli kuitenkin edellytyksenä ammattitavaraliikenteen työehtosopimuksen, joka puolestaan oli julistettu yleisesti sovellettavaksi, soveltamisesta vapauttamiselle. Lisäksi näiden kahden työehtosopimuksen määräykset olivat käytännössä samansisältöisiä. Näin ollen on ilmeistä, että kaikkien tavaraliikennealalla toimivien yritysten oli noudatettava kyseisiä määräyksiä.
- 72 Edellä todetusta seuraa, että kolmannen kysymyksen a kohtaan on vastattava, että direktiivin 96/71 3 artiklan 1 ja 8 kohtaa on tulkittava siten, että kysymystä siitä, onko työehtosopimus julistettu yleisesti sovellettavaksi, on arvioitava asiaan sovellettavan kansallisen oikeuden perusteella. Kyseisissä säännöksissä tarkoitettun käsitteen piiriin kuuluu työehtosopimus, jota ei ole julistettu yleisesti sovellettavaksi mutta jonka noudattaminen on edellytyksenä sille, että sen soveltamisalaan kuuluvat

yritykset vapautuvat soveltamasta toista työehtosopimusta, joka puolestaan on julistettu yleisesti sovellettavaksi ja jonka määräykset ovat pääasiallisesti samansisältöiset kuin tuon toisen työehtosopimuksen määräykset.

Kolmannen kysymyksen b kohta

- 73 Kun otetaan huomioon kolmannen kysymyksen a kohtaan annettu vastaus, kolmannen kysymyksen b kohtaan ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

- 74 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (suuri jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Palvelujen tarjoamisen yhteydessä tapahtuvasta työntekijöiden lähettämisestä työhön toiseen jäsenvaltioon 16.12.1996 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviä 96/71/EY on tulkittava siten, että sitä sovelletaan rajat ylittävään palvelujen tarjoamiseen maantieliikenteen alalla.**
- 2) **Direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohtaa ja 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että työntekijä, joka työskentelee kuljettajana kansainvälisessä tieliikenteessä hänen työnantajanaan olevan jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja toisessa jäsenvaltiossa, joka on muu kuin se, jossa työntekijä tavallisesti työskentelee, toimivan yrityksen välillä tehdyn tilausliikennesopimuksen puitteissa, on näissä säännöksissä tarkoitettu jäsenvaltion alueelle lähetetty työntekijä, jos hänen työnsä toteuttamisella on kyseessä olevana rajoitettuna aikana riittävä yhteys kyseiseen alueeseen. Tällaisen yhteyden olemassaolo ratkaistaan arvioimalla kokonaisuutena sellaisia seikkoja kuin asianomaisen työntekijän mainitulla alueella suorittamien tehtävien luonne, se, kuinka voimakas yhteys tämän työntekijän tehtävillä on kunkin sellaisen jäsenvaltion alueeseen, missä hän työskentelee, sekä se, kuinka suuri merkitys mainituilla siellä suoritetuilla tehtävillä on kuljetuspalvelun suorittamisessa kokonaisuutena.**

Se seikka, että kuljettaja, jonka jäsenvaltioon sijoittautunut yritys on asettanut toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen käyttöön, saa tehtävänsä suorittamiseen liittyvät määräykset viimeksi mainitulta yritykseltä taikka aloittaa tai päättää tehtäviensä suorittamisen sen kotipaikassa, ei itsessään riitä perusteeksi katsoa, että kuljettaja on direktiivissä 96/71 tarkoitettulla tavalla lähetetty tuon toisen jäsenvaltion alueelle, kun kuljettajan työn suorittamisella ei muiden seikkojen perusteella ole riittävää yhteyttä kyseiseen alueeseen.
- 3) **Direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohtaa ja 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että konsernisuhteen olemassaololla työntekijöiden käytettäväksi asettamista koskevan sopimuksen osapuolina olevien yritysten välillä ei sellaisenaan ole merkitystä arvioitaessa, onko kyseessä työntekijöiden lähettäminen.**

- 4) **Direktiivin 96/71 1 artiklan 1 ja 3 kohtaa ja 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että työntekijää, joka työskentelee tieliikenteessä kuljettajana ja joka hänen työnantajanaan olevan jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen ja toiseen jäsenvaltioon sijoittautuneen yrityksen välisen tilausliikennesopimuksen puitteissa ajaa kabotaasimatkoja muun kuin sen jäsenvaltion alueella, jossa hän tavallisesti työskentelee, on lähtökohtaisesti pidettävä sen jäsenvaltion alueelle lähetettynä työntekijänä, jossa kuljetukset suoritetaan. Kabotaasimatkan kesto on seikka, jolla ei ole merkitystä arvioitaessa, onko kyse tällaisesta työntekijän lähettämisestä, tämän kuitenkin rajoittamatta kyseisen direktiivin 3 artiklan 3 kohdan mahdollista soveltamista.**
- 5) **Direktiivin 96/71 3 artiklan 1 ja 8 kohtaa on tulkittava siten, että kysymystä siitä, onko työehtosopimus julistettu yleisesti sovellettavaksi, on arvioitava asiaan sovellettavan kansallisen oikeuden perusteella. Kyseisissä säännöksissä tarkoitetun käsitteen piiriin kuuluu työehtosopimus, jota ei ole julistettu yleisesti sovellettavaksi mutta jonka noudattaminen on edellytyksenä sille, että sen soveltamisalaan kuuluvat yritykset vapautuvat soveltamasta toista työehtosopimusta, joka puolestaan on julistettu yleisesti sovellettavaksi ja jonka määräykset ovat pääasiallisesti samansisältöiset kuin tuon toisen työehtosopimuksen määräykset.**

Allekirjoitukset