

Causa C-815/18**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

21 dicembre 2018

Giudice del rinvio:

Hoge Raad der Nederlanden (Paesi Bassi)

Data della decisione di rinvio:

14 dicembre 2018

Ricorrente:

Federatie Nederlandse Vakbeweging

Resistenti:

Van den Bosch Transporten B.V.

Van den Bosch Transporte GmbH

Silo-Tank Kft

Oggetto del procedimento principale

Nel procedimento principale la FNV (Federatie Nederlandse Vakbeweging, Federazione dei sindacati dei Paesi Bassi) chiede che si intimi alla Van den Bosch c.s. di rispettare il cao (Collectieve Arbeidsovereenkomst, contratto collettivo di lavoro) per il settore trasporto merci per quanto riguarda l'applicazione delle condizioni di base fissate da detto cao a conducenti tedeschi e ungheresi che hanno stipulato un contratto di lavoro con, rispettivamente, la Van den Bosch Transporte GmbH e la Silo-Tank Kft e che sono impiegati principalmente per trasporti internazionali fuori dei Paesi Bassi.

Oggetto e fondamento giuridico della domanda di pronuncia pregiudiziale

La presente domanda è fondata sull'articolo 267 TFUE e verte sulla questione se, e in tal caso a quali condizioni, la 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, sia applicabile a conducenti impiegati nel trasporto internazionale su strada.

Questioni pregiudiziali

1) Se la 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; in prosieguo: la «direttiva sul distacco»] debba essere interpretata nel senso che essa si applica anche a un lavoratore impiegato come conducente nel trasporto internazionale su strada, il cui lavoro venga pertanto prestato in più di uno Stato membro.

2) (a). In caso di risposta affermativa alla prima questione, ai sensi di quale criterio o di quali presupposti si debba stabilire se un lavoratore impiegato come conducente nel trasporto internazionale su strada venga distaccato «nel territorio di uno Stato membro», ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della direttiva sul distacco, e se detto lavoratore «per un periodo limitato, svolg[a] il proprio lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel cui territorio lavora abitualmente», ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva sul distacco.

(b). Se ai fini della risposta alla questione 2(a) sia significativa la circostanza che l'impresa che distacca il lavoratore di cui alla questione 2(a) sia collegata – ad esempio nell'ambito di un gruppo di società – all'impresa presso la quale il lavoratore viene distaccato.

(c). Qualora l'attività del lavoratore di cui alla questione 2(a) consista parzialmente in trasporti di cabotaggio – ossia: trasporti svolti unicamente nel territorio di uno Stato membro diverso da quello in cui il lavoratore in parola è abitualmente occupato – se si debba considerare che detto lavoratore, in ogni caso per quella parte delle sue attività, lavori temporaneamente nel territorio del primo Stato membro. In caso affermativo, se a questo riguardo debba valere una soglia minima, ad esempio sotto forma di un periodo minimo al mese in cui ha luogo il cabotaggio di cui trattasi.

3) (a). In caso di risposta affermativa alla prima questione, come debba essere interpretata la nozione di «contratti collettivi (...) dichiarati di applicazione generale», a norma dell'articolo 3, paragrafi 1 e 8, primo comma della direttiva sul distacco. Se si configuri una nozione autonoma di diritto dell'Unione e se sia dunque sufficiente che siano sostanzialmente soddisfatte le condizioni fissate all'articolo 3, paragrafo 8, primo comma, della direttiva sul distacco, o se dette disposizioni esigano anche che il contratto collettivo sia dichiarato di applicazione generale in forza del diritto nazionale.

(b). Qualora un contratto collettivo di lavoro non possa essere considerato un contratto collettivo dichiarato di applicazione generale, ai sensi dell'articolo

3, paragrafi 1 e 8, primo comma, della direttiva sul distacco, se l'articolo 56 TFUE osti a che un'impresa stabilita in uno Stato membro, che distacca un lavoratore nel territorio di un altro Stato membro, venga obbligata per effetto di clausole contrattuali a osservare le disposizioni di siffatto contratto collettivo vigente in quest'ultimo Stato membro.

Disposizioni di diritto dell'Unione e di diritto internazionale fatte valere

Articolo 56 TFUE

Articoli 1, paragrafi 1 e 3, 2, paragrafo 1, e 3, paragrafi 1 e 8, primo comma, della 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

Articoli 8, paragrafi 1 e 2, e 9, del regolamento (CE) n. 593/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (Roma I) (GU 2008, L 177, pag. 6).

Articoli 6, paragrafo 2, lettera a), e 7 della Convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali

Disposizioni di diritto nazionale fatte valere

Articolo 44 del collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (contratto collettivo di lavoro per il settore trasporto merci) e articolo 73 del collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (contratto collettivo di lavoro per il settore trasporto merci su strada per conto terzi e noleggio di gru mobili)

Breve esposizione dei fatti e procedimento principale

- 1 La Van den Bosch Transporten esercita un'attività di trasporti con sede a Erp. La Van den Bosch Transporten, la Van den Bosch GmbH (una società di diritto tedesco) e la Silo-Tank (una società di diritto ungherese) sono imprese consociate, facenti parte dello stesso gruppo. Esse hanno lo stesso direttore e socio e si avvalgono dello stesso prestatore di servizi, stabilito nei Paesi Bassi, per il settore delle TIC e finanziario.
- 2 La Van den Bosch Transporten è socia della Vereniging Goederenvervoer Nederland (Associazione dei Paesi Bassi per il trasporto su strada), che con decorrenza dal 1° gennaio 2012 ha stipulato con la Federatie Nederlandse Vakbeweging (Federazione dei sindacati dei Paesi Bassi; in prosieguo: la «FNV») il collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (contratto collettivo di lavoro per il settore trasporto merci; in prosieguo: il «cao GN») con durata sino al 31 dicembre 2013. Detto cao non è stato dichiarato di applicazione generale. Con decreto ministeriale, alle imprese che rientrano nel cao GN è stata concessa

esenzione dall'applicazione del cao Beroepsgoederenvervoer (contratto collettivo di lavoro per il settore trasporto merci per conto terzi) che invece è stato dichiarato di applicazione generale. L'esenzione in parola vale dunque per la Van den Bosch Transporten.

- 3 All'interno del gruppo Van den Bosch Transporten lavorano conducenti provenienti dalla Germania e dall'Ungheria in forza di contratti di lavoro stipulati, rispettivamente, con la Van den Bosch GmbH e la Silo-Tank. Ad essi non sono applicate le condizioni di lavoro minime del cao GN.
- 4 La Van den Bosch Transporten stipula contratti di noleggio con la Van den Bosch GmbH e la Silo-Tank per trasporti internazionali. Detti trasporti hanno luogo principalmente fuori dal territorio dei Paesi Bassi.
- 5 Ai sensi della disposizioni sul noleggio di cui all'articolo 44 del cao GN, e dell'articolo 73 del cao per il settore trasporto merci per conto terzi, di tenore pressoché identico, un datore di lavoro, in contratti di subappalto eseguiti nell'impresa del datore di lavoro o a partire da essa, è tenuto a chiedere che ai lavoratori del subappaltatore indipendente siano riconosciute le condizioni di lavoro minime del cao GN allorché ciò discenda dalla direttiva sul distacco, anche se si è optato per la legge di un paese diverso dai Paesi Bassi. Il datore di lavoro deve informare i lavoratori interessati circa le condizioni minime loro applicabili.

Argomenti essenziali delle parti nel procedimento principale

- 6 La FNV chiede che si intimi alla Van den Bosch Transporten c.s. di osservare il cao GN, giacché, quando impiega conducenti tedeschi e ungheresi, questa impresa, in forza della norma sul noleggio, deve chiedere che a detti conducenti siano riconosciute le condizioni minime del cao GN. Trova infatti applicazione la direttiva sul distacco.
- 7 Nei casi in cui il Regno dei Paesi Bassi è il paese di lavoro abituale, a norma dell'articolo 6, lettera a), della Convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali e dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 593/2008, deve essere pagata la retribuzione dovuta nei Paesi Bassi. Non applicando le condizioni minime garantite nei Paesi Bassi, la Van den Bosch GmbH e la Silo-Tank commettono un atto illecito nei confronti della FNV. Anche la Van den Bosch Transporten è responsabile di questo atto illecito.
- 8 Secondo la Van den Bosch Transporten c.s., l'articolo 44 del cao GN è nullo in quanto l'obbligo che ne discende per la Van den Bosch Transporten c.s. configura un ostacolo ingiustificato alla libera prestazione dei servizi, sancita all'articolo 56 TFUE. Infatti il cao GN non è stato dichiarato di applicazione generale e non è dunque una norma imperativa.

Breve esposizione della motivazione del rinvio

- 9 Il giudice di primo grado ha dichiarato con sentenza interlocutoria che le condizioni minime del cao GN sono applicabili ai conducenti tedeschi e ungheresi. Il giudice d'appello ha annullato detta sentenza interlocutoria e ha rinviato la causa con le considerazioni che seguono.
- 10 La norma sul noleggio contenuta nel cao GN effettivamente non è stata dichiarata di applicazione generale. Tuttavia il cao Beroepsgoederenvervoer è stato dichiarato di applicazione generale. Atteso che le disposizioni dei due cao sono pressoché identiche e la Van den Bosch Transporten è stata esentata dall'applicabilità del cao Beroepsgoederenvervoer per il motivo che essa rientrava nell'ambito di applicazione del cao GN, la situazione di fatto è analoga a quella in cui il cao GN sia stato dichiarato di applicazione generale.
- 11 In tal caso ricorre la condizione di dichiarazione di applicazione generale, di cui all'articolo 3, paragrafo 8, della direttiva sul distacco, e l'articolo 44 del cao GN non può essere considerato un ostacolo ingiustificato alla libera prestazione dei servizi.
- 12 Quanto al requisito, di cui all'articolo 44 cao GN, che si deve trattare di contratti di subappalto per i quali vige la direttiva sul distacco, secondo il giudice dell'appello si pone la questione se l'espressione «[distacchino lavoratori] nel territorio di uno Stato membro», di cui all'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della direttiva sul distacco, debba essere considerata letteralmente, oppure come «nel o a partire dal territorio di uno Stato membro», come sostiene la FNV. In quest'ultima ipotesi non è rilevante in quale Stato membro il conducente svolga effettivamente le sue attività nell'ambito del noleggio.
- 13 Secondo il giudice dell'appello, un'interpretazione estensiva di detta espressione non è conforme all'obiettivo della direttiva sul distacco di tutelare non soltanto la libera prestazione dei servizi all'interno dell'Unione europea, ma anche gli interessi del mercato del lavoro nazionale del rispettivo Stato membro che riceve il servizio di cui trattasi. Non solo è difficile stabilire quale mercato del lavoro dovrebbe in tal caso essere preso in considerazione, ma l'interpretazione in parola non risulta neppure dalle note esplicative della proposta originaria della Commissione riguardante la direttiva. Da detta proposta si desume invece che la direttiva sul distacco deliberatamente non riguarda il noleggio internazionale, ma soltanto noleggi eseguiti a livello nazionale.
- 14 Neppure il considerando 2 della direttiva 2014/67/UE, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71/CE relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi ecc., suggerisce di attenersi a un'interpretazione estensiva.
- 15 Secondo il giudice dell'appello non è del resto soddisfatta la condizione del distacco di lavoratori nel territorio dei Paesi Bassi. Atteso che la norma sul

noleggio segue la portata della direttiva sul distacco, detta norma non è applicabile.

- 16 In cassazione dinanzi al giudice del rinvio la FNV sostiene anzitutto che il giudice dell'appello non ha riconosciuto che l'espressione «nel territorio di uno Stato membro» deve essere intesa come «nel o a partire dal territorio di uno Stato membro», e che la direttiva sul distacco è dunque applicabile a conducenti impiegati nel trasporto internazionale su strada, come nel caso di specie.
- 17 Secondo il giudice del rinvio il sistema della direttiva sul distacco deve essere considerato in combinato disposto con le norme di rinvio vigenti per i contratti di lavoro internazionali, di cui all'articolo 6, paragrafo 2, lettera a), della Convenzione sulla legge applicabile alle obbligazioni contrattuali (in prosieguo: la «Convenzione»), e all'articolo 8 del regolamento Roma-I, nonché con le regole di priorità di cui agli articoli 7 della Convenzione e 9 del regolamento Roma I.
- 18 Da detta combinazione tuttavia non si desume senz'altro come debbano essere interpretati gli articoli 1, paragrafi 1 e 3, e 2, paragrafo 1, della direttiva sul distacco. È infatti ipotizzabile che l'espressione «nel territorio di uno Stato membro» debba essere intesa secondo l'interpretazione ad essa data dalla Corte nella sentenza del 15 marzo 2011, Koelzsch (C-29/10, ECLI:EU:C:2011:151), ossia come «[lo Stato membro] nel quale o, in mancanza, a partire dal quale il lavoratore, in esecuzione del contratto, svolge abitualmente il suo lavoro». È anche ipotizzabile che si debba configurare uno «collegamento stretto» tra il contratto di lavoro e il relativo Stato membro, e che a questo riguardo debba ricorrere la condizione di un minimo di giorni consecutivi al mese in cui il lavoratore in questione svolge il suo lavoro in detto Stato membro, o debbano essere soddisfatte altre condizioni.
- 19 Si pone anche la questione di stabilire in che limiti sia rilevante che le imprese che distaccano i lavoratori di cui trattasi siano legate nell'ambito di un gruppo di società all'impresa nella quale i lavoratori sono distaccati.
- 20 In mancanza di giurisprudenza della Corte di giustizia su tali questioni, possono esistere ragionevoli dubbi sulla corretta interpretazione dell'espressione «nel territorio di uno Stato membro», di cui agli articoli 1, paragrafi 1 e 3, e 2, paragrafo 1, della direttiva sul distacco, e sulla questione se il trasporto internazionale su strada rientri o meno nell'ambito di applicazione della direttiva sul distacco. Pertanto si presenta una questione pregiudiziale a questo riguardo.
- 21 La FNV fa valere che una parte dei viaggi oggetto del procedimento principale avviene integralmente nei Paesi Bassi, cosicché per questa parte i conducenti interessati possono senz'altro godere dei diritti garantiti dalla direttiva sul distacco.
- 22 Questa parte del motivo della FNV verte dunque sui trasporti di cabotaggio. Se si deve presumere che la nozione «nel territorio di uno Stato membro» debba essere interpretata restrittivamente, come ha fatto il giudice dell'appello, si pone la

questione se il cabotaggio rientri nell'ambito di applicazione della direttiva sul distacco.

- 23 Il giudice del rinvio esamina anche la questione di come debba essere interpretata la nozione «dichiarati di applicazione generale», ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva sul distacco. Se si tratti di una nozione autonoma di diritto dell'Unione o se si debba fare riferimento – in via esclusiva o meno – a quanto disposto dal diritto nazionale relativamente a detta nozione.
- 24 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 8, della direttiva sul distacco, per contratti collettivi dichiarati di applicazione generale si intendono quelli che devono essere rispettati da tutte le imprese situate nell'ambito di applicazione territoriale e nella categoria professionale o industriale interessate.
- 25 Detto articolo potrebbe dunque essere interpretato nel senso che la nozione «dichiarati di applicazione generale» deve essere intesa come una nozione autonoma di diritto dell'Unione. In detta interpretazione non è rilevante se il relativo cao sia stato dichiarato di applicazione generale nel diritto nazionale, ma soltanto se il cao sia stato dichiarato di applicazione generale ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 8, della direttiva sul distacco.
- 26 La nozione «dichiarati di applicazione generale» potrebbe tuttavia essere intesa anche nel senso che il cao deve essere stato dichiarato di applicazione generale in conformità al diritto nazionale e che dall'applicazione di detto diritto nazionale deve anche discendere che ricorre la condizione di cui all'articolo 3, paragrafo 8, primo comma, della direttiva sul distacco.
- 27 Nella sentenza della Corte del 3 aprile 2008, Rüffert (C-346/06, ECLI:EU:C:2008:189), si può rinvenire uno spunto per affermare che l'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva sul distacco verte su una nozione autonoma di diritto dell'Unione. Al punto 26 di detta sentenza la Corte ha anzitutto accertato che il contratto collettivo in questione non era un contratto collettivo dichiarato di applicazione generale ai sensi del diritto tedesco e ha quindi considerato rilevante la questione se il contratto collettivo in parola «potrebbe ciò non di meno essere qualificato di applicazione generale ai sensi [della direttiva sul distacco]».
- 28 Esistono dunque dubbi sull'interpretazione di detta nozione e si sottopone pertanto alla Corte una questione pregiudiziale al riguardo.
- 29 Qualora poi, per effetto della risposta alle questioni pregiudiziali, non si possa ritenere che la Van den Bosch GmbH e la Silo-Tank siano tenute all'osservanza delle disposizioni del cao GN in forza della direttiva sul distacco, occorre ancora esaminare se esse possano essere obbligate a osservare le condizioni di lavoro di detto cao seguendo la via contrattuale della norma sul noleggio, di cui all'articolo 44 del cao GN. In tal caso si pone la questione se si configuri una violazione dell'articolo 56 TFUE. Per motivi di economia processuale il giudice del rinvio include tale questione nel rinvio pregiudiziale.