



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 1 december 2020*

”Begäran om förhandsavgörande – Direktiv 96/71/EG – Artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 – Utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster – Lastbilschaufförer som utför internationella transporter – Tillämpningsområde – Begreppet ’utstationerad arbetstagare’ – Cabotagetrafik – Artikel 3.1, 3.3 och 3.8 – Artikel 56 FEUF – Frihet att tillhandahålla tjänster – Kollektivavtal som förklarats ha allmän giltighet”

I mål C-815/18,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Hoge Raad der Nederlanden (Högsta domstolen, Nederländerna) genom beslut av den 14 december 2018, som inkom till domstolen den 21 december 2018, i målet

Federatie Nederlandse Vakbeweging

mot

Van den Bosch Transporten BV,

Van den Bosch Transporte GmbH,

Silo-Tank Kft.,

meddelar

DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av ordföranden K. Lenaerts, vice ordföranden R. Silva de Lapuerta, avdelningsordförandena J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan, L. Bay Larsen (referent) och N. Piçarra samt domarna C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos och P.G. Xuereb,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: förste handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 14 januari 2020,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Federatie Nederlandse Vakbeweging, genom J.H. Mastenbroek, advocaat,

* Rättegångsspråk: nederländska.

- Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH och Silo-Tank Kft., genom R.A.A. Duk och F.M. Dekker, advocaten,
- Nederländernas regering, genom J. Langer och M.K. Bulterman, båda i egenskap av ombud,
- Tysklands regering, genom J. Möller, i egenskap av ombud,
- Frankrikes regering, genom A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme och A. Ferrand, samtliga i egenskap av ombud,
- Ungerns regering, M.Z. Fehér, M.M. Tátrai och Zs. Wagner, samtliga i egenskap av ombud,
- Polens regering, genom B. Majczyna, D. Lutostańska och A. Siwek-Ślusarek, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom W. Mölls, B.-R. Killmann och M. van Beek, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 30 april 2020 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 56 FEUF och artiklarna 1.1, 1.3, 2.1, 3.1 och 3.8 första stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster (EGT L 18, 1997, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Federatie Nederlandse Vakbeweging (samorganisationen för nederländska fackföreningar) (nedan kallad FNV), å ena sidan, och Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH och Silo-Tank Kft., å andra sidan. Målet gäller tillämpningen av Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (kollektivavtal inom sektorn för godstransporter) (nedan kallat kollektivavtalet för godstransportsektorn) på förare från Tyskland och Ungern inom ramen för fraktavtal avseende internationella transporter.

Tillämpliga bestämmelser

Direktiv 96/71

- 3 I skälen 4 och 5 i direktiv 96/71 anges följande:
 - ”4. Tillhandahållandet av tjänster kan antingen bestå i arbete som utförs av ett företag för egen räkning och under egen ledning, i enlighet med ett avtal som har slutits mellan detta företag och mottagaren av de tillhandahållna tjänsterna, eller av att arbetstagare ställs till förfogande för ett företag i enlighet med ett offentligt eller privaträttsligt kontrakt.
 5. Att främja tillhandahållandet av tjänster över gränserna kräver lojal konkurrens och åtgärder som garanterar att arbetstagarnas rättigheter respekteras.”

4 I artikel 1 i direktivet, som har rubriken ”Tillämpningsområde”, föreskrivs följande:

”1. Detta direktiv skall tillämpas på företag som är etablerade i en medlemsstat och som i samband med tillhandahållande av tjänster över gränserna, utstationerar arbetstagare enligt punkt 3, inom en medlemsstats territorium.

2. Detta direktiv skall inte tillämpas på företag inom handelsflottan såvitt avser besättning ombord.

3. Detta direktiv skall tillämpas om ett företag som anges i punkt 1 vidtar någon av följande gränsöverskridande åtgärder:

a) Utstationering av en arbetstagare för egen räkning och under egen ledning inom en medlemsstats territorium, enligt avtal som ingåtts mellan det utstationerande företaget och mottagaren av tjänsterna, vilken bedriver verksamhet i denna medlemsstat, om det finns ett anställningsförhållande mellan det utstationerande företaget och arbetstagaren under utstationeringstiden.

b) Utstationering av en arbetstagare inom en medlemsstats territorium på en arbetsplats eller i ett företag som tillhör koncernen, om det finns ett anställningsförhållande mellan det utstationerande företaget och arbetstagaren under utstationeringstiden.

c) I egenskap av företag för uthyrning av arbetskraft eller företag som ställer arbetskraft till förfogande, verkställer utstationering av en arbetstagare till ett användarföretag som är etablerat eller som bedriver verksamhet inom en medlemsstats territorium, om det finns ett anställningsförhållande mellan företaget för uthyrning av arbetskraft eller det företag som ställer arbetskraft till förfogande och arbetstagaren under utstationeringstiden.

...”

5 Artikel 2 i direktivet, med rubriken ”Definition”, har följande lydelse:

”1. I detta direktiv avses med utstationerad arbetstagare varje arbetstagare som under en begränsad tid utför arbete inom en annan medlemsstats territorium än där han vanligtvis arbetar.

2. I detta direktiv avses med begreppet arbetstagare det begrepp som tillämpas i rätten i den medlemsstat inom vars territorium arbetstagaren är utstationerad.”

6 Artikel 3 i samma direktiv har rubriken ”Arbets- och anställningsvillkor” och lyder som följer:

”1. Medlemsstaterna skall, oavsett vilken lag som gäller för anställningsförhållandet, se till att de företag som anges i artikel 1.1 på följande områden garanterar de arbetstagare som är utstationerade inom deras territorium de arbets- och anställningsvillkor som i den medlemsstat inom vars territorium arbetet utförs är fastställda

– i bestämmelser i lagar eller andra författningar,

och/eller

– i kollektivavtal eller skiljedomar som förklarats ha allmän giltighet enligt punkt 8, i den utsträckning som de rör de verksamheter som anges i bilagan:

a) Längsta arbetstid och kortaste vilotid.

b) Minsta antal betalda semesterdagar per år.

c) Minimilön, inbegripet övertidsersättning; denna punkt gäller dock inte yrkesanknutna tilläggs pensionssystem.

- d) Villkor för att ställa arbetstagare till förfogande, särskilt genom företag för uthyrning av arbetskraft.
- e) Säkerhet, hälsa och hygien på arbetsplatsen.
- f) Skyddsåtgärder med hänsyn till arbets- och anställningsvillkor för gravida kvinnor och kvinnor som nyligen fött barn samt för barn och unga.
- g) Likabehandling av kvinnor och män samt andra bestämmelser om icke-diskriminerande behandling.

...

3. Medlemsstaterna kan, efter samråd med arbetsmarknadens parter och i enlighet med sedvanor och bruk i varje medlemsstat, besluta att bestämmelserna i punkt 1 andra stycket c inte skall gälla i de fall som anges i artikel 1.3 a och 1.3 b, om utstationeringens varaktighet inte överstiger en månad.

4. Medlemsstaterna kan, i enlighet med nationell lagstiftning och/eller praxis, ange att det kan göras undantag från bestämmelserna i punkt 1 andra stycket c i de fall som anges i artikel 1.3 a och 1.3 b, samt från ett beslut som en medlemsstat har fattat enligt punkt 3 i denna artikel, genom kollektivavtal enligt punkt 8, för ett eller flera verksamhetsområden, om utstationeringens varaktighet inte överstiger en månad.

...

8. Med kollektivavtal eller skiljedomar som förklarats ha allmän giltighet menas sådana kollektivavtal eller skiljedomar som skall följas av alla företag inom den aktuella sektorn eller det aktuella arbetet och inom det aktuella geografiska området.

Om det saknas ett system för att förklara att kollektivavtal eller skiljedomar har allmän giltighet enligt första stycket, kan medlemsstaterna, om de så beslutar, utgå ifrån

- kollektivavtal eller skiljedomar som gäller allmänt för alla likartade företag inom den aktuella sektorn eller det aktuella arbetet och inom det aktuella geografiska området,

och/eller

- kollektivavtal som har ingåtts av de mest representativa arbetsmarknadsorganisationerna på nationell nivå och som gäller inom hela det nationella territoriet,

om det vid tillämpningen av dem på de företag som anges i artikel 1.1 vad gäller de områden som räknas upp i punkt 1 första stycket i denna artikel garanteras att dessa företag behandlas på samma sätt som de övriga företag som anges i detta stycke och som befinner sig i en likartad situation.

...

10. Detta direktiv hindrar inte att medlemsstaterna, i enlighet med fördraget, på samma villkor ålägger de nationella företagen och företagen från andra medlemsstater

- arbets- och anställningsvillkor på andra områden än de som anges i punkt 1 första stycket om bestämmelserna rör ordre public,
- arbets- och anställningsvillkor som är fastställda i kollektivavtal eller skiljedomar enligt punkt 8 med avseende på annan verksamhet än de som anges i bilagan.”

Direktiv 2014/67/EU

- 7 Artikel 9.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/67/EU av den 15 maj 2014 om tillämpning av direktiv 96/71/EG och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 om administrativt samarbete genom informationssystemet för den inre marknaden (IMI-förordningen) (EUT L 159, 2014, s. 11) har följande lydelse:

”Medlemsstaterna får endast införa de administrativa krav och kontrollåtgärder som är nödvändiga för att man effektivt ska kunna övervaka att de skyldigheter som fastställs i detta direktiv och direktiv [96/71] fullgörs, förutsatt att kraven och åtgärderna är motiverade och proportionella i enlighet med unionsrätten.

För dessa ändamål får medlemsstaterna särskilt införa följande åtgärder:

...

- b) Kravet att tillhandahålla och/eller bevara kopior på papper eller i elektroniskt format av anställningsavtalet, eller ett motsvarande dokument enligt rådets direktiv 91/533/EEG [av den 14 oktober 1991 om arbetsgivares skyldighet att upplysa arbetstagarna om de regler som är tillämpliga på anställningsavtalet eller anställningsförhållandet (EGT L 288, 1991, s. 32; svensk specialutgåva, område 5, volym 5 s. 97)], inklusive eventuella ytterligare upplysningar i enlighet med artikel 4 i det direktivet, lönespecifikationer, tidrapporter där den dagliga arbetstidens början, slut och varaktighet anges samt intyg över gjorda löneutbetalningar eller kopior av motsvarande dokument under utstationeringsperioden på ett tillgängligt och tydligt angivet ställe på dess territorium, t.ex. på arbetsplatsen eller byggplatsen; för mobila arbetstagare i transportsektorn kan det vara det lokala kontoret eller i det fordon med vilket tjänsten utförs.

...”

Direktiv (EU) 2020/1057

- 8 I skäl 7 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1057 av den 15 juli 2020 om fastställande av särskilda regler med avseende på direktiv 96/71/EG och direktiv 2014/67/EU för utstationering av förare inom vägtransportsektorn och om ändring av direktiv 2006/22/EG vad gäller tillsyns krav och förordning (EU) nr 1024/2012 (EUT L 249, 2020, s. 49) anges följande:

”... Bestämmelserna om utstationering av arbetstagare i direktiv [96/71] ... är tillämpliga på vägtransportsektorn ...”.

Förordning (EG) nr 1072/2009

- 9 I skäl 17 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1072/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg (EUT L 300, 2009, s. 72) anges att bestämmelserna i direktiv 96/71 är tillämpliga på transportföretag som utför cabotagetransporter.
- 10 Artikel 2 i denna förordning har rubriken ”Definitioner” och lyder som följer:

”I denna förordning avses med

...

3. *vårdmedlemsstat*: en medlemsstat i vilken ett transportföretag bedriver verksamhet som inte är den medlemsstat i vilken transportföretaget är etablerat,

...

6. *cabotagettransport*: yrkesmässiga, tillfälliga inrikestransporter i en vårdmedlemsstat i enlighet med denna förordning,

...”

11 Artikel 8 i förordningen har rubriken ”Allmän princip”. I artikel 8.2 första stycket föreskrivs följande:

”Ett transportföretag som avses i punkt 1 och som utfört en internationell godstransport på väg från en medlemsstat eller ett tredjeland till en vårdmedlemsstat ska, så snart godset levererats, ha rätt att med samma fordon, eller om det är fråga om fordonståg, med dess motorfordon, utföra upp till tre cabotagettransporter. Den sista lossningen av last inom ramen för en cabotagettransport som genomförs innan fordonet lämnar vårdmedlemsstaten ska äga rum inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

12 Van den Bosch Transporten är ett transportföretag vars lokaler är belägna i Erp (Nederländerna). Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte, ett bolag bildat enligt tysk rätt, och Silo-Tank, ett bolag bildat enligt ungersk rätt, är systerbolag som tillhör samma koncern. Dessa tre bolag har samma förvaltare och aktieägare.

13 Van den Bosch Transporten är medlem i Vereniging Goederenvervoer Nederland (den nederländska åkeriföreningen). Denna åkeriförening och FNV har ingått kollektivavtalet för ”godstransport”, vilket började gälla den 1 januari 2012 och upphörde att gälla den 31 december 2013. Det har inte förklarats ha allmän giltighet. Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (kollektivavtal för godstransport på väg för annans räkning och uthyrning av mobilkranar) (nedan kallat kollektivavtalet för vägtransporter för annans räkning) har däremot förklarats ha allmän giltighet från och med den 31 januari 2013 till och med den 31 december 2013. I beslut van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (beslut av ministern för sociala och arbetsrelaterade frågor) av den 25 januari 2013 (Stcrt. 2013, no 2496) undantogs emellertid företag som omfattas av kollektivavtalet för godstransportsektorn från tillämpningen av kollektivavtalet för vägtransporter för annans räkning. Detta undantag gällde bland annat Van den Bosch Transporten.

14 I artikel 44 i kollektivavtalet för godstransportsektorn med rubriken ”Bestämmelse om fraktupdrag”, vars lydelse var nästan identisk med lydelsen i artikel 73 i kollektivavtalet för vägtransporter för annans räkning, föreskrevs följande:

”1. En arbetsgivare är skyldig att i underleverantörsavtal som fullgörs i eller från dennes nederländsketablerade företag av fristående företag i egenskap av arbetsgivare, fastställa att arbetstagare i det fristående underleverantörsföretaget ska omfattas av de grundläggande villkoren i [detta kollektivavtal] när detta följer av direktiv 96/71 ..., även om lagstiftningen i ett annat land än Nederländerna har valts som tillämplig lag.

2. Arbetsgivaren är skyldig att informera de arbetstagare som avses i punkt 1 om vilka arbetsvillkor som är tillämpliga på dem.

...”

- 15 Van den Bosch Transporten hade ingått ett avtal om fraktuppdrag avseende internationella transporter med Van den Bosch Transporte och Silo-Tank.
- 16 Arbetstagare från Tyskland och Ungern, vilka var knutna till Van den Bosch Transporte respektive Silo-Tank genom ett anställningsavtal, arbetade som förare inom ramen för dessa avtal om fraktuppdrag. Under den period som är aktuell i det nationella målet utfördes fraktuppdragen i regel med utgångspunkt från Erp och avslutades där. Merparten av de transporter som utfördes på grundval av de aktuella avtalen om fraktuppdrag ägde emellertid rum utanför Konungariket Nederländerna.
- 17 De grundläggande arbetsvillkoren, vilka fastställdes som sådana i kollektivavtalet för godstransportsektorn, tillämpades inte på förarna från Tyskland och Ungern.
- 18 FNV väckte talan mot Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte och Silo-Tank och yrkade att dessa bolag skulle förpliktas att respektera kollektivavtalet för godstransportsektorn och närmare bestämt artikel 44 i häri. När Van den Bosch Transporten anlidade förare från Tyskland och Ungern borde detta bolag enligt FNV, med stöd av denna bestämmelse, ha tillämpat de grundläggande arbetsvillkoren i det nämnda kollektivavtalet på dem, i deras egenskap av utstationerade arbetstagare i den mening som avses i direktiv 96/71.
- 19 Genom mellandom i första instans slogs det fast att de grundläggande arbetsvillkoren som stadgas i kollektivavtalet för godstransportsektorn faktiskt skulle tillämpas på de förare från Tyskland och Ungern som Van den Bosch Transporten hade anlitat.
- 20 Domstolen i andra instans upphävde denna mellandom och återförvisade målet till första instans. Domstolen i andra instans godtog emellertid inte den ståndpunkt som Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte och Silo-Tank framfört, nämligen att artikel 44 i kollektivavtalet för godstransportsektorn skulle förklaras ogiltig på grund av att den skyldighet som följde för dem av denna artikel utgjorde ett oberättigat hinder för friheten att tillhandahålla tjänster som garanteras i artikel 56 FEUF. Som skäl för detta avgörande fann domstolen i andra instans i huvudsak att även om detta kollektivavtal inte hade förklarats ha allmän giltighet, hade de företag som omfattades av detta undantagits från tillämpningen av kollektivavtalet för vägtransport för annans räkning – vilket förklarats ha allmän giltighet – vars artikel 73 i huvudsak var identisk med artikel 44 i kollektivavtalet om godstransport och vars innehåll i övrigt var praktiskt taget identiskt med innehållet i det sistnämnda kollektivavtalet. Vad särskilt gäller den skyldighet som även ska tillämpas på underentreprenören, har kollektivavtalet för godstransportsektorn samma verkan som kollektivavtalet för vägtransport för annans räkning. Giltighetstiden för dessa båda avtal löper för övrigt ut vid samma tidpunkt. I materiellt hänseende ska kollektivavtalet för godstransportsektorn följaktligen behandlas på samma sätt som om det hade förklarats ha allmän giltighet. Detta gäller med avseende på såväl entreprenörer inom den berörda sektorn i Nederländerna som alla utländska kontraherande fraktförare.
- 21 Enligt domstolen i andra instans ska artikel 44 i kollektivavtalet för godstransportsektorn följaktligen inte anses utgöra ett oberättigat hinder för friheten att tillhandahålla tjänster i den mening som avses i artikel 56 FEUF.
- 22 Domstolen i andra instans fann vidare att för att det ska kunna bli aktuellt att tvinga underleverantörer att, i enlighet med artikel 44 i kollektivavtalet för godstransportsektorn, ge arbetstagare de arbetsvillkor som föreskrivs i detta avtal måste de berörda underleverantörsavtalen omfattas av direktiv 96/71. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte och Silo-Tank har härvid anfört inför nämnda domstol att uttrycket ”utstationerar arbetstagare ... inom en medlemsstats territorium” i artikel 1.1 och 1.3 i direktiv 96/71 bör tolkas bokstavligt medan uttrycket enligt FNV ska ges en vid tolkning på så sätt att det ska anses omfatta även det fall då utstationering sker ”inom eller från en medlemsstats territorium”. I det senare fallet saknar det betydelse i vilka medlemsstater den berörda föraren faktiskt utför sina på varandra följande uppdrag inom ramen för fraktuppdraget.

- 23 Domstolen i andra instans fann att en bokstavstolkning av artikel 1.1 och 1.3 i direktiv 96/71 ska ges företräde, med följd att fraktavtal av det slag som är i fråga i förevarande mål inte omfattas av direktivets tillämpningsområde, eftersom endast fraktavtal som – åtminstone huvudsakligen – utförs ”inom en [annan] medlemsstats territorium” avses.
- 24 FNV överklagade avgörandet från domstolen i andra instans till den hänskjutande domstolen, Hoge Raad der Nederlanden (Högsta domstolen, Nederländerna), i den mån avgörandet grundas på en bokstavstolkning av artikel 1.1 och 1.3 i direktiv 96/71. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte och Silo-Tank inkom med ett anslutningsöverklagande mot den del av avgörandet där domstolen i andra instans slog fast att artikel 44 i kollektivavtalet för godstransportsektorn inte ska anses utgöra ett oberättigat hinder för friheten att tillhandahålla tjänster.
- 25 Den hänskjutande domstolen har angett att huvudöverklagandet bland annat ger upphov till frågan om tolkningen av uttrycket ”inom en medlemsstats territorium” i den mening som avses i artikel 1.1 och 1.3 samt artikel 2.1 i direktiv 96/71 vid internationella vägtransporter, av det slag som Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte och Silo-Tank utförde. Denna tolkning är avgörande för att fastställa om förare som är verksamma inom internationell vägtransport, såsom de berörda förarna i förevarande mål, omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 96/71. Först måste dock frågan avgöras om direktiv 96/71 är tillämpligt på internationell vägtransport.
- 26 Den hänskjutande domstolen anser dessutom att huvudöverklagandet ger upphov till frågan huruvida det är relevant för tolkningen av ovannämnda bestämmelser i direktiv 96/71 att de företag som utstationerar de berörda arbetstagarna har koppling – i förevarande fall inom en koncern – till det bolag vilket dessa arbetstagare är utstationerade till.
- 27 I överklagandet gjordes det för övrigt, i andra hand, gällande att domstolen i andra instans inte beaktade att en del av de transporter som Van den Bosch Transporte och Silo-Tank utförde för Van den Bosch Transporten i sin helhet ägde rum på Konungariket Nederländernas territorium inom ramen för cabotagetransporter. Därmed uppkommer frågan huruvida sådana transporter omfattas av tillämpningsområdet för direktiv 96/71.
- 28 Slutligen har den hänskjutande domstolen angett att anslutningsöverklagandet ingavs för det fall att den helt eller delvis skulle bifalla huvudöverklagandet. Även den grund som har åberopats till stöd för anslutningsöverklagandet ger upphov till tolkningsfrågor som gör det nödvändigt att begära förhandsavgörande från domstolen.
- 29 Mot denna bakgrund beslutade Hoge Raad der Nederlanden (Högsta domstolen i Nederländerna) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:
- ”1. Ska [direktiv 96/71] tolkas så, att detta direktiv även är tillämpligt på en arbetstagare som i sitt arbete som lastbilschaufför genomför internationella godstransporter på väg, och således utför arbete i flera länder?
2. a. Om fråga 1 ska besvaras jakande, enligt vilka kriterier eller på vilka grunder ska det fastställas huruvida en lastbilschaufför som genomför internationella godstransporter på väg är utstationerad ’inom en medlemsstats territorium’, i den mening som avses i artikel 1.1 och 1.3 i [direktiv 96/71], respektive huruvida denna arbetstagare ’under en begränsad tid utför arbete inom en annan medlemsstats territorium än där han vanligtvis arbetar’, i den mening som avses i artikel 2.1 i [direktiv 96/71]?
- b. Har det för svaret på fråga 2 a någon betydelse, och i så fall vilken, att det företag som utstationerar den arbetstagare som avses i fråga 2 a har anknytning till – exempelvis ingår i samma koncern som – det företag till vilket arbetstagaren utstationeras?

- c. Om det arbete som utförs av den arbetstagare som avses i fråga 2 a till viss del består i cabotagetransport – det vill säga transport som uteslutande utförs i en annan medlemsstat än den medlemsstat där arbetstagaren vanligtvis arbetar – anses denna arbetstagare, i alla fall vad gäller denna del av verksamheten, tillfälligt arbeta inom den förstnämnda medlemsstatens territorium? Om så är fallet, finns det i så fall en minimigräns, exempelvis en minimiperiod per månad under vilken denna cabotagetransport ska ske?
3. a. Om fråga 1 ska besvaras jakande, hur ska begreppet ”kollektivavtal ... som förklarats ha allmän giltighet”, i den mening som avses i artikel 3.1 och 3.8 första stycket i [direktiv 96/71] tolkas? Rör det sig om ett självständigt unionsrättsligt begrepp och räcker det således att villkoren i artikel 3.8 första stycket i [direktiv 96/71] i faktiskt hänseende är uppfyllda, eller innebär denna bestämmelse även ett krav på att kollektivavtalet ska ha förklarats ha allmän giltighet enligt nationell rätt?
- b. Om ett kollektivavtal inte kan anses ha allmän giltighet, i den mening som avses i artikel 3.1 och 3.8 första stycket i [direktiv 96/71], utgör artikel 56 FEUF hinder för att ett i en medlemsstat etablerat företag, som utstationerar en arbetstagare på en annan medlemsstats territorium, genom avtal förpliktas att följa bestämmelser i ett sådant kollektivavtal som gäller i den sistnämnda medlemsstaten?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Fråga 1

- 30 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida direktiv 96/71 ska tolkas så, att det är tillämpligt på tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster inom vägtransportsektorn.
- 31 Såsom framgår av artikel 1.1 och 1.3 i direktiv 96/71, jämförd med skäl 4 i direktivet, ska direktivet tillämpas på företag som är etablerade i en medlemsstat och som utstationerar arbetstagare inom en medlemsstats territorium i samband med tillhandahållande av tjänster över gränserna som kan bestå i antingen arbete som utförs av ett företag för egen räkning och under egen ledning, i enlighet med ett avtal som har slutits mellan detta företag och mottagaren av de tillhandahållna tjänsterna, eller i att arbetstagare ställs till förfogande för ett företag i enlighet med ett offentligt eller privaträttsligt kontrakt.
- 32 Enligt artikel 1.2 i direktiv 96/71 undantas från direktivets tillämpningsområde endast tillhandahållande av tjänster som innefattar besättning ombord inom handelsflottan.
- 33 Med undantag för sistnämnda tjänster, är direktivet följaktligen i princip tillämpligt på alla former av tillhandahållande av tjänster över gränserna som innebär utstationering av arbetstagare, oavsett till vilken ekonomisk sektor tjänsten har anknytning, och därmed även inom vägtransportsektorn.
- 34 Denna tolkning finner stöd i artikel 2.1 i direktiv 96/71, i vilken begreppet ”utstationerad arbetstagare” i den mening som avses i detta direktiv definieras som ”varje arbetstagare” som under en begränsad tid utför arbete inom en annan medlemsstats territorium än där han vanligtvis arbetar, utan att denna bestämmelse hänvisar till någon som helst begränsning av den verksamhetssektor som arbetstagaren är verksam inom.
- 35 Tillämpligheten av direktiv 96/71 på vägtransportsektorn bekräftas uttryckligen av andra unionsrättsakter, såsom direktiv 2014/67, där det i artikel 9.1 b bland de administrativa krav och kontrollåtgärder som krävs för en effektiv kontroll av efterlevnaden av de skyldigheter som nämns i

bland annat direktiv 96/71 anges åtgärder som specifikt avser ”mobila arbetstagare i transportsektorn”, och direktiv 2020/1057 vari det i skäl 7 anges att bestämmelserna om utstationering av arbetstagare i direktiv 96/71 ”är tillämpliga på vägtransportsektorn”.

- 36 Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte och Silo-Tank samt den ungerska och den polska regeringen har emellertid i sina yttranden invänt att de bestämmelser som fastställer friheten att tillhandahålla tjänster och som legat till grund för antagandet av direktiv 96/71 utesluter att verksamhet avseende godstransport på väg omfattas av direktivets tillämpningsområde. Artikel 1.1 i direktiv 96/71, enligt vilken direktivet ska tillämpas på företag som är etablerade i en medlemsstat och som i samband med tillhandahållande av tjänster över gränserna utstationerar arbetstagare, ska följaktligen tolkas så, att det avser ”tillhandahålla tjänster” i den mening som avses i artikel 56 FEUF. Denna bestämmelse omfattar inte den fria rörligheten för tjänster på transportområdet, vilken särskilt regleras av bestämmelserna i EUF-fördragets avdelning om transporter, det vill säga artiklarna 90–100 däri.
- 37 Domstolen erinrar inledningsvis om att friheten att tillhandahålla tjänster på transportområdet visserligen inte regleras av artikel 56 FEUF, som avser friheten att tillhandahålla tjänster i allmänhet, utan av bestämmelserna i den avdelning i FEU-fördraget som gäller transporter vilka artikel 58.1 FEUF hänvisar till (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, punkt 24 och där angiven rättspraxis).
- 38 Det ska emellertid påpekas att direktiv 96/71, såsom har påpekats i punkt 33 ovan, har allmän giltighet. Såsom framgår av skäl 1 i direktivet syftar direktivet dessutom till att undanröja hindren för den fria rörligheten för personer och tjänster mellan medlemsstaterna och i skäl 5 anges att främjandet av tillhandahållandet av tjänster över gränserna kräver lojal konkurrens och åtgärder som garanterar att arbetstagarnas rättigheter respekteras.
- 39 Till skillnad från till exempel förordning nr 1072/2009 som – enligt principen om gemenskapstillstånd som stadgas i artiklarna 3 och 4 – innehåller en rad ”gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstats territorier” och ”de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat” i den mening som avses i artikel 91.1 a och b FEUF (se, för ett liknande resonemang, yttrande 2/15 (frihandelsavtal med Singapore) av den 16 maj 2017, EU:C:2017:376, punkt 208), syftar direktiv 96/71 således inte till att genomföra den gemensamma transportpolitiken i den mening som avses i nämnda artikel 91. Direktivet innehåller inte heller några ”åtgärder för att förbättra transportsäkerheten” eller andra ”lämpliga bestämmelser” i fråga om transport i den mening som avses i artikel 91.1 c och d FEUF.
- 40 Av det ovan anförda följer att den omständigheten att direktiv 96/71 grundar sig på EG-fördragets bestämmelser om frihet att tillhandahålla tjänster, utan att dess rättsliga grund härutöver innehåller bestämmelser om transporter, inte utesluter att tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster inom vägtransportsektorn, bland annat godstransport, kan omfattas av direktivets tillämpningsområde.
- 41 Mot denna bakgrund ska fråga 1 besvaras på följande sätt. Direktiv 96/71 ska tolkas så, att det är tillämpligt på tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster inom vägtransportsektorn.

Fråga 2

Fråga 2 a

- 42 Den hänskjutande domstolen har ställt fråga 2 a för att få klarhet i under vilka förutsättningar en arbetstagare som är verksam som förare inom den internationella vägtransportsektorn, inom ramen för ett fraktavtal mellan det företag han är anställd av, etablerat i en medlemsstat, och ett företag som är verksam i en annan medlemsstat, ska anses som en arbetstagare som är utstationerad inom en medlemsstats territorium i den mening som avses i artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71.
- 43 Såsom det har erinrats om i punkt 31 ovan följer det av artikel 1.1 och 1.3 i direktiv 96/71, jämförd med skäl 4 i direktivet, att direktivet ska tillämpas på företag som är etablerade inom en medlemsstat och som utstationerar arbetstagare på en medlemsstats territorium i samband med tillhandahållande av tjänster över gränserna som kan bestå i antingen arbete som utförs av ett företag för egen räkning och under egen ledning, i enlighet med ett avtal som har slutits mellan detta företag och mottagaren av de tillhandahållna tjänsterna, eller av att arbetstagare ställs till förfogande för ett företag i enlighet med ett offentligt eller privaträttsligt kontrakt.
- 44 Enligt artikel 2.1 i samma direktiv ”avses med utstationerad arbetstagare varje arbetstagare som under en begränsad tid utför arbete inom en annan medlemsstats territorium än där han vanligtvis arbetar”.
- 45 En arbetstagare kan endast anses vara utstationerad inom en medlemsstats territorium med avseende på direktiv 96/71 om utförandet av arbetet har en tillräcklig anknytning till detta territorium (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punkt 31). Detta förutsätter en helhetsbedömning av samtliga faktorer som kännetecknar den berörda arbetstagarens verksamhet.
- 46 Det är i detta hänseende viktigt att påpeka att en sådan anknytning till det berörda territoriet kan visa sig bland annat genom de faktorer som är kännetecknande för det tillhandahållande av tjänster som arbetstagaren i fråga utför. Arten av det arbete som arbetstagaren utför på den berörda medlemsstats territorium utgör även en relevant omständighet vid bedömningen av huruvida en sådan anknytning föreligger.
- 47 När det gäller mobila arbetstagare, såsom internationella lastbilschaufförer, är även graden av anknytning mellan den verksamhet som en sådan arbetstagare har bedrivit inom ramen för tillhandahållandet av den transporttjänst han utför och respektive medlemsstats territorium av betydelse i detta avseende.
- 48 Detsamma gäller frågan hur stor del av den berörda tjänsten i dess helhet som utgörs av denna verksamhet. Lastning eller lossning av gods, underhåll eller rengöring av transportfordon är härvid relevanta under förutsättning att de faktiskt utförs av den berörda föraren och inte av tredje man.
- 49 En arbetstagare som utför tjänster i högst begränsad omfattning på en medlemsstats territorium dit han skickats ut kan däremot inte anses vara ”utstationerad” i den mening som avses i direktiv 96/71 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 december 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punkt 31). Så är fallet med en förare som inom ramen för en godstransport på väg endast transiterar genom en medlemsstats territorium. Detsamma gäller för en förare som endast utför en gränsöverskridande transport från den medlemsstat där transportföretaget är etablerat till en annan medlemsstats territorium eller tvärtom.
- 50 Den omständigheten att en internationell lastbilschaufför, som ett företag etablerat i en medlemsstat ställt till förfogande för ett företag etablerat i en annan medlemsstat, erhåller de instruktioner som är förenade med dennes uppdrag och börjar eller avslutar uppdragen vid det andra företagets säte, räcker

inte i sig för att denne förare ska anses ha "utstationerats" till denna andra medlemsstat, om inte utförandet av förarens arbete, på grundval av andra omständigheter, har en tillräcklig anknytning till detta territorium.

- 51 Mot bakgrund av det ovan anförda ska fråga 2 a besvaras enligt följande. Artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att en arbetstagare som är verksam som förare inom den internationella vägtransportsektorn, inom ramen för ett fraktavtal mellan det företag han är anställd av, etablerat i en medlemsstat, och ett företag som är verksamt i en annan medlemsstat än den där den berörde arbetstagaren vanligtvis arbetar, ska anses vara en arbetstagare som är utstationerad inom en medlemsstats territorium i den mening som avses i ovannämnda bestämmelser när utförandet av arbetstagarens arbete – under den aktuella begränsade tidsperioden – har tillräcklig anknytning till detta territorium. Frågan huruvida det föreligger en sådan anknytning ska avgöras genom en helhetsbedömning av sådana faktorer som arten av det arbete som den berörde arbetstagaren utför inom nämnda territorium, graden av anknytning mellan arbetstagarens verksamhet och varje medlemsstats territorium där arbetstagaren är verksam samt hur stor del nämnda verksamhet där utgör av transporttjänsten i dess helhet.
- 52 Den omständigheten att en internationell lastbilschaufför, som ett företag etablerat i en medlemsstat ställt till förfogande för ett företag etablerat i en annan medlemsstat, erhåller de instruktioner som är förenade med dennes uppdrag och börjar eller avslutar uppdragen vid det andra företagets säte, räcker inte i sig för att denne förare ska anses ha "utstationerats" till denna andra medlemsstat i den mening som avses i direktiv 96/71, om inte utförandet av förarens arbete, på grundval av andra omständigheter, har en tillräcklig anknytning till detta territorium.

Fråga 2 b

- 53 Den hänskjutande domstolen har ställt fråga 2 b för att få klarhet i huruvida artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att det vid bedömningen av huruvida det skett en utstationering av arbetstagare är relevant att de företag som är parter i ett avtal om att ställa arbetstagare till förfogande ingår i samma koncern.
- 54 Enligt artikel 1.3 b i direktivet är detta visserligen tillämpligt på utstationering av en arbetstagare inom en medlemsstats territorium på en arbetsplats eller i ett företag som tillhör koncernen, om det finns ett anställningsförhållande mellan det utstationerande företaget och arbetstagaren under utstationeringstiden.
- 55 Även om direktiv 96/71 således uttryckligen avser utstationering inom en företagskoncern, kvarstår dock det faktum att ställningen som utstationerad arbetstagare, såsom framgår av punkt 51 ovan, fastställs på grundval av att det finns en tillräcklig anknytning mellan utförandet av arbetet och en annan medlemsstats territorium än den där han vanligtvis arbetar.
- 56 Den omständigheten att de företag som är parter i avtalet om att ställa arbetstagare till förfogande ingår i samma koncern säger inte i sig något om graden av anknytning till den medlemsstats territorium dit den berörda arbetstagaren utstationerats. En dylik koncernanknytning kan således inte heller anses vara avgörande för huruvida anknytningen mellan arbetstagarens utförande av arbetet och detta territorium är tillräcklig för att det ska kunna fastställas att det föreligger en utstationeringssituation som omfattas av direktiv 96/71.
- 57 Fråga 2 b ska följaktligen besvaras enligt följande. Artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att det vid bedömningen av huruvida det skett en utstationering av arbetstagare inte i sig är relevant att de företag som är parter i ett avtal om att ställa arbetstagare till förfogande ingår i samma koncern.

Fråga 2 c

- 58 Den hänskjutande domstolen har ställt fråga 2 c för att få klarhet i huruvida artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att en arbetstagare som arbetar som förare inom vägtransportsektorn, och som inom ramen för ett fraktavtal mellan det företag han är anställd av, etablerat i en medlemsstat, och ett företag som är verksamt i en annan medlemsstat, utför cabotagetransporter inom en annan medlemsstats territorium än den där denne vanligtvis arbetar, kan anses utstationerad på den medlemsstats territorium inom vilket transporter utförs. Om frågan besvaras jakande önskar den hänskjutande domstolen svar på om det finns någon minimigräns för transporterens varaktighet.
- 59 Det ska inledningsvis understrykas att direktiv 96/71 ska tolkas mot bakgrund av förordning nr 1072/2009, i vilken det i skäl 17 anges att direktivet är tillämpligt på transportföretag som utför cabotagetransporter.
- 60 Enligt artikel 2 leden 3 och 6 i förordning nr 1072/2009 definieras cabotagetransporter som tillfälliga inrikestransporter i en värdmedlemsstat i enlighet med denna förordning. Värdmedlemsstaten är den i vilken ett transportföretag bedriver verksamhet som inte är den medlemsstat i vilken transportföretaget är etablerat.
- 61 Vad gäller villkoren för att transportföretag som inte är hemmahörande i den aktuella medlemsstaten ska kunna utföra cabotagetransporter i en värdmedlemsstat föreskrivs i artikel 8.2 i förordning nr 1072/2009 att dessa transportföretag ska ha rätt att i värdmedlemsstaten utföra upp till tre cabotagetransporter som följer på en internationell transport till denna stat inom sju dagar från det att den sista lossningen av last inom ramen för den ingående internationella transporten har ägt rum.
- 62 Det framgår av de tre föregående punkterna att cabotagetransporter uteslutande äger rum på värdmedlemsstatens territorium, vilket gör det möjligt att anse att förarens utförande av arbetet i samband med sådana uppdrag har en tillräcklig anknytning till detta territorium.
- 63 Härav följer att en förare som utför sådana transporter i princip ska anses vara utstationerad inom värdmedlemsstatens territorium i den mening som avses i artikel 2.1 i direktiv 96/71.
- 64 Cabotagetransporters varaktighet är visserligen i sig utan inverkan på bedömningen av huruvida det föreligger en tillräcklig anknytning mellan arbetets utförande av den förare som genomför transporter och värdmedlemsstatens territorium. Nämda bedömning påverkar dock inte tillämpningen av artikel 3.3 i direktiv 96/71.
- 65 Fråga 2 c ska följaktligen besvaras enligt följande. Artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att en arbetstagare som är verksam som förare inom vägtransportsektorn, och som inom ramen för ett fraktavtal mellan det företag han är anställd av, etablerat i en medlemsstat, och ett företag som är verksamt i en annan medlemsstat, utför cabotagetransporter inom en annan medlemsstats territorium än den där denne vanligtvis arbetar, i princip ska anses utstationerad på den medlemsstats territorium inom vilket transporter utförs. Cabotagetransporternas varaktighet saknar relevans vid bedömningen av huruvida en sådan utstationering föreligger, utan att det påverkar en eventuell tillämpning av artikel 3.3 i direktivet.

Fråga 3

Fråga 3 a

- 66 Den hänskjutande domstolen har ställt fråga 3 a för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att frågan huruvida ett kollektivavtal har förklarats ha allmän giltighet ska bedömas mot bakgrund av tillämplig nationell rätt.
- 67 Domstolen erinrar om att medlemsstaterna enligt artikel 3.1 andra strecksatsen i direktiv 96/71 ska se till att de företag som utstationerar arbetstagare garanterar de arbetstagare som är utstationerade inom deras territorium de arbets- och anställningsvillkor som i den medlemsstat inom vars territorium arbetet utförs är fastställda i kollektivavtal som förklarats ha allmän giltighet i den mening som avses i artikel 3.8. Detta gäller i den utsträckning de avser sådan byggnadsverksamhet som avses i bilagan till detta direktiv. Enligt artikel 3.10 andra strecksatsen i nämnda direktiv får medlemsstaterna, på samma villkor, ålägga de nationella företagen och företagen från andra medlemsstater arbets- och anställningsvillkor som är fastställda i kollektivavtal enligt artikel 3.8 med avseende på annan verksamhet än byggnadsverksamhet.
- 68 Med "kollektivavtal som förklarats ha allmän giltighet" avses enligt artikel 3.8 i direktiv 96/71 sådana kollektivavtal som ska följas av alla företag inom den aktuella sektorn eller det aktuella arbetet och inom det aktuella geografiska området.
- 69 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 129 i sitt förslag till avgörande är det visserligen riktigt att artikel 3.1 i direktiv 96/71 inte uttryckligen hänvisar till nationell rätt, men detta är underförstått fallet, eftersom det enligt denna bestämmelse krävs att kollektivavtalet i fråga har förklarats ha allmän giltighet. En sådan förklaring kan emellertid endast göras i enlighet med den berörda medlemsstatens lagstiftning.
- 70 Detta konstaterande bekräftas av ordalydelsen i artikel 3.8 andra stycket i direktivet. Genom att föreskriva att medlemsstaterna, i avsaknad av ett system för att förklara att kollektivavtal har allmän giltighet, kan grunda sig på kollektivavtal som har allmän verkan på alla liknande företag inom den aktuella sektorn eller det aktuella arbetet och inom det aktuella geografiska området och/eller som omfattas av kollektivavtal som har ingåtts av de mest representativa arbetsmarknadsorganisationerna på nationell nivå och som tillämpas på hela det nationella territoriet, har unionslagstiftaren med nödvändighet hänvisat till ett nationellt system.
- 71 I förevarande fall framgår det av beslutet om hänskjutande att de företag som är verksamma inom godstransportsektorn omfattas av kollektivavtalet för godstransportsektorn. Detta kollektivavtal har visserligen inte i sig förklarats ha allmän giltighet. Iakttagande av detta avtal villkorade emellertid undantaget från tillämpningen av kollektivavtalet för vägtransport för annans räkning, vilket hade förklarats ha allmän giltighet. Dessutom var innehållet i bestämmelserna i dessa två kollektivavtal praktiskt taget identiskt. Dessa bestämmelser skulle således iaktas av samtliga företag som är verksamma inom godstransportsektorn.
- 72 Fråga 3 a ska följaktligen besvaras på följande sätt. Artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att frågan huruvida ett kollektivavtal har förklarats ha allmän giltighet ska bedömas mot bakgrund av tillämplig nationell rätt. Ett kollektivavtal som inte har förklarats ha allmän giltighet, men vars efterlevnad är ett tvingande krav för de företag som omfattas av nämnda avtal för att de ska kunna beviljas undantag från tillämpningen av ett annat kollektivavtal som för sin del har förklarats ha allmän giltighet, och vars bestämmelser i sak är identiska med bestämmelserna i detta andra kollektivavtal, omfattas av det begrepp som avses i dessa bestämmelser.

Fråga 3 b

73 Med beaktande av svaret på fråga 3 a saknas skäl att besvara fråga 3 b.

Rättegångskostnader

74 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

- 1) Europaparlamentets och rådets direktiv 96/71/EG av den 16 december 1996 om utstationering av arbetstagare i samband med tillhandahållande av tjänster ska tolkas så, att det är tillämpligt på tillhandahållande av gränsöverskridande tjänster inom vägtransportsektorn.
- 2) Artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att en arbetstagare som är verksam som förare inom den internationella vägtransportsektorn, inom ramen för ett fraktavtal mellan det företag han är anställd av, etablerat i en medlemsstat, och ett företag som är verksamt i en annan medlemsstat än den där den berörde arbetstagaren vanligtvis arbetar, ska anses vara en arbetstagare som är utstationerad inom en medlemsstats territorium i den mening som avses i ovannämnda bestämmelser när utförandet av arbetstagarens arbete – under den aktuella begränsade tidsperioden – har tillräcklig anknytning till detta territorium. Frågan huruvida det föreligger en sådan anknytning ska avgöras genom en helhetsbedömning av sådana faktorer som arten av det arbete som den berörde arbetstagaren utför inom nämnda territorium, graden av anknytning mellan arbetstagarens verksamhet och varje medlemsstats territorium där arbetstagaren är verksam samt hur stor del nämnda verksamhet där utgör av transporttjänsten i dess helhet.

Den omständigheten att en internationell lastbilschaufför, som ett företag i en medlemsstat ställt till förfogande för ett företag etablerat i en annan medlemsstat, erhåller de instruktioner som är förenade med dennes uppdrag och börjar eller avslutar uppdragen vid det andra företagets säte, räcker inte i sig för att denne förare ska anses ha ”utstationerats” till denna andra medlemsstat i den mening som avses i direktiv 96/71, om inte utförandet av förarens arbete, på grundval av andra omständigheter, har en tillräcklig anknytning till detta territorium.

- 3) Artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att det vid bedömningen av huruvida det skett en utstationering av arbetstagare inte i sig är relevant att de företag som är parter i ett avtal om att ställa arbetstagare till förfogande ingår i samma koncern.
- 4) Artiklarna 1.1, 1.3 och 2.1 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att en arbetstagare som är verksam som förare inom vägtransportsektorn, och som inom ramen för ett fraktavtal mellan det företag han är anställd av, etablerat i en medlemsstat, och ett företag som är verksamt i en annan medlemsstat, utför cabotagetransporter inom en annan medlemsstats territorium än den där denne vanligtvis arbetar, i princip ska anses utstationerad på den medlemsstats territorium inom vilket transporter utförs. Cabotagetransporternas varaktighet saknar relevans vid bedömningen av huruvida en sådan utstationering föreligger, utan att det påverkar en eventuell tillämpning av artikel 3.3 i direktivet.

- 5) Artikel 3.1 och 3.8 i direktiv 96/71 ska tolkas så, att frågan huruvida ett kollektivavtal har förklarats ha allmän giltighet ska bedömas mot bakgrund av tillämplig nationell rätt. Ett kollektivavtal som inte har förklarats ha allmän giltighet, men vars efterlevnad är ett tvingande krav för de företag som omfattas av nämnda avtal för att de ska kunna beviljas undantag från tillämpningen av ett annat kollektivavtal som för sin del har förklarats ha allmän giltighet, och vars bestämmelser i sak är identiska med bestämmelserna i detta andra kollektivavtal, omfattas av det begrepp som avses i dessa bestämmelser.

Underskrifter