



## Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (veľká komora)

z 1. decembra 2020\*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Smernica 96/71/ES – Článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 – Vysielanie pracovníkov v rámci poskytovania služieb – Vodiči pracujúci v medzinárodnej cestnej doprave – Pôsobnosť – Pojem ‚vyslaný pracovník‘ – Kabotážna preprava – Článok 3 ods. 1, 3 a 8 – Článok 56 ZFEÚ – Slobodné poskytovanie služieb – Kolektívne zmluvy vyhlásené za všeobecne uplatniteľné“

Vo veci C-815/18,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd, Holandsko) zo 14. decembra 2018 a doručený Súdnemu dvoru 21. decembra 2018, ktorý súvisí s konaním:

**Federatie Nederlandse Vakbeweging**

proti

**Van den Bosch Transporten BV,**

**Van den Bosch Transporte GmbH,**

**Silo-Tank Kft,**

SÚDNY DVOR (veľká komora),

v zložení: predseda K. Lenaerts, podpredsedníčka R. Silva de Lapuerta, predsedovia komôr J.-C. Bonichot, A. Arabadžiev, E. Regan, L. Bay Larsen (spravodajca) a N. Piçarra, sudcovia C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos a P. G. Xuereb,

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 14. januára 2020,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Federatie Nederlandse Vakbeweging, v zastúpení: J. H. Mastenbroek, advocaat,
- Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH a Silo-Tank Kft, v zastúpení: R. A. A. Duk a F. M. Dekker, advocaten,

\* Jazyk konania: holandčina.

- holandská vláda, v zastúpení: J. Langer a M. K. Bulterman, splnomocnení zástupcovia,
  - nemecká vláda, v zastúpení: J. Möller, splnomocnený zástupca,
  - francúzska vláda, v zastúpení: A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme a A. Ferrand, splnomocnení zástupcovia,
  - maďarská vláda, v zastúpení: M. Z. Fehér, M. M. Tátrai a Zs. Wagner, splnomocnení zástupcovia,
  - poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, D. Lutostańska a A. Siwek-Ślusarek, splnomocnení zástupcovia,
  - Európska komisia, v zastúpení: W. Mölls, B.-R. Killmann a M. van Beek, splnomocnení zástupcovia,
- po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 30. apríla 2020,

vyhlásil tento

### **Rozsudok**

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 56 ZFEÚ a článku 1 ods. 1 a 3, článku 2 ods. 1 a článku 3 ods. 1 a 8 prvého pododseku smernice 96/71/ES Európskeho parlamentu a Rady zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb (Ú. v. ES L 18, 1997, s. 1; Mim. vyd. 05/002, s. 431).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi zväzom Federatie Nederlandse Vakbeweging (holandský dopravný odborový zväz, ďalej len „FNV“) a spoločnosťami Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH a Silo-Tank Kft vo veci uplatnenia Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (Kolektívna zmluva o nákladnej doprave, ďalej len „KZ „nákladná doprava““) na vodičov z Nemecka a Maďarska na základe charterových zmlúv v medzinárodnej doprave.

### **Právny rámec**

#### ***Smernica 96/71***

- 3 Odôvodnenia 4 a 5 smernice 96/71 stanovujú:
  - „(4) keďže poskytovanie služieb môže mať formu buď práce vykonávanej podnikom vo vlastnej rézii a pod vlastným riadením na základe zmluvy uzatvorenej medzi týmto podnikom a stranou, pre ktorú sú uvedené služby určené, alebo formu prenajatia pracovníkov inému podniku v rámci verejnoprávnej či súkromnoprávnej zmluvy [v rámci verejnej alebo súkromnej zákazky – *neoficiálny preklad*];
  - (5) keďže každá taká podpora nadnárodného poskytovania služieb si vyžaduje primerané konkurenčné prostredie a opatrenia zaručujúce rešpektovanie práv pracovníkov.“
- 4 Článok 1 tejto smernice s názvom „Rozsah“ stanovuje:
  - „1. Táto smernica sa uplatňuje na podniky zriadené v členskom štáte, ktoré v rámci poskytovania nadnárodných služieb [nadnárodného poskytovania služieb – *neoficiálny preklad*] vysielajú pracovníkov, v súlade s odsekom 3, na územie členského štátu.

2. Táto smernica sa nevzťahuje na podniky obchodného morského lo[d]stva, pokiaľ ide o ich pracovníkov vysielaných na more.

3. Táto smernica platí vtedy, ak podniky uvedené v odseku 1 prijímajú niektoré z nasledujúcich nadnárodných opatrení:

a) vysielanie pracovníkov na územie členského štátu v réžii a pod vedením podniku na základe zmluvy uzavretej medzi vysielajúcim podnikom a stranou pôsobiacou na území daného členského štátu, pre ktorú sú služby určené, za predpokladu, že medzi vysielajúcim podnikom a jeho pracovníkom existuje počas doby vyslania pracovnoprávny vzťah,

alebo

b) vysielanie pracovníkov do organizácie alebo podniku v skupinovom vlastníctve na území členského štátu za predpokladu, že medzi vysielajúcim podnikom a jeho pracovníkom existuje počas doby vyslania pracovnoprávny vzťah,

alebo

c) prenájom pracovníkov zo strany podniku, ktorý je dočasným zamestnávateľom alebo sprostredkovateľskou agentúrou, užívateľskému podniku zriadenému alebo činnému na území členského štátu za predpokladu, že medzi takým dočasným zamestnávateľom alebo sprostredkovateľom práce a jeho pracovníkom existuje počas doby vyslania pracovnoprávny vzťah.

...“

5 Článok 2 uvedenej smernice s názvom „Definície“ znie takto:

„1. Na účely tejto smernice ‚vyslaný pracovník‘ znamená pracovníka, ktorý počas vymedzeného obdobia vykonáva prácu na území iného členského štátu, než štát, v ktorom bežne pracuje.

2. Na účely tejto smernice platí definícia pracovníka, používaná v zmysle práva toho členského štátu, na ktorého územie je pracovník vyslaný.“

6 Článok 3 tej istej smernice, nazvaný „Vzťahy a podmienky zamestnania“, stanovuje:

„1. Členské štáty zabezpečia, aby podniky podľa článku 1 ods. 1, bez ohľadu na rozhodné právo pre pracovnoprávne vzťahy, zaručili pracovníkom, vyslaným na územie členských štátov, nasledujúce pracovné podmienky, platné v členskom štáte vykonávania práce a zakotvené:

– v zákonoch, iných právnych predpisoch alebo správnych opatreniach

a/alebo

– v kolektívnych zmluvách alebo v arbitrážnych nálezoch vyhlásených za všeobecne uplatniteľné v zmysle odseku 8, pokiaľ sa týkajú činností uvádzaných v prílohe:

a) maximálna dĺžka pracovného času a minimálna doba odpočinku;

b) minimálna ročná dĺžka platenej dovolenky;

c) minimálne mzdové tarify vrátane sadzby za nadčasy; toto sa nevzťahuje na zamestnanecké systémy doplnkového dôchodkového poistenia;

d) podmienky prenájmu pracovníkov, najmä dodanie pracovníkov podnikmi pre dočasné zamestnanie;

e) zdravie, bezpečnosť a hygiena pri práci;

- f) ochranné opatrenia týkajúce sa podmienok zamestnávania tehotných žien alebo žien, ktoré nedávno porodili, detí a mladistvých;
- g) rovnaké zaobchádzanie medzi mužmi a ženami a iné protidiskriminačné ustanovenia.

...

3. Členské štáty sa môžu, po porade so zamestnávateľmi a pracovníkmi a v súlade s obvyklými zvyklosťami a praxou jednotlivých členských štátov, rozhodnúť nepoužiť prvý pododsek odseku 1 písm. c) v prípadoch podľa článku 1 ods. 3 písm. a) a b), ak doba vyslania nepresahuje jeden mesiac.

4. Členské štáty môžu v súlade s vnútroštátnymi právnymi normami a/alebo praxou stanoviť možnosť poskytovania výnimiek z prvého pododseku odseku 1 písm. c) v prípadoch uvádzaných v článku 1 ods. 3 písm. a) a b) a z rozhodnutia členského štátu v zmysle odseku 3 tohto článku, a to prostredníctvom kolektívnych zmlúv v zmysle odseku 8 tohto článku, týkajúcich sa jedného alebo viacerých oblastí činnosti, v ktorých doba vyslania nepresahuje 1 mesiac.

...

8. ‚Kolektívne zmluvy alebo arbitrážne nálezy, ktoré sa vyhlásili za všeobecne uplatniteľné‘ znamenajú také kolektívne zmluvy alebo arbitrážne nálezy, ktoré musia dodržiavať všetky podniky v danej zemepisnej oblasti a v príslušnej profesii alebo priemysle.

Ak neexistuje systém na vyhlásenie kolektívnych zmlúv alebo arbitrážnych nálezov za všeobecne aplikovateľné v zmysle prvého písmena, členské štáty sa podľa vlastného rozhodnutia môžu opierať o:

- kolektívne zmluvy alebo arbitrážne nálezy, ktoré sú všeobecne uplatniteľné na všetky podobné podniky v danej zemepisnej oblasti a v príslušnej profesii alebo priemysle,

a/alebo

- kolektívne zmluvy, ktoré uzatvorili najreprezentatívnejšie organizácie zamestnávateľov a organizácie zamestnancov na vnútroštátnej úrovni a ktoré sú uplat[ň]ované na celom území príslušného štátu,

za predpokladu, že ich uplatnenie na podniky, uvádzané v článku 1 ods. 1, zabezpečí rovnosť zaobchádzania v záležitostiach uvedených v prvom pododseku odseku 1 tohto článku medzi danými podnikmi a inými podnikmi, uvádzanými v tomto pododseku, ktoré sú v podobnej situácii.

...

10. Táto smernica nevylučuje, aby členské štáty v súlade so zmluvou a na základe rovnosti zaobchádzania uplat[ň]ovali pre vnútroštátne podniky a na podniky ostatných štátov nasledujúce:

- pracovné podmienky v záležitostiach iných, než sú uvádzané v prvom pododseku odseku 1, pokiaľ ide o ustanovenia politiky verejného poriadku,
- pracovné podmienky, ktoré boli zakotvené v kolektívnych zmluvách alebo arbitrážnych nálezov v zmysle odseku 8 a týkajú sa iných činností, než sú uvedené v prílohe.“

### **Smernica 2014/67/EÚ**

- 7 Článok 9 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/67/EÚ z 15. mája 2014 o presadzovaní smernice 96/71/ES o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 o administratívnej spolupráci prostredníctvom informačného systému o vnútornom trhu („nariadenie o IMI“) (Ú. v. EÚ L 159, 2014, s. 11), stanovuje:

„Členské štáty môžu uplatniť len administratívne požiadavky a kontrolné opatrenia, ktoré sú nevyhnutné na zabezpečenie účinného monitorovania plnenia povinností stanovených v tejto smernici a smernici [96/71], a to za predpokladu, že tieto požiadavky a opatrenia sú odôvodnené a primerané podľa práva Únie.

Členské štáty môžu na tieto účely uplatniť najmä tieto opatrenia:

...

- b) povinnosť počas celého obdobia vyslania uchovávať alebo sprístupniť a/alebo uchovávať v papierovej alebo elektronickej podobe kópie pracovnej zmluvy alebo rovnocenného dokladu v zmysle smernice Rady 91/533/EHS [zo 14. októbra 1991 o povinnosti zamestnávateľa informovať zamestnancov o podmienkach vzťahujúcich sa na zmluvu alebo na pracovno-právny vzťah (Ú. v. ES L 288, 1991, s. 32; Mim. vyd. 05/002, s. 3)] vrátane, ak je to vhodné alebo relevantné, doplňujúcich informácií uvedených v článku 4 uvedenej smernice, výplatných pásov, pracovných výkazov s údajom o začiatku, konci a trvaní denného pracovného času a potvrdenia výplaty miezd alebo kópie rovnocenných dokumentov, a to na prístupnom a jasne identifikovanom mieste na jeho území, ako je napríklad pracovisko alebo stavenisko, alebo v prípade mobilných pracovníkov v odvetví dopravy na prevádzkovej základni alebo vo vozidle, prostredníctvom ktorého sa poskytuje služba;

...“

### **Smernica (EÚ) 2020/1057**

- 8 Odôvodnenie 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1057 z 15. júla 2020, ktorou sa stanovujú špecifické pravidlá vo vzťahu k smernici 96/71/ES a smernici 2014/67/EÚ pre vysielanie vodičov v odvetví cestnej dopravy a ktorou sa mení smernica 2006/22/ES, pokiaľ ide o požiadavky týkajúce sa dodržiavania predpisov, a nariadenie (EÚ) č. 1024/2012 (Ú. v. EÚ L 249, 2020, s. 49) stanovuje:

„... Ustanovenia o vysielaní pracovníkov uvedené v smernici [96/71]... sa vzťahujú na odvetvie cestnej dopravy...“

### **Nariadenie (ES) č. 1072/2009**

- 9 Odôvodnenie 17 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. októbra 2009 o spoločných pravidlách prístupu nákladnej cestnej dopravy na medzinárodný trh (Ú. v. EÚ L 300, 2009, s. 72) spresňuje, že ustanovenia smernice 96/71 sa uplatňujú na dopravné podniky, ktoré vykonávajú kabotážnu prepravu.

10 Článok 2 tohto nariadenia, nazvaný „Vymedzenie pojmov“, stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

...

3. ‚hostiteľský členský štát‘ je členský štát, v ktorom dopravca vykonáva prepravu, a nie je členský štát, v ktorom je dopravca usadený;

...

6. ‚kobotážna preprava‘ je vnútroštátna preprava v prenájme alebo za úhradu, ktorá sa vykonáva dočasne v hostiteľskom členskom štáte v súlade s týmto nariadením;

...“

11 Článok 8 uvedeného nariadenia s názvom „Všeobecná zásada“ vo svojom odseku 2 prvom pododseku stanovuje:

„Dopravcovia uvedení v odseku 1 môžu po dodaní tovaru prepravovaného v rámci medzinárodnej prepravy z iného členského štátu alebo z tretej krajiny do hostiteľského členského štátu uskutočniť s tým istým vozidlom alebo v prípade jazdnej súpravy s motorovým vozidlom toho istého vozidla najviac tri následné kobotážne prepravy. Posledná vykládka počas kobotážnej prepravy pred opustením hostiteľského členského štátu sa musí uskutočniť do siedmich dní od poslednej vykládky v hostiteľskom členskom štáte počas dovozu v rámci medzinárodnej prepravy.“

### **Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky**

12 Van den Bosch Transporten je dopravným podnikom, ktorého firemné priestory sa nachádzajú v meste Erp (Holandsko). Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte, založená podľa nemeckého práva, a Silo-Tank, založená podľa maďarského práva, sú sesterské spoločnosti patriace do tej istej skupiny. Tieto tri spoločnosti majú toho istého konateľa a ich obchodné podiely vlastní ten istý vlastník.

13 Van den Bosch Transporten je členkou zväzu Vereniging Goederenvervoer Nederland (holandský zväz nákladnej dopravy). Tento zväz a FNV uzatvorili KZ „nákladná doprava“, ktorá nadobudla účinnosť 1. januára 2012 a ktorej platnosť vypršala 31. decembra 2013. Nebola vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú. Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (Kolektívna zmluva pre odvetvia nákladnej cestnej dopravy v réžii inej osoby a prenájmu mobilných žeriavov, ďalej len „KZ ‚cestná doprava v réžii inej osoby‘“) bola naopak vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú v období od 31. januára 2013 do 31. decembra 2013. Besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (vyhláška Ministerstva sociálnych vecí a práce, Holandsko) z 25. januára 2013 (Stcrt. 2013, č. 2496) však oslobodila podniky, ktoré zaväzovala KZ „nákladná doprava“ od povinnosti uplatňovať KZ „cestná doprava v réžii inej osoby“. Toto oslobodenie sa vzťahovalo okrem iných na Van den Bosch Transporten.

14 Článok 44 KZ „nákladná doprava“ s názvom „Charterové ustanovenie“, ktorého znenie bolo takmer totožné so znením článku 73 KZ „cestná doprava v réžii inej osoby“, stanovoval:

„1. Zamestnávateľa v subdodávateľských zmluvách, ktoré sa realizujú v sídle spoločnosti založenej v Holandsku alebo sa realizujú zo sídla tejto spoločnosti nezávislými dodávateľmi, konajúcimi ako zamestnávateľa, musia stanoviť, že základné pracovné podmienky [tejto kolektívnej zmluvy] sa vzťahujú aj na pracovníkov týchto nezávislých dodávateľov, kde to vyplýva zo smernice 96/71..., a to aj v prípade, ak si zmluvné strany zvolia, že na zmluvu sa uplatní iné ako holandské právo.

2. Zamestnávateľ musí pracovníkov uvedených v odseku 1 informovať o pracovných podmienkach, ktoré sa na nich vzťahujú.

...“

15 Van den Bosch Transporten uzavrela so spoločnosťami Van den Bosch Transporte a Silo-Tank charterové zmluvy na medzinárodnú prepravu.

16 Pracovníci z Nemecka a Maďarska, ktorí uzavreli pracovné zmluvy so spoločnosťami Van den Bosch Transporte alebo Silo-Tank, vykonávali svoju činnosť vodičov v rámci uvedených charterových zmlúv. Vo všeobecnosti sa počas obdobia, ktorého sa týka spor vo veci samej, charterová preprava uskutočňovala z mesta Erp, kde sa trasy aj ukončovali. Väčšina preprav uskutočnených na základe dotknutých charterových zmlúv sa však uskutočnila mimo územia Holandského kráľovstva.

17 Základné pracovné podmienky, stanovené ako podmienky podľa KZ „nákladná doprava“, sa neuplatňovali na vodičov z Nemecka a Maďarska.

18 FNV podal proti spoločnostiam Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank žalobu, ktorou sa domáhal, aby sa týmito spoločnosťami nariadilo dodržiavať KZ „nákladná doprava“, konkrétne jej článok 44. Podľa zväzu FNV mala Van den Bosch Transporten pri využívaní práce vodičov z Nemecka a Maďarska na týchto vodičov ako na vyslaných pracovníkov v zmysle smernice 96/71 podľa tohto ustanovenia uplatniť základné pracovné podmienky tejto kolektívnej zmluvy.

19 Medzitimným rozsudkom vydaným v prvostupňovom konaní bolo rozhodnuté, že základné pracovné podmienky KZ „nákladná doprava“ sa skutočne mali uplatňovať na vodičov z Nemecka a Maďarska, ktorých Van den Bosch Transporten angažovala.

20 Odvolací súd zrušil tento medzitimný rozsudok a vrátil vec prvostupňovému súdu. Odmietol však tvrdenie spoločností Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank, podľa ktorého sa článok 44 KZ „nákladná doprava“ mal vyhlásiť za neplatný z toho dôvodu, že povinnosť, ktorá z neho vyplýva, predstavovala neodôvodnenú prekážku slobodného poskytovania služieb zaručeného článkom 56 ZFEÚ. Na podporu tohto rozhodnutia odvolací súd v podstate konštatoval, že hoci táto kolektívna zmluva nebola vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, podniky, na ktoré sa táto kolektívna zmluva vzťahovala, boli oslobodené od povinnosti uplatňovať KZ „cestná doprava v réžii inej osoby“, ktorá bola sama všeobecne uplatniteľná, ktorej článok 73 bol v podstate totožný s článkom 44 KZ „nákladná doprava“ a ktorej obsah bol vo zvyšnej časti prakticky zhodný s obsahom tejto poslednej uvedenej kolektívnej zmluvy. Konkrétne, pokiaľ ide o povinnosť, ktorá sa musí vzťahovať aj na subdodávateľa, KZ „nákladná doprava“ má rovnaký účinok ako KZ „cestná doprava v réžii inej osoby“, pričom doba platnosti týchto dvoch kolektívnych zmlúv navyše uplynula v ten istý deň. Z vecného hľadiska by sa preto KZ „nákladná doprava“ skutočne mala posudzovať rovnako, ako keby bola vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, a to tak vo vzťahu k podnikateľom z dotknutého odvetvia usadeným v Holandsku, ako aj vo vzťahu k všetkým zahraničným charterovým dopravcom.

21 Z toho vyplýva, že článok 44 KZ „nákladná doprava“ nemožno považovať za neodôvodnenú prekážku slobodného poskytovania služieb v zmysle článku 56 ZFEÚ.

- 22 Odvolací súd sa okrem toho domnieval, že na to, aby v súlade s článkom 44 KZ „nákladná doprava“ bola subdodávateľom uložená povinnosť priznať pracovníkom pracovné podmienky stanovené v tejto kolektívnej zmluve, sa na predmetné subdodávateľské zmluvy musí vzťahovať smernica 96/71. V tejto súvislosti Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank pred súdom tvrdili, že výraz „vysielanie... na územie členského štátu“ v zmysle článku 1 ods. 1 a 3 smernice 96/71 sa má vykladať doslovne, zatiaľ čo podľa FNV bolo treba tomuto výrazu rozumieť zoširoka, a to tak, že zahŕňa aj prípad, keď k vyslaniu dôjde „na územie členského štátu alebo z neho“. V tomto poslednom uvedenom prípade by bolo nepodstatné, v ktorých členských štátoch dotknutý vodič skutočne vykonáva po sebe nasledujúce úkony v rámci charterovej prepravy.
- 23 Odvolací súd sa domnieval, že by sa mal uplatniť doslovný výklad článku 1 ods. 1 a 3 smernice 96/71, takže charterové prepravy, o aké ide v prejednávanej veci, nepatria do pôsobnosti tejto smernice, keďže sa týkajú len charterovej prepravy, ktorá sa prinajmenšom prevažne uskutočňuje „na území“ iného členského štátu.
- 24 FNV podal na vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, t. j. na Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd, Holandsko), kasačný opravný prostriedok proti tomuto rozhodnutiu odvolacieho súdu v rozsahu, v akom sa uvedené rozhodnutie zakladalo na doslovnom výklade článku 1 ods. 1 a 3 smernice 96/71. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank podali vzájomný kasačný opravný prostriedok v rozsahu, v akom odvolací súd rozhodol, že článok 44 KZ „nákladná doprava“ sa nemal považovať za neodôvodnenú prekážku slobodného poskytovania služieb.
- 25 Vnútroštátny súd uvádza, že hlavný kasačný opravný prostriedok nastoľuje najmä otázku výkladu výrazu „na územie členského štátu“ v zmysle článku 1 ods. 1 a 3 a článku 2 ods. 1 smernice 96/71 v prípade medzinárodnej cestnej dopravy, ako bola doprava, ktorú uskutočňovali Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank. Tento výklad je určujúci na účely stanovenia, či vodiči vykonávajúci činnosť v oblasti medzinárodnej dopravy, ako sú vodiči dotknutí v prejednávanej veci, patria do pôsobnosti smernice 96/71. Na tento účel si treba najprv položiť otázku, či sa smernica 96/71 uplatňuje na medzinárodnú cestnú prepravu.
- 26 Vnútroštátny súd sa okrem toho domnieva, že hlavný kasačný opravný prostriedok nastoľuje otázku, či okolnosť, že podniky, ktoré vysielajú dotknutých pracovníkov, sú v prejednávanej veci v rámci skupiny prepojené so spoločnosťou, do ktorej sú títo pracovníci vyslaní, je relevantná na účely výkladu vyššie uvedených ustanovení smernice 96/71.
- 27 Okrem toho sa v tomto kasačnom opravnom prostriedku subsidiárne uvádza, že odvolací súd nezohľadnil skutočnosť, že časť ciest, ktoré Van den Bosch Transporte a Silo-Tank uskutočňovali pre Van den Bosch Transporten, sa v celom rozsahu uskutočnila na území Holandského kráľovstva v rámci kabotážnej prepravy. Vynára sa teda otázka, či takáto doprava patrí do pôsobnosti smernice 96/71.
- 28 Vnútroštátny súd napokon uvádza, že vzájomný kasačný opravný prostriedok bol podaný pre prípad, že by sa v celom rozsahu, alebo čiastočne vyhovelo hlavnému kasačnému opravnému prostriedku. Aj dôvod uvedený na podporu tohto vzájomného kasačného opravného prostriedku vyvoláva otázky výkladu, ktoré si vyžadujú položiť Súdnemu dvoru prejudiciálne otázky.
- 29 Za týchto okolností Hoge Raad der Nederlanden (Najvyšší súd, Holandsko) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Má sa smernica 96/71... vykladať v tom zmysle, že sa má uplatňovať aj na pracovníka, ktorý ako vodič vykonáva medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu a v dôsledku toho svoju prácu vykonáva vo viac ako jednom členskom štáte?“



2. a) V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: Podľa akého kritéria alebo podľa akých hľadísk sa má určiť, či sa pracovník zamestnaný ako vodič v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave vysielajú „na územie členského štátu“ v zmysle článku 1 ods. 1 a 3 smernice [96/71] a či tento pracovník v zmysle článku 2 ods. 1 smernice [96/71] „počas vymedzeného obdobia vykonáva prácu na území iného členského štátu, než štát, v ktorom bežne pracuje“?
- b) Má na zodpovedanie druhej otázky význam okolnosť, že podnik, ktorý pracovníka označeného v otázke 2a) vysielajú, je prepojený – napríklad prostredníctvom koncernu – s podnikom, do ktorého pracovníka vysielajú, a ak áno, aký?
- c) Ak práca pracovníka označeného v druhej otázke písm. a) sčasti zahŕňa kabotážnu prepravu – t. j. prepravnú službu, ktorá je poskytovaná výlučne na území iného členského štátu ako toho, na území ktorého tento pracovník obvykle pracuje, musí sa potom v prípade tohto pracovníka v každom prípade vychádzať z toho, že vo vzťahu k tejto časti prác dočasne pracuje na území prvého menovaného členského štátu? Ak áno, platí v tejto súvislosti dolná hranica, napríklad vo forme minimálneho obdobia za mesiac, počas ktorého sa táto kabotážna preprava uskutočňuje?
3. a) V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: Ako sa má vykladať pojem „kolektívne zmluvy vyhlásené za všeobecne uplatniteľné“ v zmysle článku 3 ods. 1 a ods. 8 prvého pododseku smernice [96/71]? Ide o autonómny pojem práva Únie a v dôsledku toho stačí, že z faktického hľadiska sú splnené podmienky stanovené v článku 3 ods. 8 prvom pododseku smernice [96/71]? Alebo tieto ustanovenia súčasne vyžadujú, aby bola kolektívna zmluva vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú podľa vnútroštátneho práva?
- b) Ak kolektívnu zmluvu nemožno kvalifikovať ako kolektívnu zmluvu vyhlásenú za všeobecne uplatniteľnú v zmysle článku 3 ods. 1 a ods. 8 prvého pododseku smernice [96/71], bráni potom článok 56 ZFEÚ tomu, aby podniku usadenému v jednom členskom štáte, ktorý vysielajú pracovníka na územie iného členského štátu, bola zmluvne uložená povinnosť dodržať ustanovenia takej kolektívnej zmluvy platnej v poslednom uvedenom členskom štáte?“

## O prejudiciálnych otázkach

### O prvej otázke

- 30 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má smernica 96/71 vykladať v tom zmysle, že sa uplatňuje na prípady nadnárodného poskytovania služieb v odvetví cestnej dopravy.
- 31 Ako vyplýva z článku 1 ods. 1 a 3 smernice 96/71 v spojení s jej odôvodnením 4, táto smernica sa uplatňuje na podniky usadené v členskom štáte, ktoré v rámci nadnárodného poskytovania služieb spočívajúceho buď vo vykonaní prác podnikom vo vlastnej réžii a pod vlastným riadením na základe zmluvy uzavretej medzi týmto podnikom stranou, pre ktorú sú uvedené služby určené, alebo v prenajatí pracovníkov inému podniku v rámci verejnej alebo súkromnej zákazky, vysielajú pracovníkov na územie členského štátu.
- 32 Pokiaľ ide o článok 1 ods. 2 smernice 96/71, ten z jej pôsobnosti vylučuje len poskytovanie služieb zahŕňajúcich palubný personál obchodného loďstva.
- 33 Z toho vyplýva, že s výnimkou tohto posledného uvedeného poskytovania služieb sa táto smernica v zásade uplatňuje na každé nadnárodné poskytovanie služieb, ktoré zahŕňa vyslanie pracovníkov, a to bez ohľadu na hospodárske odvetvie, ku ktorému sa takéto poskytovanie služieb viaže, a tak aj na poskytovanie služieb v odvetví cestnej dopravy.

- 34 Tento výklad potvrdzuje článok 2 ods. 1 smernice 96/71, keďže toto ustanovenie definuje pojem „vyslaný pracovník“ v zmysle tejto smernice tak, že sa vzťahuje na „pracovníka“, ktorý počas vymedzeného obdobia vykonáva prácu na území iného členského štátu, než je štát, na ktorého území zvyčajne pracuje, bez toho, aby uvedené ustanovenie odkazovalo na akékoľvek obmedzenie, pokiaľ ide o odvetvie činnosti tohto pracovníka.
- 35 Uplatniteľnosť smernice 96/71 v odvetví cestnej dopravy výslovne potvrdzujú aj ďalšie právne akty Únie, ako napríklad smernica 2014/67, ktorej článok 9 ods. 1 písm. b) uvádza medzi administratívnymi požiadavkami a kontrolnými opatreniami, ktoré sú nevyhnutné na účely účinnej kontroly dodržiavania povinností stanovených najmä smernicou 96/71, opatrenia týkajúce sa osobitne „mobilných pracovníkov v odvetví dopravy“, a odôvodnenie 7 smernice 2020/1057, ktoré spresňuje, že ustanovenia týkajúce sa vysielania pracovníkov, ktorí sú uvedení v smernici 96/71 „sa vzťahujú na odvetvie cestnej dopravy“.
- 36 Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte a Silo-Tank, ako aj maďarská a poľská vláda však vo svojich pripomienkach vznášajú námietku, že ustanovenia, ktoré zakotvujú slobodné poskytovanie služieb a ktoré slúžili ako základ na prijatie smernice 96/71, vylučujú, aby činnosti cestnej prepravy tovaru patrili do pôsobnosti tejto smernice. V dôsledku toho sa podľa ich názoru má článok 1 ods. 1 smernice 96/71, podľa ktorého sa táto smernica uplatňuje na podniky usadené v členskom štáte, ktoré v rámci nadnárodného poskytovania služieb vysielajú pracovníkov, vykladať tak, že sa vzťahuje na „poskytovanie služieb“ v zmysle článku 56 ZFEÚ, ktoré nezahŕňa voľný pohyb služieb v oblasti dopravy, ktorý je osobitne upravený ustanoveniami hlavy Zmluvy o FEÚ týkajúcej sa dopravy, konkrétne jej článkami 90 až 100.
- 37 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že sloboda poskytovať služby v oblasti dopravy nie je upravená ustanovením článku 56 ZFEÚ, ktorý sa týka slobodného poskytovania služieb vo všeobecnosti, ale ustanoveniami hlavy Zmluvy o FEÚ týkajúcej sa dopravy, na ktoré odkazuje článok 58 ods. 1 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, bod 24 a citovaných judikatúru).
- 38 Treba však uviesť, že, ako bolo zdôraznené v bode 33 tohto rozsudku, smernica 96/71 má všeobecnú pôsobnosť. Okrem toho cieľom tejto smernice, ako vyplýva z jej odôvodnenia 1, je odstránenie prekážok voľného pohybu osôb a služieb medzi členskými štátmi a vo svojom odôvodnení 5 stanovuje, že potreba podporovať nadnárodné poskytovanie služieb sa musí uskutočňovať v rámci konkurenčného prostredia a opatrení zaručujúcich rešpektovanie práv pracovníkov.
- 39 Na rozdiel napríklad od nariadenia č. 1072/2009, ktoré na účely zásady „licencie Spoločenstva“ zakotvenej v jeho článkoch 3 a 4 obsahuje súbor „spoločn[ých] pravid[iel] platn[ých] pre medzinárodnú dopravu do členského štátu alebo z členského štátu, alebo pri prechode cez územie jedného alebo viacerých členských štátov“, ako aj „podmienky, za ktorých môže prepravca, ktorý nemá sídlo na území členského štátu, v tomto členskom štáte uskutočňovať dopravu“ v zmysle článku 91 ods. 1 písm. a) a b) ZFEÚ [pozri v tomto zmysle stanovisko 2/15 (Dohoda o voľnom obchode so Singapurom) zo 16. mája 2017, EU:C:2017:376, bod 208], teda cieľom smernice 96/71 nie je uskutočňovať spoločnú dopravnú politiku v zmysle článku 91. Táto smernica navyše neobsahuje ani „opatrenia na zlepšenie bezpečnosti dopravy“ či „ďalšie potrebné ustanovenia“ v oblasti dopravy v zmysle článku 91 ods. 1 písm. c) a d) ZFEÚ.
- 40 Z vyššie uvedeného vyplýva, že skutočnosť, že smernica 96/71 je založená na ustanoveniach Zmluvy ES týkajúcich sa slobodného poskytovania služieb bez toho, aby jej právny základ obsahoval ustanovenia týkajúce sa dopravy, nemôže z jej pôsobnosti vylúčiť nadnárodné poskytovanie služieb v odvetví cestnej dopravy, okrem iného prepravy tovaru.

- 41 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že smernica 96/71 sa má vykladať v tom zmysle, že sa uplatňuje na prípady nadnárodného poskytovania služieb v odvetví cestnej dopravy.

### ***O druhej otázke***

#### *O druhej otázke písm. a)*

- 42 Svojou druhou otázkou písm. a) sa vnútroštátny súd v podstate pýta, aké sú podmienky na to, aby sa pracovník, ktorý pracuje ako vodič v odvetví medzinárodnej cestnej dopravy na základe charterovej zmluvy uzavretej medzi podnikom, ktorý ho zamestnáva, usadeným v členskom štáte, a podnikom pôsobiacim v inom členskom štáte, považoval za pracovníka vyslaného na územie členského štátu v zmysle článku 1 ods. 1 a 3 a článku 2 ods. 1 smernice 96/71.
- 43 Ako bolo pripomenuté v bode 31 tohto rozsudku, z článku 1 ods. 1 a 3 smernice 96/71 v spojení s jej odôvodnením 4 vyplýva, že táto smernica sa uplatňuje na podniky usadené v členskom štáte, ktoré vysielajú pracovníkov na územie členského štátu v rámci nadnárodného poskytovania služieb, ktoré môže spočívať buď vo vykonaní prác zo strany podniku vo vlastnej réžii a pod vlastným riadením, v rámci zmluvy uzatvorenej medzi týmto podnikom a príjemcom služieb, alebo v prenajatí pracovníkov s cieľom, aby vykonávali prácu pre určitý podnik v rámci verejnej alebo súkromnej zákazky.
- 44 Podľa článku 2 ods. 1 uvedenej smernice „na účely tejto smernice ‚vyslaný pracovník‘ znamená pracovníka, ktorý počas vymedzeného obdobia vykonáva prácu na území iného členského štátu, než štát, v ktorom bežne pracuje“.
- 45 Pracovník sa vzhľadom na smernicu 96/71 nemôže považovať za vyslaného na územie členského štátu, ak výkon jeho práce nevykazuje dostatočnú väzbu s týmto územím (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, bod 31), čo predpokladá, že dôjde k celkovému posúdeniu všetkých prvkov, ktorými sa vyznačuje činnosť dotknutého pracovníka.
- 46 V tejto súvislosti treba uviesť, že existencia takejto väzby s dotknutým územím sa môže prejavíť najmä prostredníctvom vlastností poskytovania služieb, na ktorých poskytovanie je dotknutý pracovník pridelený. Relevantnou skutočnosťou na účely posúdenia existencie takejto väzby je tiež povaha činností, ktoré tento pracovník vykonáva na území dotknutého členského štátu.
- 47 Pokiaľ ide o mobilných pracovníkov, akými sú vodiči v medzinárodnej doprave, na tieto účely je relevantný aj stupeň intenzity väzby činnosti, ktorú vykonáva takýto pracovník v rámci poskytovania služby dopravy, na ktorú bol pridelený, s územím každého dotknutého členského štátu
- 48 To isté platí pre časť týchto činností v rámci dotknutého poskytovania služieb ako celku. V tejto súvislosti sú nakladanie alebo vykladanie tovaru, údržba alebo čistenie dopravných vozidiel relevantné, pokiaľ ich skutočne vykonáva dotknutý vodič, a nie tretie osoby.
- 49 Za „vyslaného“ v zmysle smernice 96/71 naopak nemožno považovať pracovníka, ktorý na území členského štátu, do ktorého je vyslaný, vykonáva veľmi obmedzené činnosti (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. decembra 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, bod 31). To platí aj pre vodiča, ktorý v rámci cestnej prepravy tovaru len prechádza cez územie členského štátu. To isté by platilo aj v prípade vodiča vykonávajúceho výlučne cezhraničnú dopravu z členského štátu, v ktorom je dopravný podnik usadený, na územie iného členského štátu alebo naopak.

- 50 Okrem toho skutočnosť, že vodič v medzinárodnej cestnej doprave, ktorého podnik usadený v členskom štáte prenajal podniku usadenému v inom členskom štáte, dostáva pokyny týkajúce sa jeho úloh alebo tieto úlohy začína alebo končí plniť v sídle tohto druhého podniku, sama osebe nestačí na vyvodenie záveru, že tento vodič bol „vyslaný“ na územie tohto iného členského štátu, ak výkon práce uvedeného vodiča nemá na základe iných faktorov dostatočnú väzbu s týmto územím.
- 51 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na druhú otázku písm. a) odpovedať tak, že článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 smernice 96/71 sa majú vykladať v tom zmysle, že pracovník, ktorý pracuje ako vodič v odvetví medzinárodnej cestnej dopravy na základe charterovej zmluvy uzavretej medzi podnikom, ktorý ho zamestnáva, usadeným v členskom štáte, a podnikom, ktorý sa nachádza v inom členskom štáte, než je ten, v ktorom dotknutá osoba zvyčajne pracuje, je pracovníkom vyslaným na územie iného členského štátu v zmysle týchto ustanovení, ak má výkon jeho práce počas dotknutého vymedzeného obdobia dostatočnú väzbu s týmto územím. Existencia takejto väzby sa určuje celkovým posúdením takých skutočností, akými sú povaha činností, ktoré dotknutý pracovník vykonáva na uvedenom území, stupeň intenzity väzby činností tohto pracovníka s územím každého členského štátu, v ktorom pôsobí, ako aj podiel, ktorý uvedené činnosti predstavujú v rámci celej služby dopravy.
- 52 Skutočnosť, že vodič v medzinárodnej cestnej doprave, ktorého prenajal podnik usadený v jednom členskom štáte podniku usadenému v inom členskom štáte, dostáva pokyny týkajúce sa jeho úloh alebo tieto úlohy začína alebo končí plniť v sídle tohto druhého podniku, nepostačuje na vyvodenie záveru, že tento vodič bol vyslaný na územie tohto iného členského štátu v zmysle smernice 96/71, ak výkon práce uvedeného vodiča nemá na základe iných skutočností dostatočnú väzbu s týmto územím.

*O druhej otázke písm. b)*

- 53 Svojou druhou otázkou písm. b) sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa majú článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 smernice 96/71 vykladať v tom zmysle, že existencia skupinového prepojenia medzi podnikmi, ktoré sú zmluvnými stranami zmluvy o prenajatí pracovníkov, je relevantná na účely posúdenia, či došlo k vyslaniu pracovníkov.
- 54 V tejto súvislosti treba uviesť, že je pravda, že podľa článku 1 ods. 3 písm. b) tejto smernice sa táto smernica uplatňuje na vysielanie pracovníkov do organizácie alebo podniku v skupinovom vlastníctve na území členského štátu za predpokladu, že medzi vysielajúcim podnikom a jeho pracovníkom existuje počas doby vyslania pracovnoprávny vzťah.
- 55 Hoci teda smernica 96/71 výslovne odkazuje na situáciu vyslania v rámci skupiny podnikov, stále platí, ako vyplýva z bodu 51 tohto rozsudku, že postavenie vyslaného pracovníka sa stanovuje v závislosti od existencie dostatočnej väzby výkonu jeho práce s územím iného členského štátu, než je štát, na území ktorého bežne pracuje.
- 56 Existencia skupinovej prepojenosti medzi podnikmi, ktoré sú stranami zmluvy o prenajatí pracovníkov, pritom sama osebe nemôže definovať stupeň spojitosti s územím členského štátu, do ktorého je dotknutý pracovník vyslaný, a teda určiť, či je medzi výkonom práce tohto pracovníka a týmto územím dostatočná väzba na účely konštatovania existencie vyslania, na ktoré sa vzťahuje smernica 96/71.
- 57 V dôsledku toho treba na druhú otázku písm. b) odpovedať tak, že článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 smernice 96/71 sa majú vykladať v tom zmysle, že existencia skupinového prepojenia medzi podnikmi, ktoré sú stranami zmluvy o prenajatí pracovníkov, nie je sama osebe relevantná na účely posúdenia, či došlo k vyslaniu pracovníkov.

*O druhej otázke písm. c)*

- 58 Svojou druhou otázkou písm. c) sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 smernice 96/71 majú vykladať v tom zmysle, že pracovníka pracujúceho ako vodič v odvetví cestnej dopravy, ktorý na základe charterovej zmluvy uzavretej medzi podnikom, ktorý ho zamestnáva, usadeným v členskom štáte, a podnikom, ktorý sa nachádza v inom členskom štáte, vykonáva kabotážnu prepravu na území iného členského štátu, než je členský štát, v ktorom bežne pracuje, možno považovať za vyslaného na územie členského štátu, v ktorom sa tieto prepravy uskutočňujú, a ak áno, či existuje minimálna prahová hodnota týkajúca sa doby trvania týchto preprav.
- 59 V tejto súvislosti treba na úvod zdôrazniť, že smernica 96/71 sa musí vykladať v spojení s nariadením č. 1072/2009, ktorého odôvodnenie 17 stanovuje, že táto smernica sa vzťahuje na dopravné podniky, ktoré vykonávajú kabotážnu prepravu.
- 60 Podľa článku 2 ods. 3 a 6 nariadenia č. 1072/2009 je kabotážna preprava vymedzená ako vnútroštátna preprava v prenájme alebo za úhradu, ktorá sa vykonáva dočasne v hostiteľskom členskom štáte v súlade s týmto nariadením, pričom hostiteľským členským štátom je členský štát, v ktorom dopravca vykonáva prepravu, a nie je členský štát, v ktorom je dopravca usadený.
- 61 Pokiaľ ide o podmienky, za ktorých môžu dopravcovia nerezidenti vykonávať kabotážnu prepravu v hostiteľskom členskom štáte, článok 8 ods. 2 nariadenia č. 1072/2009 stanovuje, že títo dopravcovia sú počas dovozu do hostiteľského štátu v rámci medzinárodnej prepravy oprávnení do tohto štátu uskutočniť najviac tri po sebe nasledujúce kabotážne prepravy, a to do siedmich dní od poslednej vykládky v tomto členskom štáte.
- 62 Z troch predchádzajúcich bodov vyplýva, že kabotážna preprava sa uskutočňuje v celom rozsahu na území hostiteľského členského štátu, čo umožňuje domnievať sa, že výkon práce vodičom v rámci takýchto činností má dostatočnú väzbu s týmto územím.
- 63 Z toho vyplýva, že vodiča vykonávajúceho takúto prepravu treba v zásade považovať za vyslaného na územie hostiteľského členského štátu v zmysle článku 2 ods. 1 smernice 96/71.
- 64 Pokiaľ ide o dĺžku trvania takejto kabotážnej prepravy, hoci sama osebe nemôže spochybníť existenciu dostatočnej väzby medzi výkonom práce vodiča, ktorý ju uskutočňuje, s územím hostiteľského členského štátu, toto posúdenie nemá vplyv na uplatnenie článku 3 ods. 3 smernice 96/71.
- 65 V dôsledku toho treba na druhú otázku písm. c) odpovedať tak, že článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 smernice 96/71 sa majú vykladať v tom zmysle, že pracovník, ktorý pracuje ako vodič v odvetví medzinárodnej cestnej dopravy, a na základe charterovej zmluvy uzavretej medzi podnikom, ktorý ho zamestnáva, usadeným v členskom štáte, a podnikom, ktorý sa nachádza v inom členskom štáte, vykonáva kabotážnu prepravu na území iného členského štátu, než je členský štát, v ktorom bežne pracuje, sa v zásade musí považovať za vyslaného na územie členského štátu, v ktorom sa tieto prepravy uskutočňujú. Doba trvania kabotážnej prepravy nie je na posúdenie, či došlo k takémuto vyslaniu, relevantným prvkom, čím nie je dotknuté prípadné uplatnenie článku 3 ods. 3 tejto smernice.

***O tretej otázke***

*O tretej otázke písm. a)*

- 66 Svojou treťou otázkou písm. a) sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 ods. 1 a 8 smernice 96/71 vykladať v tom zmysle, že otázku, či bola kolektívna zmluva vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, treba posúdiť s ohľadom na uplatniteľné vnútroštátne právo.

- 67 Treba pripomenúť, že podľa článku 3 ods. 1 druhej zarážky smernice 96/71 členské štáty zabezpečia, aby podniky vysielajúce pracovníkov zaručili pracovníkom, ktorí sú vyslaní na ich územie, určité pracovné podmienky, ktoré sú v členskom štáte výkonu práce stanovené, okrem iného v kolektívnych zmluvách, ktoré boli vyhlásené za všeobecne uplatniteľné podľa odseku 8 tohto článku 3, ak sa týkajú činností v odvetví vlastných stavebných prác, uvedených v prílohe tejto smernice. Podľa článku 3 ods. 10 druhej zarážky uvedenej smernice členské štáty môžu na vnútroštátne podniky a na podniky z ostatných štátov pri rovnosti zaobchádzania uplatňovať pracovné podmienky, ktoré boli zakotvené okrem iného v kolektívnych zmluvách, ako sú kolektívne zmluvy uvedené v odseku 8 uvedeného článku 3, a ktoré sa týkajú iných činností, než sú činnosti v odvetví vlastných stavebných prác.
- 68 Podľa článku 3 ods. 8 smernice 96/71 sa pod pojmom „kolektívne zmluvy, ktoré sa vyhlásili za všeobecne uplatniteľné“ rozumie kolektívne zmluvy, ktoré musia dodržiavať všetky podniky v danej zemepisnej oblasti a v príslušnej profesii alebo priemysle.
- 69 V tejto súvislosti platí, ako v podstate uviedol generálny advokát v bode 129 svojich návrhov, že hoci je pravda, že článok 3 ods. 1 smernice 96/71 výslovne neodkazuje na vnútroštátne právo, faktom zostáva, že to tak implicitne je, pretože toto ustanovenie vyžaduje, aby predmetná kolektívna zmluva bola vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú. Takéto vyhlásenie sa však môže uskutočniť len podľa práva dotknutého členského štátu.
- 70 Znenie článku 3 ods. 8 druhého pododseku uvedenej smernice potvrdzuje toto konštatovanie. Tým, že normotvorca Únie stanovil, že ak neexistuje systém na vyhlásenie kolektívnych zmlúv za všeobecne uplatniteľné, sa členské štáty môžu opierať o kolektívne zmluvy, ktoré sú všeobecne uplatniteľné na všetky podobné podniky v danej zemepisnej oblasti a v príslušnej profesii alebo priemysle, a/alebo kolektívne zmluvy, ktoré uzatvorili najreprezentatívnejšie organizácie zamestnávateľov a organizácie zamestnancov na vnútroštátnej úrovni a ktoré sú uplatňované na celom území príslušného štátu, nutne odkázal na vnútroštátny systém.
- 71 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že na podniky pôsobiace v odvetví prepravy tovaru sa vzťahuje KZ „nákladná doprava“. Je pravda, že táto kolektívna zmluva nebola ako taká vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú. Jej dodržiavanie však bolo podmienkou oslobodenia od povinnosti uplatňovať KZ „cestná doprava v rézii inej osoby“, ktorá bola vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú. Okrem toho bol obsah ustanovení týchto dvoch kolektívnych zmlúv prakticky zhodný. Zdá sa teda, že tieto ustanovenia museli dodržiavať všetky podniky pôsobiace v odvetví prepravy tovaru.
- 72 Z vyššie uvedeného vyplýva, že na tretiu otázku písm. a) treba odpovedať tak, že článok 3 ods. 1 a 8 smernice 96/71 sa má vykladať v tom zmysle, že otázka, či bola kolektívna zmluva vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, sa má posúdiť s ohľadom na uplatniteľné vnútroštátne právo. Kolektívna zmluva, ktorá nebola vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, ale ktorej dodržiavanie je podmienkou oslobodenia podnikov, na ktoré sa vzťahuje, od povinnosti uplatňovať inú kolektívnu zmluvu, ktorá bola sama vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú a ktorej ustanovenia sú v podstate totožné s ustanoveniami tejto inej kolektívnej zmluvy, zodpovedá pojmu uvedenému v týchto ustanoveniach.

*O tretej otázke písm. b)*

- 73 Vzhľadom na odpoveď na tretiu otázku písm. a) nie je potrebné odpovedať na tretiu otázku písm. b).

## O trovách

- 74 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (veľká komora) rozhodol takto:

1. **Smernica 96/71/ES Európskeho parlamentu a Rady zo 16. decembra 1996 o vysielaní pracovníkov v rámci poskytovania služieb sa má vykladať v tom zmysle, že sa uplatňuje na prípady nadnárodného poskytovania služieb v odvetví cestnej dopravy.**
2. **Článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 smernice 96/71 sa majú vykladať v tom zmysle, že pracovník, ktorý pracuje ako vodič v odvetví medzinárodnej cestnej dopravy na základe charterovej zmluvy uzavretej medzi podnikom, ktorý ho zamestnáva, usadeným v členskom štáte, a podnikom, ktorý sa nachádza v inom členskom štáte, než je ten, v ktorom dotknutá osoba bežne pracuje, je pracovníkom vyslaným na územie členského štátu v zmysle týchto ustanovení, ak má výkon jeho práce počas dotknutého vymedzeného obdobia dostatočnú väzbu s týmto územím. Existencia takejto väzby sa určuje celkovým posúdením takých skutočností, akými sú povaha činností, ktoré dotknutý pracovník vykonáva na uvedenom území, stupeň intenzity väzby činností tohto pracovníka s územím každého členského štátu, v ktorom pôsobí, ako aj podiel, ktorý uvedené činnosti predstavujú v rámci celej služby dopravy.**

Skutočnosť, že vodič v medzinárodnej cestnej doprave, ktorého podnik usadený v jednom členskom štáte prenajal podniku usadenému v inom členskom štáte, dostáva pokyny týkajúce sa jeho úloh alebo tieto úlohy začína alebo končí plniť v sídle tohto druhého podniku, nepostačuje na vyvodenie záveru, že tento vodič bol vyslaný na územie tohto iného členského štátu v zmysle smernice 96/71, ak výkon práce uvedeného vodiča nemá na základe iných skutočností dostatočnú väzbu s týmto územím.
3. **Článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 smernice 96/71 sa majú vykladať v tom zmysle, že existencia skupinového prepojenia medzi podnikmi, ktoré sú stranami zmluvy o prenajatí pracovníkov, nie je sama osebe relevantná na účely posúdenia, či došlo k vyslaniu pracovníkov.**
4. **Článok 1 ods. 1 a 3 a článok 2 ods. 1 smernice 96/71 sa majú vykladať v tom zmysle, že pracovník, ktorý pracuje ako vodič v odvetví medzinárodnej cestnej dopravy, a na základe charterovej zmluvy uzavretej medzi podnikom, ktorý ho zamestnáva, usadeným v členskom štáte, a podnikom, ktorý sa nachádza v inom členskom štáte, vykonáva kabotážnu prepravu na území iného členského štátu, než je členský štát, v ktorom bežne pracuje, sa v zásade musí považovať za vyslaného na územie členského štátu, v ktorom sa tieto prepravy uskutočňujú. Doba trvania kabotážnej prepravy nie je na posúdenie, či došlo k takémuto vyslaniu, relevantným prvkom, čím nie je dotknuté prípadné uplatnenie článku 3 ods. 3 tejto smernice.**
5. **Článok 3 ods. 1 a 8 smernice 96/71 sa má vykladať tak, že otázka, či bola kolektívna zmluva vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, sa má posúdiť s ohľadom na uplatniteľné vnútroštátne právo. Kolektívna zmluva, ktorá nebola vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú, ale ktorej dodržiavanie je podmienkou oslobodenia podnikov, na ktoré sa vzťahuje, od povinnosti**

**uplatňovať inú kolektívnu zmluvu, ktorá bola sama vyhlásená za všeobecne uplatniteľnú a ktorej ustanovenia sú v podstate totožné s ustanoveniami tejto inej kolektívnej zmluvy, zodpovedá pojmu uvedenému v týchto ustanoveniach.**

Podpisy