



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção)

1 de dezembro de 2020 *

«Reenvio prejudicial — Diretiva 96/71/CE — Artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e artigo 2.º, n.º 1 — Destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços — Motoristas de transporte rodoviário internacional — Âmbito de aplicação — Conceito de “trabalhador destacado” — Operações de cabotagem — Artigo 3.º, n.ºs 1, 3 e 8 — Artigo 56.º TFUE — Livre prestação de serviços — Convenções coletivas declaradas de aplicação geral»

No processo C-815/18,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pelo Hoge Raad der Nederlanden (Supremo Tribunal dos Países Baixos), por Decisão de 14 de dezembro de 2018, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 21 de dezembro de 2018, no processo

Federatie Nederlandse Vakbeweging

contra

Van den Bosch Transporten BV,

Van den Bosch Transporte GmbH,

Silo-Tank Kft.,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Grande Secção),

composto por: K. Lenaerts, presidente, R. Silva de Lapuerta, vice-presidente, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan, L. Bay Larsen (relator) e N. Piçarra, presidentes de secção, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos e P. G. Xuereb, juízes,

advogado-geral: M. Bobek,

secretário: M. Ferreira, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 14 de janeiro de 2020,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Federatie Nederlandse Vakbeweging, por J. H. Mastenbroek, advocaat,
- em representação da Van den Bosch Transporten BV, da Van den Bosch Transporte GmbH e da Silo-Tank Kft., por R. A. A. Duk e F. M. Dekker, advocaten,

* Língua do processo: neerlandês.

- em representação do Governo neerlandês, por J. Langer e M. Bulterman, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo alemão, por J. Möller, na qualidade de agente,
- em representação do Governo francês, por A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme e A. Ferrand, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo húngaro, por Z. Fehér, M. M. Tátrai e Zs. Wagner, na qualidade de agentes,
- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, D. Lutostańska e A. Siwek-Ślusarek, na qualidade de agentes,
- em representação da Comissão Europeia, por W. Mölls, B.-R. Killmann e M. van Beek, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 30 de abril de 2020,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 56.º TFUE e do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, do artigo 2.º, n.º 1, e do artigo 3.º, n.ºs 1 e 8, primeiro parágrafo, da Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO 1997, L 18, p. 1).
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Federatie Nederlandse Vakbeweging (Federação dos Sindicatos Neerlandeses; a seguir «FNV») à Van den Bosch Transporten BV, à Van den Bosch Transporte GmbH e à Silo-Tank Kft. a respeito da aplicação da Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (convenção coletiva de trabalho aplicável ao setor do transporte de mercadorias; a seguir «CCT “transporte de mercadorias”») a motoristas provenientes da Alemanha e da Hungria no âmbito de contratos de fretamento relativos a transportes internacionais.

Quadro jurídico

Diretiva 96/71

- 3 Os considerandos 4 e 5 da Diretiva 96/71 enunciam:
 - «(4) Considerando que a prestação de serviços pode consistir quer na execução de trabalhos por uma empresa, por sua conta e sob a sua direção, no âmbito de um contrato celebrado entre essa empresa e o destinatário da prestação de serviços, quer na colocação de trabalhadores à disposição de uma empresa para nela se utilizarem os seus serviços, no âmbito de um contrato público ou privado;
 - (5) Considerando que essa promoção da prestação transnacional de serviços impõe uma concorrência leal e medidas que garantam o respeito pelos direitos dos trabalhadores».

4 O artigo 1.º desta diretiva, com a epígrafe «Âmbito de aplicação», dispõe:

«1. A presente diretiva é aplicável às empresas estabelecidas num Estado-Membro que, no âmbito de uma prestação transnacional de serviços e nos termos do n.º 3, destaquem trabalhadores para o território de um Estado-Membro.

2. A presente diretiva não é aplicável às empresas da marinha mercante no que se refere ao pessoal navegante.

3. A presente diretiva é aplicável sempre que as empresas mencionadas no n.º 1 tomem uma das seguintes medidas transnacionais:

a) Destacar um trabalhador para o território de um Estado-Membro, por sua conta e sob a sua direção, no âmbito de um contrato celebrado entre a empresa destacadora e o destinatário da prestação de serviços que trabalha nesse Estado-Membro, desde que durante o período de destacamento exista uma relação de trabalho entre a empresa destacadora e o trabalhador;

ou

b) Destacar um trabalhador para um estabelecimento ou uma empresa do grupo situados num Estado-Membro, desde que durante o período de destacamento exista uma relação de trabalho entre a empresa destacadora e o trabalhador;

ou

c) Destacar, na qualidade de empresa de trabalho temporário ou de empresa que põe um trabalhador à disposição, um trabalhador para uma empresa utilizadora estabelecida no território de um Estado-Membro ou que nele exerça a sua atividade, desde que durante o período de destacamento exista uma relação de trabalho entre o trabalhador e a empresa de trabalho temporário ou a empresa que põe o trabalhador à disposição.

[...]»

5 O artigo 2.º da referida diretiva, intitulado «Definição», tem a seguinte redação:

«1. Para efeitos da presente diretiva, entende-se por “trabalhador destacado” qualquer trabalhador que, por um período limitado, trabalhe no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade.

2. Para efeitos da presente diretiva, a noção de “trabalhador” é a que se aplica no direito do Estado-Membro em cujo território o trabalhador está destacado.»

6 O artigo 3.º da mesma diretiva, intitulado «Condições de trabalho e emprego», prevê:

«1. Os Estados-Membros providenciarão no sentido de que, independentemente da lei aplicável à relação de trabalho, as empresas referidas no n.º 1 do artigo 1.º garantam aos trabalhadores destacados no seu território as condições de trabalho e de emprego relativas às matérias adiante referidas que, no território do Estado-Membro onde o trabalho for executado, sejam fixadas:

– por disposições legislativas, regulamentares ou administrativas

e/ou

- por convenções coletivas ou decisões arbitrais declaradas de aplicação geral na aceção do n.º 8, na medida em que digam respeito às atividades referidas no anexo:
 - a) Períodos máximos de trabalho e períodos mínimos de descanso;
 - b) Duração mínima das férias anuais remuneradas;
 - c) Remunerações salariais mínimas, incluindo as bonificações relativas a horas extraordinárias; a presente alínea não se aplica aos regimes complementares voluntários de reforma;
 - d) Condições de disponibilização dos trabalhadores, nomeadamente por empresas de trabalho temporário;
 - e) Segurança, saúde e higiene no trabalho;
 - f) Medidas de proteção aplicáveis às condições de trabalho e emprego das mulheres grávidas e das puérperas, das crianças e dos jovens;
 - g) Igualdade de tratamento entre homens e mulheres, bem como outras disposições em matéria de não discriminação.

[...]

3. Os Estados-Membros podem, após consulta dos parceiros sociais e segundo os respetivos usos e costumes em vigor, decidir não aplicar o disposto na alínea c) do segundo travessão do n.º 1 aos casos referidos no n.º 3, alíneas a) e b), do artigo 1.º quando o período de destacamento não for superior a um mês.

4. Os Estados-Membros podem, segundo as legislações e/ou práticas nacionais, prever derrogações ao disposto na alínea c) do segundo travessão do n.º 1, nos casos previstos no n.º 3, alíneas a) e b), do artigo 1.º, bem como à decisão de um Estado-Membro na aceção do n.º 3 do presente artigo, através de convenções coletivas na aceção do n.º 8 do presente artigo, respeitantes a um ou vários setores de atividade, quando a duração do destacamento não for superior a um mês.

[...]

8. Entende-se por “convenções coletivas ou decisões arbitrais declaradas de aplicação geral”, aquelas que devem ser cumpridas por todas as empresas pertencentes ao setor ou à profissão em causa e abrangidas pelo seu âmbito de aplicação territorial.

Na ausência de um sistema de declaração de aplicação geral de convenções coletivas ou de decisões arbitrais na aceção do primeiro parágrafo, os Estados-Membros podem, se assim o entenderem, tomar por base:

- as convenções coletivas ou decisões arbitrais que produzam um efeito geral sobre todas as empresas semelhantes pertencentes ao setor ou à profissão em causa e que sejam abrangidas pelo seu âmbito de aplicação territorial

e/ou

- as convenções coletivas celebradas pelas organizações de parceiros sociais mais representativas no plano nacional e aplicadas em todo o território nacional,

desde que a sua aplicação às empresas referidas no n.º 1 do artigo 1.º garanta, quanto às matérias enumeradas no n.º 1 do presente artigo, a igualdade de tratamento entre essas empresas e as outras empresas referidas no presente parágrafo que se encontrem em situação idêntica.

[...]

10. A presente diretiva não obsta a que, no respeito pelo Tratado, os Estados-Membros imponham às empresas nacionais e de outros Estados, de forma igual:

- condições de trabalho e emprego relativas a matérias que não as referidas no n.º 1, na medida em que se trate de disposições de ordem pública,
- condições de trabalho e emprego fixadas nas convenções coletivas ou decisões arbitrais na aceção [d]o n.º 8, relativas a atividades não previstas no anexo.»

Diretiva 2014/67/UE

- 7 O artigo 9.º, n.º 1, da Diretiva 2014/67/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de maio de 2014, respeitante à execução da Diretiva 96/71 e que altera o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 relativo à cooperação administrativa através do Sistema de Informação do Mercado Interno («Regulamento IMI») (JO 2014, L 159, p. 11), dispõe:

«Os Estados-Membros só podem impor os requisitos administrativos e medidas de controlo necessários para garantir o controlo efetivo do cumprimento das obrigações estabelecidas na presente diretiva e na Diretiva [96/71], desde que as mesmas sejam justificadas e proporcionadas de acordo com o direito da União.

Para esse efeito, os Estados-Membros podem impor designadamente as seguintes medidas:

[...]

- b) A obrigação de conservar ou fornecer, em papel ou em formato eletrónico, os documentos seguintes, e/ou guardar as suas cópias: contrato de trabalho ou documento equivalente na aceção da Diretiva 91/533/CEE do Conselho[, de 14 de outubro de 1991, relativa à obrigação de a entidade patronal informar o trabalhador sobre as condições aplicáveis ao contrato ou à relação de trabalho (JO 1991, L 288, p. 32)], incluindo, se necessário ou pertinente, as informações adicionais referidas no artigo 4.º da referida diretiva, recibos de retribuição, registos de tempos de trabalho com indicação do início, do fim e da duração do tempo de trabalho diário, e comprovativos do pagamento de salários ou cópias de documentos equivalentes, durante todo o período de destacamento, num local acessível e claramente identificado no território do Estado-Membro de destacamento, tal como o local de trabalho ou o estaleiro de construção ou ainda, no caso dos trabalhadores móveis no setor dos transportes, a base de operações ou o veículo com o qual o serviço é fornecido;

[...]»

Diretiva (UE) 2020/1057

- 8 O considerando 7 da Diretiva (UE) 2020/1057 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de julho de 2020, que estabelece regras específicas no que se refere à Diretiva 96/71 e à Diretiva 2014/67 para o destacamento de condutores do setor do transporte rodoviário e que altera a Diretiva 2006/22/CE no que diz respeito aos requisitos de execução e o Regulamento (UE) n.º 1024/2012 (JO 2020, L 249, p. 49), enuncia:

«[...] As disposições em matéria de destacamento de trabalhadores da Diretiva [96/71] [...] aplicam-se ao setor dos transportes rodoviários [...]»

Regulamento (CE) n.º 1072/2009

- 9 O considerando 17 do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias (JO 2009, L 300, p. 72), precisa que as disposições da Diretiva 96/71 se aplicam às empresas de transporte que efetuem operações de cabotagem.
- 10 O artigo 2.º deste regulamento, sob a epígrafe «Definições», dispõe:
- «Para os efeitos do presente regulamento, entende-se por:
- [...]
3. “Estado-Membro de acolhimento”: um Estado-Membro em que opera um transportador, distinto do Estado-Membro de estabelecimento do transportador;
- [...]
6. “Operações de cabotagem”: transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento, de acordo com o presente regulamento;
- [...]»
- 11 O artigo 8.º do referido regulamento, com a epígrafe «Princípio geral», prevê, no seu n.º 2, primeiro parágrafo:
- «Uma vez efetuada a entrega das mercadorias transportadas à chegada de um transporte internacional com origem num Estado-Membro ou de um país terceiro e com destino ao Estado-Membro de acolhimento, os transportadores referidos no n.º 1 ficam autorizados a efetuar, com o mesmo veículo ou, tratando-se de um conjunto de veículos acoplados, com o veículo trator desse mesmo conjunto, o máximo de três operações de cabotagem na sequência do referido transporte internacional. A última operação de descarga no quadro de uma operação de cabotagem, antes da saída do Estado-Membro de acolhimento, deve ter lugar no prazo de sete dias a contar da última operação de descarga realizada no Estado-Membro de acolhimento no quadro do transporte internacional com destino a este último.»

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 12 A Van den Bosch Transporten é uma empresa de transportes cujas instalações se situam em Erp (Países Baixos). A Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte, uma sociedade de direito alemão, e a Silo-Tank, uma sociedade de direito húngaro, são sociedades-irmãs pertencentes ao mesmo grupo. Estas três sociedades têm o mesmo administrador e o mesmo acionista.
- 13 A Van den Bosch Transporten é membro da Vereniging Goederenvervoer Nederland (Associação Neerlandesa do Transporte de Mercadorias). Esta associação e a FNV celebraram a CCT «transporte de mercadorias», que entrou em vigor em 1 de janeiro de 2012 e expirou em 31 de dezembro de 2013. Esta convenção não foi declarada de aplicação geral. A Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (convenção coletiva de trabalho aplicável aos setores do transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem e à locação de guas móveis; a seguir «CCT “transporte rodoviário por conta de outrem”») foi, em contrapartida, declarada de aplicação geral a partir de 31 de janeiro de 2013 até 31 de dezembro de 2013. No entanto, o besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Decreto do Ministro dos Assuntos Sociais e

do Trabalho), de 25 de janeiro de 2013 (Stcrt. 2013, n.º 2496), dispensou as empresas abrangidas pela CCT «transporte de mercadorias» da aplicação da CCT «transporte rodoviário por conta de outrem». Esta dispensa aplicava-se, nomeadamente, à Van den Bosch Transporten.

- 14 O artigo 44.º da CCT «transporte de mercadorias», intitulado «Disposição de fretamento», cuja redação era quase idêntica à do artigo 73.º da CCT «transporte rodoviário por conta de outrem», enunciava:

«1. Em subcontratos executados na sua empresa, estabelecida nos Países Baixos, ou a partir dela, por subcontratantes independentes na qualidade de empregadores, o empregador está obrigado a estipular que as condições básicas de trabalho [da presente convenção coletiva de trabalho] serão reconhecidas aos trabalhadores desses subcontratantes independentes, quando tal decorra da Diretiva 96/71 [...], e isso mesmo que as partes tenham optado por aplicar ao contrato um direito diferente do direito neerlandês.

2. O empregador tem a obrigação de informar os trabalhadores referidos no n.º 1 sobre as condições de trabalho que lhes são aplicáveis.

[...]»

- 15 A Van den Bosch Transporten tinha celebrado com a Van den Bosch Transporte e com a Silo-Tank contratos de fretamento relativos aos transportes internacionais.

- 16 Trabalhadores provenientes da Alemanha e da Hungria, vinculados, respetivamente, à Van den Bosch Transporte e à Silo-Tank por um contrato de trabalho, exerciam a sua atividade de motorista no âmbito dos referidos contratos de fretamento. Regra geral, durante o período em causa no processo principal, o fretamento ocorria a partir de Erp e os trajetos terminavam aí. Todavia, a maioria dos transportes efetuados com base nos contratos de fretamento em causa ocorria fora do território do Reino dos Países Baixos.

- 17 As condições básicas de trabalho, estipuladas como tais na CCT «transporte de mercadorias», não foram aplicadas aos motoristas provenientes da Alemanha e da Hungria.

- 18 A FNV intentou uma ação contra a Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte e a Silo-Tank, pedindo que fosse ordenado a estas sociedades que respeitassem a CCT «transporte de mercadorias» e, mais especificamente, o seu artigo 44.º Segundo a FNV, quando a Van den Bosch Transporten recorria a motoristas provenientes da Alemanha e da Hungria deveria, por força desta disposição, aplicar-lhes as condições básicas de trabalho dessa convenção coletiva, na sua qualidade de trabalhadores destacados, na aceção da Diretiva 96/71.

- 19 Por sentença interlocutória proferida em primeira instância, foi declarado que as condições básicas de trabalho da CCT «transporte de mercadorias» deviam efetivamente aplicar-se aos motoristas provenientes da Alemanha e da Hungria a que a Van den Bosch Transporten tinha recorrido.

- 20 O órgão jurisdicional de recurso anulou essa sentença interlocutória e remeteu o processo ao juiz de primeira instância. Todavia, rejeitou a tese defendida pela Van den Bosch Transporten, pela Van den Bosch Transporte e pela Silo-Tank, segundo a qual o artigo 44.º da CCT «transporte de mercadorias» devia ser declarado nulo com o fundamento de que a obrigação daí resultante para elas constituía um entrave injustificado à livre prestação de serviços, garantida pelo artigo 56.º TFUE. Em apoio desta decisão, o órgão jurisdicional de recurso considerou, em substância, que, embora esta convenção coletiva não tenha sido declarada de aplicação geral, as empresas nela abrangidas foram dispensadas da aplicação da CCT «transporte rodoviário por conta de outrem», que, por sua vez, era de aplicação geral, cujo artigo 73.º era, em substância, idêntico ao artigo 44.º da CCT «transporte de mercadorias» e cujo conteúdo era, quanto ao restante, praticamente idêntico ao desta última convenção coletiva de

trabalho. Assim, especialmente no que respeita à obrigação que se deve igualmente aplicar ao subcontratante, a CCT «transporte de mercadorias» produz o mesmo efeito que a CCT «transporte rodoviário por conta de outrem», uma vez que o prazo de validade destas duas convenções expira, aliás, na mesma data. Por conseguinte, do ponto de vista material, seria conveniente tratar a CCT «transporte de mercadorias» da mesma forma que se tivesse sido efetivamente declarada de aplicação geral, tanto em relação aos empresários do setor em causa estabelecidos nos Países Baixos tanto em relação a todos os fretadores estrangeiros.

- 21 Daqui resulta que o artigo 44.º da CCT «transporte de mercadorias» não deve ser considerado um entrave injustificado à livre prestação de serviços, na aceção do artigo 56.º TFUE.
- 22 Além disso, o órgão jurisdicional de recurso considerou que — para que se possa falar em impor, por força do artigo 44.º da CCT «transporte de mercadorias», que os subcontratantes concedam aos trabalhadores as condições de trabalho previstas por esta convenção — os subcontratos em causa devem estar abrangidos pela Diretiva 96/71. A este respeito, a Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte e a Silo-Tank sustentaram perante esse órgão jurisdicional que a expressão «[destacar] trabalhadores para o território de um Estado-Membro», na aceção do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, da Diretiva 96/71, devia ser interpretada literalmente, ao passo que, segundo a FNV, se devia entender esta expressão de forma ampla, no sentido de que abrange também o caso em que o destacamento ocorre «para ou a partir do território de um Estado-Membro». Neste último caso, é indiferente saber em que Estados-Membros o motorista em causa exerce efetivamente as suas atividades sucessivas no âmbito do fretamento.
- 23 O órgão jurisdicional de recurso considerou que a interpretação literal do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, da Diretiva 96/71 devia prevalecer, pelo que fretamentos como os que estão em causa no presente processo não estavam abrangidos pelo âmbito de aplicação desta diretiva, sendo apenas visados os fretamentos efetuados, pelo menos principalmente, «no território» de outro Estado-Membro.
- 24 A FNV interpôs recurso dessa decisão do órgão jurisdicional de recurso para o órgão jurisdicional de reenvio, o Hoge Raad der Nederlanden (Supremo Tribunal dos Países Baixos), uma vez que a referida decisão é baseada numa interpretação literal do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, da Diretiva 96/71. A Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte e a Silo-Tank interpuseram um recurso subordinado, dado que o órgão jurisdicional de recurso decidiu que o artigo 44.º da CCT «transporte de mercadorias» não devia ser considerado um entrave injustificado à livre prestação de serviços.
- 25 O órgão jurisdicional de reenvio indica que o recurso principal suscita, nomeadamente, a questão da interpretação da expressão «para o território de um Estado-Membro», na aceção do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71, em caso de transportes rodoviários internacionais, como os que são prestados pela Van den Bosch Transporten, pela Van den Bosch Transporte e pela Silo-Tank. Esta interpretação é determinante para estabelecer se os motoristas que operam no transporte rodoviário internacional, como os que estão em causa no presente processo, estão abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 96/71. Para este efeito, importa antes de mais saber se a Diretiva 96/71 é aplicável ao transporte rodoviário internacional.
- 26 O órgão jurisdicional de reenvio considera, além disso, que o recurso principal suscita a questão de saber se a circunstância de as empresas que destacam os trabalhadores em causa estarem relacionadas, no caso em apreço no mesmo grupo, com a sociedade para a qual esses trabalhadores são destacados é pertinente para efeitos da interpretação das referidas disposições da Diretiva 96/71.
- 27 Além disso, nesse recurso, é alegado, a título subsidiário, que o órgão jurisdicional de recurso ignorou o facto de que parte dos trajetos que a Van den Bosch Transporte e a Silo-Tank efetuavam para a Van den Bosch Transporten era realizada no território do Reino dos Países Baixos no âmbito de operações de cabotagem. Coloca-se, portanto, a questão de saber se esses transportes estão abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 96/71.

- 28 Por último, o órgão jurisdicional de reenvio expõe que o recurso subordinado foi interposto no caso de dar provimento, no todo ou em parte, ao recurso principal. O fundamento aduzido para esse recurso subordinado suscita, também ele, questões de interpretação que exigem a apresentação de questões prejudiciais ao Tribunal de Justiça.
- 29 Nestas circunstâncias, o Hoge Raad der Nederlanden (Supremo Tribunal dos Países Baixos) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) Deve a Diretiva 96/71 [...] ser interpretada no sentido de que também é aplicável a um trabalhador que desempenha as funções de motorista de transporte rodoviário internacional e que, desse modo, realiza o seu trabalho em mais do que um Estado-Membro?
- 2) a) Em caso de resposta afirmativa à questão 1, segundo que critério ou pontos de vista há que determinar que um trabalhador que desempenha as funções de motorista de transporte rodoviário internacional é destacado “para o território de um Estado-Membro”, na aceção do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, da Diretiva [96/71], e se esse trabalhador, “por um período limitado de tempo, trabalha no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade”, na aceção do n.º 1 do artigo 2.º da Diretiva [96/71]?
- b) [...] [Q]ual a relevância do facto de a empresa que destaca o trabalhador referido na questão 2, alínea a), estar relacionada, por exemplo pertence[r] ao mesmo grupo, com a empresa para a qual o trabalhador foi destacado?
- c) Se a atividade do trabalhador referido na questão 2, alínea a), consistir parcialmente em operações de transporte realizadas exclusivamente no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde esse trabalhador exerce habitualmente a sua atividade, considera-se que, [pelo menos] no que se refere a essa parte da [sua] atividade, o trabalhador exerce a sua atividade temporariamente no território do primeiro Estado-Membro? E, em caso afirmativo, existe um limite mínimo, por exemplo, sob a forma de um período mínimo mensal no qual o referido transporte é realizado?
- 3) a) Em caso de resposta afirmativa à questão 1, como deve ser interpretado o conceito de “convenções coletivas [...] declaradas de aplicação geral”, na aceção do artigo 3.º, n.º 1 e n.º 8, primeiro parágrafo, da Diretiva [96/71]? Existe um conceito autónomo do direito da União e, por conseguinte, é suficiente que sejam factualmente cumpridas as condições estabelecidas no artigo 3.º, n.º 8, primeiro parágrafo, da Diretiva [96/71], ou estas disposições requerem também que a convenção coletiva de trabalho tenha sido declarada de aplicação geral por força do direito nacional?
- b) Se uma convenção coletiva de trabalho não puder ser considerada uma convenção coletiva de trabalho declarada de aplicação geral na aceção do artigo 3.º, n.º 1 e n.º 8, primeiro parágrafo, da Diretiva [96/71], o artigo 56.º TFUE opõe-se a que uma empresa estabelecida num Estado-Membro e que destaque um trabalhador para o território de outro Estado-Membro seja contratualmente obrigada ao cumprimento de disposições [dessa] convenção coletiva de trabalho vigente neste último Estado-Membro?»

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão prejudicial

- 30 Com a sua primeira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se a Diretiva 96/71 deve ser interpretada no sentido de que é aplicável às prestações de serviços transnacionais no setor do transporte rodoviário.

- 31 Como resulta do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, da Diretiva 96/71, lido à luz do seu considerando 4, esta diretiva aplica-se às empresas estabelecidas num Estado-Membro que — no âmbito de uma prestação transnacional de serviços que pode consistir quer na execução de trabalhos por uma empresa, por sua conta e sob a sua direção, no âmbito de um contrato celebrado entre essa empresa e o destinatário da prestação de serviços, quer na colocação de trabalhadores à disposição de uma empresa para nela se utilizarem os seus serviços, no âmbito de um contrato público ou privado — destaquem trabalhadores para o território de um Estado-Membro.
- 32 Quanto ao artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 96/71, só exclui do seu âmbito de aplicação as prestações de serviços que envolvam o pessoal navegante da marinha mercante.
- 33 Daqui resulta que, com exceção destas últimas prestações, esta diretiva se aplica, em princípio, a qualquer prestação transnacional de serviços que implique um destacamento de trabalhadores, independentemente do setor económico a que essa prestação esteja associada, incluindo, portanto, no setor do transporte rodoviário.
- 34 Esta interpretação é corroborada pelo artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71, uma vez que esta disposição define o conceito de «trabalhador destacado», na aceção desta diretiva, «qualquer trabalhador» que, por um período limitado, execute um trabalho no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade, sem que esta disposição faça referência a qualquer restrição quanto ao setor de atividade desse trabalhador.
- 35 A aplicabilidade da Diretiva 96/71 ao setor do transporte rodoviário é expressamente confirmada por outros atos do direito da União, como a Diretiva 2014/67, cujo artigo 9.º, n.º 1, alínea b), identifica, entre os requisitos administrativos e as medidas de controlo necessários para garantir o controlo efetivo do cumprimento das obrigações estabelecidas, nomeadamente, pela Diretiva 96/71, medidas que visam especificamente os «trabalhadores móveis no setor dos transportes», e a Diretiva 2020/1057, cujo considerando 7 precisa que as disposições em matéria de destacamento de trabalhadores da Diretiva 96/71 «[se aplicam] ao setor dos transportes rodoviários».
- 36 Nas suas observações, a Van den Bosch Transporten, a Van den Bosch Transporte e a Silo-Tank assim como os Governos húngaro e polaco objetam, todavia, que as disposições que consagram a livre prestação de serviços e que serviram de fundamento à adoção da Diretiva 96/71 excluem que as atividades de transporte rodoviário de mercadorias estejam abrangidas pelo âmbito de aplicação desta diretiva. Por conseguinte, o artigo 1.º, n.º 1, da Diretiva 96/71, nos termos do qual esta última é aplicável às empresas estabelecidas num Estado-Membro que, no âmbito de uma prestação transnacional de serviços, destaquem trabalhadores, deve ser interpretado no sentido de que visa a «prestação de serviços», na aceção do artigo 56.º TFUE, que não inclui a livre circulação de serviços em matéria de transportes, a qual é regulada especialmente pelas disposições do título do Tratado FUE relativo aos transportes, a saber, os seus artigos 90.º a 100.º
- 37 A este respeito, importa recordar que a livre circulação de serviços no domínio dos transportes é regulada não pela disposição do artigo 56.º TFUE, que diz respeito, geralmente, à livre prestação de serviços, mas pelas disposições do título do Tratado FUE relativo aos transportes, para as quais remete o artigo 58.º, n.º 1, TFUE (v., neste sentido, Acórdão de 19 de dezembro de 2019, Döbersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, n.º 24 e jurisprudência referida).
- 38 No entanto, deve salientar-se que, como foi sublinhado no n.º 33 do presente acórdão, a Diretiva 96/71 tem alcance geral. Além disso, como resulta do seu considerando 1, esta diretiva tem por objetivo a abolição dos obstáculos à livre circulação de pessoas e de serviços entre os Estados-Membros e prevê, no seu considerando 5, que a necessidade de promover a prestação transnacional de serviços deve ocorrer no âmbito de uma concorrência leal e de medidas que garantam o respeito pelos direitos dos trabalhadores.

- 39 Diferentemente, por exemplo, do Regulamento n.º 1072/2009, que, para efeitos do princípio da «licença comunitária» consagrado nos seus artigos 3.º e 4.º, contém um conjunto de «regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-Membros» e de «condições em que os transportadores não residentes podem efetuar serviços de transporte num Estado-Membro», na aceção do artigo 91.º, n.º 1, alíneas a) e b), TFUE [v., neste sentido, Parecer 2/15 (Acordo de Comércio Livre com Singapura), de 16 de maio de 2017, EU:C:2017:376, n.º 208], a Diretiva 96/71 não se destina, portanto, a implementar uma política comum dos transportes, na aceção deste artigo 91.º Esta diretiva também não inclui «medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes» ou «disposições adequadas» em matéria de transportes, na aceção do artigo 91.º, n.º 1, alíneas c) e d), TFUE.
- 40 Conclui-se do que acaba de ser exposto que o facto de a Diretiva 96/71 se basear em disposições do Tratado CE relativas à livre prestação de serviços sem que a sua base jurídica contenha, além disso, disposições relativas aos transportes não pode excluir do seu âmbito de aplicação as prestações de serviços transnacionais no setor das atividades de transporte rodoviário, designadamente de mercadorias.
- 41 Tendo em conta todas as considerações que precedem, há que responder à primeira questão que a Diretiva 96/71 deve ser interpretada no sentido de que é aplicável às prestações de serviços transnacionais no setor do transporte rodoviário.

Quanto à segunda questão prejudicial

Quanto à segunda questão prejudicial, alínea a)

- 42 Com a sua segunda questão, alínea a), o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, quais são as condições para que um trabalhador que desempenha as funções de motorista no setor do transporte rodoviário internacional, no âmbito de um contrato de fretamento entre a empresa que o emprega, estabelecida num Estado-Membro, e uma empresa que opera noutro Estado-Membro, seja considerado um trabalhador destacado para o território de um Estado-Membro, na aceção do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71.
- 43 Como foi recordado no n.º 31 do presente acórdão, resulta do artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, da Diretiva 96/71, lido à luz do seu considerando 4, que esta diretiva se aplica às empresas estabelecidas num Estado-Membro que — no âmbito de uma prestação transnacional de serviços que pode consistir quer na execução de trabalhos por uma empresa, por sua conta e sob a sua direção, no âmbito de um contrato celebrado entre essa empresa e o destinatário da prestação de serviços, quer na colocação de trabalhadores à disposição de uma empresa para nela se utilizarem os seus serviços, no âmbito de um contrato público ou privado — destaquem trabalhadores para o território de um Estado-Membro.
- 44 Nos termos do artigo 2.º, n.º 1, da referida diretiva, «entende-se por “trabalhador destacado” qualquer trabalhador que, por um período limitado, trabalhe no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade».
- 45 À luz da Diretiva 96/71, um trabalhador só pode ser considerado destacado no território de um Estado-Membro se a execução do seu trabalho apresentar uma ligação suficiente com esse território (v., neste sentido, Acórdão de 19 de dezembro de 2019, Döbersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, n.º 31), o que pressupõe uma avaliação global de todos os elementos que caracterizam a atividade do trabalhador em causa.

- 46 A este respeito, importa salientar que a existência dessa ligação com o território em causa se pode revelar, nomeadamente, por meio das características da prestação de serviços à qual o trabalhador em causa está afeto. Constitui igualmente um elemento relevante para se apreciar a existência dessa ligação a natureza das atividades exercidas por esse trabalhador no território do Estado-Membro em causa.
- 47 No que respeita a trabalhadores móveis, como motoristas de transporte rodoviário internacional, o grau de intensidade da ligação das atividades exercidas por esse trabalhador, no âmbito da prestação do serviço de transporte ao qual foi afeto, com o território de cada Estado-Membro em causa é igualmente relevante para esses fins.
- 48 O mesmo se diga da parte dessas atividades em toda a prestação de serviços em causa. A este respeito, as operações de carga ou descarga de mercadorias, de manutenção ou de limpeza dos veículos de transporte são relevantes, desde que efetivamente realizadas pelo motorista em causa, e não por terceiros.
- 49 Em contrapartida, não pode ser considerado «destacado», na aceção da Diretiva 96/71, um trabalhador que exerce prestações de caráter muito limitado no território do Estado-Membro para o qual é enviado (v., neste sentido, Acórdão de 19 de dezembro de 2019, *Dobersberger*, C-16/18, EU:C:2019:1110, n.º 31). É o caso de um motorista que, no âmbito de um transporte rodoviário de mercadorias, se limita a transitar no território de um Estado-Membro. O mesmo acontece no caso de um motorista que apenas efetua um transporte transfronteiriço do Estado-Membro de estabelecimento da empresa de transportes ao território de outro Estado-Membro ou inversamente.
- 50 Além disso, o facto de um motorista de transporte internacional colocado, por uma empresa estabelecida num Estado-Membro, à disposição de uma empresa estabelecida noutro Estado-Membro receber instruções inerentes às suas missões e começar ou terminá-las na sede desta segunda empresa não basta, por si só, para se considerar que esse motorista foi «destacado» para o território desse outro Estado-Membro, uma vez que a execução do trabalho do referido motorista não apresenta, com base noutros fatores, uma ligação suficiente com esse território.
- 51 Tendo em conta todas as considerações anteriores, há que responder à segunda questão, alínea a), que o artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 devem ser interpretados no sentido de que um trabalhador que desempenha as funções de motorista no setor do transporte rodoviário internacional, no âmbito de um contrato de fretamento entre a empresa que o emprega, estabelecida num Estado-Membro, e uma empresa situada num Estado-Membro diferente daquele onde o interessado habitualmente exerce a sua atividade, é um trabalhador destacado no território de um Estado-Membro na aceção destas disposições, quando a execução do seu trabalho presente, pelo período limitado em causa, uma ligação suficiente com esse território. A existência dessa ligação é determinada no âmbito de uma apreciação global de elementos como a natureza das atividades exercidas pelo trabalhador em causa no referido território, o grau de intensidade da ligação das atividades desse trabalhador com o território de cada Estado-Membro em que opera assim como a parte que as referidas atividades representam em todo o serviço de transporte.
- 52 O facto de um motorista de transporte internacional colocado, por uma empresa estabelecida num Estado-Membro, à disposição de uma empresa estabelecida noutro Estado-Membro receber instruções inerentes às suas missões e começar ou terminá-las na sede desta segunda empresa não basta, por si só, para se considerar que esse motorista foi destacado para o território desse outro Estado-Membro, na aceção da Diretiva 96/71, uma vez que a execução do trabalho do referido motorista não apresenta, com base noutros fatores, uma ligação suficiente com esse território.

Quanto à segunda questão prejudicial, alínea b)

- 53 Com a sua segunda questão, alínea b), o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 devem ser interpretados no sentido de que a existência de uma relação de grupo entre as empresas que são partes no contrato de colocação à disposição de trabalhadores é relevante para efeitos da apreciação da existência de um destacamento de trabalhadores.
- 54 A este respeito, importa salientar que, nos termos do seu artigo 1.º, n.º 3, alínea b), aquela diretiva se aplica ao destacamento de um trabalhador para um estabelecimento ou uma empresa do grupo situados num Estado-Membro, desde que durante o período de destacamento exista uma relação de trabalho entre a empresa detentadora e o trabalhador.
- 55 Embora a Diretiva 96/71 vise expressamente a situação de um destacamento dentro de um grupo de empresas, não deixa de ser verdade que, todavia, como resulta do n.º 51 do presente acórdão, a qualidade de trabalhador destacado é determinada em função da existência de uma ligação suficiente entre a execução do seu trabalho e o território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade.
- 56 Ora, a existência de uma relação de grupo entre as empresas que são partes no contrato de colocação à disposição de trabalhadores não é, enquanto tal, suscetível de definir o grau de ligação com o território de um Estado-Membro para o qual o trabalhador em causa é enviado e, portanto, de determinar se a ligação entre a execução do trabalho por este último e esse território reveste o carácter suficiente exigido para se declarar a existência de uma situação de destacamento abrangida pela Diretiva 96/71.
- 57 Por conseguinte, há que responder à segunda questão, alínea b), que o artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 devem ser interpretados no sentido de que a existência de uma relação de grupo entre as empresas que são partes no contrato de colocação à disposição de trabalhadores não é, enquanto tal, relevante para efeitos da apreciação da existência de um destacamento de trabalhadores.

Quanto à segunda questão prejudicial, alínea c)

- 58 Com a sua segunda questão, alínea c), o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 devem ser interpretados no sentido de que um trabalhador que exerce uma atividade de motorista no setor do transporte rodoviário e que, no âmbito de um contrato de fretamento entre a empresa que o emprega, estabelecida num Estado-Membro, e uma empresa situada noutro Estado-Membro, efetua operações de cabotagem no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade pode ser considerado destacado no território do Estado-Membro onde esses transportes são efetuados, e, em caso afirmativo, se existe a este respeito um limite mínimo relativo à duração dos referidos transportes.
- 59 A este respeito, importa sublinhar, antes de mais, que a Diretiva 96/71 deve ser lida em conjugação com o Regulamento n.º 1072/2009, cujo considerando 17 enuncia que esta diretiva se aplica às empresas de transporte que efetuem operações de cabotagem.
- 60 Nos termos do artigo 2.º, pontos 3 e 6, do Regulamento n.º 1072/2009, as operações de cabotagem são definidas como transportes nacionais por conta de outrem efetuados a título temporário num Estado-Membro de acolhimento, de acordo com este regulamento, sendo o Estado-Membro de acolhimento aquele em que opera um transportador, distinto do Estado-Membro de estabelecimento do transportador.

- 61 Quanto às condições em que os transportadores não residentes podem efetuar operações de cabotagem num Estado-Membro de acolhimento, o artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento n.º 1072/2009 prevê que esses transportadores ficam autorizados a efetuar, no Estado-Membro de acolhimento, o máximo de três operações de cabotagem na sequência de um transporte internacional com destino a esse Estado, no prazo de sete dias a contar da última operação de descarga realizada nesse mesmo Estado no quadro do transporte internacional com destino a este último.
- 62 Resulta dos três números anteriores que as operações de cabotagem se realizam inteiramente no território do Estado-Membro de acolhimento, o que permite considerar que a execução do trabalho pelo motorista no âmbito dessas operações tem uma ligação suficiente com esse território.
- 63 Daqui resulta que um motorista que efetua esses transportes deve, em princípio, ser considerado destacado no território do Estado-Membro de acolhimento, na aceção do artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71.
- 64 Quanto à duração dessas operações de cabotagem, embora não seja suscetível, enquanto tal, de pôr em causa a existência de uma ligação suficiente entre a execução do trabalho do motorista que as efetua e o território do Estado-Membro de acolhimento, esta apreciação não prejudica, no entanto, a aplicação do artigo 3.º, n.º 3, da Diretiva 96/71.
- 65 Por conseguinte, há que responder à segunda questão, alínea c), que o artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 devem ser interpretados no sentido de que um trabalhador que exerce uma atividade de motorista no setor do transporte rodoviário e que, no âmbito de um contrato de fretamento entre a empresa que o emprega, estabelecida num Estado-Membro, e uma empresa situada noutro Estado-Membro, efetua operações de cabotagem no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade deve, em princípio, ser considerado destacado no território do Estado-Membro onde esses transportes são efetuados. A duração da operação de cabotagem é um elemento irrelevante para se apreciar a existência de tal destacamento, sem prejuízo da eventual aplicação do artigo 3.º, n.º 3, desta diretiva.

Quanto à terceira questão prejudicial

Quanto à terceira questão prejudicial, alínea a)

- 66 Com a sua terceira questão, alínea a), o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 3.º, n.ºs 1 e 8, da Diretiva 96/71 deve ser interpretado no sentido de que a questão de saber se uma convenção coletiva foi declarada de aplicação geral deve ser apreciada por referência ao direito nacional aplicável.
- 67 Importa recordar que, segundo o artigo 3.º, n.º 1, segundo travessão, da Diretiva 96/71, os Estados-Membros providenciarão no sentido de que as empresas que destacam trabalhadores garantem aos trabalhadores destacados no seu território um determinado número de condições de trabalho e emprego que, no território do Estado-Membro onde o trabalho for executado, sejam fixadas, nomeadamente, por convenções coletivas declaradas de aplicação geral, na aceção do n.º 8 deste artigo 3.º, na medida em que digam respeito às atividades de construção referidas no anexo desta diretiva. Nos termos do artigo 3.º, n.º 10, segundo travessão, da referida diretiva, os Estados-Membros podem impor às empresas nacionais e às empresas de outros Estados-Membros, de forma igual, condições de trabalho e emprego fixadas, nomeadamente, em convenções coletivas, como as referidas no n.º 8 do referido artigo 3.º, e respeitantes a atividades não relacionadas com a construção.

- 68 Nos termos do artigo 3.º, n.º 8, da Diretiva 96/71, entende-se por «convenções coletivas declaradas de aplicação geral» aquelas que devem ser cumpridas por todas as empresas pertencentes ao setor ou à profissão em causa e abrangidas pelo seu âmbito de aplicação territorial.
- 69 A este respeito, como salientou, em substância, o advogado-geral no n.º 129 das suas conclusões, embora seja verdade que o artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 não remeta expressamente para o direito nacional, é esse implicitamente o caso, uma vez que esta disposição exige que a convenção coletiva de trabalho em causa seja declarada de aplicação geral. Ora, tal declaração só pode ser feita em conformidade com o direito do Estado-Membro em causa.
- 70 Tal constatação é confirmada pela redação do artigo 3.º, n.º 8, segundo parágrafo, da referida diretiva. Com efeito, ao prever que, na falta de um sistema de declaração de aplicação geral de convenções coletivas, os Estados-Membros podem tomar por base as convenções coletivas que tenham um efeito geral sobre todas as empresas semelhantes pertencentes ao setor ou à profissão em causa e abrangidas pelo seu âmbito de aplicação territorial e/ou pelas convenções coletivas celebradas pelas organizações dos parceiros sociais mais representativas no plano nacional e que sejam aplicadas em todo o território nacional, o legislador da União remete necessariamente para um sistema nacional.
- 71 No caso em apreço, decorre da decisão de reenvio que as empresas ativas no setor do transporte de mercadorias estão abrangidas pela CCT «transporte de mercadorias». É certo que esta convenção coletiva de trabalho não foi, enquanto tal, declarada de aplicação geral. Todavia, a sua observância condicionava a dispensa de aplicação da CCT «transporte rodoviário por conta de outrem», que, por seu turno, tinha sido declarada de aplicação geral. Além disso, o conteúdo das disposições destas duas convenções coletivas era praticamente idêntico. Verifica-se, assim, que a observância dessas disposições se impõe a todas as empresas ativas no setor do transporte de mercadorias.
- 72 Decorre das considerações anteriores que há que responder à terceira questão, alínea a), que o artigo 3.º, n.ºs 1 e 8, da Diretiva 96/71 deve ser interpretado no sentido de que a questão de saber se uma convenção coletiva foi declarada de aplicação geral deve ser apreciada por referência ao direito nacional aplicável. Corresponde ao conceito visado por estas disposições uma convenção coletiva de trabalho que não foi declarada de aplicação geral, mas cuja observância condiciona, para as empresas por elas abrangidas, a dispensa de aplicação de outra convenção coletiva de trabalho declarada, por seu turno, de aplicação geral e cujas disposições são, no essencial, idênticas às dessa outra convenção coletiva de trabalho.

Quanto à terceira questão prejudicial, alínea b)

- 73 Tendo em conta a resposta à terceira questão prejudicial, alínea a), não há que responder à terceira questão, alínea b).

Quanto às despesas

- 74 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Grande Secção) declara:

- 1) A Diretiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços, deve ser interpretada no sentido de que é aplicável às prestações de serviços transnacionais no setor do transporte rodoviário.**

- 2) O artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 devem ser interpretados no sentido de que um trabalhador que desempenha as funções de motorista no setor do transporte rodoviário internacional, no âmbito de um contrato de fretamento entre a empresa que o emprega, estabelecida num Estado-Membro, e uma empresa situada num Estado-Membro diferente daquele onde o interessado habitualmente exerce a sua atividade, é um trabalhador destacado no território de um Estado-Membro na aceção destas disposições, quando a execução do seu trabalho apresente, pelo período limitado em causa, uma ligação suficiente com esse território. A existência dessa ligação é determinada no âmbito de uma apreciação global de elementos como a natureza das atividades exercidas pelo trabalhador em causa no referido território, o grau de intensidade da ligação das atividades desse trabalhador com o território de cada Estado-Membro em que opera assim como a parte que as referidas atividades representam em todo o serviço de transporte.

O facto de um motorista de transporte internacional colocado, por uma empresa estabelecida num Estado-Membro, à disposição de uma empresa estabelecida noutro Estado-Membro receber instruções inerentes às suas missões e começar ou terminá-las na sede desta segunda empresa não basta, por si só, para se considerar que esse motorista foi destacado para o território desse outro Estado-Membro, na aceção da Diretiva 96/71, uma vez que a execução do trabalho do referido motorista não apresenta, com base noutros fatores, uma ligação suficiente com esse território.

- 3) O artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 devem ser interpretados no sentido de que a existência de uma relação de grupo entre as empresas que são partes no contrato de colocação à disposição de trabalhadores não é, enquanto tal, relevante para efeitos da apreciação da existência de um destacamento de trabalhadores.
- 4) O artigo 1.º, n.ºs 1 e 3, e o artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva 96/71 devem ser interpretados no sentido de que um trabalhador que exerce uma atividade de motorista no setor do transporte rodoviário e que, no âmbito de um contrato de fretamento entre a empresa que o emprega, estabelecida num Estado-Membro, e uma empresa situada noutro Estado-Membro, efetua operações de cabotagem no território de um Estado-Membro diferente do Estado onde habitualmente exerce a sua atividade deve, em princípio, ser considerado destacado no território do Estado-Membro onde esses transportes são efetuados. A duração da operação de cabotagem é um elemento irrelevante para se apreciar a existência de tal destacamento, sem prejuízo da eventual aplicação do artigo 3.º, n.º 3, desta diretiva.
- 5) O artigo 3.º, n.ºs 1 e 8, da Diretiva 96/71 deve ser interpretado no sentido de que a questão de saber se uma convenção coletiva foi declarada de aplicação geral deve ser apreciada por referência ao direito nacional aplicável. Corresponde ao conceito visado por estas disposições uma convenção coletiva de trabalho que não foi declarada de aplicação geral, mas cuja observância condiciona, para as empresas por elas abrangidas, a dispensa de aplicação de outra convenção coletiva de trabalho declarada, por seu turno, de aplicação geral e cujas disposições são, no essencial, idênticas às dessa outra convenção coletiva de trabalho.

Assinaturas