



La direttiva sul distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi è applicabile alle prestazioni di servizi transnazionali nel settore del trasporto su strada

Lavoratori provenienti dalla Germania e dall'Ungheria esercitavano l'attività di autista nell'ambito di contratti di noleggio relativi a trasporti internazionali, conclusi tra un'impresa di trasporto i cui locali sono situati a Erp (Paesi Bassi), la Van den Bosch Transporten BV, e due società, una di diritto tedesco e l'altra di diritto ungherese, appartenenti allo stesso gruppo, alle quali gli autisti erano legati. Di regola, durante il periodo considerato, il noleggio aveva luogo a partire da Erp ed era lì che i tragitti si concludevano. Tuttavia, la maggior parte dei trasporti effettuati sulla base dei contratti di noleggio di cui trattasi si svolgeva al di fuori del territorio dei Paesi Bassi. La Van den Bosch Transporten, in quanto membro dell'associazione dei Paesi Bassi per il trasporto di merci, rientrava nel contratto collettivo di lavoro applicabile a tale settore (in prosieguo: il «CCL «trasporto di merci»») concluso tra tale associazione e la Federatie Nederlandse Vakbeweging (FNV) (federazione del movimento sindacale dei Paesi Bassi). Un secondo contratto collettivo di lavoro, applicabile in particolare al settore del trasporto su strada di merci per conto terzi, e le cui disposizioni erano sostanzialmente identiche a quelle del CCL «trasporto di merci», era stato dichiarato, a differenza del primo, di applicazione generale. Tuttavia, in forza del diritto nazionale, le imprese rientranti nel CCL «trasporto di merci» erano esonerate dall'applicazione di tale secondo contratto, a condizione di rispettare il primo.

Secondo la FNV, quando la Van den Bosch Transporten si avvaleva di autisti provenienti dalla Germania e dall'Ungheria, essa avrebbe dovuto applicare loro le condizioni di lavoro di base del CCL «trasporto di merci», nella loro qualità di lavoratori distaccati, ai sensi della direttiva sul distacco dei lavoratori¹. Dal momento che le condizioni di lavoro di base, stipulate in tale contratto, non erano state applicate a detti autisti, la FNV ha agito in giudizio contro le tre imprese di trasporto; la sua domanda è stata accolta in primo grado con sentenza interlocutoria. Tale sentenza è stata tuttavia annullata in appello. Il giudice d'appello ha ritenuto, in particolare, che i noleggi di cui trattasi non rientrassero nell'ambito di applicazione della direttiva sul distacco dei lavoratori, dal momento che tale direttiva riguarda solo i noleggi effettuati, almeno principalmente, «nel territorio» di un altro Stato membro.

In tali circostanze, lo Hoge Raad der Nederlanden (Corte suprema dei Paesi Bassi), adito di un'impugnazione da parte della FNV, ha sottoposto alla Corte una serie di questioni pregiudiziali vertenti essenzialmente sulle condizioni alle quali è consentito concludere che sussiste un distacco di lavoratori «nel territorio di uno Stato membro» nel settore dei trasporti internazionali su strada.

Giudizio della Corte

La Corte, riunita in grande sezione, rileva, anzitutto, che la direttiva sul distacco dei lavoratori è applicabile alle prestazioni di servizi transnazionali nel settore del trasporto su strada. Infatti tale direttiva si applica, in linea di principio, a ogni prestazione di servizi transnazionale che implichi un

¹ Direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU 1997, L 18, pag. 1).

distacco di lavoratori, quale che sia il settore economico interessato, e, a differenza di uno strumento classico di liberalizzazione, essa mira a una serie di obiettivi attinenti alla necessità di promuovere la prestazione di servizi transnazionale assicurando al contempo una concorrenza leale e garantendo il rispetto dei diritti dei lavoratori. Il fatto che tale direttiva non abbia disposizioni relative ai trasporti non può pertanto escludere dal suo ambito di applicazione le prestazioni di servizi transnazionali nel settore delle attività di trasporto su strada, in particolare, di merci.

Per quanto riguarda, poi, la qualità di lavoratori distaccati degli autisti considerati, la Corte ricorda che, affinché un lavoratore sia considerato distaccato «nel territorio di uno Stato membro», lo svolgimento del suo lavoro deve presentare un legame sufficiente con tale territorio. L'esistenza di un simile legame è determinata nell'ambito di una valutazione globale di elementi, quali la natura delle attività svolte dal lavoratore interessato in detto territorio, il grado di intensità del legame delle attività di tale lavoratore con il territorio di ciascuno Stato membro nel quale egli opera, nonché la parte che dette attività vi rappresentano nell'insieme del servizio di trasporto.

In particolare, il fatto che un autista del trasporto internazionale su strada, messo a disposizione da un'impresa stabilita in uno Stato membro a favore di un'impresa stabilita in altro Stato membro, riceva le istruzioni inerenti ai suoi compiti e inizi o concluda i medesimi presso la sede di questa seconda impresa non è di per sé sufficiente per ritenere che egli sia stato distaccato nel territorio di quest'altro Stato membro, ai sensi della direttiva sul distacco dei lavoratori, se lo svolgimento del lavoro del suddetto autista non presenta, sulla base di altri fattori, un legame sufficiente con tale territorio.

La Corte precisa, inoltre, che l'esistenza di un vincolo di gruppo tra le imprese che sono parti del contratto di messa a disposizione di lavoratori non è, in quanto tale, atta a definire il grado di legame dello svolgimento del lavoro con il territorio di uno Stato membro nel quale tali lavoratori sono inviati. Pertanto, l'esistenza di un simile legame non è rilevante ai fini di valutare se sussista un distacco di lavoratori.

Per quanto riguarda il caso specifico dei trasporti di cabotaggio, ai quali la direttiva sul distacco dei lavoratori si applica, come sottolineato dal regolamento concernente il trasporto internazionale di merci su strada², la Corte rileva che tali trasporti si svolgono interamente nel territorio dello Stato membro ospitante, circostanza che consente di ritenere che lo svolgimento del lavoro da parte dell'autista nell'ambito di simili operazioni presenta un legame sufficiente con tale territorio. La durata del trasporto di cabotaggio è irrilevante ai fini di valutare se sussista un simile distacco, fatta salva la possibilità, di cui gli Stati membri dispongono in forza di tale direttiva, di disapplicare talune disposizioni di quest'ultima, in particolare per quanto riguarda le tariffe minime salariali, qualora la durata del distacco non sia superiore a un mese.

La Corte ricorda, infine, che, nell'ipotesi di un distacco di lavoratori, gli Stati membri, in forza di questa stessa direttiva, provvedono affinché le imprese interessate garantiscano ai lavoratori distaccati nel loro territorio una serie di condizioni di lavoro e di occupazione fissate, in particolare, da contratti collettivi dichiarati di applicazione generale, vale a dire quelli che devono essere rispettati da tutte le imprese situate nell'ambito di applicazione territoriale e nella categoria professionale o industriale interessate. La questione di stabilire se un contratto collettivo sia stato dichiarato di applicazione generale deve essere valutata con riferimento al diritto nazionale applicabile. La Corte precisa, tuttavia, che tale nozione ricomprende anche un contratto collettivo di lavoro che non è stato dichiarato di applicazione generale, ma la cui osservanza condiziona, per le imprese che vi rientrano, la dispensa dall'applicare un altro contratto collettivo di lavoro dichiarato, da parte sua, di applicazione generale, e le cui disposizioni sono sostanzialmente identiche a quelle di tale altro contratto collettivo di lavoro.

IMPORTANTE: Il rinvio pregiudiziale consente ai giudici degli Stati membri, nell'ambito di una controversia della quale sono investiti, di interpellare la Corte in merito all'interpretazione del diritto dell'Unione o alla

² Regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU 2009, L 300, pag. 72).

validità di un atto dell'Unione. La Corte non risolve la controversia nazionale. Spetta al giudice nazionale risolvere la causa conformemente alla decisione della Corte. Tale decisione vincola egualmente gli altri giudici nazionali ai quali venga sottoposto un problema simile.

Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna la Corte di giustizia.

Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia

Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere ☎ (+352) 4303 8575

Immagini della pronuncia della sentenza sono disponibili su «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106