



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (nagytanács)

2020. december 1.*

„Előzetes döntéshozatal – 96/71/EK irányelv – Az 1. cikk (1) és (3) bekezdése és a 2. cikk (1) bekezdése – Munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetése – Nemzetközi közúti fuvarozásban tevékenykedő járművezetők – Hatály – A »kiküldött munkavállaló« fogalma – Kabotázműveletek – A 3. cikk (1), (3) és (8) bekezdése – EUMSZ 56. cikk – Szolgáltatásnyújtás szabadsága – Általánosan alkalmazandónak nyilvánított kollektív szerződések”

A C–815/18. sz. ügyben

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Hoge Raad der Nederlanden (Hollandia legfelsőbb bírósága) a Bírósághoz 2018. december 21-én érkezett, 2018. december 14-i határozatával terjesztett elő

a **Federatie Nederlandse Vakbeweging**

és

a **Van den Bosch Transporten BV,**

a **Van den Bosch Transporte GmbH,**

a **Silo-Tank Kft.**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (nagytanács),

tagjai: K. Lenaerts elnök, R. Silva de Lapuerta elnökhelyettes, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan, L. Bay Larsen (előadó) és N. Piçarra tanácselnökök, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos és P. G. Xuereb bírák,

főtanácsnok: M. Bobek,

hivatalvezető: M. Ferreira főtanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2020. január 14-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

– a Federatie Nederlandse Vakbeweging képviseletében J. H. Mastenbroek advocaat,

* Az eljárás nyelve: holland.

- a Van den Bosch Transporten BV, a Van den Bosch Transporte GmbH és a Silo-Tank Kft. képviselőjében R. A. A. Duk és F. M. Dekker advocaten,
- a holland kormány képviselőjében J. Langer és M. K. Bulterman, meghatalmazotti minőségben,
- a német kormány képviselőjében J. Möller, meghatalmazotti minőségben,
- a francia kormány képviselőjében A.–L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme és A. Ferrand, meghatalmazotti minőségben,
- a magyar kormány képviselőjében Fehér M. Z., Tátrai M. M. és Wagner Zs., meghatalmazotti minőségben,
- a lengyel kormány képviselőjében B. Majczyna, D. Lutostańska és A. Siwek-Ślusarek, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviselőjében W. Mölls, B.–R. Killmann és M. van Beek, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2020. április 30–i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 56. cikknek, valamint a munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló, 1996. december 16–i 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 1997. L 18., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 5. fejezet, 2. kötet, 431. o.; helyesbítés: HL 2015. L 111., 34. o.) 1. cikke (1) és (3) bekezdésének, 2. cikke (1) bekezdésének, valamint 3. cikke (1) bekezdésének és (8) bekezdése első albekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a Federatie Nederlandse Vakbeweging (hollandiai szakszervezeti szövetség, a továbbiakban: FNV) és a Van den Bosch Transporten BV, a Van den Bosch Transporte GmbH és a Silo-Tank Kft. között a Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoernak (a közúti árufuvarozás ágazatára vonatkozó kollektív szerződés, a továbbiakban: árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés) a nemzetközi árufuvarozásra irányuló bérleti szerződések keretében Németországból és Magyarországról származó járművezetőkre történő alkalmazása tárgyában folyamatban lévő jogvita keretében terjesztették elő.

Jogi háttér

A 96/71 irányelv

- 3 A 96/71 irányelv (4) és (5) preambulumbekzdése a következőket állapítja meg:
„(4) mivel a szolgáltatások nyújthatók úgy, hogy egy vállalkozás saját nevében és saját irányítása alatt, a vállalkozás és a szolgáltatás címzettje között létrejött szerződés szerint végez munkát, vagy úgy, hogy egy vállalkozás rendelkezésére bocsátanak munkavállalókat köz- vagy magánjogi szerződés keretében;

(5) mivel a szolgáltatások transznacionális nyújtásának ilyen elősegítése a tisztességes verseny légkörét és a munkavállalók jogainak tiszteletben tartását garantáló intézkedéseket kíván”.

4 Ezen irányelv „Hatály” című 1. cikke a következőképpen rendelkezik:

„(1) Ezt az irányelvet arra, a tagállamban letelepedett vállalkozásra kell alkalmazni, amely a szolgáltatások transznacionális nyújtása keretében munkavállalókat küld egy másik tagállam területére a (3) bekezdéssel összhangban.

(2) Ez az irányelv nem vonatkozik a kereskedelmi hajózási vállalkozásokra a tengerjáró személyzet tekintetében.

(3) Ezt az irányelvet akkor kell alkalmazni, ha az (1) bekezdésben említett vállalkozás az alábbi transznacionális intézkedések valamelyikét megteszi:

- a) munkavállalókat küld ki egy tagállam területére saját nevében és saját irányítása alatt, a kiküldő vállalkozás és a szolgáltatásnak az adott tagállamban működő címzettje között létrejött szerződés alapján, feltéve, hogy a kiküldő vállalkozás és a munkavállaló a kiküldetés idején munkaviszonyban áll egymással; vagy
- b) munkavállalókat küld ki a tagállam területén a csoport tulajdonában lévő telephelyre, vagy vállalkozáshoz, feltéve, hogy a kiküldő vállalkozás és a munkavállaló a kiküldetés idején munkaviszonyban áll egymással; vagy
- c) munkaerő–kölcsönzéssel foglalkozó vállalkozásként vagy munkaerőt rendelkezésre bocsátó vállalkozásként munkavállalót küld ki egy tagállam területén letelepedett vagy ott működő vállalkozáshoz, feltéve, hogy a munkaerő–kölcsönzéssel foglalkozó vállalkozás vagy a munkaerőt rendelkezésre bocsátó vállalkozás és a munkavállaló a kiküldetés idején munkaviszonyban áll egymással.

[...]”

5 Az említett irányelv „Fogalommeghatározások” című 2. cikkének szövege a következő:

„(1) Ennek az irányelvnek az alkalmazásában »kiküldetésben lévő munkavállaló« az a munkavállaló, aki munkáját korlátozott ideig egy, a szokásos munkavégzése szerinti tagállamon kívüli tagállam területén végzi.

(2) Ennek az irányelvnek az alkalmazásában munkavállaló az, aki annak a tagállamnak a jogszabályai szerint, amelynek a területén kiküldetésben tartózkodik, munkavállalónak minősül.”

6 Ugyanezen irányelv „A munkaviszonyra vonatkozó szabályok [helyesen: Munka- és foglalkoztatási feltételek]” című 3. cikke az alábbiakat írja elő:

„(1) A tagállamok biztosítják, hogy bármelyik állam jogát is kell alkalmazni a munkaviszonyra, az 1. cikk (1) bekezdésében említett vállalkozások biztosítják a területükön kiküldetésben lévő munkavállalóknak az alábbi kérdésekkel kapcsolatos, munkaviszonyra vonatkozó szabályokat, amelyek a munkavégzés helye szerinti tagállamban: [helyesen: A tagállamok gondoskodnak arról, hogy bármelyik állam jogát is kell alkalmazni a munkaviszonyra, az 1. cikk (1) bekezdésében említett vállalkozások a tagállamok területén kiküldetésben lévő munkavállalók részére az alábbi kérdésekkel kapcsolatosan a munkaviszonyra vonatkozó azon feltételeket biztosítsák, amelyeket a munkavégzés helye szerinti tagállamban:]

– törvényi, rendeleti vagy közigazgatási rendelkezés, illetve

- olyan kollektív megállapodás vagy választott bírósági határozat állapít meg, amelyet a (8) bekezdés értelmében általánosan alkalmazandónak nyilvánítottak, amennyiben azok a mellékletben említett tevékenységekre vonatkoznak:
 - a) maximális munkaidő és minimális pihenőidő;
 - b) minimális éves szabadság;
 - c) minimális bérszint, beleértve a túlóradíjakat; minimális bérszint, beleértve a túlóradíjakat; ez a pont nem vonatkozik a kiegészítő foglalkozási nyugdíjrendszerekre;
 - d) munkavállalók rendelkezésre bocsátásának feltételei, különösen a munkaerő–kölcsönzéssel foglalkozó vállalkozások esetében;
 - e) munkahelyi egészség, biztonság és higiénia;
 - f) védintézkedések a várandós vagy gyermekágyas nők, a gyermekek és fiatalok munkaviszonyára vonatkozó szabályokat illetően;
 - g) férfiak és nők közötti egyenlő bánásmód és más megkülönböztetést tiltó rendelkezések.

[...]

(3) A tagállamok, a szociális partnerekkel folytatott konzultációt követően hagyományaiknak és gyakorlatuknak megfelelően elhatározhatják, hogy nem alkalmazzák az (1) bekezdés c) pontjának első albekezdését [helyesen: (1) bekezdés második franciabekezdésének c) pontját] az 1. cikk (3) bekezdésének a) és b) pontjában említett esetekben, amikor a kiküldetés tartama az egy hónapot nem haladja meg.

(4) A tagállamok a nemzeti jogszabályokkal, és/vagy gyakorlattal összhangban úgy rendelkezhetnek, hogy el lehet térni az (1) bekezdés c) pontjának első albekezdésétől [helyesen: az (1) bekezdés második franciabekezdésének c) pontjától], az 1. cikk (3) bekezdésének a) és b) pontjában említett esetekben, továbbá a tagállam döntésétől e cikk (3) bekezdése értelmében, az e cikk (8) bekezdése értelmében létrejött, egy vagy két tevékenységi ágazatot érintő kollektív megállapodással, ha a kiküldetés időtartama nem haladja meg az egy hónapot.

[...]

(8) »Általánosan alkalmazandónak nyilvánított kollektív megállapodás vagy választott bírósági határozat« az a kollektív megállapodás vagy választott bírósági határozat, amelyet a területi hatálya alá tartozó valamennyi vállalkozásnak be kell tartania az érintett szakmában vagy iparágban.

A kollektív megállapodásokat vagy választott bírósági határozatokat az első albekezdés értelmében általánosan alkalmazandónak nyilvánító rendszer hiányában a tagállamok, ha úgy döntenek, a következőket veszik alapul:

- kollektív megállapodások vagy választott bírósági határozatok, amelyeket ezek területi hatálya alá és az érintett szakmába vagy iparágba tartozó hasonló vállalkozásokra alkalmaznak, illetve
- kollektív megállapodások, amelyeket a szociális partnerek legrepresentatívabb szervezetei nemzeti szinten kötöttek, és amelyeket az egész ország területén alkalmaznak;

feltéve, hogy az 1. cikkben [helyesen: az (1) cikk (1) bekezdésében] említett vállalkozásokra való alkalmazásuk biztosítja az e cikk (1) bekezdésének első albekezdésében felsorolt ügyek tekintetében az említett vállalkozások közötti, valamint az ebben az albekezdésben említett más, hasonló helyzetben lévő vállalkozások közötti egyenlő bánásmódot.

[...]

(10) Ez az irányelv nem zárja ki, hogy a tagállamok a Szerződésnek megfelelően, a hazai vállalkozásokra és más államok vállalkozásaira az egyenlő bánásmód alapján alkalmazzák:

- a munkaviszonyra vonatkozó szabályokat [helyesen: a munka- és foglalkoztatási feltételeket] az (1) bekezdés első albekezdésében említettekén kívüli ügyek tekintetében, amennyiben a közrendre vonatkozó rendelkezésekről van szó,
- a (8) bekezdés szerinti kollektív megállapodásokban vagy választott bírósági határozatokban megállapított és a mellékletben említettekén kívüli, munkaviszonyra vonatkozó szabályokat [helyesen: tevékenységekkel kapcsolatos munka- és foglalkoztatási feltételeket].”

A 2014/67/EU irányelv

- 7 A 96/71 irányelv érvényesítéséről és a belső piaci információs rendszer keretében történő igazgatási együttműködésről szóló 1024/2012/EU rendelet (az IMI-rendelet) módosításáról szóló, 2014. május 15-i 2014/67/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2014. L 159., 11. o.) 9. cikkének (1) bekezdése az alábbiak szerint rendelkezik:

„A tagállamok kizárólag olyan közigazgatási követelményeket és ellenőrzési intézkedéseket írhatnak elő, amelyek az ezen irányelvben, valamint a [96/71] irányelvben foglalt kötelezettségeknek való megfelelés hatékony nyomon követéséhez szükségesek, és az uniós joggal összhangban indokoltak és arányosak.

E célból a tagállamok mindenekelőtt az alábbi intézkedéseket írhatják elő:

[...]

- b) arra vonatkozó kötelezettség, hogy a munkaszerződést vagy egy, [a munkaadónak a munkavállalóval szembeni, a szerződés, illetve a munkaviszony feltételeire vonatkozó tájékoztatási kötelezettségéről szóló, 1991. október 14-i 91/533/EGK tanácsi irányelv (HL 1991. L 288., 32. o.; magyar nyelvű kiadás 5. fejezet, 2. kötet, 3. o.)] szerinti, azzal egyenértékű dokumentumot, beleértve adott esetben az említett irányelv 4. cikkében említett kiegészítő információkat is, a fizetési papírokat, a napi munkaidő kezdetét, végét és időtartamát feltüntető munkaidő-nyilvántartó lapokat és a bérkifizetést igazoló dokumentumokat vagy az ezekkel egyenértékű dokumentumok másolatát a kiküldetés ideje alatt megőrizték vagy rendelkezésre bocsátták és/vagy papíralapú vagy elektronikus másolatban megőrizték egy, a területükön – például a munkavégzés helyén vagy az építési területen, vagy a közlekedési ágazatban dolgozó utazó munkavállalók esetében a tevékenység bázisán vagy a járműben, amellyel a szolgáltatást nyújtják – hozzáférhető és egyértelműen meghatározott helyen;

[...]”

Az (EU) 2020/1057 irányelv

- 8 A közúti szállítási ágazatban dolgozó járművezetők kiküldetésére vonatkozó különös szabályoknak a 96/71 irányelv és a 2014/67 irányelv tekintetében való meghatározásáról, a 2006/22/EK irányelvnek a végrehajtási követelmények tekintetében történő módosításáról, valamint az 1024/2012/EU rendelet módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1057 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2020. L 249., 49. o.) (7) preambulumbekkezdése az alábbiakat mondja ki:

„[...] A [96/71] irányelvben a munkavállalók kiküldetésére vonatkozóan előírt rendelkezések [...] alkalmazandók a közúti szállítási ágazatra [...]”

Az 1072/2009/EK rendelet

- 9 A nemzetközi közúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés közös szabályairól szóló, 2009. október 21–i 1072/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2009. L 300., 72. o.) (17) preambulumbekzdése pontosítja, hogy a 96/71 irányelv rendelkezéseit a kabotázsműveletet végző fuvarozási társaságokra kell alkalmazni.
- 10 E rendelet „Fogalommeghatározások” címet viselő 2. cikke a következőképpen rendelkezik:
„Ennek a rendeletnek az alkalmazásában:
[...]
3. »fogadó tagállam«: a fuvarozó székhelyének megfelelő tagállamtól eltérő tagállam, amelyben a fuvarozó működik;
[...]
6. »kabotázsművelet«: a fogadó tagállamban díjazás ellenében ideiglenes alapon, e rendelettel összhangban végzett belföldi fuvarozás;
[...]
- 11 Az említett rendelet „Általános alapelv” című 8. cikke a (2) bekezdésében a következőket írja elő:

„Az (1) bekezdésben említett közúti árufuvarozóknak engedélyezik, hogy ugyanazzal a gépjárművel vagy járműszerelvénnyel esetében ugyanazon jármű gépjárművével legfeljebb három kabotázsműveletet hajtsanak végre egy másik tagállamból vagy harmadik országból a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozást és azt követően, hogy a beérkező nemzetközi fuvar során szállított áruk megérkeztek a rendeltetési helyükre. A fogadó tagállam elhagyását megelőző kabotázsművelet utolsó árukirakodásának hét nappal a fogadó tagállamba irányuló nemzetközi fuvarozáshoz kapcsolódó kirakodás után meg kell történnie.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 12 A Van den Bosch Transporten egy fuvarozási vállalkozás, amelynek helyiségei Erpben (Hollandia) található. A Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte, egy német jog szerint bejegyzett társaság, és a Silo-Tank, egy magyar jog szerint bejegyzett társaság, ugyanahhoz a csoporthoz tartozó testvérvállalatok. E három társaságnak ugyanaz a vezető tisztségviselője és a részvényese.
- 13 A Van den Bosch Transporten tagja a Vereniging Goederenvervoer Nederlandnak (hollandiai árufuvarozási szövetség). Ezen egyesület és az FNV között jött létre az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés, amely 2012. január 1–jén lépett hatályba, és 2013. december 31–én járt le. Ezt a kollektív szerződést nem nyilvánították általánosan alkalmazandónak. Ezzel szemben a Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenverer over de weg en verhuur van mobiele kranen (az ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási tevékenységre és az önjáró daruk bérbeadásának tevékenységére vonatkozó kollektív szerződés; a továbbiakban: ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés) a 2013. január 31–től 2013. december 31–ig tartó időszakra általánosan alkalmazandónak nyilvánították. A 2013. január 25–i besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (a szociális és munkaügyi miniszter rendelete; Stcrt. 2013, 2496. sz.) ugyanakkor mentesítette az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív

szerződés hatálya alá tartozó vállalkozásokat az ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés alkalmazásának kötelezettségétől. E mentesség többek között a Van den Bosch Transportenre is vonatkozott.

- 14 Az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződésnek a „Bérleti rendelkezés” címet viselő 44. cikke, amelynek szövege szinte megegyezett az ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés 73. cikkének szövegével, a következőket mondta ki:

„(1) A munkáltató köteles arra, hogy a munkáltató Hollandiában letelepedett vállalkozásain belül vagy e vállalkozásoktól indulóan munkáltatóként eljáró önálló alvállalkozók révén teljesített alvállalkozói szerződésekben rögzítse, hogy [a jelen kollektív szerződés] alapvető munkafeltételeit alkalmazni kell az önálló alvállalkozó munkavállalóira, amennyiben ez a 96/71 [...] irányelvből kiténik, mégpedig akkor is, ha a felek Hollandiától eltérő ország jogát választották a szerződésre alkalmazandónak.

(2) A munkáltatónak tájékoztatnia kell az érintett munkavállalókat a rájuk alkalmazandó munkavégzési feltételekről.

[...]”

- 15 A Van den Bosch Transporten nemzetközi fuvarozásra vonatkozó bérleti szerződéseket kötött a Van den Bosch Transportéval és a Silo-Tankkal.
- 16 A Németországból és Magyarországról származó munkavállalók, akik a Van den Bosch Transportéval, illetve a Silo Tankkal kötöttek munkaszerződést, járművezetői tevékenységüket az említett árufuvarozásra irányuló bérleti szerződések keretében végezték. Főszabály szerint az alapügy által érintett időszakban az árufuvarozásra irányuló bérlet alapján végzett szállításra Erpből kiindulva került sor, és oda is tértek vissza. A szóban forgó, árufuvarozásra irányuló bérleti szerződések alapján végzett szállítások többségére azonban a Holland Királyság területén kívül került sor.
- 17 Az olyan alapvető munkafeltételeket, mint amelyeket az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződésben kötöttek ki, nem alkalmazták a Németországból és Magyarországról származó járművezetőkre.
- 18 Az FNV keresetet indított a Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte és a Silo-Tank ellen az iránt, hogy e társaságokat kötelezzék az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés és különösen e kollektív szerződés 44. cikkének betartására. Az FNV szerint, amikor a Van den Bosch Transporten Németországból és Magyarországról származó járművezetőket vett igénybe, e rendelkezés értelmében az e kollektív szerződés szerinti alapvető munkafeltételeket kellett volna rájuk, mint a 96/71 irányelv értelmében vett kiküldött munkavállalókra alkalmazni.
- 19 Az első fokon hozott közbenső ítélet megállapította, hogy az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés szerinti alapvető munkafeltételeket ténylegesen alkalmazni kell a Van den Bosch Transporten által igénybe vett, Németországból és Magyarországról származó járművezetőkre.
- 20 A fellebbviteli bíróság hatályon kívül helyezte ezt a közbenső ítéletet, és az ügyet visszautalta az elsőfokú bíróság elé. Elutasította ugyanakkor a Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte és a Silo-Tank azon állítását, amely szerint az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés 44. cikkét semmisnek kell nyilvánítani azzal az indokkal, hogy az ebből eredő kötelezettség a szolgáltatásnyújtás EUMSZ 56. cikkben biztosított szabadsága indokolatlan korlátozásának minősül. E határozat alátámasztásaként a fellebbviteli bíróság lényegében azt állapította meg, hogy bár ezt a kollektív szerződést nem nyilvánították általánosan alkalmazandónak, a hatálya alá tartozó vállalkozásokat mentesítették az ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási ágazatra vonatkozó – általános hatályú – kollektív szerződés alkalmazása alól, amelynek 73. cikke lényegében

azonos az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés 44. cikkével, és amely kollektív szerződés tartalma egyebekben gyakorlatilag megegyezett az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés tartalmával. Így különösen azon kötelezettséget illetően, amelyet az alvállalkozóra is alkalmazni kell, az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés ugyanazt a hatást fejt ki, mint az ellenszolgáltatás fejében végzett közúti árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés, mivel e két megállapodás érvényességi ideje egyébként ugyanabban az időpontban jár le. Anyagi szempontból tehát az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződést mind az érintett ágazat Hollandiában letelepedett vállalkozói, mind pedig valamennyi külföldi járműbérelő tekintetében ugyanúgy kell kezelni, mintha azt általánosan alkalmazandónak nyilvánították volna.

- 21 E bíróság szerint ebből az következik, hogy az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés 44. cikke nem tekinthető a szolgáltatásnyújtás szabadsága EUMSZ 56. cikk értelmében vett, indokolatlan korlátozásának.
- 22 Egyébiránt a fellebbviteli bíróság megállapította, hogy ahhoz, hogy az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés 44. cikkének megfelelően előírják az alvállalkozók számára, hogy a munkavállalók számára biztosítsák az e kollektív szerződésben előírt munkafeltételeket, a szóban forgó alvállalkozói szerződéseknek a 96/71 irányelv hatálya alá kell tartozniuk. E tekintetben a Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte és a Silo-Tank e bíróság előtt azt állította, hogy a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdése értelmében vett „[kiküld]egy tagállam területére” kifejezést szó szerint kell értelmezni, míg az FNV szerint ezt a kifejezést tágan kell értelmezni, mint amely arra az esetre is vonatkozik, amikor a kiküldetésre „egy tagállam területére vagy területéről” kerül sor. Ez utóbbi esetben nincs jelentősége annak, hogy az érintett járművezető az árufuvarozásra irányuló bérlet keretében ténylegesen mely tagállamokban végzi egymást követően tevékenységeit.
- 23 A fellebbviteli bíróság úgy vélte, hogy a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését elsősorban szó szerinti kell értelmezni oly módon, hogy az olyan árufuvarozásra irányuló bérlet, mint amilyen a jelen ügy tárgyát képezi, nem tartozik ezen irányelv hatálya alá, mivel az – legalábbis elsődlegesen – csak a valamely másik tagállam „területén” teljesített árufuvarozásra irányuló bérletre vonatkozik.
- 24 Az FNV a fellebbviteli bíróság e határozatával szemben fellebbezést nyújtott be a kérdést előterjesztő bírósághoz, a Hoge Raad der Nederlandenhez (Hollandia legfelsőbb bírósága), arra hivatkozva, hogy az említett határozat a 96/71 irányelv 1. cikke (1) és (3) bekezdésének szó szerinti értelmezésén alapul. A Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte és a Silo-Tank csatlakozó fellebbezést nyújtott be, mivel a fellebbviteli bíróság úgy határozott, hogy az árufuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés 44. cikke nem tekinthető a szolgáltatásnyújtás szabadsága indokolatlan korlátozásának.
- 25 A kérdést előterjesztő bíróság rámutat arra, hogy a fellebbezés többek között a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdése, valamint 2. cikkének (1) bekezdése értelmében vett „egy tagállam területén” kifejezés értelmezésének kérdését veti fel az olyan nemzetközi közúti szállítás esetében, mint amelyet a Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte és a Silo-Tank végzett. Ez az értelmezés meghatározó annak megállapítása szempontjából, hogy a nemzetközi közúti szállításban tevékenykedő olyan járművezetők, amelyekről a jelen ügyben szó van, a 96/71 irányelv hatálya alá tartoznak-e. E célból előzetesen fel kell tenni a kérdést, hogy a 96/71 irányelv alkalmazandó-e a nemzetközi közúti szállításra.
- 26 A kérdést előterjesztő bíróság ezenkívül úgy véli, hogy a fellebbezés felveti azt a kérdést, hogy az a körülmény, hogy az érintett munkavállalókat kiküldő vállalkozások – a jelen esetben egy csoporton belül – kapcsolódnak ahhoz a társasághoz, amelyhez e munkavállalókat kiküldték, releváns-e a 96/71 irányelv fent hivatkozott rendelkezéseinek értelmezése szempontjából.

- 27 Egyébiránt e fellebbezésben másodlagosan az szerepelt, hogy a fellebbviteli bíróság figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy a Van den Bosch Transporte és a Silo-Tank által a Van den Bosch Transporten javára teljesített utak egy része teljes egészében a Holland Királyság területén, kabotázsművelet keretében zajlott. Felmerül tehát a kérdés, hogy az ilyen szállítások a 96/71 irányelv hatálya alá tartoznak-e.
- 28 Végül, a kérdést előterjesztő bíróság kifejti, hogy a csatlakozó fellebbezést arra az esetre terjesztették elő, ha a fellebbezésnek egészben vagy részben helyt adna. Az e csatlakozó fellebbezés alátámasztására felhozott jogalap szintén értelmezési kérdéseket vet fel, amelyek szükségessé teszik, hogy előzetes döntéshozatal céljából kérdéseket terjesszenek a Bíróság elé.
- 29 E körülmények között a Hoge Raad der Nederlanden (Hollandia legfelsőbb bírósága) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:

- „1) Úgy kell-e értelmezni a [...] 96/71[...] irányelvet, hogy az olyan munkavállalóra is alkalmazandó, aki a nemzetközi közúti árufuvarozási tevékenység keretében gépjárművezetőként végez munkát, és ennek következtében munkáját egynél több tagállam területén végzi?
- 2) a) Amennyiben az első kérdésre igenlő válasz adandó: milyen mércét vagy szempontokat kell alkalmazni annak megállapításához, hogy egy, a nemzetközi közúti árufuvarozási tevékenység keretében gépjárművezetőként tevékenykedő munkavállalót a [96/71] irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdése értelmében »egy másik tagállam területére« küldenek ki, és hogy e munkavállaló a [96/71] irányelv 2. cikke (1) bekezdésének értelmében »munkáját korlátozott ideig egy, a szokásos munkavégzése szerinti tagállamon kívüli tagállam területén végzi«?
- b) A 2. a) kérdés megválaszolása szempontjából jelentőséggel bír-e az a körülmény, hogy a vállalkozás, amely a 2. a) kérdésben említett munkavállalót kiküldi, – például vállalkozások csoportján keresztül – kapcsolódik ahhoz a vállalkozáshoz, amelyhez e munkavállalót kiküldik, és ha igen, mennyiben?
- c) Amennyiben a 2. a) kérdésben megjelölt munkavállaló munkája részben kabotázst – azaz egy kizárólag a munkavállaló szokásos munkavégzése szerinti tagállamon kívüli tagállam területén nyújtott szállítási szolgáltatást – is magában foglal, úgy e munkavállaló tekintetében minden esetben azt kell-e feltételezni, hogy a munka e részét illetően átmenetileg az utóbbi tagállam területén végez munkát? Amennyiben igen, van-e e tekintetben alsó határérték, például egy havi minimális időtartam formájában, amely alatt a kabotázst végzik?
- 3) a) Amennyiben az 1) kérdésre igenlő válasz adandó: hogyan értelmezendő a [96/71] irányelv 3. cikke (1) bekezdésének és (8) bekezdése első albekezdésének értelmében vett »általánosan alkalmazandónak nyilvánított kollektív szerződés« fogalma? Az uniós jog önálló fogalmáról van-e szó, és elegendő-e következésképpen, hogy a [96/71] irányelv 3. cikke (8) bekezdésének első albekezdésében rögzített feltételek ténybeli szempontból teljesülnek, vagy e rendelkezések egyidejűleg azt is megkövetelik, hogy a kollektív szerződést a nemzeti jog szerint is általánosan alkalmazandónak nyilvánítsák?
- b) Amennyiben egy kollektív szerződés nem minősíthető a [96/71] irányelv 3. cikke (1) bekezdésének és (8) bekezdése első albekezdésének értelmében vett, általánosan alkalmazandónak nyilvánított kollektív szerződésnek, ellentétes-e az EUMSZ 56. cikkel az, ha egy adott tagállamban letelepedett vállalkozást, amely munkavállalót küld ki egy másik tagállam területére, szerződéses úton köteleznek valamely, ez utóbbi tagállamban érvényes kollektív szerződés betartására?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az első kérdésről

- 30 Első kérdésével a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 96/71 irányelvet úgy kell-e értelmezni, hogy az alkalmazandó a közúti szállítási ágazatban nyújtott transznacionális szolgáltatásokra.
- 31 Amint az a 96/71 irányelv 1. cikkének az irányelv (4) preambulumbekkezdésével összefüggésben értelmezett (1) és (3) bekezdéséből következik, ezt az irányelvet arra a valamely tagállamban letelepedett vállalkozásra kell alkalmazni, amely a szolgáltatások transznacionális nyújtása keretében munkavállalókat küld egy másik tagállam területére, amely magában foglalhatja azt, hogy egy vállalkozás saját nevében és saját irányítása alatt, a vállalkozás és a szolgáltatás címzettje között létrejött szerződés szerint végez munkát, vagy hogy egy vállalkozás rendelkezésére bocsátanak munkavállalókat köz- vagy magánjogi szerződés keretében.
- 32 Ami a 96/71 irányelv 1. cikkének (2) bekezdését illeti, az csak a kereskedelmi hajózási vállalkozások tengerjáró személyzetét érintő szolgáltatásnyújtást zárja ki az irányelv hatálya alól.
- 33 Ebből következik, hogy ez utóbbi szolgáltatások kivételével ez az irányelv főszabály szerint minden olyan transznacionális szolgáltatásnyújtásra alkalmazandó, amely munkavállalók kiküldésével jár, függetlenül attól, hogy az ilyen szolgáltatás mely gazdasági ágazathoz kapcsolódik, ideértve következőképpen a közúti szállítási ágazatot is.
- 34 Ezt az értelmezést erősíti meg a 96/71 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése, amely az ezen irányelv értelmében vett „kiküldött munkavállaló” fogalmát úgy határozza meg, mint amely magában foglal minden olyan „munkavállalót”, aki munkáját korlátozott ideig egy, a szokásos munkavégzése szerinti tagállamon kívüli tagállam területén végzi, anélkül hogy az említett rendelkezés bármilyen, e munkavállaló tevékenységi körére vonatkozó korlátozásra utalna.
- 35 A 96/71 irányelvnek a közúti szállítási ágazatra való alkalmazhatóságát más uniós jogi aktusok is kifejezetten megerősítik, mint például a 2014/67 irányelv, amelynek 9. cikke (1) bekezdésének b) pontja a többek között a 96/71 irányelvben előírt kötelezettségek teljesítésének hatékony ellenőrzéséhez szükséges adminisztratív követelmények és ellenőrzési intézkedések között azonosítja a kifejezetten a „közlekedési ágazatban dolgozó utazó munkavállalókra” vonatkozó intézkedéseket, és a 2020/1057 irányelv, amelynek (7) preambulumbekkezdése pontosítja, hogy a 96/71 irányelvben szereplő, a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó rendelkezések „alkalmazandók a közúti szállítási ágazatra”.
- 36 A Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte és a Silo-Tank, valamint a magyar és a lengyel kormány az észrevételeiben felveti mindazonáltal, hogy a szolgáltatásnyújtás szabadságát biztosító és a 96/71 irányelv elfogadásának alapjául szolgáló rendelkezések kizárják, hogy a közúti áru fuvarozási tevékenységek ezen irányelv hatálya alá tartozzanak. Következőképpen a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) bekezdését, amelynek értelmében ezen irányelvet arra a valamely tagállamban letelepedett vállalkozásra kell alkalmazni, amely a szolgáltatások transznacionális nyújtása keretében munkavállalókat küld ki, úgy kell értelmezni, hogy az az EUMSZ 56. cikk értelmében vett „szolgáltatásnyújtásra” irányul, amely nem foglalja magában a szolgáltatások szabad mozgását a közlekedés területén, amelyre az EUM–Szerződés közlekedésre vonatkozó címének rendelkezései – vagyis a 90–100. cikk – vonatkoznak kifejezetten.
- 37 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a közlekedés területén a szolgáltatások szabad mozgását kétségkívül nem az EUMSZ 56. cikkben szereplő rendelkezés – amely általánosságban vonatkozik a szolgáltatásnyújtás szabadságára – szabályozza, hanem azt az EUM–Szerződés közlekedésre vonatkozó

címének rendelkezései szabályozzák, amelyekre az EUMSZ 58. cikk (1) bekezdése utal (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19–i Dobersberger ítélet, C-16/18, EU:C:2019:1110, 24. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 38 Ki kell emelni azonban, hogy a 96/71 irányelv, amint azt a jelen ítélet 33. pontja hangsúlyozta, általános hatállyal bír. Továbbá, amint az az (1) preambulumbekendéséből kitűnik, ezen irányelv célja a személyek és szolgáltatások tagállamok közötti szabad mozgását gátló akadályok eltörlése, és az (5) preambulumbekendése kimondja, hogy a szolgáltatások transznacionális nyújtásának elősegítését a tisztességes verseny légkörét és a munkavállalók jogainak tiszteletben tartását garantáló intézkedések keretében szükséges megvalósítani.
- 39 Eltérően például az 1072/2009 rendeletről, amely a 3. és 4. cikkében foglalt „közösségi engedély” elvének alkalmazásában „a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályok” összességét, valamint azokat az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének a) és b) pontja értelmében vett „feltételeket” foglalja magában, „amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet” (lásd ebben az értelemben: 2017. május 16-i 2/15 [Szingapúrral kötött szabadkereskedelmi megállapodás] vélemény, EU:C:2017:376, 208. pont), a 96/71 irányelv tehát nem az e 91. cikk értelmében vett közös közlekedéspolitika végrehajtására irányul. Nem tartalmaz továbbá az EUMSZ 91. cikk (1) bekezdésének c) és d) pontja értelmében vett, „a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket”, illetve a közlekedésre vonatkozó „megfelelő rendelkezéseket” sem.
- 40 A fentiekből következik, hogy az a tény, hogy a 96/71 irányelv az EK-Szerződésnek a szolgáltatásnyújtás szabadságára vonatkozó rendelkezésein alapul, anélkül hogy jogalapja ezenfelül a közlekedésre vonatkozó rendelkezéseket tartalmazna, nem zárhatja ki hatálya alól a transznacionális szolgáltatásnyújtást a közúti közlekedés, különösen pedig az áru fuvarozási tevékenységek területén.
- 41 A fenti megfontolások összességének fényében az első kérdésre azt a választ kell adni, hogy a 96/71 irányelvet akként kell értelmezni, hogy az alkalmazandó a közúti szállítási ágazatban nyújtott transznacionális szolgáltatásokra.

A második kérdéstről

A második kérdés a) pontjáról

- 42 Második kérdésének a) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra keresi a választ, hogy milyen feltételek mellett lehet a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdése, valamint 2. cikkének (1) bekezdése értelmében valamely tagállam területén kiküldetésben lévő munkavállalónak tekinteni azt a munkavállalót, aki a nemzetközi közúti szállítási ágazatban az őt foglalkoztató, valamely tagállamban letelepedett vállalkozás és egy másik tagállamban működő vállalkozás közötti áru fuvarozásra irányuló bérleti szerződés keretében végez járművezetői tevékenységet.
- 43 Amint arra a Bíróság a jelen ítélet 31. pontjában emlékeztetett, a 96/71 irányelv 1. cikkének az irányelv (4) preambulumbekendésével összefüggésben értelmezett (1) és (3) bekezdéséből az következik, hogy ezt az irányelvet olyan, valamely tagállamban letelepedett vállalkozásra kell alkalmazni, amely transznacionális szolgáltatásnyújtás keretében munkavállalókat küld ki valamely más tagállam területére vagy úgy, hogy egy vállalkozás saját nevében és saját irányítása alatt, a vállalkozás és a szolgáltatás címzettje között létrejött szerződés szerint végez munkát, vagy úgy, hogy egy vállalkozás rendelkezésére bocsátanak munkavállalókat köz- vagy magánjogi szerződés keretében.

- 44 Az említett irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében „»kiküldetésben lévő munkavállaló« az a munkavállaló, aki munkáját korlátozott ideig egy, a szokásos munkavégzése szerinti tagállamon kívüli tagállam területén végzi”.
- 45 A munkavállaló a 96/71 irányelv alapján csak akkor tekinthető valamely tagállam területére kiküldöttnek, ha munkavégzése elégséges kapcsolatot mutat e területtel (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Dobersberger ítélet, C-16/18, EU:C:2019:1110, 31. pont), ami az érintett munkavállaló tevékenységét jellemző valamennyi tényező átfogó értékelését feltételezi.
- 46 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az érintett tagállam területéhez fűződő ilyen kapcsolat fennállása többek között azon szolgáltatásnyújtás jellemzőin keresztül is megnyilvánulhat, amelynek elvégzése a szóban forgó munkavállaló feladata. Az ilyen kapcsolat fennállásának értékelése szempontjából releváns tényezőnek minősül az e munkavállaló által az érintett tagállam területén végzett tevékenységek jellege is.
- 47 Ami az olyan utazó munkavállalókat illeti, mint a nemzetközi közúti járművezetők, a szállítási szolgáltatás nyújtása keretében az ilyen munkavállaló által végzett tevékenységeknek az egyes érintett tagállam területéhez való kapcsolódását jellemző intenzitás foka e célokra tekintettel szintén releváns.
- 48 Ugyanez vonatkozik e tevékenységeknek az érintett szolgáltatásnyújtás egészén belüli részére. E tekintetben az áru berakodása és kirakodása, valamint a szállító járművek karbantartása vagy tisztítása akkor releváns, ha azokat ténylegesen az érintett járművezető végzi, nem pedig harmadik személyek.
- 49 Ezzel szemben nem tekinthető a 96/71 irányelv értelmében vett „kiküldöttnek” az a munkavállaló, aki erősen korlátozott jellegű szolgáltatásokat végez annak a tagállamnak a területén, amelybe kiküldik (lásd ebben az értelemben: 2019. december 19-i Dobersberger ítélet, C–16/18, EU:C:2019:1110, 31. pont). Ugyanez vonatkozik arra a járművezetőre, aki közúti árufuvarozás keretében csak áthalad valamely tagállam területén. Ugyanez lenne a helyzet az olyan járművezető esetében is, aki kizárólag a közlekedési vállalkozás székhelye szerinti tagállamból egy másik tagállam területére, vagy ellenkező irányba irányuló, határon átnyúló szállítást végez.
- 50 Egyébiránt az a tény, hogy az egyik tagállamban letelepedett vállalkozás által egy másik tagállamban letelepedett vállalkozás rendelkezésére bocsátott nemzetközi közúti járművezető e második vállalkozás székhelyén kapja a feladataival összefüggő utasításokat, azok végrehajtását ott kezdi meg vagy fejezi be, önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy e járművezetőt „kiküldték” e másik tagállam területére, amennyiben az említett járművezető általi munkavégzés egyéb tényezők alapján nem mutat elégséges kapcsolatot e tagállam területével.
- 51 A fentiekre tekintettel a második kérdés a) pontjára azt a választ kell adni, hogy a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését, valamint 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az a munkavállaló, aki a nemzetközi közúti szállítási ágazatban járművezetői tevékenységet végez az őt foglalkoztató, valamely tagállamban letelepedett vállalkozás és egy, az érintett szokásos munkavégzésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban székhellyel rendelkező vállalkozás közötti árufuvarozásra irányuló bérleti szerződés keretében, e rendelkezések értelmében egy tagállam területére kiküldött munkavállaló, ha az általa történő munkavégzés a szóban forgó korlátozott időszak során elégséges kapcsolatot mutat e tagállam területével. Az ilyen kapcsolat fennállását olyan tényezők átfogó értékelése keretében kell meghatározni, mint az érintett munkavállaló által az említett tagállam területén végzett tevékenységek jellege, e munkavállaló tevékenységeinek minden egyes olyan tagállam területéhez való kapcsolódását jellemző intenzitás foka, amelyben tevékenykedik, valamint az említett tevékenységeknek a szállítási szolgáltatás egészén belül képviselt része.
- 52 Az, hogy az egyik tagállamban letelepedett vállalkozás által egy másik tagállamban letelepedett vállalkozás rendelkezésére bocsátott nemzetközi közúti járművezető e második vállalkozás székhelyén kapja a feladataival összefüggő utasításokat, azok végrehajtását ott kezdi meg vagy fejezi be,

önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy e járművezetőt a 96/71 irányelv értelmében kiküldték e másik tagállam területére, amennyiben az említett járművezető általi munkavégzés egyéb tényezők alapján nem mutat elégséges kapcsolatot e tagállam területével.

A második kérdés b) pontjáról

- 53 Második kérdésének b) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését, valamint 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy a munkavállalók rendelkezésre bocsátására vonatkozó szerződést megkötő vállalkozások közötti, azonos csoporthoz való tartozáson alapuló kapcsolat releváns annak értékelése szempontjából, hogy fennáll-e munkavállalók kiküldetése.
- 54 E tekintetben meg kell állapítani, hogy kétségtelen, hogy ezen irányelv 1. cikke (3) bekezdésének b) pontja értelmében az irányelvet a munkavállaló valamely tagállam területén a csoporthoz tartozó telephelyre vagy vállalkozáshoz történő kiküldetésre kell alkalmazni, feltéve, hogy a kiküldő vállalkozás és a munkavállaló a kiküldetés idején munkaviszonyban áll egymással.
- 55 Bár a 96/71 irányelv e téren kifejezetten a vállalkozások csoportján belüli kiküldetésre vonatkozik, mindazonáltal – amint az a jelen ítélet 51. pontjából kitűnik – a kiküldött munkavállalói minőség attól függ, hogy elégséges kapcsolat áll-e fenn az általa történő munkavégzés és a szokásos munkavégzésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam területe között.
- 56 Márpedig a munkavállalók rendelkezésre bocsátására vonatkozó szerződést megkötő vállalkozások közötti, azonos csoporthoz való tartozáson alapuló kapcsolat fennállása önmagában nem olyan jellegű, hogy meghatározza az azon tagállam területéhez való kapcsolódás fokát, amelybe az érintett munkavállalót kiküldték, és hogy ennél fogva meghatározza, hogy a munkavállaló általi munkavégzésnek az e tagállam területéhez való kapcsolódása elegendő-e ahhoz, amit a 96/71 irányelv hatálya alá tartozó kiküldetési helyzet fennállásának megállapítása megkövetel.
- 57 Következésképpen a második kérdés b) pontjára azt a választ kell adni, hogy a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését, valamint 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a munkavállalók rendelkezésre bocsátására vonatkozó szerződést megkötő vállalkozások közötti, azonos csoporthoz való tartozáson alapuló kapcsolat fennállása önmagában nem releváns annak értékelése szempontjából, hogy fennáll-e munkavállalók kiküldetése.

A második kérdés c) pontjáról

- 58 Második kérdésének c) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését, valamint 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy az a munkavállaló, aki járművezetői tevékenységet végez a közúti szállítási ágazatban, és aki az őt foglalkoztató, valamely tagállamban letelepedett vállalkozás és egy másik tagállamban székhellyel rendelkező vállalkozás között létrejött, áru fuvarozásra irányuló bérleti szerződés keretében a szokásos munkavégzésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam területén kabotázsműveletet hajt végre, kiküldetésben lévőknek minősülhet-e azon tagállam területén, amelyben e szállításokat végzik, és amennyiben igen, létezik-e e tekintetben az említett szállítások időtartamára vonatkozó minimális küszöbérték.
- 59 E tekintetben mindenekelőtt hangsúlyozni kell, hogy a 96/71 irányelvet az 1072/2009 rendelettel összefüggésben kell értelmezni, amelynek (17) preambulumbekkezdése kimondja, hogy ezt az irányelvet a kabotázsműveletet végző fuvarozási társaságokra kell alkalmazni.

- 60 Az 1072/2009 rendelet 2. cikkének 3. és 6. pontja a kabotázművelet fogalmát úgy határozza meg, mint a fogadó tagállamban díjazás ellenében ideiglenes alapon, e rendelettel összhangban végzett belföldi fuvarozást, és a fogadó tagállamot pedig úgy, hogy az a fuvarozó székhelyének megfelelő tagállamtól eltérő tagállam, amelyben a fuvarozó működik.
- 61 Azon feltételeket illetően, amelyek mellett a nem honos fuvarozók valamely fogadó tagállamban kabotázműveletet végezhetnek, az 1072/2009 rendelet 8. cikkének (2) bekezdése előírja, hogy e fuvarozók jogosultak arra, hogy a fogadó tagállamban az ezen államba irányuló nemzetközi fuvarozást követően három kabotázműveletet hajtsanak végre az ugyanezen államban az oda irányuló nemzetközi fuvarozás során végzett utolsó árukirakodástól számított hétnapos határidőn belül.
- 62 Az előző három pontból kitűnik, hogy a kabotázműveleteket teljes egészében a fogadó tagállam területén bonyolítják le, ami alapján megállapítható, hogy a járművezető által az ilyen műveletek keretében történő munkavégzés elégséges kapcsolatot jelent e tagállam területével.
- 63 Ebből következik, hogy az ilyen fuvarozást végző járművezető főszabály szerint a 96/71 irányelv 2. cikkének (1) bekezdése értelmében a fogadó tagállam területére kiküldöttnek tekintendő.
- 64 Ami az ilyen kabotázműveletek időtartamát illeti, bár az önmagában nem alkalmas arra, hogy megkérdőjelezze az e műveleteket végrehajtó járművezető általi munkavégzés és a fogadó tagállam területe közötti elégséges kapcsolat fennállását, ez az értékelés ugyanakkor nem érinti a 96/71 irányelv 3. cikke (3) bekezdésének alkalmazását.
- 65 Következésképpen a második kérdés c) pontjára azt a választ kell adni, hogy a 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését, valamint 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azon munkavállalót, aki járművezetői tevékenységet végez a közúti szállítási ágazatban, és aki az őt foglalkoztató, valamely tagállamban letelepedett vállalkozás és egy másik tagállamban székhellyel rendelkező vállalkozás között létrejött, áru fuvarozásra irányuló bérleti szerződés keretében a szokásos munkavégzésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam területén kabotázműveletet hajt végre, főszabály szerint kiküldetésben lévőknek kell tekinteni azon tagállam területén, amelyben e szállításokat végzik. A kabotázművelet időtartama – ezen irányelv 3. cikke (3) bekezdése esetleges alkalmazásának sérelme nélkül – nem releváns tényező az ilyen kiküldetés fennállásának értékelése szempontjából.

A harmadik kérdésről

A harmadik kérdés a) pontjáról

- 66 Harmadik kérdésének a) pontjával a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra vár választ, hogy a 96/71 irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdését úgy kell-e értelmezni, hogy azt a kérdést, hogy valamely kollektív szerződést általánosan alkalmazandónak nyilvánítottak-e, az alkalmazandó nemzeti jog alapján kell értékelni.
- 67 Emlékeztetni kell arra, hogy a 96/71 irányelv 3. cikke (1) bekezdésének második francia bekezdése szerint a tagállamok gondoskodnak arról, hogy a munkavállalókat kiküldő vállalkozások a területükön kiküldetésben lévő munkavállalóknak bizonyos számú munka- és foglalkoztatási feltételt biztosítsanak, amelyeket a munkavégzés helye szerinti tagállamban többek között az e 3. cikk (8) bekezdése értelmében általánosan alkalmazandónak nyilvánított kollektív szerződések állapítanak meg, amennyiben azok az ezen irányelv mellékletében említett építőipari tevékenységekre vonatkoznak. Az említett irányelv 3. cikke (10) bekezdésének második francia bekezdése értelmében a tagállamok a nemzeti vállalkozások és más tagállamok vállalkozásai számára hasonlóképpen előírhatnak – többek között – az említett 3. cikk (8) bekezdésében említett kollektív szerződésekben meghatározott, az építési tevékenységtől eltérő tevékenységekre vonatkozó munka- és foglalkoztatási feltételeket.

- 68 A 96/71 irányelv 3. cikkének (8) bekezdése értelmében „általánosan alkalmazandónak nyilvánított kollektív szerződések” azok a kollektív szerződések, amelyeket a területi hatályuk alá tartozó valamennyi vállalkozásnak be kell tartania az érintett szakmában vagy iparágban.
- 69 E tekintetben – amint arra a főtanácsnok indítványának 129. pontjában lényegében rámutatott – igaz ugyan, hogy a 96/71 irányelv 3. cikkének (1) bekezdése nem utal kifejezetten a nemzeti jogra, azonban hallgatólagosan mégis, mivel e rendelkezés megköveteli, hogy a szóban forgó kollektív szerződést általánosan alkalmazandónak nyilvánítsák. Márpedig ezt csak az érintett tagállam jogával összhangban lehet kinyilvánítani.
- 70 Ezt a megállapítást megerősíti az említett irányelv 3. cikke (8) bekezdése második albekezdésének szövege. Az uniós jogalkotó ugyanis annak előírásával, hogy a kollektív szerződéseket általánosan alkalmazandónak nyilvánító rendszer hiányában a tagállamok azokat a kollektív szerződéseket vehetik alapul, amelyeket azok területi hatálya alá és az érintett szakmába vagy iparágba tartozó összes hasonló vállalkozásra általánosan alkalmaznak, és/vagy azokat a kollektív szerződéseket, amelyeket a szociális partnerek legrepresentatívabb szervezetei nemzeti szinten kötöttek, és amelyeket az egész ország területén alkalmaznak, szükségszerűen valamely nemzeti rendszerre utalt.
- 71 A jelen ügyben az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból kitűnik, hogy az áru fuvarozási ágazatban tevékenykedő vállalkozások az áru fuvarozási ágazatra vonatkozó kollektív szerződés hatálya alá tartoznak. Kétségtelen, hogy ezt a kollektív szerződést, mint olyat, nem nyilvánították általánosan alkalmazandónak. Ugyanakkor annak betartásától függött az ellenszolgáltatás fejében végzett közúti áru fuvarozási ágazatra vonatkozó, és a maga részéről általánosan alkalmazandónak nyilvánított kollektív szerződés alkalmazása alóli mentesítés. Ezenkívül e két kollektív szerződés rendelkezéseinek tartalma gyakorlatilag azonos volt. Nyilvánvaló tehát, hogy e rendelkezéseket az áru fuvarozási ágazatban tevékenykedő valamennyi vállalkozásra alkalmazni kellett.
- 72 A fentiekből következik, hogy a harmadik kérdés a) pontjára azt a választ kell adni, hogy a 96/71 irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azt a kérdést, hogy valamely kollektív szerződést általánosan alkalmazandónak nyilvánítottak-e, az alkalmazandó nemzeti jog alapján kell értékelni. Az e rendelkezésekben szereplő fogalomnak megfelel az a kollektív szerződés, amelyet nem nyilvánítottak ugyan általánosan alkalmazandónak, de amelynek betartásától függ, hogy a hatálya alá tartozó vállalkozások mentesülnek-e egy, a maga részéről általánosan alkalmazandónak nyilvánított másik kollektív szerződés alkalmazása alól, és amelynek rendelkezései lényegében megegyeznek e másik kollektív szerződés rendelkezéseivel.

A harmadik kérdés b) pontjáról

- 73 A harmadik kérdés a) pontjára adott válaszra tekintettel a harmadik kérdés b) pontjára már nem szükséges válaszolni.

A költségekről

- 74 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (nagytanács) a következőképpen határozott:

- 1) A munkavállalók szolgáltatások nyújtása keretében történő kiküldetéséről szóló, 1996. december 16–i 96/71/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet akként kell értelmezni, hogy az alkalmazandó a közúti szállítási ágazatban nyújtott transznacionális szolgáltatásokra.
- 2) A 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését, valamint 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy az a munkavállaló, aki a nemzetközi közúti szállítási ágazatban járművezetői tevékenységet végez az őt foglalkoztató, valamely tagállamban letelepedett vállalkozás és egy, az érintett szokásos munkavégzésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállamban székhellyel rendelkező vállalkozás közötti áru fuvarozásra irányuló bérleti szerződés keretében, e rendelkezések értelmében egy tagállam területére kiküldött munkavállaló, ha az általa történő munkavégzés a szóban forgó korlátozott időszak során elégséges kapcsolatot mutat e tagállam területével. Az ilyen kapcsolat fennállását olyan tényezők átfogó értékelése keretében kell meghatározni, mint az érintett munkavállaló által az említett tagállam területén végzett tevékenységek jellege, e munkavállaló tevékenységeinek minden egyes olyan tagállam területéhez való kapcsolódását jellemző intenzitás foka, amelyben tevékenykedik, valamint az említett tevékenységeknek a szállítási szolgáltatás egészén belül képviselt része.

Az, hogy az egyik tagállamban letelepedett vállalkozás által egy másik tagállamban letelepedett vállalkozás rendelkezésére bocsátott nemzetközi közúti járművezető e második vállalkozás székhelyén kapja a feladataival összefüggő utasításokat, azok végrehajtását ott kezdi meg vagy fejezi be, önmagában nem elegendő annak megállapításához, hogy e járművezetőt a 96/71 irányelv értelmében kiküldték e másik tagállam területére, amennyiben az említett járművezető általi munkavégzés egyéb tényezők alapján nem mutat elégséges kapcsolatot e tagállam területével.

- 3) A 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését, valamint 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy a munkavállalók rendelkezésre bocsátására vonatkozó szerződést megkötő vállalkozások közötti, azonos csoporthoz való tartozáson alapuló kapcsolat fennállása önmagában nem releváns annak értékelése szempontjából, hogy fennáll-e munkavállalók kiküldetése.
- 4) A 96/71 irányelv 1. cikkének (1) és (3) bekezdését, valamint 2. cikkének (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azon munkavállalót, aki járművezetői tevékenységet végez a közúti szállítási ágazatban, és aki az őt foglalkoztató, valamely tagállamban letelepedett vállalkozás és egy másik tagállamban székhellyel rendelkező vállalkozás között létrejött, áru fuvarozásra irányuló bérleti szerződés keretében a szokásos munkavégzésének helye szerinti tagállamtól eltérő tagállam területén kabotázsműveletet hajt végre, főszabály szerint kiküldetésben lévőnek kell tekinteni azon tagállam területén, amelyben e szállításokat végzik. A kabotázsművelet időtartama – ezen irányelv 3. cikke (3) bekezdése esetleges alkalmazásának sérelme nélkül – nem releváns tényező az ilyen kiküldetés fennállásának értékelése szempontjából.
- 5) A 96/71 irányelv 3. cikkének (1) és (8) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azt a kérdést, hogy valamely kollektív szerződést általánosan alkalmazandónak nyilvánítottak-e, az alkalmazandó nemzeti jog alapján kell értékelni. Az e rendelkezésekben szereplő fogalomnak megfelel az a kollektív szerződés, amelyet nem nyilvánítottak ugyan általánosan alkalmazandónak, de amelynek betartásától függ, hogy a hatálya alá tartozó vállalkozások mentesülnek-e egy, a maga részéről általánosan alkalmazandónak nyilvánított másik kollektív szerződés alkalmazása alól, és amelynek rendelkezései lényegében megegyeznek e másik kollektív szerződés rendelkezéseivel.

Aláírások