



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene
COMUNICAT DE PRESĂ nr. 148/20

Luxemburg, 1 decembrie 2020

Hotărârea în cauza C-815/18
Federatie Nederlandse Vakbeweging/Van den Bosch Transporten B.V. și alții

Directiva privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii este aplicabilă prestărilor de servicii transnaționale din sectorul transportului rutier

Lucrători care proveneau din Germania și Ungaria își desfășurau activitatea de șofer în cadrul unor contracte charter referitoare la transporturi internaționale încheiate între o întreprindere de transport ale cărei localuri erau situate în Erp (Țările de Jos), Van den Bosch Transporten BV, și două societăți-soră, una de drept german, iar cealaltă de drept maghiar, aparținând aceluiași grup, cu care șoferii aveau contracte de muncă. În general, în perioada vizată, transportul în regim de charter pleca din Erp, iar cursele se încheiau în același loc, însă majoritatea transporturilor efectuate pe baza contractelor charter în cauză aveau loc în afara teritoriului Țărilor de Jos. Van den Bosch Transporten, în calitate de membră a Asociației Transportatorilor de Marfă din Țările de Jos, intra sub incidența convenției colective de muncă aplicabile acestui sector (denumită în continuare „CCM «transport de mărfuri»”), încheiată între această asociație și Federatie Nederlandse Vakbeweging (Federația Sindicatelor din Țările de Jos, denumită în continuare „FNV”). O a doua convenție colectivă de muncă, aplicabilă în special sectorului transportului rutier de mărfuri contra cost în numele unui terț, ale cărei dispoziții erau în esență identice cu cele ale CCM „transport de mărfuri”, fusese declarată, spre deosebire de prima, de generală aplicare. În virtutea dreptului național însă, întreprinderile care intrau sub incidența CCM „transport de mărfuri” erau scutite de la aplicarea acestei a doua convenții, cu condiția respectării primei convenții.

În opinia FNV, atunci când Van den Bosch Transporten apela la șoferi care proveneau din Germania și din Ungaria, ea ar fi trebuit să le aplice condițiile elementare de muncă ale CCM „transport de mărfuri”, în calitatea lor de lucrători detașați, în sensul Directivei privind detașarea lucrătorilor¹. Întrucât condițiile elementare de muncă, stipulate în această convenție, nu fuseseră aplicate acestor șoferi, FNV a formulat o acțiune împotriva celor trei întreprinderi de transport, care a fost admisă în primă instanță printr-o hotărâre interlocutorie. Această hotărâre a fost însă anulată în apel. Instanța de apel a considerat printre altele că transporturile în regim de charter în discuție nu intrau în domeniul de aplicare al Directivei privind detașarea lucrătorilor, această directivă vizând numai transporturile în regim de charter efectuate, cel puțin în principal, „pe teritoriul” unui alt stat membru.

În acest context, Hoge Raad der Nederlanden (Curtea Supremă a Țărilor de Jos), sesizată cu un recurs declarat de FNV, a adresat Curții o serie de întrebări preliminare referitoare în principal la condițiile în care este permis să se conchidă în sensul existenței unei detașări de lucrători „pe teritoriul unui stat membru” în sectorul transporturilor rutiere internaționale.

Aprecierea Curții

Curtea, întrunită în Marea Cameră, arată, mai întâi, că Directiva privind detașarea lucrătorilor este aplicabilă prestărilor de servicii transnaționale în sectorul transportului rutier. Astfel, această directivă se aplică, în principiu, oricărei prestări de servicii transnaționale care implică o detașare de lucrători, indiferent de sectorul economic vizat, și, spre deosebire de un instrument clasic de

¹ Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii (JO 1997, L 18, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 4, p. 29).

liberalizare, ea urmărește o serie de obiective care țin de necesitatea de a promova prestarea de servicii transnaționale, asigurând totodată condiții de concurență loială și garantând în același timp respectarea drepturilor lucrătorilor. Faptul că temeiul juridic al directivei menționate nu include dispoziții referitoare la transporturi nu poate exclude, așadar, din domeniul său de aplicare prestările de servicii transnaționale în sectorul activităților de transport rutier, în special de mărfuri.

În continuare, în ceea ce privește calitatea de lucrători detașați a șoferilor în cauză, Curtea a amintit că, pentru ca un lucrător să fie considerat detașat „pe teritoriul unui stat membru”, desfășurarea muncii sale trebuie să prezinte o legătură suficientă cu teritoriul respectiv. Existența unei astfel de legături este stabilită în cadrul unei aprecieri globale a unor elemente cum sunt natura activităților desfășurate de lucrătorul în cauză pe teritoriul respectiv, gradul de intensitate a legăturii activităților acestui lucrător cu teritoriul fiecărui stat membru în care își desfășoară activitatea, precum și partea pe care respectivele activități pe aceste teritorii o reprezintă în ansamblul serviciului de transport.

În particular, faptul că un șofer de transport internațional care a fost pus de către o întreprindere stabilită într-un stat membru la dispoziția unei întreprinderi stabilite în alt stat membru primește instrucțiunile inerente misiunilor sale, le începe sau le încheie la sediul acestei a doua întreprinderi nu este suficient în sine pentru a considera că șoferul menționat a fost detașat pe teritoriul acestui alt stat membru, în sensul Directivei privind detașarea lucrătorilor, din moment ce desfășurarea muncii șoferului respectiv nu prezintă, pe baza altor factori, o legătură suficientă cu acest teritoriu.

În plus, Curtea precizează că existența unei legături de grup între întreprinderile care sunt părți la contractul de punere la dispoziție de lucrători nu este, ca atare, de natură să definească gradul de legătură al desfășurării muncii cu teritoriul unui stat membru în care sunt trimiși acești lucrători. Prin urmare, existența unei asemenea legături nu este relevantă pentru a aprecia existența unei detașări de lucrători.

În ceea ce privește cazul specific al operațiunilor de cabotaj, la care Directiva privind detașarea lucrătorilor se aplică, astfel cum subliniază Regulamentul privind transportul rutier internațional de mărfuri², Curtea arată că aceste operațiuni se desfășoară în întregime pe teritoriul statului membru gazdă, ceea ce permite să se considere că desfășurarea muncii de către șofer în cadrul unor astfel de operațiuni are o legătură suficientă cu acest teritoriu. Durata operațiunilor de cabotaj este un element lipsit de relevanță pentru aprecierea existenței unei astfel de detașări, fără a se aduce atingere posibilității de care dispun statele membre în temeiul acestei directive de a nu aplica anumite dispoziții din aceasta din urmă, în special în ceea ce privește salariul minim, dacă durata detașării nu depășește o lună.

În sfârșit, Curtea amintește că, în ipoteza unei detașări a lucrătorilor, statele membre trebuie, în temeiul aceleiași directive, să se asigure că întreprinderile vizate garantează lucrătorilor detașați pe teritoriul lor un anumit număr de condiții de muncă și de încadrare în muncă stabilite, printre altele, prin convenții colective declarate de generală aplicare, cu alte cuvinte cele care trebuie respectate de către toate întreprinderile aparținând sectorului sau profesiei respective și care țin de domeniul teritorial de aplicare al acestora. Problema dacă o convenție colectivă a fost declarată de generală aplicare trebuie apreciată prin raportare la dreptul național aplicabil. Curtea precizează însă că această noțiune vizează și o convenție colectivă de muncă ce nu a fost declarată de generală aplicare, dar a cărei respectare condiționează, pentru întreprinderile care intră sub incidența sa, scutirea de la aplicarea unei alte convenții colective de muncă declarate, în ceea ce o privește, de generală aplicare și ale cărei dispoziții sunt în esență identice cu cele ale acestei alte convenții colective de muncă.

MENȚIUNE: Trimiterea preliminară permite instanțelor din statele membre ca, în cadrul unui litigiu cu care sunt sesizate, să adreseze Curții întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii sau la validitatea unui act al Uniunii. Curtea nu soluționează litigiul național. Este de competența instanței naționale să soluționeze

² Regulamentul (CE) nr. 1072/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața transportului rutier internațional de mărfuri (JO 2009, L 300, p. 72)

cauza conform deciziei Curții. Această decizie este obligatorie, în egală măsură, pentru celelalte instanțe naționale care sunt sesizate cu o problemă similară.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral](#) al hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 5536

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106