

Cauza C-815/18**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

21 decembrie 2018

Instanța de trimitere:

Hoge Raad der Nederlanden (Țările de Jos)

Data deciziei de trimitere:

14 decembrie 2018

Recurentă:

Federatie Nederlandse Vakbeweging

Intimate:

Van den Bosch Transporten B.V.

Van den Bosch Transporte GmbH

Silo-Tank Kft

Obiectul procedurii principale

FNV [*Federația Sindicatelor din Țările de Jos*] solicită, în litigiul principal, să se dispună ca Van den Bosch și alții să respecte convenția colectivă pentru transportul de mărfuri, în ceea ce privește aplicarea condițiilor esențiale din această convenție colectivă neerlandeză în cazul șoferilor germani și maghiari care au încheiat un contract de muncă cu Van den Bosch Transporte GmbH, respectiv cu Silo-Tank Kft, și care lucrează în principal în transporturile internaționale în afara Țărilor de Jos.

Obiectul și temeiul juridic al cererii de decizie preliminară

Această cerere este formulată în temeiul articolului 267 TFUE și privește problema dacă, și în caz afirmativ, în ce condiții, Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea

lucrătorilor în cadrul prestării de servicii se aplică șoferilor care lucrează în transportul rutier internațional.

Întrebările preliminare

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, denumită în continuare „Directiva privind detașarea lucrătorilor”] trebuie interpretată în sensul că aceasta se aplică și unui lucrător care lucrează ca șofer în transportul rutier internațional și care, prin urmare, își desfășoară activitatea în mai mult de un stat membru?

2(a). În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, în baza cărui criteriu sau a căror puncte de vedere trebuie stabilit dacă un lucrător care desfășoară activitatea de șofer în transportul rutier internațional este detașat „pe teritoriul unui stat membru”, în sensul articolului 1 alineatele (1) și (3) din Directiva privind detașarea lucrătorilor, și dacă acest lucrător, „pe o perioadă limitată, își desfășoară munca pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal”, în sensul articolului 2 alineatul (1) din Directiva privind detașarea lucrătorilor?

2(b). Pentru a se răspunde la întrebarea 2(a), are importanță împrejurarea că întreprinderea care detașează lucrătorul menționat la întrebarea 2(a) este afiliată, de exemplu într-un grup, cu întreprinderea în care este detașat respectivul lucrător și, în cazul unui răspuns afirmativ, care este această importanță?

2(c). Dacă munca prestată de lucrătorul menționat la întrebarea 2(a) constă parțial în transportul în regim de cabotaj, adică transportul desfășurat exclusiv pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care respectivul lucrător lucrează în mod normal, se consideră, în orice caz, că respectivul lucrător lucrează temporar pe teritoriul primului stat membru, pentru acea parte din activitățile sale? În cazul unui răspuns afirmativ, se aplică în acest sens o limită inferioară, de exemplu sub forma unei perioade minime pe lună în care are loc acel transport în regim de cabotaj?

3(a). În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, cum trebuie interpretată noțiunea „convenții colective [...] declarate de generală aplicare”, prevăzută la articolul 3 alineatul (1) și alineatul (8) primul paragraf din Directiva privind detașarea lucrătorilor? Aceasta este o noțiune autonomă de drept al Uniunii și este deci suficient ca, în fapt, să se respecte condițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (8) primul paragraf din Directiva privind detașarea lucrătorilor sau aceste dispoziții impun, de asemenea, declararea cu aplicare generală a convenției colective de muncă în temeiul dreptului național?

3(b). Dacă o convenție colectivă nu poate fi considerată convenție colectivă declarată de generală aplicare în sensul articolului 3 alineatul (1) și alineatul (8) primul paragraf din Directiva privind detașarea lucrătorilor, articolul 56 TFUE se

opune ca o întreprindere stabilită într-un stat membru care detașează un lucrător pe teritoriul unui alt stat membru să fie obligată, pe cale contractuală, să respecte dispozițiile unei astfel de convenții colective care se aplică în acest din urmă stat membru?

Dispozițiile de drept al Uniunii și de drept internațional invocate

Articolul 56 TFUE

Articolul 1 alineatele (1) și (3), articolul 2 alineatul (1) și articolul 3 alineatele (1) și (8) primul paragraf din Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii

Articolul 8 alineatele (1) și (2) și articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 593/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 iunie 2008 privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (Roma I) (JO 2008, L 177, p. 6)

Articolul 6 alineatul (2) litera (a) și articolul 7 din Convenția privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale

Dispoziții naționale invocate

Articolul 44 din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri și articolul 73 din convenția colectivă pentru transportul rutier de mărfuri contra cost în numele unui terț și închirierea de macarale mobile

Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii principale

- 1 Van den Bosch Transporten desfășoară din Erp o activitate de transport. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch GmbH (o societate de drept german) și Silo-Tank (o societate de drept maghiar) sunt societăți-soră și aparțin aceluiași grup. Ele au același administrator și același asociat și folosesc același furnizor de servicii din domeniul TIC și finanțe stabilit în Țările de Jos.
- 2 Van den Bosch Transporten este membru al Asociației Transportatorilor de Marfă din Țările de Jos, care la 1 ianuarie 2012 a încheiat cu Federație Nederlandse Vakbeweging [Federația Sindicatelor din Țările de Jos] (denumită în continuare „FNV”) convenția colectivă pentru transportul de mărfuri, cu durata de până la 31 decembrie 2013. Această convenție colectivă nu a fost declarată de generală aplicare. Întreprinderile care intră sub incidența convenției colective pentru transportul de mărfuri au fost scutite, prin decret ministerial, de aplicarea convenției colective pentru transportul de mărfuri contra cost în numele unui terț, care a fost însă declarată de generală aplicare. Prin urmare, această scutire este valabilă și pentru Van den Bosch Transporten.

- 3 În cadrul grupului Van den Bosch Transporten lucrează șoferi din Germania și din Ungaria, în baza unor contracte de muncă încheiate cu Van den Bosch GmbH, respectiv cu Silo-Tank. Acestora nu li se aplică condițiile de muncă esențiale din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri.
- 4 Van den Bosch Transporten încheie cu Van den Bosch GmbH și Silo-Tank contracte charter pentru transporturi internaționale. Aceste transporturi au loc, în cea mai mare parte, în afara teritoriului Țărilor de Jos.
- 5 În temeiul dispoziției privind transportul în regim de charter de la articolul 44 din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri și din articolul 73, cvasi-similar, din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri contra cost în numele unui terț, un angajator are obligația să stipuleze în acordurile de subcontractare executate în cadrul sau pornind din cadrul întreprinderii angajatorului stabilită în Țările de Jos, faptul că angajaților subcontractantului independent li se acordă condițiile de muncă esențiale prevăzute în convenția colectivă pentru transportul de mărfuri, atunci când acest lucru rezultă din Directiva privind detașarea lucrătorilor, chiar și în cazul în care s-a optat pentru dreptul unei alte țări decât Țările de Jos. Angajatorul trebuie să informeze lucrătorii în cauză cu privire la condițiile de muncă esențiale care li se aplică.

Principalele argumente ale părților din litigiul principal

- 6 FNV solicită să se dispună ca Van den Bosch Transporten și alții să respecte convenția colectivă pentru transportul de mărfuri, întrucât, atunci când această întreprindere angajează șoferi germani și maghiari, Van den Bosch trebuie să stipuleze, în temeiul dispoziției privind transportul în regim charter, că acestor șoferi li se acordă condițiile de muncă esențiale prevăzute în convenția colectivă pentru transportul de mărfuri. Directiva privind detașarea lucrătorilor este, într-adevăr, aplicabilă.
- 7 În cazurile în care Țările de Jos reprezintă țara în care se lucrează în mod normal, în temeiul articolului 6 litera (a) din Convenția privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale și al articolului 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 593/2008, trebuie plătit salariul din Țările de Jos. Dacă nu aplică condițiile de muncă esențiale valabile în Țările de Jos, Van den Bosch GmbH și Silo-Tank acționează în mod abuziv față de FNV. Van den Bocht Transporten este, de asemenea, responsabil pentru acest comportament abuziv.
- 8 Van den Bosch Transporten și alții consideră că articolul 44 din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri este nul, întrucât obligația pentru Van den Bosch Transporten și alții care decurge din acesta constituie un obstacol ilegal în calea liberei circulații a serviciilor prevăzute la articolul 56 TFUE. Convenția colectivă pentru transportul de mărfuri nu este, într-adevăr, declarată de generală aplicare, prin urmare nu reprezintă o dispoziție cu caracter obligatoriu.

Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare

- 9 Prin decizia interlocutorie, instanța de prim grad de jurisdicție a considerat că condițiile esențiale prevăzute în convenția colectivă pentru transportul de mărfuri se aplică șoferilor germani și maghiari. Instanța de al doilea grad de jurisdicție a anulat această decizie interlocutorie și a trimis cauza spre rejudecare, cu următoarele considerente.
- 10 Dispoziția privind transportul în regim de charter din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri nu este, într-adevăr, declarată de generală aplicare. Cu toate acestea, convenția colectivă pentru transportul de mărfuri contra cost în numele unui terț este declarată de generală aplicare. Întrucât dispozițiile celor două convenții colective sunt aproape similare, iar Van den Bosch Transporten a fost scutită de aplicarea convenției colective pentru transportul de mărfuri contra cost în numele unui terț pentru motivul că intră sub incidența convenției colective pentru transportul de mărfuri, situația trebuie asimilată, din punct de vedere material, cu situația în care convenția colectivă pentru transportul de mărfuri ar fi fost declarată de generală aplicare.
- 11 În acest caz, condiția declarării cu aplicare generală prevăzută la articolul 3 alineatul (8) din Directiva privind detașarea lucrătorilor este îndeplinită, iar articolul 44 din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri nu poate fi considerat drept obstacol ilegal în calea liberei circulații a serviciilor.
- 12 În ceea ce privește cerința prevăzută la articolul 44 din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri, potrivit căreia trebuie să fie vorba de acorduri de subcontractare cărora li se aplică Directiva privind detașarea lucrătorilor, se pune întrebarea, potrivit instanței de al doilea grad de jurisdicție, dacă noțiunea „(detașare) pe teritoriul unui stat membru” în sensul articolului 1 alineatele (1) și (3) din Directiva privind detașarea lucrătorilor trebuie înțeleasă în mod literal sau ca „pe sau dinspre teritoriul unui stat membru”, astfel cum prevede FNV. În acest ultim caz, nu este relevant care este statul membru în care șoferul își desfășoară efectiv activitatea, în cadrul transportului în regim de charter.
- 13 Potrivit instanței de al doilea grad de jurisdicție, o interpretare largă a acestei noțiuni nu este compatibilă cu intenția Directivei privind detașarea lucrătorilor de a ține seama nu numai de libertatea de prestare a serviciilor în cadrul Uniunii Europene, ci și de interesele pieței interne a muncii din cadrul respectivului stat membru de primire al serviciului în cauză. Nu numai că este dificil de stabilit cu exactitate care este piața muncii care ar trebui să fie luată în considerare, însă această interpretare nu rezultă nici din expunerea de motive a propunerii inițiale a Comisiei privind directiva. Din această propunere rezultă, dimpotrivă, faptul că Directiva privind detașarea lucrătorilor nu acoperă, în mod intenționat, transportul internațional în regim charter, ci numai cursele charter efectuate la nivel național.
- 14 De asemenea, considerentul (2) al Directivei 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării

- Directivei 96/71/CE privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii etc. nu justifică utilizarea unei interpretări largi.
- 15 De asemenea, potrivit instanței de al doilea grad de jurisdicție, nu s-a respectat cerința detașării lucrătorilor pe teritoriul Țărilor de Jos. Întrucât dispoziția privind transportul în regim de charter urmează domeniul de aplicare al Directivei privind detașarea lucrătorilor, această dispoziție nu se aplică.
 - 16 În casație, în fața instanței de trimitere, FNV susține, în principal, că instanța de al doilea grad de jurisdicție nu a ținut cont de faptul că noțiunea „pe teritoriul unui stat membru” trebuie interpretată ca „pe sau *dinspre* teritoriul unui stat membru” și că Directiva privind detașarea lucrătorilor se aplică, prin urmare, șoferilor care lucrează în transportul rutier internațional, precum în speță.
 - 17 Potrivit instanței de trimitere, sistemul Directivei privind detașarea lucrătorilor trebuie considerat împreună cu normele de conflict de legi valabile pentru contractele de muncă internaționale, menționate la articolul 6 alineatul (2) litera (a) din Convenția privind legea aplicabilă obligațiilor contractuale (denumită în continuare „EVO”), și la articolul 8 din Regulamentul Roma I, precum și cu normele de prioritate menționate la articolul 7 din EVO și la articolul 9 din Regulamentul Roma I.
 - 18 Din această coroborare nu rezultă însă în mod evident cum trebuie interpretate articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva privind detașarea lucrătorilor. Astfel, este posibil ca noțiunea „pe teritoriul unui stat membru” să trebuiască să fie interpretată în funcție de interpretarea dată de Curte în Hotărârea din 15 martie 2011, Koelzsch (C-29/10, ECLI:EU:C:2011:151), și anume ca „statul membru în care sau, în lipsă, din care angajatul își desfășoară temporar munca în executarea contractului”. Este posibil, de asemenea, să trebuiască să existe „o legătură strânsă” între contractul de muncă și statul membru respectiv și ca, în acest context, să trebuiască să se respecte un număr minim de zile consecutive pe lună în care lucrătorul în cauză să își desfășoare activitatea în statul membru respectiv, sau să se respecte alte condiții.
 - 19 Se pune, de asemenea, întrebarea cât de important este faptul că întreprinderile care detașează lucrătorii în cauză sunt afiliate în cadrul unui grup cu întreprinderea în care lucrătorii sunt detașați.
 - 20 Întrucât nu există jurisprudență a Curții referitoare la aceste întrebări, pot exista îndoieli rezonabile cu privire la interpretarea corectă a noțiunii „pe teritoriul unui stat membru”, în sensul articolului 1 alineatele (1) și (3) și al articolului 2 alineatul (1) din Directiva privind detașarea lucrătorilor, și cu privire la faptul dacă transportul rutier internațional intră sau nu intră în sfera de aplicare a Directivei privind detașarea lucrătorilor. De aceea, este adresată o întrebare preliminară în acest sens.

- 21 FNV susține că o parte dintre cursele care sunt în discuție în litigiul principal au loc integral în Țările de Jos, astfel încât șoferii în cauză pot beneficia într-adevăr, pentru acea parte, de Directiva privind detașarea lucrătorilor.
- 22 Acest aspect al motivului FNV privește, prin urmare, transportul în regim de cabotaj. Dacă se consideră că noțiunea „pe teritoriul unui stat membru” trebuie interpretată în mod strict, așa cum a procedat instanța de al doilea grad de jurisdicție, se pune întrebarea dacă domeniul de aplicare al Directivei privind detașarea lucrătorilor cuprinde și cabotajul.
- 23 Instanța de trimitere abordează, de asemenea, modul în care trebuie de fapt interpretată noțiunea „declarate de generală aplicare” în sensul articolului 3 alineatele (1) și (8) din Directiva privind detașarea lucrătorilor. Aceasta este o noțiune autonomă de drept al Uniunii sau trebuie să se raporteze, exclusiv sau în parte, la dispozițiile dreptului național cu privire la această noțiune?
- 24 Potrivit articolului 3 alineatul (8) din Directiva privind detașarea lucrătorilor, prin convenții colective declarate de generală aplicare se înțelege convențiile colective sau sentințele arbitrale care trebuie respectate de către toate întreprinderile aparținând sectorului sau profesiei respective și care țin de domeniul teritorial de aplicare al acestora.
- 25 Prin urmare, acest articol ar putea fi interpretat în sensul că noțiunea „declarate de generală aplicare” trebuie considerată o noțiune autonomă de drept al Uniunii. În această interpretare, nu este important dacă convenția colectivă în cauză este declarată de generală aplicare în conformitate cu dreptul național, ci numai dacă convenția colectivă este declarată de generală aplicare în sensul articolului 3 alineatul (8) din Directiva privind detașarea lucrătorilor.
- 26 Cu toate acestea, noțiunea „declarate de generală aplicare” ar putea fi interpretată și în sensul că convenția colectivă în cauză trebuie declarată de generală aplicare în conformitate cu dreptul național și că aplicarea acestui drept național trebuie să conducă, de asemenea, la respectarea condiției prevăzute la articolul 3 alineatul (8) primul paragraf din Directiva privind detașarea lucrătorilor.
- 27 În Hotărârea Curții din 3 aprilie 2008, Rüffert (C-346/06, ECLI:EU:C:2008:189), poate fi găsit un indiciu că articolul 3 alineatele (1) și (8) din Directiva privind detașarea lucrătorilor se referă la o noțiune autonomă de drept al Uniunii. La punctul 26 din această hotărâre, Curtea a stabilit în primul rând că convenția colectivă în cauză nu a fost declarată de generală aplicare în conformitate cu dreptul german și a considerat, apoi, că este important dacă această convenție colectivă „ar putea fi considerată de aplicare generală în înțelesul [...] Directivei privind detașarea lucrătorilor [...]”.
- 28 Prin urmare, există îndoieli cu privire la modul în care trebuie interpretată această noțiune și i se adresează Curții o întrebare preliminară în acest sens.

- 29 Dacă, în urma răspunsurilor la întrebările preliminare, nu se mai poate pretinde de la Van den Bosch GmbH și Silo-tank respectarea dispozițiilor convenției colective pentru transportul de mărfuri în temeiul Directivei privind detașarea lucrătorilor, mai trebuie verificat dacă pot fi obligate să respecte condițiile de muncă din această convenție colectivă, pe calea contractuală a dispoziției privind transportul în regim de charter, prevăzută la articolul 44 din convenția colectivă pentru transportul de mărfuri. În acest caz, se pune întrebarea dacă este vorba despre o încălcare a articolului 56 TFUE. Instanța de trimitere include această chestiune în întrebările preliminare din motive de economie procedurală.

DOCUMENT DE LUCRU