



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2020. gada 1. decembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Direktīva 96/71/EK – 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts – Darba ņēmēju norīkošana darbā pakalpojumu sniegšanas jomā – Starptautiskā kravas autotransporta vadītāji – Piemērošanas joma – Jēdziens “darbā norīkots darba ņēmējs” – Kabotāžas pārvadājumi – 3. panta 1., 3. un 8. punkts – LESD 56. pants – Pakalpojumu sniegšanas brīvība – Par vispārēji piemērojamiem pasludināti kolektīvi līgumi

Lietā C-815/18

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Hoge Raad der Nederlanden* (Nīderlandes Augstākā tiesa, Nīderlande) iesniedza ar 2018. gada 14. decembra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2018. gada 21. decembrī, tiesvedībā

Federatie Nederlandse Vakbeweging

pret

Van den Bosch Transporten BV,

Van den Bosch Transporte GmbH,

Silo-Tank Kft.,

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], priekšsēdētāja vietniece R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], palātu priekšsēdētāji Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], A. Arabadžijevs [*A. Arabadjiev*], E. Regans [*E. Regan*], L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*] (referents) un N. Pizarra [*N. Piçarra*], tiesneši K. Toadere [*C. Toader*], M. Safjans [*M. Safjan*], D. Švābi [*D. Šváby*], S. Rodins [*S. Rodin*], F. Biltšens [*F. Biltgen*], K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], K. Likurģs [*C. Lycourgos*] un P. Dž. Švirebs [*P. G. Xuereb*],

ģenerālvokāts: M. Bobeks [*M. Bobek*],

sekretāre: M. Ferreira [*M. Ferreira*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2020. gada 14. janvāra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Federatie Nederlandse Vakbeweging* vārdā – *J. H. Mastenbroek, advocaat,*

* Tiesvedības valoda – holandiešu.

- *Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH un Silo-Tank Kft.* vārdā – *R. A. A. Duk un F. M. Dekker, advocaten,*
- Nīderlandes valdības vārdā – *J. Langer un M. Bulterman,* pārstāvji,
- Vācijas valdības vārdā – *J. Möller,* pārstāvis,
- Francijas valdības vārdā – *A.-L. Desjonquères un C. Mosser,* kā arī *R. Coesme un A. Ferrand,* pārstāvji,
- Ungārijas valdības vārdā – *M. Z. Fehér,* kā arī *M. M. Tátrai un Zs. Wagner,* pārstāvji,
- Polijas valdības vārdā – *B. Majczyna,* kā arī *D. Lutostańska un A. Siwek-Ślusarek,* pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *W. Mölls, B.-R. Killmann un M. van Beek,* pārstāvji,

noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2020. gada 30. aprīļa tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt LESD 56. pantu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā (OV 1997, L 18, 1. lpp.) 1. panta 1. un 3. punktu, 2. panta 1. punktu, kā arī 3. panta 1. punktu un 8. punkta pirmo daļu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar strīdu starp *Federatie Nederlandse Vakbeweging* (Nīderlandes arodbiedrību konfederācija, turpmāk tekstā – “FNV”) un *Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH un Silo-Tank Kft.* par *Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer* (Kolektīvais līgums kravu pārvadājumu jomā, turpmāk tekstā – “KL par kravu pārvadājumiem”) piemērošanu kravas transporta vadītājiem no Vācijas un Ungārijas līgumu par starptautisko kravu pārvadājumu fraktēšanu ietvaros.

Atbilstošās tiesību normas

Direktīva 96/71

- 3 Direktīvas 96/71 4. un 5. apsvērumā ir teikts:

“(4) tā kā pakalpojumu sniegšana var būt vai nu uzņēmuma veikts darbs uz tā atbildību un tā vadībā saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp šo uzņēmumu un pusi, kurai pakalpojumi paredzēti, vai arī tā darbaspēka izīrēšana, kuru uzņēmums izmanto saistībā ar valsts vai privāttiesisku līgumu;

(5) tā kā šādas starptautiskas pakalpojumu sniegšanas veicināšanai vajadzīgi godīgas konkurences apstākļi un pasākumi, kas nodrošina darba ņēmēju tiesību ievērošanu.”

- 4 Šīs direktīvas 1. pantā “Darbības joma” ir noteikts:

“1. Šo direktīvu piemēro dalībvalstī reģistrētiem uzņēmumiem, kuri saistībā ar starptautisku pakalpojumu sniegšanu norīko darba ņēmējus darbā kādā dalībvalstī saskaņā ar 3. punktu.

2. Šo direktīvu nepiemēro tirdzniecības flotes uzņēmumiem attiecībā uz kuģa apkalpi.
3. Šo direktīvu piemēro, ciktāl 1. punktā minētie uzņēmumi veic vienu no šādiem starptautiskiem pasākumiem:
- a) norīko darbā darba ņēmējus dalībvalstī uz to atbildību un to vadībā saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp uzņēmumu, kas veic norīkojumu, un pusi, kam pakalpojumi domāti un kas darbojas minētajā dalībvalstī, ar noteikumu, ka starp uzņēmumu, kas veic norīkojumu, un darba ņēmējiem norīkojuma laikā ir darba attiecības,

vai
 - b) norīko darba ņēmējus darbā iestādē vai uzņēmumā, kas pieder kādai asociācijai dalībvalstī, ar noteikumu, ka starp uzņēmumu, kas veic norīkojumu, un darba ņēmējiem norīkojuma laikā ir darba attiecības,

vai
 - c) kā pagaidu darbavieta vai darbā iekārtošanas aģentūra izīrē darba ņēmēju uzņēmumam, kas ir reģistrēts vai darbojas dalībvalstī, ar noteikumu, ka starp pagaidu darbavietu vai darbā iekārtošanas aģentūru un darba ņēmēju norīkojuma laikā ir darba attiecības.
- [..]”

5. Minētās direktīvas 2. pants “Definīcijas” ir formulēts šādi:

“1. Šajā direktīvā “darbā norīkots darba ņēmējs” nozīmē darba ņēmēju, kurš uz ierobežotu laiku veic darbu dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā.

2. Šajā direktīvā jēdziena “darba ņēmējs” definīcija atbilst tai definīcijai, ko piemēro tās dalībvalsts tiesību aktos, kurā darba ņēmējs ir norīkots darbā.”

6. Tās pašas direktīvas 3. pantā “Darba noteikumi un nosacījumi” ir noteikts:

“1. Dalībvalstis nodrošina, lai neatkarīgi no tiesību akta, ko piemēro darba attiecībām, 1. panta 1. punktā minētie uzņēmumi nodrošinātu to teritorijā darbā norīkotajiem darba ņēmējiem darba noteikumus, kas attiecas uz šādiem jautājumiem, kurus tajā dalībvalstī, kurā darbu veic, nosaka

– ar normatīviem vai administratīviem aktiem

un/vai

- ar kolektīviem līgumiem vai šķīrējtiesas nolēmumiem, kas ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem 8. punkta nozīmē, ciktāl tie attiecas uz pielikumā minētajām darbībām:
 - a) maksimālo darba un minimālo atpūtas laiku;
 - b) minimālo apmaksāto ikgadējo atvaļinājumu;
 - c) minimālajām algas likmēm, to skaitā likmes par virsstundām; šo apakšpunktu nepiemēro darba pensiju papildu sistēmām;
 - d) darba ņēmēju izīrēšanas nosacījumiem, jo īpaši darba ņēmēju piegādi, ko veic pagaidu darbavietas;
 - e) veselības aizsardzību, drošību un higiēnu darbā;
 - f) aizsardzības pasākumiem attiecībā uz grūtnieču vai sieviešu pēcdzemdību periodā, bērnu un jauniešu darba noteikumiem;

g) vienlīdzīgu attieksmi pret vīriešiem un sievietēm un citus diskrimināciju izslēdzošus noteikumus.

[..]

3. Dalībvalstis pēc apspriešanās ar darba devējiem un darba ņēmējiem saskaņā ar katras dalībvalsts tradīcijām un praksi var nolemt nepiemērot 1. punkta c) apakšpunkta otro daļu 1. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā minētajos gadījumos, ja norīkojums darbā nepārsniedz vienu mēnesi.

4. Dalībvalstis saskaņā ar saviem tiesību aktiem un/vai praksi var paredzēt atbrīvojumus no 1. punkta c) apakšpunkta otrās daļas 1. panta 3. punkta a) un b) apakšpunktā minētajos gadījumos un no dalībvalsts lēmuma šā panta 3. punkta nozīmē ar kolektīviem līgumiem šā panta 8. punkta nozīmē attiecībā uz vienu vai vairākām darbības jomām, ja norīkojums darbā nepārsniedz vienu mēnesi.

[..]

8. “Kolektīvi līgumi vai šķirējtiesas nolēmumi, kas ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem” nozīmē kolektīvus līgumus vai šķirējtiesas nolēmumus, kas jāievēro visiem uzņēmumiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā un attiecīgajā profesijā vai rūpniecības nozarē.

Ja nav sistēmas kolektīvu līgumu vai šķirējtiesas nolēmumu pasludināšanai par vispārēji piemērojamiem pirmās daļas nozīmē, dalībvalstis, ja tās vēlas, var balstīties uz

– kolektīviem līgumiem vai šķirējtiesas nolēmumiem, kas ir vispārēji piemērojami visiem līdzīgiem uzņēmumiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā un attiecīgajā profesijā vai rūpniecības nozarē,

un/vai

– kolektīviem līgumiem, ko ir noslēgušas plašāk pārstāvētās darba devēju un darba ņēmēju organizācijas valsts līmenī un ko piemēro visā valstī,

ar noteikumu, ka to piemērošana 1. panta 1. punktā minētajiem uzņēmumiem šā panta 1. punkta pirmajā daļā uzskaitītajos jautājumos nodrošina vienlīdzīgu attieksmi pret šiem uzņēmumiem un pārējiem šajā daļā minētajiem uzņēmumiem, kas ir līdzīgā stāvoklī.

[..]

10. Šī direktīva, pamatojoties uz vienlīdzīgu attieksmi, nekavē dalībvalstis saskaņā ar Līgumu piemērot valstu uzņēmumiem un citu valstu uzņēmumiem:

– darba noteikumus un nosacījumus jautājumos, kas nav minēti 1. punkta pirmajā daļā, attiecībā uz sabiedriskās kārtības noteikumiem,

– darba noteikumus un nosacījumus, kas noteikti kolektīvajos līgumos vai šķirējtiesas nolēmumos 8. punkta nozīmē un attiecas uz darbībām, kuras nav minētas pielikumā.”

Direktīva 2014/67

- 7 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/67/ES (2014. gada 15. maijs) par to, kā izpildīt Direktīvu 96/71/EK par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1024/2012 par administratīvo sadarbību, izmantojot Iekšējā tirgus informācijas sistēmu (“IMI regula”) (OV 2014, L 159, 11. lpp.), 9. panta 1. punktā ir noteikts:

“Dalībvalstis var noteikt tikai tādas administratīvās prasības un kontroles pasākumus, kas nepieciešami efektīvas pārraudzības nodrošināšanai attiecībā uz šajā direktīvā un Direktīvā [96/71] noteikto pienākumu ievērošanu, ja tie ir pamatoti un samērīgi saskaņā ar Savienības tiesību aktiem.

Šajā nolūkā dalībvalstis var jo īpaši noteikt šādus pasākumus:

[..]

- b) pienākums glabāt vai darīt pieejamu darba līguma vai līdzvērtīga dokumenta [Padomes Direktīvas 91/533/EEK [(1991. gada 14. oktobris) par darba devēja pienākumu informēt darbiniekus par darba līguma vai darba attiecību nosacījumiem (OV 1991, L 288, 32. lpp.)] nozīmē, tostarp, ja tas ir piemēroti vai atbilstoši, vajadzības gadījumā minētās direktīvas 4. pantā norādītā papildu informācija, algas aprēķinu, darba laika uzskaites lapu, kurās norādīts katras dienas darba laika sākums, beigas un ilgums, un algas izmaksu apliecinājošu dokumentu vai tiem līdzvērtīgu dokumentu kopijas, pavairot un/vai saglabāt tās papīra vai elektroniskā veidā darbā norīkošanas laikā pieejamā un skaidri norādītā vietā tās teritorijā, piemēram, darba vietā, būvlaukumā, vai transporta nozares mobilo darba ņēmēju gadījumā – bāzē vai transporta līdzekli, ar kuru tiek sniegts pakalpojums;

[..].”

Direktīva(ES) 2020/1057

- 8 Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas (ES) 2020/1057 (2020. gada 15. jūlijs), ar ko attiecībā uz izpildes nodrošināšanas prasībām groza Direktīvu 2006/22/EK un attiecībā uz Direktīvu 96/71/EK un Direktīvu 2014/67/ES nosaka īpašus noteikumus autotransporta nozarē strādājošo transportlīdzekļu vadītāju norīkošanai darbā un groza Regulu (ES) Nr. 1024/2012 (OV 2020, L 249, 49. lpp.), 7. apsvērumā ir noteikts:

“Direktīvas 96/71 [..] noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā [..] attiecas uz autotransporta nozari [..].”

Regula (EK) Nr. 1072/2009

- 9 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1072/2009 (2009. gada 21. oktobris) par kopīgiem noteikumiem attiecībā uz piekļuvi starptautisko kravu autopārvadājumu tirgum (OV 2009, L 300, 72. lpp.) 17. apsvērumā ir precizēts, ka Direktīvas 96/71 noteikumus piemēro transporta uzņēmumiem, kas veic kabotāžas pārvadājumu.
- 10 Šīs regulas 2. pantā “Definīcijas” ir noteikts:

“Šajā regulā:

[..]

3) “uzņēmēja dalībvalsts” ir dalībvalsts, kurā kravas pārvadātājs nodarbojas ar pārvadājumiem, bet kura nav tā dalībvalsts, kurā kravas pārvadātājs veic uzņēmējdarbību;

[..].

6) “kabotāžas pārvadājumi” ir iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veic uzņēmējā dalībvalstī;

[..].”

11 Minētās regulas 8. panta “Vispārējais princips” 2. punkta pirmajā daļā ir paredzēts:

“Tiklīdz ir piegādāta krava, kura tika ievesta ar ienākošu starptautisku pārvadājumu, 1. punktā minētajiem pārvadātājiem ir atļauts ar to pašu transportlīdzekli vai, ja tas ir sakabināts transportlīdzeklis, ar tā paša transportlīdzekļa mehānisko transportlīdzekli veikt līdz trīs kabotāžas pārvadājumiem, kas seko starptautiskajam pārvadājumam no citas dalībvalsts vai no trešās valsts uz uzņēmēju dalībvalsti. Pēdējai kravas izkraušanai kabotāžas pārvadājuma laikā pirms izbraukšanas no uzņēmējas dalībvalsts jānotiek septiņu dienu laikā pēc pēdējās kravas izkraušanas uzņēmējā dalībvalstī ienākošā starptautiskā pārvadājuma laikā.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

12 *Van den Bosch Transporten* ir transporta uzņēmums, kura telpas atrodas Erpā [*Erp*] (Nīderlande). *Van den Bosch Transporten*, *Van den Bosch Transporte*, kas ir saskaņā ar Vācijas tiesībām dibināts uzņēmums, un *Silo-Tank*, saskaņā ar Ungārijas tiesībām dibināta sabiedrība, ir māsasuzņēmumi, kuri pieder vienai un tai pašai uzņēmumu grupai. Šiem trim uzņēmumiem ir viens un tas pats vadītājs un akcionārs.

13 *Van den Bosch Transporten* ir *Vereniging Goederenvervoer Nederland* (Nīderlandes kravu ekspeditoru apvienība) loceklis. Šī apvienība un *FNV* noslēdza KL par kravu pārvadājumiem, kas stājās spēkā 2012. gada 1. janvārī un zaudēja spēku 2013. gada 31. decembrī. Tas netika pasludināts par vispārēji piemērojamu. *Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen* (Kolektīvais līgums kravu komercpārvadājumu un autoceltņu nomas jomā, turpmāk tekstā – “KL par kravu komercpārvadājumiem”) savukārt tika pasludināts par vispārēji piemērojamu sākot no 2013. gada 31. janvāra līdz 2013. gada 31. decembrim. Ar 2013. gada 25. janvāra *besluit van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid* (Sociālo un darba lietu ministra rīkojums) (*Stcrt.* 2013, n 2496) uzņēmumi, uz kuriem attiecās KL par kravu pārvadājumiem un KL par kravu komercpārvadājumiem, no tiem tika atbrīvoti. Šis atbrīvojums tostarp tika piemērots *Van den Bosch Transporten*.

14 KL par kravu pārvadājumiem 44. pantā “Fraktēšanas noteikumi”, kura formulējums bija gandrīz identisks ar KL par kravu komercpārvadājumiem 73. pantu, bija minēts:

“1. Darba devējam apakšuzņēmuma līgumos, kas tiek izpildīti darba devēja Nīderlandē reģistrētā uzņēmuma ietvaros vai izejot no tā, ir pienākums noteikt, ka [šajā kolektīvajā darba līgumā] paredzētos vispārējos darba noteikumus piemēro neatkarīgā apakšuzņēmēja darba ņēmējiem, ja tas izriet no Direktīvas 96/71 [..], proti, arī tad, ja puses ir izvēlējušās līgumam piemērot citas valsts, nevis Nīderlandes tiesību aktus.

2. Darba devējam ir jāinformē 1. punktā minētie darba ņēmēji par viņiem piemērojamiem darba noteikumiem.

[..].”

- 15 *Van den Bosch Transporten* noslēdza ar *Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank* fraktēšanas līgumus par starptautiskiem pārvadājumiem.
- 16 Darba ņēmēji no Vācijas un Ungārijas, kuriem attiecīgi bija saistošas darba līgumiskās attiecības ar *Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank*, saskaņā ar minētajiem fraktēšanas līgumiem pildīja transportlīdzekļu vadītāju uzdevumus. Vispārīgi pamatlietas apstākļos nozīmīgajā laikā fraktēšana notika maršrutos no Erpas un atpakaļ. Tomēr lielākā daļa saskaņā ar aplūkoto fraktēšanas līgumu veiktie pārvadājumi tika veikti ārpus Nīderlandes teritorijas.
- 17 Vispārējie darba noteikumi – kādi tie ir minēti KL par kravu pārvadājumiem, transportlīdzekļu vadītājiem no Vācijas un Ungārijas nebija piemērojami.
- 18 *FNV* cēla prasību pret *Van den Bosch Transporten*, *Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank*, lai noteiktu tām pienākumu ievērot KL par kravu pārvadājumiem noteikumus, un it īpaši tā 44. pantu. *FNV* skatījumā – tā kā *Van den Bosch Transporten* ir uzaicinājis darbā transportlīdzekļu vadītājus no Vācijas un Ungārijas, tai saskaņā ar šo tiesību normu šiem vadītājiem kā norīkotiem darbiniekiem Direktīvas 96/71 izpratnē ir jāpiemēro šī kolektīvā līguma vispārējie noteikumi.
- 19 Ar starpspriedumu pirmajā instancē tika nospriests, ka transportlīdzekļu vadītājiem no Vācijas un Ungārijas, kurus *Van den Bosch Transporten* ir nodarbinājis, tik tiešām ir jāpiemēro KL par kravu pārvadājumiem vispārējie darba noteikumi.
- 20 Apelācijas instances tiesa šo spriedumu atcēla un lietu nosūtīja atpakaļ pirmajai tiesai. Tomēr tā noraidīja *Van den Bosch Transporten*, *Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank* atbalstīto tēzi, saskaņā ar kuru KL par pārvadājumiem 44. pants ir jāatzīst par spēkā neesošu, jo saistības, kas no tā izriet, tām radot nepamatotu šķērsli pakalpojumu sniegšanas brīvībai, kas ir garantēta ar LESD 56. pantu. Šī nolēmuma pamatojumam apelācijas instances tiesa būtībā norādīja – lai arī šis kolektīvais līgums nebija pasludināts par vispārēji piemērojamu, uzņēmumi, uz kuriem tas attiecas, ir atbrīvoti no pienākuma piemērot KL par kravu komercpārvadājumiem, kurš gan ir vispārēji piemērojams un kura 73. pants būtībā ir identisks KL par kravu pārvadājumiem 44. pantam, un satura ziņā visādi citādi ir praktiski identisks ar pēdējo minēto kolektīvo darba līgumu. Tālab it īpaši attiecībā uz pienākumu, kas arī ir jāpiemēro apakšuzņēmējam, KL par kravu pārvadājumiem rada tādas pašas sekas kā KL par kravu komercpārvadājumiem, turklāt abu šo kolektīvo līgumu spēkā esamības laiks ir identisks. Pēc būtības tādēļ KL par kravu pārvadājumiem ir jāvērtē tieši tāpat, it kā tas būtu bijis pasludināts par vispārēji piemērojamu gan attiecīgā sektora uzņēmējiem, kas uzņēmējdarbību veic Nīderlandē, gan ārvalstu fraktētājiem.
- 21 No tā izrietot, ka KL par kravu pārvadājumiem 44. pantu nevar uzskatīt par nepamatotu šķērsli pakalpojumu sniegšanas brīvībai LESD 56. panta izpratnē.
- 22 Turklāt apelācijas instances tiesa norādīja – lai apakšuzņēmējiem saskaņā ar KL par kravu pārvadājumiem 44. pantu varētu uzlikt pienākumu nodrošināt šajā kolektīvajā līgumā paredzētos vispārējos darba noteikumus, uz konkrētajiem apakšuzņēmuma līgumiem ir jāattiecas Direktīvai 96/71. Šai sakarā *Van den Bosch Transporten*, *Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank* šajā tiesā norādīja, ka frāze “[norīkot darbā] dalībvalstī” Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkta izpratnē esot jāizprot burtiski, savukārt *FNV* skatījumā šo frāzi ir jāsaprot plaši – kā tas ir norādīts gadījumā, ja norīkošana darbā notiek “dalībvalstī vai no dalībvalsts”. Pēdējā minētajā gadījumā neesot nozīmes jautājumam par to, kurās dalībvalstīs konkrētais transportlīdzekļa vadītājs fraktēšanas ietvaros faktiski veic savus secīgos uzdevumus.
- 23 Apelācijas instances tiesa uzskatīja, ka Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkta gramatiskai interpretācijai ir jāprevalē un tādējādi tāda fraktēšana kā pamatlietā aplūkotā neietilpst šīs direktīvas piemērošanas jomā – tā vismaz principiāli attiecas tikai uz fraktēšanu citas dalībvalsts “[teritorijā]”.

- 24 FNV apelācijas instances tiesas nolēmumu pārsūdzēja iesniedzējtiesā, *Hoge Raad der Nederlanden* (Augstākā tiesa, Nīderlande), jo minētais nolēmums esot balstīts uz gramatisku Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkta interpretāciju. *Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank* iesniedza pretsūdzību kasācijas tiesvedībā, jo apelācijas instances tiesa esot nospriedusi, ka KL par kravu pārvadājumiem 44. pants nevarot tikt uzskatīts par nepamatotu šķērslī pakalpojumu sniegšanas brīvībai.
- 25 Iesniedzējtiesa norāda, ka kasācijas sūdzībā it īpaši ir izvirzīts jautājums par to, kā interpretēt frāzi “dalībvalsts [teritorijā]” Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkta un 2. panta 1. punkta izpratnē tādu starptautisko kravu autopārvadājumu gadījumā, ko veic *Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank*. Šāda interpretācija esot izšķiroša, lai noteiktu, vai uz transportlīdzekļu vadītājiem, kuri ir nodarbināti starptautiskajos kravu autopārvadājumos, attiecas Direktīvas 96/71 piemērošanas joma. Faktiski vispirms esot jāuzdod jautājums, vai Direktīvu 96/71 vispār piemēro starptautiskajiem kravu autopārvadājumiem.
- 26 Iesniedzējtiesa arī uzskata, ka kasācijas sūdzībā rodas jautājums par to, vai, lai interpretētu iepriekš minētos Direktīvas 96/71 noteikumus, nozīme ir apstāklim, ka uzņēmumi, kuri ir norīkojuši darbā attiecīgos darba ņēmējus, ir saistīti – šajā gadījumā grupā – ar sabiedrību, uz kuru šie darba ņēmēji ir norīkoti darbā.
- 27 Turklāt šajā kasācijas sūdzībā pakārtoti esot minēts, ka apelācijas instances tiesa neesot ņēmusi vērā faktu, ka daļa no maršrutiem, ko *Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank* esot veikušas *Van den Bosch Transporten* vajadzībām, kabotāžas pārvadājumu ietvaros pilnībā esot veikti Nīderlandes teritorijā. Līdz ar to rodoties jautājums, vai šādi pārvadājumi ietilpst Direktīvas 96/71 piemērošanas jomā.
- 28 Visbeidzot, iesniedzējtiesa izklāsta, ka pretsūdzība kasācijas tiesvedībā ir tikusi iesniegta gadījumā, ja tā pilnībā vai daļēji apmierinātu kasācijas sūdzību. Pamatojums šīs pretsūdzības kasācijas tiesvedībā atbalstam arī radot ar interpretāciju saistītus jautājumus, kas esot iemesls uzdot prejudiciālus jautājumus Tiesai.
- 29 Šādos apstākļos *Hoge Raad der Nederlanden* (Nīderlandes Augstākā tiesa, Nīderlande) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai [...] Direktīva 96/71 [...] ir jāinterpretē tādējādi, ka tā ir piemērojama arī darba ņēmējam, kurš kā transportlīdzekļu vadītājs strādā starptautisko kravu pārvadājumu jomā un tādējādi savu darbu veic vairāk nekā vienā dalībvalstī?
- 2) a) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, kādi kritēriji vai aspekti ir jāievēro, lai noteiktu, vai darba ņēmējs, kurš kā transportlīdzekļu vadītājs strādā starptautisko kravu pārvadājumu jomā, tiek norīkots darbā “kādā dalībvalstī” Direktīvas [96/71] 1. panta 1. un 3. punkta izpratnē, un vai šis darba ņēmējs Direktīvas [96/71] 2. panta 1. punkta izpratnē “uz ierobežotu laiku veic darbu dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā”?
- b) Vai, lai atbildētu uz otrā jautājuma a) daļu, ir nozīme apstāklim, ka uzņēmums, kas norīko darbā otrā jautājuma a) daļā minēto darba ņēmēju, ir saistīts ar uzņēmumu – piemēram, uzņēmumu grupas ietvaros –, uz kuru attiecīgais darba ņēmējs tiek norīkots, un ja jā, cik lielā mērā?
- c) Ja otrā jautājuma a) daļā minētā darba ņēmēja darbs daļēji paredz veikt kabotāžas pārvadājumus – t.i., transporta pakalpojumu, kas tiek sniegts tikai citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā attiecīgais darba ņēmējs parasti strādā –, vai tad šāda darba ņēmēja gadījumā visādā ziņā jāuzskata, ka viņš, veicot šo darba daļu, īslaicīgi strādā šajā citā dalībvalstī? Ja tas tā ir, vai šajā kontekstā piemēro zemāko robežu, piemēram, minimālu laika periodu mēnesī, kurā šādi kabotāžas pārvadājumi notiek?

- 3) a) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, kā ir interpretējams jēdziens “kolektīvie līgumi [..], kas ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem” Direktīvas [96/71] 3. panta 1. punkta un 8. punkta pirmās daļas izpratnē? Vai tas ir autonomas Savienības tiesību jēdziens un tādējādi ir pietiekami, ka faktiski ir izpildīti Direktīvas [96/71] 3. panta 8. punkta pirmajā daļā paredzētie nosacījumi, vai arī šie noteikumi vienlaicīgi paredz, ka kolektīvam līgumam jābūt pasludinātam par vispārēji piemērojamu saskaņā ar valsts tiesībām?
- b) Ja kolektīvu līgumu nevar kvalificēt kā tādu, kas ir pasludināts par vispārēji piemērojamu Direktīvas [96/71] 3. panta 1. punkta un 8. punkta pirmās daļas izpratnē, vai šādā gadījumā LESD 56. pants liedz ar līgumu noteikt uzņēmumam, kas ir reģistrēts kādā dalībvalstī un norīko darba ņēmēju darbā citā dalībvalstī, pienākumu ievērot šāda citā dalībvalstī spēkā esoša kolektīvā līguma noteikumus?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- 30 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Direktīva 96/71 ir jāinterpretē tādējādi, ka to piemēro starptautiskiem pakalpojumiem autotransporta jomā.
- 31 Kā izriet no Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkta, tos lasot kopā ar tās 4. apsvērumu – šo direktīvu piemēro dalībvalstī reģistrētiem uzņēmumiem, kuri norīko darba ņēmējus darbā kādā dalībvalstī saistībā ar starptautisku pakalpojumu, kas var būt vai nu uzņēmuma veikts darbs uz tā atbildību un tā vadībā saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp šo uzņēmumu un pusi, kurai pakalpojumi paredzēti, vai arī tā darbaspēka izīrēšana, kuru uzņēmums izmanto saistībā ar valsts vai privāttiesisku līgumu.
- 32 Direktīvas 96/71 1. panta 2. punkts no tās piemērošanas jomas izslēdz tikai tādus pakalpojumus, ko sniedz tirdzniecības flotes uzņēmumu kuģu apkalpe.
- 33 No tā izriet, ka, izņemot pēdējos minētos pakalpojumus, šo direktīvu principā piemēro visiem starptautiskajiem pakalpojumiem, kam nepieciešama darba ņēmēju norīkošana darbā, neatkarīgi no tā, ar kuru ekonomikas nozari šāds pakalpojums ir saistīts, ieskaitot arī autotransporta jomu.
- 34 Šo interpretāciju apstiprina Direktīvas 96/71 2. panta 1. punkts, jo šajā tiesību normā jēdziens “darbā norīkots darba ņēmējs” šīs direktīvas izpratnē nozīmē “darba ņēmēju”, kurš uz ierobežotu laiku veic darbu dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā, un šajā tiesību normā nav atsauces ne uz kādiem ierobežojumiem attiecībā uz šī darba ņēmēja darbības jomu.
- 35 Direktīvas 96/71 piemērojamība autotransporta jomā skaidri ir apstiprināta ar citiem Savienības tiesību aktiem – kā Direktīvu 2014/67, kuras 9. panta 1. punkta b) apakšpunktā starp administratīvajām prasībām un kontroles pasākumiem, kas nepieciešami efektīvas pārraudzības nodrošināšanai attiecībā uz tostarp Direktīvā 96/71 noteikto pienākumu ievērošanu, ir identificēti pasākumi, kuri specifiski attiecas uz “transporta nozares mobilajiem darba ņēmējiem”, un Direktīvas 2020/1057 7. apsvērumā, kurā ir precizēts, ka Direktīvas 96/71 noteikumi par darba ņēmēju norīkošanu darbā “attiecas uz autotransporta nozari”.
- 36 Savos apsvērumos *Van den Bosch Transporten*, *Van den Bosch Transporte* un *Silo-Tank*, kā arī Ungārijas un Polijas valdības tomēr iebilst, ka noteikumi, kuri ir veltīti pakalpojumu sniegšanas brīvībai un kuri ir kalpojuši par pamatu Direktīvas 96/71 pieņemšanai, izslēdz to, ka preču kravas autopārvadājumi ietilpst šīs direktīvas tvērumā. Tādējādi Direktīvas 96/71 1. panta 1. punkts, saskaņā ar kuru pēdējo minēto piemēro dalībvalstī reģistrētiem uzņēmumiem, kuri starptautiska pakalpojuma

sniegšanas ietvaros norīko darbā darba ņēmējus, būtu jāinterpretē tādējādi, ka tas attiecas uz “pakalpojumu sniegšanu” LESD 56. panta izpratnē, kurā neesot ietverta pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta nozarē, ko īpaši regulē LES noteikumi par transportu, konkrēti, tā 90.–100. pants.

- 37 Šai sakarā, protams, ir jāatgādina, ka pakalpojumu sniegšanas brīvība transporta jomā tiek regulēta nevis ar LESD 56. pantu, kas vispārīgi attiecas uz pakalpojumu sniegšanas brīvību, bet ar LES noteikumiem par transportu, uz kuriem ir atsauce LESD 58. panta 1. punktā (šajā ziņā skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, 24. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 38 Tomēr jānorāda, ka Direktīva 96/71 – kā tas tika uzsvērts šī sprieduma 33. punktā – ir vispārpiemērojama. Turklāt no šīs direktīvas 1. apsvēruma izriet, ka tās mērķis ir atcelt šķēršļus starp dalībvalstīm brīvai personu kustībai un pakalpojumu aprītei, un tās 5. apsvērumā ir paredzēts, ka starptautiskas pakalpojumu sniegšanas veicināšanai vajadzīgi godīgas konkurences apstākļi un pasākumi, kas nodrošina darba ņēmēju tiesību ievērošanu.
- 39 Atšķirībā, piemēram, no Regulas Nr. 1072/2009, kurā “Kopienas atļaujas” princips, kas nostiprināts tās 3. un 4. pantā, nolūkā ir ietverta virkne “kopīgu noteikumu, ko piemēro starptautiskiem pārvadājumiem uz kādu dalībvalsti vai no tās, vai cauri vienai vai vairākām dalībvalstīm”, kā arī “nosacījumi, ar kādiem pārvadātāji, kas nav attiecīgās dalībvalsts rezidenti, tajā drīkst sniegt pārvadāšanas pakalpojumus” LESD 91. panta 1. punkta a) un b) apakšpunkta izpratnē (šajā ziņā skat. atzinumu 2/15, 2017. gada 16. maijs (*Brīvās tirdzniecības nolīgums ar Singapūras Republiku*), EU:C:2017:376, 208. punkts), Direktīvas 96/71 mērķis tāpat nav īstenot kopēju transporta politiku šī 91. panta izpratnē. Tajā arī nav ietverti “pasākumi, kas pastiprina transporta drošību” vai “citi attiecīgi noteikumi” LESD 91. panta 1. punkta c) un d) apakšpunkta izpratnē.
- 40 No iepriekšminētā izriet – tas, ka Direktīvas 96/71 pamatā ir EK līguma noteikumi par pakalpojumu brīvu aprīti, un tā juridiskajā pamatā turklāt nav noteikumu par transportu, nenozīmē, ka no tās tvēruma neizslēdz pārrobežu pakalpojumu sniegšanu autopārvadājumu, un it īpaši preču pārvadājumu jomā.
- 41 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Direktīva 96/71 ir jāinterpretē tādējādi, ka to piemēro starptautisko pakalpojumu sniegšanai autopārvadājumu jomā.

Par otro jautājumu

Par otrā jautājuma a) daļu

- 42 Ar otrā jautājuma a) daļu iesniedzējtiesa būtībā jautā, kādi ir nosacījumi tam, lai darba ņēmējs, kurš kā transportlīdzekļu vadītājs strādā starptautisko autopārvadājumu jomā, saskaņā ar fraktēšanas līgumu, kas ir noslēgts starp vienā dalībvalstī reģistrētu uzņēmumu, kurā viņš strādā, un uzņēmumu, kurš darbojas citā dalībvalstī, ir uzskatāms par kādā dalībvalstī norīkotu darba ņēmēju Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkta un 2. panta 1. punkta izpratnē.
- 43 Kā tas jau tika atgādināts šī sprieduma 31. punktā – no Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkta, tos lasot kopā ar šīs direktīvas 4. apsvērumu – šo direktīvu piemēro dalībvalstī reģistrētiem uzņēmumiem, kuri norīko darba ņēmējus darbā kādā dalībvalstī saistībā ar pārrobežu pakalpojumu, kas var būt vai nu uzņēmuma veikts darbs uz tā atbildību un tā vadībā saskaņā ar līgumu, kas noslēgts starp šo uzņēmumu un pusi, kurai pakalpojumi paredzēti, vai arī tā darbaspēka izīrēšana, kuru uzņēmums izmanto saistībā ar valsts vai privāttiesisku līgumu.

- 44 Saskaņā ar minētās direktīvas 2. panta 1. punktu minētajā direktīvā ““darbā norikots darba ņēmējs” nozīmē darba ņēmēju, kurš uz ierobežotu laiku veic darbu dalībvalstī, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā”.
- 45 Direktīvas 96/71 kontekstā darba ņēmējs būtu uzskatāms par norikotu darbā dalībvalstī tikai tad, ja viņa darbs būtu pietiekami cieši saistīts ar šīs dalībvalsts teritoriju (šajā nozīmē skat. spriedumu 2019. gada 19. decembris, *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, 31. punkts), un tas nozīmē veikt visaptverošu visu to elementu vērtējumu, kas raksturo konkrētā darba ņēmēja darbību.
- 46 Šai sakarā ir svarīgi norādīt, ka šādas saiknes esamība ar konkrēto teritoriju var izpausties tā pakalpojuma sniegšanas iezīmēs, kuru attiecīgajam darba ņēmējam ir uzdots veikt. Nozīmīgs elements šādas saiknes esamības izvērtēšanas nolūkiem ir arī to darbību veids, ko šis darba ņēmējs veic attiecīgās dalībvalsts teritorijā.
- 47 Attiecībā uz tādiem mobiliem darba ņēmējiem kā starptautiskā kravas autotransporta vadītāji – šādiem nolūkiem nozīme ir arī šādai darba ņēmēja veiktu darbību, sniedzot tam uzdoto transporta pakalpojumu, saiknes intensitātei ar katru attiecīgo dalībvalsts teritoriju.
- 48 Tas pats attiecas uz šo darbību īpatsvaru visā attiecīgo pakalpojumu sniegšanas kopumā. Šai sakarā nozīme ir arī preču iekraušanas vai izkraušanas darbiem, transportlīdzekļu uzturēšanai vai tīrīšanai, ja vien to visu veic attiecīgais transportlīdzekļa vadītājs, nevis trešā persona.
- 49 Savukārt par “norikotu darbā” Direktīvas 96/71 izpratnē nav uzskatāms darba ņēmējs, kurš veic ļoti ierobežotu pakalpojumu daļu tās dalībvalsts teritorijā, uz kuru viņš ir norikots (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 19. decembris, *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, 31. punkts). Šādi tas ir gadījumā, ja transportlīdzekļa vadītājs, veicdams preču autopārvadājumus, dalībvalsts teritorijā uzturas tikai caurbraucot. Tāpat tas būtu tad, ja transportlīdzekļa vadītājs veiktu tikai starptautiskus pārvadājumus no transporta uzņēmuma reģistrācijas dalībvalsts līdz citas dalībvalsts teritorijai vai otrādi.
- 50 Turklāt tas, ka starptautisko autopārvadājumu transportlīdzekļa vadītājs, kuru vienā dalībvalstī reģistrēts uzņēmums ir nodevis citā dalībvalstī reģistrēta uzņēmuma rīcībā, saņem saviem uzdevumiem atbilstīgas norādes, to izpildi sāk vai beidz šī otrā uzņēmuma galvenās mītnes vietā, pats par sevi vien nav pietiekami, lai uzskatītu, ka šis vadītājs ir “norikots darbā” šīs otrās dalībvalsts teritorijā, jo minētā transportlīdzekļa vadītāja darba izpilde, pamatojoties uz citiem rādītājiem, neatspoguļo pietiekamu saikni ar šo teritoriju.
- 51 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz otrā jautājuma a) daļu ir jāatbild – Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka darba ņēmējs, kurš kā transportlīdzekļu vadītājs strādā starptautisko autopārvadājumu jomā, saskaņā ar fraktēšanas līgumu, kas ir noslēgts starp vienā dalībvalstī reģistrētu uzņēmumu, kurā viņš strādā, un uzņēmumu, kurš atrodas citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā viņš parasti strādā, šo tiesību normu izpratnē ir uzskatāms par kādā dalībvalstī darbā norikotu darba ņēmēju, ja viņa darba izpilde aplūkotā ierobežotā laika posmā atspoguļo pietiekamu saikni ar šo teritoriju. Šādas saiknes esamība tiek noteikta, visaptveroši izvērtējot tādus faktorus kā konkrētā darba ņēmēja veikto darbību minētajā teritorijā veids, šī darba ņēmēja veikto darbību saiknes intensitāte ar ikkatru dalībvalsti, kurā viņš veic savu darbu, kā arī – kāds ir minēto darbību īpatsvars visā pārvadājumu pakalpojumu kopumā.
- 52 Tas, ka starptautisko autopārvadājumu transportlīdzekļa vadītājs, kuru vienā dalībvalstī reģistrēts uzņēmums ir nodevis citā dalībvalstī reģistrēta uzņēmuma rīcībā, saņem saviem uzdevumiem atbilstīgas norādes, to izpildi sāk vai beidz šī otrā uzņēmuma galvenās mītnes vietā, pats par sevi vien nav pietiekami, lai uzskatītu, ka šis vadītājs ir “norikots darbā” šīs otrās dalībvalsts teritorijā Direktīvas 96/71 izpratnē, ja minētā transportlīdzekļa vadītāja darba izpilde neatspoguļo pietiekamu saikni ar šo teritoriju.

Par otrā jautājuma b) daļu

- 53 Ar otrā jautājuma b) daļu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka saiknes esamībai tādu uzņēmumu grupas ietvaros, kuri ir līguma par darba ņēmēju norīkošanu darbā puses, ir nozīme vērtējumā par darba ņēmēju norīkošanas darbā esamību.
- 54 Šai sakarā jānorāda, ka, protams, saskaņā ar šīs direktīvas 1. panta 3. punkta b) apakšpunktu to piemēro darba ņēmēju norīkošanai darbā iestādē vai uzņēmumā, kas pieder kādai grupai dalībvalstī, ar noteikumu, ka starp uzņēmumu, kurš veic norīkojumu, un darba ņēmējiem norīkojuma laikā ir darba attiecības.
- 55 Lai gan Direktīvā 96/71 skaidri ir minēts norīkojuma darbā gadījums uzņēmumu grupas ietvaros, tomēr – kā tas izriet no šī sprieduma 51. punkta – norīkotā darba ņēmēja statuss rodas atkarībā no tā, vai ir pietiekama saikne starp viņa darba izpildi un dalībvalsts teritoriju, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā.
- 56 Saiknes esamība tādu uzņēmumu grupas ietvaros, kuri ir līguma par norīkošanu darbā puses, nav nekas tāds, kas definētu piesaistes ar tās dalībvalsts teritoriju intensitāti, uz kuru attiecīgais darba ņēmējs ir norīkots un līdz ar to, kas noteiktu, vai saikne starp darba ņēmēja darba izpildi un šo teritoriju ir pietiekama, lai konstatētu darbā norīkošanas gadījumu, uz ko attiecas Direktīva 96/71.
- 57 Līdz ar to uz otrā jautājuma b) daļu ir jāatbild, ka Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka saiknes esamībai tādu uzņēmumu grupas ietvaros, kuri ir līguma par darba ņēmēju norīkošanu darbā puses, nav nozīmes vērtējumā par darba ņēmēju norīkošanas darbā esamību.

Par otrā jautājuma c) daļu

- 58 Ar otrā jautājuma c) daļu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka darba ņēmējs, kurš strādā par transportlīdzekļa vadītāju kravas autopārvadājumu nozarē un kurš saskaņā ar fraktēšanas līgumu, kas ir noslēgts starp vienā dalībvalstī reģistrētu uzņēmumu, kurā viņš strādā, un citā dalībvalstī esošu uzņēmumu, veic kabotāžas pārvadājumus citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā attiecīgais darba ņēmējs parasti strādā, ir uzskatāms par norīkotu darbā tās dalībvalsts teritorijā, kurā šie pārvadājumi tiek veikti, un ja tas tā ir, vai šajā kontekstā pastāv minimālā robeža minēto pārvadājumu laika periodam.
- 59 Šai sakarā vispirms jāuzsver, ka Direktīva 96/71 ir jālasa kopā ar Regulu Nr. 1072/2009, kuras 17. apsvērumā ir noteikts, ka šo direktīvu piemēro transporta uzņēmumiem, kas veic kabotāžas pārvadājumu.
- 60 Saskaņā ar Regulas Nr. 1072/2009 2. panta 3. un 6. punktu kabotāžas pārvadājumi ir definēti kā iekšzemes komercpārvadājumi, ko pagaidu kārtā atbilstīgi šai regulai veic uzņēmējdarbības dalībvalstī, un uzņēmēja dalībvalsts ir dalībvalsts, kurā kravas pārvadātājs nodarbojas ar pārvadājumiem, bet kura nav tā dalībvalsts, kurā kravas pārvadātājs veic uzņēmējdarbību.
- 61 Attiecībā uz apstākļiem, kādos ārvalstu pārvadātāji var veikt kabotāžas pārvadājumus uzņēmējdarbības dalībvalstī, – Regulas Nr. 1072/2009 8. panta 2. punktā ir paredzēts, ka šiem pārvadātājiem ir atļauts uzņēmējdarbības dalībvalstī veikt līdz trīs kabotāžas pārvadājumiem, kas seko starptautiskajam pārvadājumam no šīs valsts septiņu dienu laikā pēc pēdējās kravas izkraušanas šajā pašā valstī ienākošā starptautiskā pārvadājuma laikā.

- 62 No trim iepriekšējiem punktiem izriet, ka kabotāžas pārvadājumi pilnībā notiek uzņemošajā dalībvalstī, kas ļauj uzskatīt, ka darbam, ko veic transportlīdzekļa vadītājs šādu darbību ietvaros, ir pietiekama saikne ar šo teritoriju.
- 63 No tā izriet, ka transportlīdzekļa vadītājs, kurš veic šādus pārvadājumus, principā ir jāuzskata par tādu, kurš ir norīkots darbā uzņemošajā dalībvalstī Direktīvas 96/71 2. panta 1. punkta izpratnē.
- 64 Attiecībā uz šādu kabotāžas pārvadājumu ilgumu –, lai arī tas pats par sevi nav pamats šaubām par pietiekamu saikni starp transportlīdzekļa vadītāja darba izpildi un uzņemošās dalībvalsts teritoriju, šis vērtējums nekādi neietekmē Direktīvas 96/71 3. panta 3. punkta piemērošanu.
- 65 Līdz ar to uz otrā jautājuma c) daļu ir jāatbild, ka Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka darba ņēmējs, kurš kā transportlīdzekļa vadītājs veic kravu pārvadājumus un kurš fraktēšanas līguma, kas ir noslēgts starp dalībvalstī reģistrētu uzņēmumu, kurā viņš strādā, un citā dalībvalstī esošu uzņēmumu, ietvaros veic kabotāžas pārvadājumus dalībvalsts teritorijā, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā, principā ir jāuzskata par norīkotu darbā tās dalībvalsts teritorijā, kurā tiek veikti šie pārvadājumi. Kabotāžas pārvadājumu ilgumam nav nozīmes vērtējumā par šāda norīkojuma darbā esamību, un tas neietekmē šīs direktīvas 3. panta 3. punkta iespējamo piemērojamību.

Par trešo jautājumu

Par trešā jautājuma a) daļu

- 66 Ar trešā jautājuma a) daļu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Direktīvas 96/71 3. panta 1. un 8. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jautājums par to, vai kolektīvs līgums ir bijis pasludināts par vispārēji piemērojamu, ir jāvērtē, atsaucoties uz piemērojamām valsts tiesībām.
- 67 Jāatgādina, ka saskaņā ar Direktīvas 96/71 3. panta 1. punkta otro ievilkumu dalībvalstis nodrošina to, ka uzņēmumi nodrošina to teritorijā darbā norīkotajiem darba ņēmējiem darba noteikumus, kurus tajā dalībvalstī, kurā darbu veic, nosaka tostarp ar kolektīviem līgumiem, kas ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem 3. panta 8. punkta nozīmē, ciktāl tie attiecas uz šīs direktīvas pielikumā minētajām darbībām būvniecības jomā. Saskaņā ar minētās direktīvas 3. panta 10. punkta otro ievilkumu dalībvalstis vienādi var noteikt saviem uzņēmumiem un citu dalībvalstu uzņēmumiem darba noteikumus un nosacījumus, kas tostarp ir ietverti kolektīvajos līgumos minētā 3. panta 8. punkta nozīmē un attiecas uz darbībām, kuras neietilpst būvniecības jomā.
- 68 Saskaņā ar Direktīvas 96/71 3. panta 8. punktu “kolektīvi līgumi, kas ir pasludināti par vispārēji piemērojamiem” nozīmē kolektīvus līgumus, kas jāievēro visiem uzņēmumiem attiecīgajā ģeogrāfiskajā apgabalā un attiecīgajā profesijā vai rūpniecības nozarē.
- 69 Šajā sakarā – kā to secinājumu 129. punktā ir norādījis ģenerālvokāts – lai arī ir tiesa, ka Direktīvas 96/71 3. panta 1. punktā nav skaidras atsauces uz valsts tiesībām, tas tomēr nenozīmē, ka tas tā nav, jo šajā tiesību normā tiek prasīts, lai konkrētais kolektīvais darba līgums būtu bijis pasludināts par vispārēji piemērojamu. Taču šāda pasludināšana ir iespējama tikai saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesībām.
- 70 Šādu konstatējumu apstiprina minētās direktīvas 3. panta 8. punkta otrās daļas formulējums. Faktiski – paredzot, ka gadījumā, ja nav sistēmas kolektīvo līgumu pasludināšanai par vispārēji piemērojamiem, dalībvalstis par pamatu var izmantot kolektīvos līgumus, kuri vispārīgi ietekmē visus līdzīgos un attiecīgajam ģeogrāfiskajam apgabalam vai attiecīgajai profesijai vai rūpniecībai nozarei piederīgos

uzņēmumus, un/vai kolektīvos līgumus, ko ir noslēgušas plašāk pārstāvētās darba devēju un darba ņēmēju organizācijas valsts līmenī un ko piemēro visā valsts teritorijā – Savienības likumdevējs noteikti ir atsaucies uz nacionālo sistēmu.

- 71 Šajā gadījumā no iesniedzējtiesas lēmuma izriet, ka uz uzņēmumiem, kas darbojas autotransporta jomā, attiecas KL par kravu pārvadājumiem. Protams, šis kolektīvais darba līgums kā tāds netika pasludināts par vispārēji piemērojamu. Tālab tā ievērošana bija nosacījums atbrīvojumam no KL par kravu komercpārvadājumiem piemērošanas, kurš savukārt bija pasludināts par vispārēji piemērojamu. Turklāt šo divu kolektīvo darba līgumu noteikumu saturs bija praktiski identisks. Šādi izrādās, ka šo tiesību normu ievērošana attiecas uz visiem uzņēmumiem, kuri darbojas autotransporta nozarē.
- 72 No visa iepriekšminētā izriet, ka uz trešā jautājuma a) daļu ir jāatbild, ka Direktīvas 96/71 3. panta 1. un 8. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jautājums par to, vai kolektīvs līgums ir bijis pasludināts par vispārēji piemērojamu, ir jāvērtē, atsaucoties uz piemērojamām valsts tiesībām. Šajās tiesību normās minētajam jēdzienam atbilst tāds kolektīvais darba līgums, kurš nav ticis pasludināts par vispārēji piemērojamu –, taču kura ievērošana ir priekšnosacījums uzņēmumiem, kuriem tas ir piemērojams, lai tie tiktu atbrīvoti no cita kolektīvā darba līguma piemērošanas, kas savukārt ir pasludināts par vispārēji piemērojamu, – un kura noteikumi būtībā ir identiski pēdējā minētā kolektīvā darba līguma noteikumiem.

Par trešā jautājuma b) daļu

- 73 Ņemot vērā uz trešā jautājuma a) daļu sniegto atbildi, uz trešā jautājuma b) daļu vairs nav jāatbild.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 74 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

- 1) **Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 96/71/EK (1996. gada 16. decembris) par darba ņēmēju norīkošanu darbā pakalpojumu sniegšanas jomā ir interpretējama tādējādi, ka tā ir piemērojama starptautisko pakalpojumu sniegšanai autotransporta jomā.**
- 2) **Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka darba ņēmējs, kurš kā transportlīdzekļu vadītājs strādā starptautisko kravu pārvadājumu jomā, saskaņā ar fraktēšanas līgumu, kas ir noslēgts starp vienā dalībvalstī reģistrētu uzņēmumu, kurā viņš strādā, un uzņēmumu, kurš atrodas citā dalībvalstī, nevis tajā, kurā viņš parasti strādā, šo tiesību normu izpratnē ir uzskatāms par kādā dalībvalstī darbā norīkotu darba ņēmēju, ja viņa darba izpilde aplūkotā ierobežota laika posmā atspoguļo pietiekamu saikni ar šo teritoriju. Šādas saiknes esamība tiek noteikta, visaptveroši novērtējot tādus faktorus kā konkrētā darba ņēmēja veikto darbību minētajā teritorijā veids, šī darba ņēmēja veikto darbību saiknes intensitāte ar ikkatru dalībvalsti, kurā viņš veic savu darbu, kā arī – kāds ir minēto darbību īpatsvars visā pārvadājumu pakalpojumu kopumā.**

Tas, ka starptautisko autopārvadājumu transportlīdzekļa vadītājs, kuru vienā dalībvalstī reģistrēts uzņēmums ir nodevis citā dalībvalstī reģistrēta uzņēmuma rīcībā, saņem saviem uzdevumiem atbilstīgas norādes, to izpildi sāk vai beidz šī otrā uzņēmuma galvenās mītnes

viētā, pats par sevi vien nav pietiekami, lai uzskatītu, ka šis vadītājs ir norikots darbā šīs otrās dalībvalsts teritorijā Direktīvas 96/71 izpratnē, ja minētā transportlīdzekļa vadītāja darba izpilde neatspoguļo pietiekamu saikni ar šo teritoriju.

- 3) Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka saiknes esamībai tādu uzņēmumu grupas ietvaros, kuri ir līguma par darba ņēmēju norīkošanu darbā puses, nav nozīmes vērtējumā par darba ņēmēju norīkošanas darbā esamību.
- 4) Direktīvas 96/71 1. panta 1. un 3. punkts un 2. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka darba ņēmējs, kurš kā transportlīdzekļa vadītājs veic kravu pārvadājumus un kurš fraktēšanas līguma, kas ir noslēgts starp dalībvalstī reģistrētu uzņēmumu, kurā viņš strādā, un citā dalībvalstī esošu uzņēmumu, ietvaros veic kabotāžas pārvadājumus dalībvalsts teritorijā, kas nav tā dalībvalsts, kurā viņš parasti strādā, principā ir jāuzskata par norikotu darbā tās dalībvalsts teritorijā, kurā tiek veikti šie pārvadājumi. Kabotāžas pārvadājumu ilgumam nav nozīmes vērtējumā par šāda norīkojuma darbā esamību, un tas neietekmē šīs direktīvas 3. panta 3. punkta iespējamo piemērojamību.
- 5) Direktīvas 96/71 3. panta 1. un 8. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka jautājums par to, vai kolektīvs līgums ir bijis pasludināts par vispārēji piemērojamu, ir jāvērtē, atsaucoties uz piemērojamām valsts tiesībām. Šajās tiesību normās minētajam jēdzienam atbilst tāds kolektīvais darba līgums, kurš nav ticis pasludināts par vispārēji piemērojamu –, taču kura ievērošana ir priekšnosacījums uzņēmumiem, kuriem tas ir piemērojams, lai tie tiktu atbrīvoti no cita kolektīvā darba līguma piemērošanas, kas savukārt ir pasludināts par vispārēji piemērojamu, – un kura noteikumi būtībā ir identiski pēdējā minētā kolektīvā darba līguma noteikumiem.

[Paraksti]