



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

1 decembrie 2020\*

„Trimitere preliminară – Directiva 96/71/CE – Articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) – Detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii – Șoferi de transport internațional rutier – Domeniu de aplicare – Noțiunea de «lucrător detașat» – Operațiuni de cabotaj – Articolul 3 alineatele (1), (3) și (8) – Articolul 56 TFUE – Libera prestare a serviciilor – Convenții colective declarate de generală aplicare”

În cauza C-815/18,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Hoge Raad der Nederlanden (Curtea Supremă a Țărilor de Jos), prin decizia din 14 decembrie 2018, primită de Curte la 21 decembrie 2018, în procedura

**Federatie Nederlandse Vakbeweging**

împotriva

**Van den Bosch Transporten BV,**

**Van den Bosch Transporte GmbH,**

**Silo-Tank Kft.,**

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte, doamna R. Silva de Lapuerta, vicepreședintă, domnii J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan, L. Bay Larsen (raportor) și N. Piçarra, președinți de cameră, doamna C. Toader, domnii M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin și F. Biltgen, doamna K. Jürimäe și domnii C. Lycourgos și P. G. Xuereb, judecători,

avocat general: domnul M. Bobek,

grefier: doamna M. Ferreira, administratoare principală,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 14 ianuarie 2020,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Federatie Nederlandse Vakbeweging, de J. H. Mastenbroek, avocat;
- pentru Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH și Silo-Tank Kft., de R. A. A. Duk și F. M. Dekker, avocaten;

\* Limba de procedură: neerlandeza.

- pentru guvernul neerlandez, de J. Langer și K. Bulterman, în calitate de agenți;
- pentru guvernul german, de J. Möller, în calitate de agent;
- pentru guvernul francez, de A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme și A. Ferrand, în calitate de agenți;
- pentru guvernul maghiar, de M. Z. Fehér, M. M. Tátrai și Zs. Wagner, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, D. Lutostańska și A. Siwek-Ślusarek, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de W. Mölls, B.-R. Killmann și M. van Beek, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 30 aprilie 2020,

pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 56 TFUE și a articolului 1 alineatele (1) și (3), a articolului 2 alineatul (1), precum și a articolului 3 alineatul (1) și alineatul (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 (JO 1997, L 18, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 4, p. 29).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Federatie Nederlandse Vakbeweging (Federația Sindicatelor din Țările de Jos) (denumită în continuare „FNV”), pe de o parte, și Van den Bosch Transporten BV, Van den Bosch Transporte GmbH și Silo-Tank kft, pe de altă parte, în legătură cu aplicarea Collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (Convenția colectivă de muncă pentru transportul de mărfuri, denumită în continuare „CCM «transport de mărfuri»”) unor șoferi care proveneau din Germania și din Ungaria în cadrul unor contracte charter referitoare la transporturi internaționale.

### Cadrul juridic

#### *Directiva 96/71*

- 3 Considerentele (4) și (5) ale Directivei 96/71 au următorul cuprins:
  - „(4) întrucât prestarea de servicii poate lua fie forma executării lucrărilor de către o întreprindere în nume propriu sau în coordonarea sa, în cadrul unui contract încheiat între întreprinderea respectivă și destinatarul prestării de servicii, fie forma punerii la dispoziție de lucrători în vederea utilizării lor de către o întreprindere, în cadrul unui contract public sau privat;
  - (5) întrucât un astfel de tip de promovare a prestării de servicii la nivel transnațional necesită condiții de concurență loială și măsuri care să garanteze respectarea drepturilor lucrătorilor.”
- 4 Articolul 1 din această directivă, intitulat „Domeniul de aplicare”, prevede:
  - „(1) Prezenta directivă se aplică întreprinderilor înființate într-un stat membru care, în cadrul prestării de servicii transnaționale, detașează lucrători, conform alineatului (3), pe teritoriul unui stat membru.

(2) Prezenta directivă nu se aplică personalului navigant al întreprinderilor din cadrul marinei comerciale.

(3) Prezenta directivă se aplică în măsura în care întreprinderile menționate la alineatul (1) iau una dintre următoarele măsuri cu caracter transnațional:

(a) detașarea unui lucrător, în numele întreprinderii sau sub coordonarea acesteia, pe teritoriul unui stat membru, în cadrul unui contract încheiat între întreprinderea care face detașările și destinatarul prestării de servicii care își desfășoară activitatea în statul membru respectiv, dacă există un raport de muncă între întreprinderea care face detașarea și lucrător pe perioada detașării

sau

(b) detașarea unui lucrător pe teritoriul unui stat membru la o unitate sau întreprindere care aparține grupului, dacă există un raport de muncă între întreprinderea care face detașarea și lucrător pe perioada detașării

sau

(c) detașarea, în calitate de întreprindere cu încadrare în muncă temporară sau întreprindere care a pus la dispoziție un lucrător, a unui lucrător la o întreprindere utilizatoare înființată sau care își desfășoară activitatea pe teritoriul unui stat membru, dacă există un raport de muncă între întreprinderea cu încadrare în muncă temporară sau întreprinderea care a pus la dispoziție lucrătorul și lucrător pe perioada detașării.

[...]”

5 Articolul 2 din directiva menționată, intitulat „Definiție”, are următorul cuprins:

„(1) În sensul prezentei directive, prin lucrător detașat se înțelege un lucrător care, pe o perioadă limitată, își desfășoară munca pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal.

(2) În sensul prezentei directive, noțiunea de lucrător este cea care se aplică în legislația statului membru pe teritoriul căruia este detașat lucrătorul.”

6 Articolul 3 din aceeași directivă, intitulat „Condiții de muncă și de încadrare în muncă”, prevede:

„(1) Statele membre asigură că, indiferent de legea aplicabilă raporturilor de muncă, întreprinderile menționate la articolul 1 alineatul (1) garantează lucrătorilor detașați pe teritoriul lor condiții de muncă și de încadrare în muncă cu privire la următoarele aspecte stabilite în statul membru pe teritoriul căruia sunt executate lucrările:

– prin acte cu putere de lege și acte administrative

și/sau

– prin convenții colective sau sentințe arbitrale de generală aplicare în sensul alineatului (8), în măsura în care acestea se referă la activitățile menționate în anexă:

(a) perioadele maxime de lucru și perioadele minime de odihnă;

(b) durata minimă a concediilor anuale plătite;

(c) salariul minim, inclusiv plata orelor suplimentare; prezenta literă nu se aplică sistemelor complementare de pensii;

- (d) condițiile de punere la dispoziție a lucrătorilor, în special de către întreprinderile cu încadrare în muncă temporară;
- (e) securitatea, sănătatea și igiena la locul de muncă;
- (f) măsurile de protecție aplicabile condițiilor de muncă și de încadrare în muncă a femeilor însărcinate sau care au născut de curând, a copiilor și a tinerilor;
- (g) egalitatea de tratament între bărbați și femei, precum și alte dispoziții în materie de nediscriminare.

[...]

(3) După consultarea partenerilor sociali, statele membre pot decide, conform uzanțelor și cutumelor statelor membre, să nu aplice alineatul (1) litera (c) primul paragraf în cazurile menționate la articolul 1 alineatul (3) literele (a) și (b) dacă durata detașării nu depășește o lună.

(4) Statele membre pot, conform legislațiilor și/sau practicilor naționale, să prevadă derogarea de la dispozițiile alineatului (1) primul paragraf litera (c) în cazurile menționate la articolul 1 alineatul (3) literele (a) și (b) și de la o decizie a statului membru în sensul alineatului (3) din prezentul articol, prin convenții colective în sensul alineatului (8) din prezentul articol, cu privire la unu sau mai multe sectoare de activitate, dacă durata detașării nu depășește o lună.

[...]

(8) Prin convenții colective sau sentințe arbitrale 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.

În absența unui sistem de declarare cu aplicare generală a convențiilor colective sau a sentințelor arbitrale în sensul alineatului (1), statele membre pot, dacă hotărăsc acest lucru, să ia drept bază:

- convențiile colective sau sentințele arbitrale cu efect general asupra tuturor întreprinderilor similare aparținând sectorului sau profesiei respective și care țin de domeniul teritorial de aplicare al acestora

și/sau

- convențiile colective încheiate de cele mai reprezentative organizații ale partenerilor sociali pe plan național, aplicate pe întreg teritoriul statului respectiv,

dacă aplicarea acestora la întreprinderile menționate la articolul 1 alineatul (1) garantează, în ceea ce privește aspectele enumerate la alineatul (1) primul paragraf din prezentul articol, tratamentul egal aplicat acestor întreprinderi și întreprinderilor menționate în prezentul alineat, care se găsesc într-o situație asemănătoare.

[...]

(10) Prezenta directivă nu împiedică statele membre să impună, în baza tratatului, întreprinderilor naționale și celor din alte state, în mod egal:

- condiții de muncă și de încadrare în muncă privind alte aspecte decât cele menționate la alineatul (1) primul paragraf, în măsura în care este vorba despre dispoziții de ordine publică;
- condiții de muncă și de încadrare în muncă stabilite prin acorduri colective și sentințe arbitrale în sensul alineatului (8), cu privire la alte activități decât cele menționate în anexă.”

**Directiva 2014/67/UE**

- 7 Articolul 9 alineatul (1) din Directiva 2014/67/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 15 mai 2014 privind asigurarea respectării aplicării Directivei 96/71 și de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 privind cooperarea administrativă prin intermediul Sistemului de informare al pieței interne („Regulamentul IMI”) (JO 2014, L 159, p. 11) prevede:

„Statele membre nu pot impune decât cerințe administrative și măsuri de control necesare pentru a asigura monitorizarea eficace a respectării obligațiilor prevăzute în prezenta directivă și în Directiva [96/71], cu condiția ca acestea să fie justificate și proporționale în conformitate cu dreptul Uniunii.

În aceste scopuri, statele membre pot impune îndeosebi următoarele măsuri:

[...]

- (b) obligația de a deține sau de a pune la dispoziție și/sau de a păstra copii în format de hârtie sau în format electronic ale contractului de muncă sau un document echivalent în sensul Directivei 91/533/CEE a Consiliului [din 14 octombrie 1991 privind obligația angajatorului de a informa lucrătorii asupra condițiilor aplicabile contractului sau raportului de muncă (JO 1991, L 288, p. 32, Ediție specială, 05/vol. 2, p. 174)], inclusiv, în cazul în care este necesar sau relevant, informațiile suplimentare menționate la articolul 4 din directiva respectivă, fișe de salariu, fișe de prezență care să indice începutul, sfârșitul și durata timpului de lucru zilnic, precum și dovada de plată a salariilor sau copiile documentelor echivalente pe perioada detașării, într-un loc accesibil și identificabil în mod clar pe teritoriul său, cum ar fi locul de muncă sau șantierul, sau, pentru lucrătorii mobili din sectorul transporturilor, baza de operațiuni sau vehiculul cu care este furnizat serviciul;

[...]”

**Directiva (UE) 2020/1057**

- 8 Considerentul (7) al Directivei (UE) 2020/1057 a Parlamentului European și a Consiliului din 15 iulie 2020 de stabilire a unor norme specifice cu privire la Directiva 96/71 și la Directiva 2014/67 privind detașarea conducătorilor auto în sectorul transportului rutier și de modificare a Directivei 2006/22/CE în ceea ce privește cerințele de control și a Regulamentului (UE) nr. 1024/2012 (JO 2020, L 249, p. 49) are următorul cuprins:

„[...] Dispozițiile privind detașarea lucrătorilor prevăzute de Directiva 96/71[...] [...] se aplică sectorului transportului rutier [...]”

**Regulamentul (CE) nr. 1072/2009**

- 9 Considerentul (17) al Regulamentului (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) precizează că dispozițiile Directivei 96/71 se aplică întreprinderilor de transport care desfășoară o operațiune de cabotaj.
- 10 Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede:

„În sensul prezentului regulament:

[...]

3. «stat membru gazdă» înseamnă un stat membru în care operează un operator de transport rutier de mărfuri, altul decât statul membru de stabilire al acestuia;

[...]

6. «operațiuni de cabotaj» înseamnă transport național contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă, în conformitate cu prezentul regulament;

[...]”

11 Articolul 8 din regulamentul menționat, intitulat „Principiu general”, prevede la alineatul (2) primul paragraf:

„Operatorilor de transport rutier de mărfuri menționați la alineatul (1) li se permite să efectueze, cu același vehicul sau, în cazul unei combinații cuplate, cu autovehiculul aceluiași vehicul, până la trei operațiuni de cabotaj consecutive unui transport internațional dintr-un alt stat membru sau dintr-o țară terță în statul membru gazdă, odată ce au fost livrate mărfurile transportate în cursul transportului internațional care îl are pe acesta ca destinație. În cursul unei operațiuni de cabotaj, ultima descărcare înainte de părăsirea statului membru gazdă are loc în termen de șapte zile de la ultima descărcare a mărfurilor introduse în statul membru gazdă în cadrul operațiunii de transport internațional care îl are pe acesta ca destinație.”

### **Litigiul principal și întrebările preliminare**

12 Van den Bosch Transporten este o întreprindere de transport ale cărei localuri sunt situate în Erp (Țările de Jos). Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte, o societate de drept german, și Silo-Tank, o societate de drept maghiar, sunt societăți-soră ce aparțin aceluiași grup. Aceste trei societăți au același administrator și același acționar.

13 Van den Bosch Transporten este membră a Vereniging Goederenvervoer Nederland (Asociația Transportatorilor de Marfă din Țările de Jos). Această asociație și FNV au încheiat CCM „transport de mărfuri”, aceasta din urmă intrând în vigoare la 1 ianuarie 2012 și expirând la 31 decembrie 2013. Ea nu a fost declarată de generală aplicare. Collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (Convenția colectivă de muncă pentru transportul rutier de mărfuri contra cost în numele unui terț și închirierea de automacarale, denumită în continuare „CCM «transport rutier contra cost în numele unui terț»”), în schimb, a fost declarată de generală aplicare de la 31 ianuarie 2013 până la 31 decembrie 2013. Besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Decretul ministrului afacerilor sociale și al muncii) din 25 ianuarie 2013 (Stcrt. 2013, nr. 2496) a scutit însă întreprinderile care intrau sub incidența CCM „transport de mărfuri” de la aplicarea CCM „transport rutier contra cost în numele unui terț”. Această scutire se aplica și societății Van den Bosch Transporten.

14 Articolul 44 din CCM „transport de mărfuri”, intitulat „Dispoziție privind transportul în regim de charter”, al cărui text era aproape identic cu cel al articolului 73 din CCM „transport rutier contra cost în numele unui terț”, prevedea:

„1. În contractele de subcontractare care sunt executate în cadrul sau de la societatea acestora stabilită în Țările de Jos de contractanți independenți care acționează în calitate de angajatori, angajatorul trebuie să prevadă că condițiile elementare de muncă ale [prezentei convenții colective de muncă] vor fi recunoscute lucrătorilor acestor contractanți independenți, atunci când aceasta decurge din Directiva 96/71 [...], acesta fiind cazul chiar dacă părțile au ales să aplice contractului legea altei țări decât Țările de Jos.



2. Angajatorul trebuie să informeze lucrătorii menționați la alineatul 1 cu privire la condițiile de muncă ce li se aplică.

[...]”

- 15 Van den Bosch Transporten încheiase cu Van den Bosch Transporte și cu Silo-Tank contracte charter referitoare la transporturile internaționale.
- 16 Lucrători care proveneau din Germania și din Ungaria, care aveau un contract de muncă încheiat cu Van den Bosch Transporte și, respectiv, cu Silo-Tank, își desfășurau activitatea de șofer în cadrul contractelor charter menționate. În general, în perioada vizată de cauza principală, transportul în regim de charter pleca din Erp, iar cursele se încheiau în același loc. Cu toate acestea, majoritatea transporturilor efectuate pe baza contractelor charter în cauză aveau loc în afara teritoriului Regatului Țărilor de Jos.
- 17 Condițiile elementare de muncă, stipulate ca atare în CCM „transport de mărfuri”, nu au fost aplicate șoferilor care proveneau din Germania și din Ungaria.
- 18 FNV a formulat o acțiune împotriva Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte și Silo-Tank, prin care a solicitat obligarea acestor societăți să respecte CCM „transport de mărfuri” și în special articolul 44 din aceasta. Potrivit FNV, atunci când Van den Bosch Transporten apela la șoferi care proveneau din Germania și din Ungaria, ea ar fi trebuit, în temeiul acestei dispoziții, să le aplice condițiile elementare de muncă ale acestei convenții colective, în calitatea lor de lucrători detașați în sensul Directivei 96/71.
- 19 Prin hotărârea interlocutorie pronunțată în primă instanță, s-a statuat că condițiile elementare de muncă ale CCM „transport de mărfuri” trebuiau să se aplice efectiv șoferilor care proveneau din Germania și din Ungaria la care recusesse Van den Bosch Transporten.
- 20 Instanța de apel a anulat această hotărâre interlocutorie și a trimis cauza spre rejudecare la prima instanță. Ea a respins însă teza, susținută de Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte și Silo-Tank, potrivit căreia articolul 44 din CCM „transport de mărfuri” trebuia declarat nul pentru motivul că obligația care rezulta pentru acestea constituia un obstacol nejustificat în calea liberei prestări a serviciilor, garantată la articolul 56 TFUE. În susținerea acestei decizii, instanța de apel a considerat în esență că, deși convenția colectivă menționată nu a fost declarată de generală aplicare, întreprinderile care intră sub incidența sa au fost scutite de aplicarea CCM „transport rutier contra cost în numele unui terț”, care, în schimb, ar fi de generală aplicare, al cărei articol 73 este în esență identic cu articolul 44 din CCM „transport de mărfuri” și al cărei conținut este, în rest, practic identic cu cel al acestei din urmă convenții colective de muncă. Astfel, în special, în ceea ce privește obligația care trebuie să se aplice și subcontractantului, CCM „transport de mărfuri” ar produce același efect precum CCM „transport rutier contra cost în numele unui terț”, durata de validitate a acestor două convenții expirând, pe de altă parte, la aceeași dată. Din punct de vedere material, ar trebui, prin urmare, să se trateze CCM „transport de mărfuri” ca și cum ar fi fost efectiv declarată de generală aplicare, iar aceasta atât în privința antreprenorilor din sectorul în cauză stabiliți în Țările de Jos, cât și a tuturor transportatorilor în regim de charter străini.
- 21 Ar rezulta că articolul 44 din CCM „transport de mărfuri” nu trebuie considerat un obstacol nejustificat în calea liberei prestări a serviciilor în sensul articolului 56 TFUE.
- 22 Pe de altă parte, instanța de apel a considerat că, pentru a se pune problema de a impune subcontractanților, conform articolului 44 din CCM „transport de mărfuri”, să acorde lucrătorilor condițiile de muncă prevăzute de această convenție, contractele de subcontractare în discuție trebuie să intre sub incidența Directivei 96/71. În această privință, în fața acestei instanțe Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte și Silo-Tank au susținut că expresia „[detașarea] pe teritoriul

unui stat membru” în sensul articolului 1 alineatele (1) și (3) din Directiva 96/71 trebuia interpretată literal, în timp ce, potrivit FNV, această expresie trebuia înțeleasă în sens larg, ca vizând și ipoteza în care detașarea se desfășoară „pe sau dinspre teritoriul unui stat membru”. În această din urmă ipoteză ar fi indiferent să se cunoască în ce state membre șoferul în cauză își desfășoară în mod efectiv activitățile succesive în cadrul transportului în regim de charter.

- 23 Instanța de apel a considerat că interpretarea literală a articolului 1 alineatele (1) și (3) din Directiva 96/71 trebuia să prevaleze, astfel încât transporturile în regim de charter precum cele în discuție în prezenta cauză nu intrau în domeniul de aplicare al acestei directive, fiind vizate numai transporturile în regim de charter efectuate, cel puțin în principal, „pe teritoriul” unui alt stat membru.
- 24 FNV a declarat recurs la instanța de trimitere, Hoge Raad der Nederlanden (Curtea Supremă a Țărilor de Jos) împotriva acestei decizii a instanței de apel, întrucât decizia menționată se întemeiază pe o interpretare literală a articolului 1 alineatele (1) și (3) din Directiva 96/71. Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte și Silo-Tank au formulat un recurs incident, întrucât instanța de apel a decis că articolul 44 din CCM „transport de mărfuri” nu trebuia considerat un obstacol nejustificat în calea liberei prestări a serviciilor.
- 25 Instanța de trimitere arată că recursul principal ridică în special problema interpretării expresiei „pe teritoriul unui stat membru” în sensul articolului 1 alineatele (1) și (3) și al articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 în cazul transporturilor rutiere internaționale, cum sunt cele efectuate de Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte și Silo-Tank. Această interpretare ar fi determinantă pentru a se stabili dacă șoferii care își desfășoară activitatea în transportul rutier internațional, precum cei în discuție în prezenta cauză, intră în domeniul de aplicare al Directivei 96/71. În acest scop, ar trebui să se pună în prealabil întrebarea dacă Directiva 96/71 se aplică transportului rutier internațional.
- 26 Instanța de trimitere consideră, în plus, că recursul principal ridică problema dacă împrejurarea că întreprinderile care detașează lucrătorii în cauză sunt afiliate, în speță într-un grup, cu societatea în care sunt detașați acești lucrători este relevantă în vederea interpretării dispozițiilor citate anterior ale Directivei 96/71.
- 27 Pe de altă parte, în cadrul acestui recurs s-ar susține, cu titlu subsidiar, că instanța de apel nu a ținut seama de faptul că o parte din cursele pe care Van den Bosch Transporte și Silo-Tank le efectuau pentru Van den Bosch Transporten aveau loc integral pe teritoriul Regatului Țărilor de Jos în cadrul unor operațiuni de cabotaj. Prin urmare, s-ar pune întrebarea dacă astfel de transporturi intră în domeniul de aplicare al Directivei 96/71.
- 28 În sfârșit, instanța de trimitere arată că recursul incident a fost formulat pentru ipoteza în care s-ar admite, în tot sau în parte, recursul principal. Motivul formulat în susținerea acestui recurs incident ar ridica și el întrebări de interpretare care ar necesita adresarea unor întrebări preliminare Curții.
- 29 În aceste condiții, Hoge Raad der Nederlanden (Curtea Supremă a Țărilor de Jos) a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Directiva 96/71[...] trebuie interpretată în sensul că se aplică și unui lucrător care desfășoară activitatea de șofer în transportul rutier internațional și, așadar, își desfășoară munca în mai mult de un stat membru?
- 2) a) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, pe 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 [96/71] 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 [96/71]?
- b) Pentru a se răspunde la a doua întrebare litera a) are importanță împrejurarea că întreprinderea care detașează lucrătorul menționat la a doua întrebare litera a) este afiliată, de exemplu într-un grup de societăți, cu întreprinderea în care este detașat respectivul lucrător și, în cazul unui răspuns afirmativ, care este această importanță?
- c) Dacă munca prestată de lucrătorul menționat la a doua întrebare litera 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 că respectivul lucrător lucrează temporar pe teritoriul primului stat membru, în orice caz 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 de «convenții colective [...] declarate de generală aplicare», prevăzută la articolul 3 alineatul (1) și alineatul (8) primul paragraf din Directiva [96/71]? 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 [96/71] sau aceste dispoziții impun de asemenea declararea de generală aplicare a convenției colective de muncă în temeiul dreptului național?
- b) Dacă o convenție colectivă de muncă nu poate fi considerată convenție colectivă de muncă declarată de generală aplicare în sensul articolului 3 alineatul (1) și alineatul (8) primul paragraf din Directiva [96/71], 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 de muncă ce se aplică în acest din urmă stat membru?"

## **Cu privire la întrebările preliminare**

### ***Cu privire la prima întrebare***

- 30 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă Directiva 96/71 trebuie interpretată în sensul că aceasta este aplicabilă prestărilor de servicii transnaționale în sectorul transportului rutier.
- 31 Astfel cum rezultă din articolul 1 alineatele (1) și (3) din Directiva 96/71 interpretat în lumina considerentului (4) al acesteia, această directivă se aplică întreprinderilor stabilite într-un stat membru care, în cadrul prestării de servicii transnaționale care poate lua forma executării lucrărilor de către o întreprindere în nume propriu sau în coordonarea sa, în cadrul unui contract încheiat între întreprinderea respectivă și destinatarul prestării de servicii, fie forma punerii la dispoziție de lucrători în vederea utilizării lor de către o întreprindere, în cadrul unui contract public sau privat, detașează lucrători pe teritoriul unui stat membru.
- 32 În ceea ce privește articolul 1 alineatul (2) din Directiva 96/71, el nu exclude din domeniul de aplicare al acesteia decât prestările de servicii care implică personalul navigant din cadrul marinei comerciale.
- 33 Rezultă că, exceptând aceste din urmă prestări, directiva menționată se aplică, în principiu, oricărei prestări de servicii transnaționale care implică o detașare a lucrătorilor, indiferent de sectorul economic căruia îi corespunde o astfel de prestare, inclusiv, prin urmare, în sectorul transportului rutier.

- 34 Această interpretare este confirmată de articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71, care definește noțiunea de „lucrător detașat” în sensul acestei directive ca incluzând „un lucrător” care efectuează, pe o perioadă limitată, o muncă pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal, fără ca dispoziția menționată să facă referire la vreo restricție în ceea ce privește sectorul de activitate a acestui lucrător.
- 35 Aplicabilitatea Directivei 96/71 la sectorul transportului rutier este confirmată în mod expres de alte acte ale dreptului Uniunii, cum sunt Directiva 2014/67, al cărei articol 9 alineatul (1) litera (b) identifică, printre cerințele administrative și măsurile de control necesare pentru a asigura monitorizarea eficace a respectării obligațiilor prevăzute în special în Directiva 96/71, măsuri care vizează în mod specific „lucrătorii mobili din sectorul transporturilor”, și Directiva 2020/1057, al cărei considerent (7) precizează că dispozițiile privind detașarea lucrătorilor prevăzute de Directiva 96/71 „se aplică sectorului transportului rutier”.
- 36 În observațiile lor, Van den Bosch Transporten, Van den Bosch Transporte și Silo-Tank, precum și guvernele maghiar și polonez obiectează totuși că dispozițiile care consacră libera prestare a serviciilor și care au servit drept temei pentru adoptarea Directivei 96/71 exclud posibilitatea ca activitățile de transport rutier de mărfuri să intre în domeniul de aplicare al acestei directive. În consecință, articolul 1 alineatul (1) din Directiva 96/71, potrivit căruia aceasta din urmă se aplică întreprinderilor înființate într-un stat membru care, în cadrul prestării de servicii transnaționale, detașează lucrători, ar trebui interpretat în sensul că vizează „prestarea de servicii” în sensul articolului 56 TFUE, ce nu ar include libera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor, care ar fi reglementată în mod special de dispozițiile titlului Tratatului FUE referitor la transporturi, și anume articolele 90-100 din acesta.
- 37 În această privință trebuie amintit că, desigur, libera circulație a serviciilor în domeniul transporturilor nu este reglementată de dispoziția de la articolul 56 TFUE, care privește în general libera prestare a serviciilor, ci de dispozițiile din titlul Tratatului FUE referitor la transporturi, la care face trimitere articolul 58 alineatul (1) TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punctul 24 și jurisprudența citată).
- 38 Cu toate acestea, este necesar să se arate că Directiva 96/71 are, astfel cum s-a subliniat la punctul 33 din prezenta hotărâre, o aplicabilitate generală. În plus, după cum reiese din considerentul (1) al acesteia, directiva menționată urmărește eliminarea între statele membre a obstacolelor în calea liberei circulații a persoanelor și a serviciilor și prevede, în considerentul (5), că necesitatea de a promova prestarea de servicii transnaționale trebuie să fie realizată în cadrul unor condiții de concurență loială și al unor măsuri care să garanteze respectarea drepturilor lucrătorilor.
- 39 Spre deosebire, de exemplu, de Regulamentul nr. 1072/2009, care, în sensul principiului „licenței comunitare” consacrat la articolele 3 și 4, cuprinde un ansamblu de „norme comune aplicabile transporturilor internaționale, efectuate dinspre sau către teritoriul unui stat membru ori prin traversarea teritoriului unuia sau mai multor state membre”, precum și de „[condiții] de admitere a transportatorilor nerezidenți pentru a efectua transporturi naționale într-un stat membru” în sensul articolului 91 alineatul (1) literele (a) și (b) TFUE [a se vedea în acest sens Avizul 2/15 (Acordul de liber schimb cu Singapore) din 16 mai 2017, EU:C:2017:376, punctul 208], Directiva 96/71 nu urmărește, așadar, să pună în aplicare o politică comună în materie de transporturi în sensul acestui articol 91. Ea nu cuprinde nici „[măsuri] care permit îmbunătățirea siguranței transporturilor” sau „dispoziți[i] util[e]” în materie de transporturi în sensul articolului 91 alineatul (1) literele (c) și (d) TFUE.
- 40 Din ceea ce precedă rezultă că faptul că Directiva 96/71 se întemeiază pe dispozițiile Tratatului CE referitoare la libera prestare a serviciilor fără ca temeiul său juridic să cuprindă, în plus, dispoziții referitoare la transporturi nu poate exclude din domeniul său de aplicare prestările de servicii transnaționale în sectorul activităților de transport rutier, în special de mărfuri.

- 41 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că Directiva 96/71 trebuie interpretată în sensul că aceasta este aplicabilă prestărilor de servicii transnaționale în sectorul transportului rutier.

### *Cu privire la a doua întrebare*

#### *Cu privire la a doua întrebare litera a)*

- 42 Prin intermediul celei de a doua întrebări litera a), instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească condițiile pentru ca un lucrător care desfășoară o activitate de șofer în sectorul transportului rutier internațional, în cadrul unui contract charter între întreprinderea care îl angajează, stabilită într-un stat membru, și o întreprindere care își desfășoară activitatea într-un alt stat membru, să fie considerat un lucrător detașat pe teritoriul unui stat membru în sensul articolului 1 alineatele (1) și (3) și al articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71.
- 43 Astfel cum s-a amintit la punctul 31 din prezenta hotărâre, din articolul 1 alineatele (1) și (3) din Directiva 96/71, interpretat în lumina considerentului (4) al acesteia, rezultă că această directivă se aplică întreprinderilor înființate într-un stat membru care, în cadrul prestării de servicii transnaționale care poate lua fie forma executării lucrărilor de către o întreprindere în nume propriu sau în coordonarea sa, în cadrul unui contract încheiat între această întreprindere și destinatarul prestării de servicii, fie forma punerii la dispoziție de lucrători în vederea utilizării lor de către o întreprindere, în cadrul unui contract public sau privat, detașează lucrători pe teritoriul unui stat membru.
- 44 Potrivit articolului 2 alineatul (1) din directiva menționată, „prin lucrător detașat se înțelege un lucrător care, pe o perioadă limitată, își desfășoară munca pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal”.
- 45 Un lucrător nu poate fi considerat, în lumina Directivei 96/71, ca fiind detașat pe teritoriul unui stat membru decât dacă desfășurarea muncii sale prezintă o legătură suficientă cu teritoriul respectiv (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punctul 31), ceea ce presupune efectuarea unei aprecieri globale a tuturor elementelor ce caracterizează activitatea lucrătorului în cauză.
- 46 În această privință trebuie arătat că existența unei astfel de legături cu teritoriul vizat se poate dovedi în special prin caracteristicile prestării de servicii la furnizarea căreia este repartizat lucrătorul în cauză. Constituie de asemenea un element relevant pentru aprecierea existenței unei atari legături natura activităților care sunt îndeplinite de acest lucrător pe teritoriul statului membru în cauză.
- 47 În ceea ce privește lucrătorii mobili, precum șoferii de transport internațional, gradul de intensitate a legăturii dintre activitățile îndeplinite de un astfel de lucrător, în cadrul furnizării serviciului de transport la care a fost repartizat, cu teritoriul fiecărui stat membru vizat prezintă de asemenea relevanță în acest scop.
- 48 Situația este aceeași în ceea ce privește partea pe care aceste activități o ocupă în ansamblul prestării de servicii în cauză. În această privință, operațiunile de încărcare sau de descărcare a mărfurilor, de întreținere sau de curățare a vehiculelor de transport sunt relevante, în măsura în care sunt efectuate efectiv de șoferul în cauză, iar nu de terți.
- 49 În schimb, nu poate fi considerat „detașat” în sensul Directivei 96/71 un lucrător care efectuează prestații cu caracter foarte limitat pe teritoriul statului membru pe care este trimis (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 decembrie 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punctul 31). În această situație se regăsește un șofer care, în cadrul unui transport rutier de mărfuri, nu face decât să

tranziteze teritoriul unui stat membru. Situația ar fi aceeași în ceea ce privește un șofer care efectuează numai un transport transfrontalier din statul membru de stabilire al întreprinderii de transporturi până pe teritoriul unui alt stat membru sau invers.

- 50 Pe de altă parte, 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, din moment ce desfășurarea muncii șoferului respectiv nu prezintă, pe baza altor factori, o legătură suficientă cu acest teritoriu.
- 51 Ținând seama de tot ceea ce precedă, este necesar să se răspundă la a doua întrebare litera a) că articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 trebuie interpretate în sensul că un lucrător care desfășoară o activitate de șofer în sectorul transportului rutier internațional, în cadrul unui contract charter între întreprinderea care îl angajează, stabilită într-un stat membru, și o întreprindere care este situată într-un stat membru diferit de cel în care persoana interesată lucrează în mod normal, este un lucrător detașat pe teritoriul unui stat membru în sensul acestor dispoziții în cazul în care desfășurarea muncii sale prezintă, pe perioada limitată în cauză, o legătură suficientă cu acest teritoriu. 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.
- 52 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 într-un 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 96/71, din moment ce desfășurarea muncii șoferului respectiv nu prezintă, pe baza altor factori, o legătură suficientă cu acest teritoriu.

*Cu privire la a doua întrebare litera b)*

- 53 Prin intermediul celei de a doua întrebări litera b), instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 trebuie interpretate în sensul că existența unei legături de grup între întreprinderile care sunt părți la contractul de punere la dispoziție de lucrători este relevantă în vederea aprecierii existenței unei detașări a lucrătorilor.
- 54 În această privință trebuie arătat că, desigur, în temeiul articolului 1 alineatul (3) litera (b) din această directivă, ea se aplică detașării unui lucrător pe teritoriul unui stat membru la o unitate sau întreprindere care aparține grupului, dacă există un raport de muncă între întreprinderea care face detașarea și lucrător pe perioada detașării.
- 55 Deși Directiva 96/71 vizează astfel în mod explicit situația unei detașări în cadrul unui grup de întreprinderi, totuși, după cum reiese din cuprinsul punctului 51 din prezenta hotărâre, calitatea de lucrător detașat este stabilită în funcție de existența unei legături suficiente între desfășurarea muncii sale și teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal.

- 56 Or, 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 cu teritoriul unui stat membru în care este trimis lucrătorul în cauză și, prin urmare, să stabilească dacă legătura dintre desfășurarea muncii de către acesta din urmă și acest teritoriu are caracterul suficient impus pentru a constata existența unei situații de detașare care intră sub incidența Directivei 96/71.
- 57 În consecință, este necesar să se răspundă la a doua întrebare litera b) că articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 trebuie interpretate în sensul că existența unei legături de grup între întreprinderile care sunt părți la contractul de punere la dispoziție de lucrători nu este, ca atare, relevantă pentru a aprecia existența unei detașări a lucrătorilor.

*Cu privire la a doua întrebare litera c)*

- 58 Prin intermediul celei de a doua întrebări litera c), instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 trebuie interpretate în sensul că un lucrător care desfășoară o activitate de șofer în sectorul transportului rutier și care, în cadrul unui contract charter între întreprinderea care îl angajează, stabilită într-un stat membru, și o întreprindere situată în alt stat membru, desfășoară operațiuni de cabotaj pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal este susceptibil să fie considerat detașat pe teritoriul statului membru în care se efectuează aceste transporturi și, în cazul unui răspuns afirmativ, dacă există în această privință o limită inferioară referitoare la perioada transporturilor menționate.
- 59 În această privință trebuie subliniat de la bun început că Directiva 96/71 trebuie coroborată cu Regulamentul nr. 1072/2009, al cărui considerent (17) enunță că această directivă se aplică întreprinderilor de transport care desfășoară o operațiune de cabotaj.
- 60 Potrivit articolului 2 punctele 3 și 6 din Regulamentul nr. 1072/2009, operațiunile de cabotaj sunt definite ca un transport național contra cost în numele unui terț efectuat temporar într-un stat membru gazdă, în conformitate cu acest regulament, statul membru gazdă fiind cel în care operează un operator de transport rutier de mărfuri, altul decât statul membru de stabilire al acestuia.
- 61 În ceea ce privește condițiile în care operatorii de transport rutier de mărfuri nerezidenți pot desfășura operațiuni de cabotaj într-un stat membru gazdă, articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1072/2009 prevede că acestor operatori de transport rutier de mărfuri li se permite să efectueze până la trei operațiuni de cabotaj consecutive unui transport internațional în statul membru gazdă, în termen de șapte zile de la ultima descărcare a mărfurilor introduse în acest stat în cadrul transportului internațional care îl are pe acesta ca destinație.
- 62 Din cele trei puncte anterioare reiese că operațiunile de cabotaj 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.
- 63 Rezultă că un șofer care efectuează asemenea transporturi trebuie, în principiu, să fie considerat detașat pe teritoriul statului membru gazdă în sensul articolului 2 alineatul (1) din Directiva 96/71.
- 64 În ceea ce privește durata unor astfel de operațiuni de cabotaj, deși aceasta nu este de natură, ca atare, să repună în discuție existența unei legături suficiente între desfășurarea muncii șoferului care le efectuează și teritoriul statului membru gazdă, această apreciere nu aduce totuși atingere aplicării articolului 3 alineatul (3) din Directiva 96/71.



65 În consecință, este necesar să se răspundă la a doua întrebare litera c) că articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 trebuie interpretate în sensul că un lucrător care desfășoară o activitate de șofer în sectorul transportului rutier și care, în cadrul unui contract charter între întreprinderea care îl angajează, stabilită într-un stat membru, și o întreprindere situată în alt stat membru, desfășoară operațiuni de cabotaj pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal trebuie, în principiu, să fie considerat detașat pe teritoriul statului membru în care se efectuează aceste operațiuni. Durata operațiunii de cabotaj este un element lipsit de relevanță pentru aprecierea existenței unei astfel de detașări, fără a se aduce atingere aplicării eventuale a articolului 3 alineatul (3) din această directivă.

### *Cu privire la a treia întrebare*

#### *Cu privire la a treia întrebare litera a)*

66 Prin intermediul celei de a treia întrebări litera a), instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 alineatele (1) și (8) din Directiva 96/71 trebuie interpretat în sensul că problema dacă o convenție colectivă a fost declarată de generală aplicare trebuie apreciată prin raportare la dreptul național aplicabil.

67 Trebuie amintit că, potrivit articolului 3 alineatul (1) a doua liniuță din Directiva 96/71, statele membre asigură că întreprinderile care detașează lucrători garantează lucrătorilor detașați pe teritoriul lor un anumit număr de condiții de muncă și de încadrare în muncă stabilite în statul membru pe teritoriul căruia sunt executate lucrările, printre altele, prin convenții colective declarate de generală aplicare în sensul alineatului (8) al acestui articol 3, în măsura în care acestea se referă la activitățile din domeniul construcțiilor menționate în anexa la această directivă. Potrivit articolului 3 alineatul (10) a doua liniuță din directiva menționată, statele membre pot impune întreprinderilor naționale și celor din alte state membre, în mod egal, condiții de muncă și de încadrare în muncă stabilite, printre altele, prin acorduri colective, astfel cum sunt prevăzute la alineatul (8) al articolului 3 menționat, cu privire la alte activități decât cele din domeniul construcțiilor.

68 În temeiul articolului 3 alineatul (8) din Directiva 96/71, prin „convenții colective declarate de generală aplicare” se înțelege convențiile colective care trebuie respectate de către toate întreprinderile aparținând sectorului sau profesiei respective și care țin de domeniul teritorial de aplicare al acestora.

69 În această privință, astfel cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 129 din concluziile sale, deși este adevărat că articolul 3 alineatul (1) din Directiva 96/71 nu face trimitere în mod expres la dreptul național, nu este mai puțin adevărat că aceasta este în mod implicit situația, întrucât dispoziția menționată impune ca convenția colectivă de muncă în cauză să fi fost declarată de generală aplicare. Or, o asemenea declarație se poate face numai în conformitate cu dreptul statului membru vizat.

70 O asemenea constatare este confirmată de modul de redactare a articolului 3 alineatul (8) al doilea paragraf din directiva menționată. Astfel, prevăzând că, în absența unui sistem de declarație de aplicare generală a convențiilor colective, statele membre pot lua drept bază convențiile colective cu efect general asupra tuturor întreprinderilor similare aparținând sectorului sau profesiei respective și care țin de domeniul teritorial al acestora și/sau convențiile colective încheiate de cele mai reprezentative organizații ale partenerilor sociali pe plan național, aplicate pe întreg teritoriul național, legiuitorul Uniunii a făcut în mod necesar referire la un sistem național.

71 În speță, din decizia de trimitere reiese că întreprinderile care își desfășoară activitatea în sectorul transportului de mărfuri intră sub incidența CCM „transport de mărfuri”. Desigur, această convenție colectivă de muncă nu a fost declarată, în sine, de generală aplicare. Astfel fiind, respectarea sa condiționează scutirea de la aplicarea CCM „transport rutier contra cost în numele unui terț”, care fusese



declarată de generală aplicare. În plus, conținutul dispozițiilor acestor două convenții colective era practic identic. Reiese, așadar, că respectarea dispozițiilor menționate se impunea ansamblului întreprinderilor care își desfășoară activitatea în sectorul transportului de mărfuri.

- 72 Din ceea ce precedă rezultă că este necesar să se răspundă la a treia întrebare litera a) că articolul 3 alineatele (1) și (8) din Directiva 96/71 trebuie interpretat în sensul că problema dacă o convenție colectivă a fost declarată de generală aplicare trebuie apreciată prin raportare la dreptul național aplicabil. Corespunde noțiunii vizate de aceste dispoziții 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.

*Cu privire la a treia întrebare litera b)*

- 73 Având în vedere răspunsul dat la a treia întrebare litera a), nu este necesar să se răspundă la a treia întrebare litera b).

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 74 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

- 1) Directiva 96/71/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 16 decembrie 1996 privind detașarea lucrătorilor în cadrul prestării de servicii trebuie interpretată în sensul că aceasta este aplicabilă prestărilor de servicii transnaționale în sectorul transportului rutier.**
- 2) Articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 trebuie interpretate în sensul că un lucrător care desfășoară o activitate de șofer în sectorul transportului rutier internațional, în cadrul unui contract charter între întreprinderea care îl angajează, stabilită într-un stat membru, și o întreprindere care este situată într-un stat membru diferit de cel în care persoana interesată lucrează în mod normal, este un lucrător detașat pe teritoriul unui stat membru în sensul acestor dispoziții în cazul în care desfășurarea muncii sale prezintă, pe perioada limitată în cauză, o legătură suficientă cu acest teritoriu. 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.**

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 într-un 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 96/71, din moment ce desfășurarea muncii șoferului respectiv nu prezintă, pe baza altor factori, o legătură suficientă cu acest teritoriu.

- 3) **Articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 trebuie interpretate în sensul că existența unei legături de grup între întreprinderile care sunt părți la contractul de punere la dispoziție de lucrători nu este, ca atare, relevantă pentru a aprecia existența unei detașări a lucrătorilor.**
- 4) **Articolul 1 alineatele (1) și (3) și articolul 2 alineatul (1) din Directiva 96/71 trebuie interpretate în sensul că un lucrător care desfășoară o activitate de șofer în sectorul transportului rutier și care, în cadrul unui contract charter între întreprinderea care îl angajează, stabilită într-un stat membru, și o întreprindere situată în alt stat membru, desfășoară operațiuni de cabotaj pe teritoriul unui stat membru diferit de cel în care lucrează în mod normal trebuie, în principiu, să fie considerat detașat pe teritoriul statului membru în care se efectuează aceste operațiuni. Durata operațiunii de cabotaj este un element lipsit de relevanță pentru aprecierea existenței unei astfel de detașări, fără a se aduce atingere aplicării eventuale a articolului 3 alineatul (3) din această directivă.**
- 5) **Articolul 3 alineatele (1) și (8) din Directiva 96/71 trebuie interpretat în sensul că problema dacă o convenție colectivă a fost declarată de generală aplicare trebuie apreciată prin raportare la dreptul național aplicabil. Corespunde noțiunii vizate de aceste dispoziții 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.**

Semnături