ECLI:EU:C:2020:976

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

1° dicembre 2020 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Direttiva 96/71/CE – Articolo 1, paragrafi 1 e 3, e articolo 2, paragrafo 1 – Distacco di lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi – Autisti del trasporto internazionale su strada – Ambito di applicazione – Nozione di "lavoratore distaccato" – Trasporti di cabotaggio – Articolo 3, paragrafi 1, 3 e 8 – Articolo 56 TFUE – Libera prestazione dei servizi – Contratti collettivi dichiarati di applicazione generale»

Nella causa C-815/18,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo Hoge Raad der Nederlanden (Corte suprema dei Paesi Bassi), con decisione del 14 dicembre 2018, pervenuta in cancelleria il 21 dicembre 2018, nel procedimento

Federatie Nederlandse Vakbeweging

contro

Van den Bosch Transporten BV,

Van den Bosch Transporte GmbH,

Silo-Tank kft,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da K. Lenaerts, presidente, R. Silva de Lapuerta, vicepresidente, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev, E. Regan, L. Bay Larsen (relatore) e N. Piçarra, presidenti di sezione, C. Toader, M. Safjan, D. Šváby, S. Rodin, F. Biltgen, K. Jürimäe, C. Lycourgos e P.G. Xuereb, giudici,

avvocato generale: M. Bobek

cancelliere: M. Ferreira, amministratrice principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 14 gennaio 2020,

considerate le osservazioni presentate:

– per la Federatie Nederlandse Vakbeweging, da J.H. Mastenbroek, advocaat;

– per la Van den Bosch Transporten BV, la Van den Bosch Transporte GmbH e la Silo-Tank kft, da R.A.A. Duk e F.M. Dekker, advocaten;

– per il governo dei Paesi Bassi, da J. Langer e M.K. Bulterman, in qualità di agenti;

– per il governo tedesco, da J. Möller, in qualità di agente;

– per il governo francese, da A.-L. Desjonquères, C. Mosser, R. Coesme e A. Ferrand, in qualità di agenti;

– per il governo ungherese, da M.Z. Fehér, M.M. Tátrai e Z. Wagner, in qualità di agenti;

– per il governo polacco, da B. Majczyna, D. Lutostańska e A. Siwek-Ślusarek, in qualità di agenti;

– per la Commissione europea, da W. Mölls, B.-R. Killmann e M. van Beek, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 30 aprile 2020,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 56 TFUE e dell'articolo 1, paragrafi 1 e 3, dell'articolo 2, paragrafo 1, nonché dell'articolo 3, paragrafi 1 e 8, primo comma, della direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi (GU 1997, L 18, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, la Federatie Nederlandse Vakbeweging (federazione del movimento sindacale dei Paesi Bassi) (in prosieguo: la «FNV») e, dall'altro, la Van den Bosch Transporten BV, la Van den Bosch Transporte GmbH e la Silo-Tank kft, in merito all'applicazione del collectieve arbeidsovereenkomst Goederenvervoer (contratto collettivo di lavoro applicabile al settore del trasporto di merci; in prosieguo: il «CCL "trasporto di merci"») ad autisti provenienti dalla Germania e dall'Ungheria, nell'ambito di contratti di noleggio relativi a trasporti internazionali.

Contesto normativo

Direttiva 96/71

3 I considerando 4 e 5 della direttiva 96/71 enunciano quanto segue:

«(4) considerando che la prestazione di servizi può assumere la forma di esecuzione di lavori da parte di un'impresa, per conto proprio e sotto la sua direzione, nell'ambito di un contratto concluso

da tale impresa con il destinatario della prestazione di servizi, oppure di cessione temporanea di lavoratori ad un'impresa utilizzatrice nel quadro di un appalto pubblico o privato;

(5) considerando che questo sviluppo della prestazione transnazionale di servizi esige un clima di leale concorrenza e misure che garantiscano il rispetto dei diritti dei lavoratori».

4 L'articolo 1 di tale direttiva, intitolato «Campo d'applicazione», così dispone:

«1. La presente direttiva si applica alle imprese stabilite in uno Stato membro che, nel quadro di una prestazione di servizi transnazionale, distacchino lavoratori, a norma del paragrafo 3, nel territorio di uno Stato membro.

2. La presente direttiva non si applica alle imprese della marina mercantile con riguardo al personale navigante.

3. La presente direttiva si applica nella misura in cui le imprese di cui al paragrafo 1 adottino una delle misure transnazionali seguenti:

a) distacchino un lavoratore, per conto proprio e sotto la loro direzione, nel territorio di uno Stato membro, nell'ambito di un contratto concluso tra l'impresa che lo invia e il destinatario della prestazione di servizi che opera in tale Stato membro, purché durante il periodo di distacco esista un rapporto di lavoro tra il lavoratore e l'impresa che lo invia;

o

b) distacchino un lavoratore nel territorio di uno Stato membro, in uno stabilimento o in un'impresa appartenente al gruppo, purché durante il periodo di distacco esista un rapporto di lavoro tra il lavoratore e l'impresa che lo invia;

o

c) distacchino, in quanto imprese di lavoro temporaneo o in quanto imprese che effettuano la cessione temporanea di lavoratori, un lavoratore presso un'impresa utilizzatrice avente la sede o un centro di attività nel territorio di uno Stato membro, purché durante il periodo di distacco esista un rapporto di lavoro fra il lavoratore e l'impresa di lavoro temporaneo o l'impresa che lo cede temporaneamente.

(...)».

5 L'articolo 2 della direttiva suddetta, intitolato «Definizione», recita come segue:

«1. Ai fini della presente direttiva, per lavoratore distaccato si intende il lavoratore che, per un periodo limitato, svolge il proprio lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel cui territorio lavora abitualmente.

2. Ai fini della presente direttiva, la nozione di lavoratore è quella applicata in base al diritto dello Stato membro nel cui territorio è distaccato il lavoratore».

6 L'articolo 3 della medesima direttiva, intitolato «Condizioni di lavoro e di occupazione», così prevede:

«1. Gli Stati membri provvedono affinché, qualunque sia la legislazione applicabile al rapporto di lavoro, le imprese di cui all'articolo 1, paragrafo 1 garantiscano ai lavoratori distaccati nel loro territorio le condizioni di lavoro e di occupazione relative alle materie in appresso indicate che, nello Stato membro in cui è fornita la prestazione di lavoro, sono fissate:

– da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative,

e/o

– da contratti collettivi o da arbitrati dichiarati di applicazione generale, a norma del paragrafo 8, sempreché vertano sulle attività menzionate in allegato:

a) periodi massimi di lavoro e periodi minimi di riposo;

b) durata minima delle ferie annuali retribuite;

c) tariffe minime salariali, comprese le tariffe maggiorate per lavoro straordinario; il presente punto non si applica ai regimi pensionistici integrativi di categoria;

d) condizioni di cessione temporanea dei lavoratori, in particolare la cessione temporanea di lavoratori da parte di imprese di lavoro temporaneo;

e) sicurezza, salute e igiene sul lavoro;

f) provvedimenti di tutela riguardo alle condizioni di lavoro e di occupazione di gestanti o puerpere, bambini e giovani;

g) parità di trattamento fra uomo e donna, nonché altre disposizioni in materia di non discriminazione.

(...)

3. Gli Stati membri possono decidere, previa consultazione delle parti sociali e in base agli usi e costumi vigenti nei rispettivi Stati, di non applicare il paragrafo 1, primo comma, lettera c) ai casi di cui all'articolo 1, paragrafo 3, lettere a) e b), qualora la durata del distacco non sia superiore a un mese.

4. Gli Stati membri possono prevedere che, secondo le legislazioni e/o le prassi nazionali, i contratti collettivi a norma del paragrafo 8 del presente articolo che riguardano uno o più settori di attività possano derogare al paragrafo 1, primo comma, lettera c) nei casi previsti all'articolo 1, primo comma, paragrafo 3, lettere a) e b), nonché a una decisione di uno Stato membro a norma del paragrafo 3 qualora la durata del distacco non sia superiore a un mese.

(...)

8. Per contratti collettivi o arbitrati, dichiarati di applicazione generale, si intendono quelli che devono essere rispettati da tutte le imprese situate nell'ambito di applicazione territoriale e nella categoria professionale o industriale interessate.

In mancanza di un sistema di dichiarazione di applicazione generale di contratti collettivi o di arbitrati di cui al primo comma, gli Stati membri possono, se così decidono, avvalersi:

– dei contratti collettivi o arbitrati che sono in genere applicabili a tutte le imprese simili nell'ambito di applicazione territoriale e nella categoria professionale o industriale interessate

e/o

– dei contratti collettivi conclusi dalle organizzazioni delle parti sociali più rappresentative sul piano nazionale e che sono applicati in tutto il territorio nazionale,

a condizione che la loro applicazione alle imprese di cui all'articolo 1, paragrafo 1 assicuri la parità di trattamento quanto alle materie di cui al paragrafo 1, primo comma del presente articolo, fra tali imprese e le altre imprese di cui al presente comma che si trovano in una situazione analoga.

(...)

10. La presente direttiva non osta a che gli Stati membri, nel rispetto del trattato, impongano alle imprese nazionali ed a quelle di altri Stati, in pari misura:

– condizioni di lavoro e di occupazione riguardanti materie diverse da quelle contemplate al paragrafo 1, primo comma del presente articolo laddove si tratti di disposizioni di ordine pubblico;

– condizioni di lavoro e di occupazione stabilite in contratti collettivi o arbitrati a norma del paragrafo 8 riguardanti attività diverse da quelle contemplate dall'allegato».

Direttiva 2014/67/UE

7 L'articolo 9, paragrafo 1, della direttiva 2014/67/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 maggio 2014, concernente l'applicazione della direttiva 96/71 e recante modifica del regolamento (UE) n. 1024/2012 relativo alla cooperazione amministrativa attraverso il sistema di informazione del mercato interno («regolamento IMI») (GU 2014, L 159, pag. 11), dispone quanto segue:

«Gli Stati membri possono imporre solo gli obblighi amministrativi e le misure di controllo necessari per assicurare l'effettiva vigilanza sul rispetto degli obblighi di cui alla presente direttiva e alla direttiva [96/71], a condizione che essi siano giustificati e proporzionati in conformità del diritto dell'Unione.

A tal fine, gli Stati membri possono, in particolare, imporre le misure seguenti:

(…)

b) l'obbligo, durante il periodo di distacco, di mettere o mantenere a disposizione e/o di conservare in un luogo accessibile e chiaramente individuato nel suo territorio, come il luogo di lavoro o il cantiere, o, per i lavoratori mobili del settore dei trasporti, la base operativa o il veicolo con il quale il servizio è prestato, copie cartacee o elettroniche del contratto di lavoro o di un documento equivalente ai sensi della direttiva 91/533/CEE del Consiglio[, del 14 ottobre 1991, relativa all'obbligo del datore di lavoro di informare il lavoratore delle condizioni applicabili al contratto o al rapporto di lavoro (GU 1991, L 288, pag. 32)], comprese, se del caso, le informazioni aggiuntive di cui all'articolo 4 di tale direttiva, dei fogli paga, dei cartellini orari indicanti l'inizio, la fine e la durata dell'orario di lavoro giornaliero, e delle prove del pagamento delle retribuzioni, o di documenti equivalenti;

(…)».

Direttiva (UE) 2020/1057

8 Il considerando 7 della direttiva (UE) 2020/1057 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, che stabilisce norme specifiche per quanto riguarda la direttiva 96/71 e la direttiva 2014/67 sul distacco dei conducenti nel settore del trasporto su strada e che modifica la direttiva 2006/22/CE per quanto riguarda gli obblighi di applicazione e il regolamento (UE) n. 1024/2012 (GU 2020, L 2020, pag. 49), enuncia quanto segue:

«(…) Le disposizioni relative al distacco dei lavoratori di cui alla direttiva [96/71] (...) si applicano al settore del trasporto su strada (...)».

Regolamento (CE) n. 1072/2009

9 Il considerando 17 del regolamento (CE) n. 1072/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 ottobre 2009, che fissa norme comuni per l'accesso al mercato internazionale del trasporto di merci su strada (GU 2009, L 300, pag. 72), precisa che le disposizioni della direttiva 96/71 si applicano alle società di trasporto che effettuano un trasporto di cabotaggio.

10 L'articolo 2 di tale regolamento, intitolato «Definizioni», così dispone:

«Ai fini del presente regolamento s'intende per:

(…)

3) "Stato membro ospitante": lo Stato membro nel quale un trasportatore svolge la sua attività diverso dallo Stato membro di stabilimento del trasportatore;

(…)

6) "trasporti di cabotaggio", trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità del presente regolamento;

(…)».

11 L'articolo 8 del suddetto regolamento, intitolato «Principio generale», al paragrafo 2, primo comma, dispone quanto segue:

«Una volta consegnate le merci trasportate nel corso di un trasporto internazionale in entrata, i trasportatori di merci su strada di cui al paragrafo 1 sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo oppure, se si tratta di veicoli combinati, con l'autoveicolo dello stesso veicolo, fino a tre trasporti di cabotaggio successivi al trasporto internazionale da un altro Stato membro o da un paese terzo allo Stato membro ospitante. L'ultimo scarico nel corso di un trasporto di cabotaggio prima di lasciare lo Stato membro ospitante deve avere luogo entro sette giorni dall'ultimo scarico nello Stato membro ospitante nel corso del trasporto internazionale in entrata».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

12 La Van den Bosch Transporten è un'impresa di trasporti i cui locali sono ubicati a Erp (Paesi Bassi). La Van den Bosch Transporten, la Van den Bosch Transporte, una società di diritto tedesco,

e la Silo-Tank, una società di diritto ungherese, sono società sorelle appartenenti allo stesso gruppo. Le tre società hanno lo stesso amministratore e lo stesso azionista.

13 La Van den Bosch Transporten fa parte della Vereniging Goederenvervoer Nederland (associazione dei Paesi Bassi per il trasporto di merci). Tale associazione e la FNV hanno concluso il CCL «trasporto di merci», che ha avuto inizio il 1° gennaio 2012 e si è concluso il 31 dicembre 2013. Esso non è stato dichiarato di applicazione generale. Il collectieve arbeidsovereenkomst Beroepsgoederenvervoer over de weg en verhuur van mobiele kranen (contratto collettivo di lavoro per il trasporto professionale di merci su strada per conto terzi e noleggio di gru mobili; in prosieguo: il «CCL "trasporto su strada per conto terzi"») è stato invece dichiarato di applicazione generale a decorrere dal 31 gennaio 2013 fino al 31 dicembre 2013. Il besluit van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (decreto del ministro degli affari sociali e del lavoro), del 25 gennaio 2013 (Stcrt. 2013, n. 2496), ha tuttavia esonerato le imprese rientranti nel CCL «trasporto di merci» dall'applicazione del CCL «trasporto su strada per conto terzi». Tale esonero si applicava in particolare alla Van den Bosch Transporten.

14 L'articolo 44 del CCL «trasporto di merci», intitolato «Norma sul noleggio», la cui formulazione era quasi identica a quella dell'articolo 73 del CCL «trasporto su strada per conto terzi», così recitava:

«1. Nei contratti di subappalto eseguiti nell'impresa stabilita nei Paesi Bassi o a partire da essa da imprenditori indipendenti che agiscono in qualità di datori di lavoro, questi ultimi devono prevedere che ai loro lavoratori saranno riconosciute le condizioni minime di lavoro del [presente contratto collettivo di lavoro], allorché ciò risulti dalla direttiva 96/71(...), e ciò anche qualora le parti abbiano scelto di applicare al contratto un diritto diverso da quello dei Paesi Bassi.

2. Il datore di lavoro deve informare i lavoratori di cui al paragrafo 1 in merito alle condizioni di lavoro loro applicabili.

(...)».

15 La Van den Bosch Transporten aveva stipulato con la Van den Bosch Transporte e con la Silo-Tank contratti di noleggio relativi ai trasporti internazionali.

16 Lavoratori provenienti dalla Germania e dall'Ungheria, legati rispettivamente alla Van den Bosch Transporte e alla Silo-Tank da un contratto di lavoro, esercitavano la loro attività di autista nell'ambito di detti contratti di noleggio. Di regola, durante il periodo interessato dal procedimento principale, il noleggio aveva luogo a partire da Erp ed era lì che i tragitti si concludevano. Tuttavia, la maggior parte dei trasporti effettuati sulla base dei contratti di noleggio di cui trattasi si svolgeva al di fuori del territorio del Regno dei Paesi Bassi.

17 Le condizioni di lavoro di base, stabilite come tali nel CCL «trasporto di merci», non sono state applicate agli autisti provenienti dalla Germania e dall'Ungheria.

18 La FNV ha agito in giudizio contro la Van den Bosch Transporten, la Van den Bosch Transporte e la Silo-Tank, chiedendo che fosse ingiunto a tali società di rispettare il CCL «trasporto di merci» e, più in particolare, l'articolo 44 di quest'ultimo. Secondo la FNV, quando la Van den Bosch Transporten si avvaleva di autisti provenienti dalla Germania e dall'Ungheria, essa avrebbe dovuto, in forza di detta disposizione, applicare loro le condizioni di lavoro di base di tale contratto collettivo, nella loro qualità di lavoratori distaccati, ai sensi della direttiva 96/71.

19 Con sentenza interlocutoria pronunciata in primo grado è stato deciso che le condizioni di lavoro di base del CCL «trasporto di merci» dovessero effettivamente applicarsi agli autisti provenienti dalla Germania e dall'Ungheria dei quali la Van den Bosch Transporten si era avvalsa.

20 Il giudice d'appello ha annullato tale sentenza interlocutoria e rinviato la causa dinanzi al primo giudice, respingendo tuttavia la tesi sostenuta dalla Van den Bosch Transporten, dalla Van den Bosch Transporte e dalla Silo-Tank, secondo cui l'articolo 44 del CCL «trasporto di merci» doveva essere dichiarato nullo, in quanto l'obbligo che ne risultava costituiva un ostacolo ingiustificato alla libera prestazione dei servizi, garantita dall'articolo 56 TFUE. A sostegno di tale decisione, il giudice d'appello ha considerato sostanzialmente che, sebbene tale contratto collettivo non sia stato dichiarato di applicazione generale, le imprese che vi rientravano sono state esonerate dall'applicazione del CCL «trasporto su strada per conto terzi», che era invece di applicazione generale, il cui articolo 73 era sostanzialmente identico all'articolo 44 del CCL «trasporto di merci» e il cui contenuto era, per il resto, praticamente identico a quello di quest'ultimo contratto collettivo di lavoro. Così, in particolare, per quanto riguarda l'obbligo che deve applicarsi anche al subappaltatore, il CCL «trasporto di merci» produrrebbe lo stesso effetto del CCL «trasporto su strada per conto terzi»; il termine di validità di questi due contratti scade peraltro alla stessa data. Dal punto di vista materiale occorrerebbe pertanto trattare il CCL «trasporto di merci» allo stesso modo che se fosse stato effettivamente dichiarato di applicazione generale, nei confronti sia degli imprenditori del settore interessato stabiliti nei Paesi Bassi sia di tutti i noleggiatori stranieri.

21 Ne conseguirebbe che l'articolo 44 del CCL «trasporto di merci» non deve essere considerato un ostacolo ingiustificato alla libera prestazione dei servizi, ai sensi dell'articolo 56 TFUE.

22 Peraltro, il giudice d'appello ha ritenuto che – perché sussista l'obbligo per i subappaltatori, conformemente all'articolo 44 del CCL «trasporto di merci», di concedere ai lavoratori le condizioni di lavoro previste da tale contratto – i contratti di subappalto di cui trattasi debbano rientrare nell'ambito di applicazione della direttiva 96/71. A tale riguardo, la Van den Bosch Transporten, la Van den Bosch Transporte e la Silo-Tank hanno sostenuto dinanzi a tale giudice che l'espressione «[distaccare] nel territorio di uno Stato membro», ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della direttiva 96/71, doveva essere interpretata letteralmente, mentre, secondo la FNV, tale espressione doveva essere intesa in senso ampio, come riferita anche all'ipotesi in cui il distacco avvenga «nel o a partire dal territorio di uno Stato membro». In quest'ultimo caso, sarebbe indifferente stabilire in quali Stati membri l'autista interessato svolga effettivamente le sue attività successive nell'ambito del noleggio.

23 Il giudice d'appello ha ritenuto che dovesse prevalere l'interpretazione letterale dell'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della direttiva 96/71, cosicché i noleggi del tipo di quelli di cui trattasi nella presente causa non rientravano nell'ambito di applicazione di tale direttiva, in quanto essa riguarda solo i noleggi effettuati, almeno principalmente, «nel territorio» di un altro Stato membro.

24 La FNV ha proposto impugnazione dinanzi al giudice del rinvio, lo Hoge Raad der Nederlanden (Corte suprema dei Paesi Bassi), contro tale decisione del giudice d'appello, nella parte in cui è fondata su un'interpretazione letterale dell'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della direttiva 96/71. La Van den Bosch Transporten, la Van den Bosch Transporte e la Silo-Tank hanno proposto un'impugnazione incidentale relativamente alla parte in cui il giudice d'appello ha statuito che l'articolo 44 del CCL «trasporto di merci» non doveva essere considerato un ostacolo ingiustificato alla libera prestazione dei servizi.

25 Il giudice del rinvio precisa che l'impugnazione principale solleva, in particolare, la questione dell'interpretazione dell'espressione «nel territorio di uno Stato membro», ai sensi dell'articolo 1,

paragrafi 1 e 3, e dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71, in caso di trasporti internazionali su strada, come quelli effettuati dalla Van den Bosch Transporten, dalla Van den Bosch Transporte e dalla Silo-Tank. Tale interpretazione sarebbe determinante per stabilire se autisti attivi nel trasporto internazionale su strada, come quelli di cui trattasi nella presente causa, rientrino nell'ambito di applicazione della direttiva 96/71. A tal fine, occorrerebbe anzitutto chiedersi se la direttiva 96/71 si applichi al trasporto internazionale su strada.

26 Il giudice del rinvio ritiene inoltre che l'impugnazione principale sollevi la questione di stabilire se, ai fini dell'interpretazione delle citate disposizioni della direttiva 96/71, rilevi il fatto che le imprese che distaccano i lavoratori di cui trattasi siano collegate, nel caso di specie nell'ambito di un gruppo, alla società presso la quale tali lavoratori sono distaccati.

27 Peraltro, in tale impugnazione si sosterrebbe, in subordine, che il giudice d'appello non ha tenuto conto del fatto che una parte dei tragitti che la Van den Bosch Transporte e la Silo-Tank effettuavano per la Van den Bosch Transporten si trovava interamente nel territorio del Regno dei Paesi Bassi nell'ambito di trasporti di cabotaggio. Si porrebbe pertanto la questione di stabilire se simili trasporti rientrino nell'ambito di applicazione della direttiva 96/71.

28 Infine, il giudice del rinvio espone che l'impugnazione incidentale è stata proposta per il caso in cui esso accolga, in tutto o in parte, l'impugnazione principale. Anche il motivo dedotto a sostegno di tale impugnazione incidentale solleverebbe questioni interpretative che richiederebbero di sottoporre questioni pregiudiziali alla Corte.

29 In tali circostanze, lo Hoge Raad der Nederlanden (Corte suprema dei Paesi Bassi) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la direttiva [96/71] debba essere interpretata nel senso che essa si applica anche a un lavoratore impiegato come conducente nel trasporto internazionale su strada, il cui lavoro venga pertanto prestato in più di uno Stato membro.

2) a) In caso di risposta affermativa alla prima questione, ai sensi di quale criterio o di quali presupposti si debba stabilire se un lavoratore impiegato come conducente nel trasporto internazionale su strada venga distaccato "nel territorio di uno Stato membro", ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della direttiva [96/71], e se detto lavoratore "per un periodo limitato, svolg[a] il proprio lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel cui territorio lavora abitualmente", ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della [direttiva 96/71].

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

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

3) a) In caso di risposta affermativa alla prima questione, come debba essere interpretata la nozione di "contratti collettivi (…) dichiarati di applicazione generale", a norma dell'articolo 3, paragrafi 1 e 8, primo comma, della [direttiva 96/71]. Se si configuri una nozione autonoma di

diritto dell'Unione e se sia dunque sufficiente che siano sostanzialmente soddisfatte le condizioni fissate all'articolo 3, paragrafo 8, primo comma, della [direttiva 96/71], o se dette disposizioni esigano anche che il contratto collettivo sia dichiarato di applicazione generale in forza del diritto nazionale.

b) Qualora un contratto collettivo di lavoro non possa essere considerato un contratto collettivo dichiarato di applicazione generale, ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 1 e 8, primo comma, della [direttiva 96/71], se l'articolo 56 TFUE osti a che un'impresa stabilita in uno Stato membro, che distacca un lavoratore nel territorio di un altro Stato membro, venga obbligata per effetto di clausole contrattuali a osservare le disposizioni di siffatto contratto collettivo vigente in quest'ultimo Stato membro».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

30 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se la direttiva 96/71 debba essere interpretata nel senso che essa è applicabile alle prestazioni di servizi transnazionali nel settore del trasporto su strada.

31 Come risulta dall'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della direttiva 96/71, letto alla luce del considerando 4 della medesima, tale direttiva si applica alle imprese stabilite in uno Stato membro che – nell'ambito di una prestazione di servizi transnazionale che può consistere o nell'esecuzione di lavori da parte di un'impresa, per suo conto e sotto la sua direzione, nel contesto di un contratto concluso tra tale impresa e il destinatario della prestazione di servizi, o nella messa a disposizione di lavoratori ai fini del loro utilizzo da parte di un'impresa, nel contesto di un appalto pubblico o di un appalto privato – distaccano lavoratori nel territorio di uno Stato membro.

32 Quanto all'articolo 1, paragrafo 2, della direttiva 96/71, esso esclude dall'ambito di applicazione della medesima solo le prestazioni di servizi che coinvolgono il personale navigante della marina mercantile.

33 Ne consegue che, ad eccezione di queste ultime prestazioni, tale direttiva si applica, in linea di principio, a qualsiasi prestazione di servizi transnazionale che implichi un distacco di lavoratori, indipendentemente dal settore economico al quale una simile prestazione si ricollega, ivi compreso pertanto il settore del trasporto su strada.

34 Tale interpretazione è confermata dall'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71, dal momento che tale disposizione definisce la nozione di «lavoratore distaccato», ai sensi di tale direttiva, come riguardante «il lavoratore» che, per un periodo limitato, svolge un lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel cui territorio lavora abitualmente, senza che detta disposizione faccia riferimento a una qualsivoglia restrizione quanto al settore di attività di tale lavoratore.

35 L'applicabilità della direttiva 96/71 al settore del trasporto su strada è espressamente confermata da altri atti di diritto dell'Unione, quali la direttiva 2014/67 – il cui articolo 9, paragrafo 1, lettera b), individua, tra i requisiti amministrativi e le misure di controllo necessari ai fini del controllo effettivo del rispetto degli obblighi enunciati, in particolare, dalla direttiva 96/71, misure riguardanti specificamente i «lavoratori mobili del settore dei trasporti» – e la direttiva 2020/1057, il cui considerando 7 precisa che le disposizioni relative al distacco di lavoratori di cui alla direttiva 96/71 «si applicano al settore del trasporto su strada».

36 Nelle loro osservazioni, la Van den Bosch Transporten, la Van den Bosch Transporte e la Silo-Tank, nonché i governi ungherese e polacco, obiettano tuttavia che le disposizioni che sanciscono la libera prestazione dei servizi e che sono servite da base all'adozione della direttiva 96/71 escludono che le attività di trasporto di merci su strada rientrino nell'ambito di applicazione di tale direttiva. Di conseguenza, l'articolo 1, paragrafo 1, della direttiva 96/71, ai sensi del quale quest'ultima si applica alle imprese stabilite in uno Stato membro che, nell'ambito di una prestazione di servizi transnazionale, distaccano lavoratori, dovrebbe essere interpretato nel senso che esso riguarda la «prestazione di servizi», ai sensi dell'articolo 56 TFUE, che non includerebbe la libera circolazione dei servizi in materia di trasporti, per la quale vi sarebbe una disciplina speciale nelle disposizioni del titolo del Trattato FUE relativo ai trasporti, vale a dire gli articoli da 90 a 100 di quest'ultimo.

37 A tale riguardo, occorre certamente ricordare che la libera circolazione dei servizi nel settore dei trasporti è disciplinata non dall'articolo 56 TFUE, che riguarda in generale la libera prestazione dei servizi, bensì dalle disposizioni del titolo del Trattato FUE relativo ai trasporti, alle quali rinvia l'articolo 58, paragrafo 1, TFUE (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punto 24 e giurisprudenza ivi citata).

38 Tuttavia si deve rilevare che la direttiva 96/71, come sottolineato al punto 33 della presente sentenza, ha una portata generale. Inoltre, come risulta dal suo considerando 1, tale direttiva mira all'eliminazione tra gli Stati membri degli ostacoli alla libera circolazione delle persone e dei servizi, prevedendo al suo considerando 5 che la necessità di promuovere la prestazione di servizi transnazionale deve essere esercitata nell'ambito di una leale concorrenza e di misure che garantiscano il rispetto dei diritti dei lavoratori.

39 A differenza, ad esempio, del regolamento n. 1072/2009 – il quale, ai fini del principio della «licenza comunitaria» sancito ai suoi articoli 3 e 4, contiene un insieme di «norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri», nonché «condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro», ai sensi dell'articolo 91, paragrafo 1, lettere a) e b), TFUE [v., in tal senso, parere 2/15 (Accordo di libero scambio con Singapore), del 16 maggio 2017, EU:C:2017:376, punto 208] – la direttiva 96/71 non mira quindi ad attuare una politica comune dei trasporti, ai sensi di tale articolo 91. Essa non contiene nemmeno «misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti» o «disposizion[i] util[i]» in materia di trasporti, ai sensi dell'articolo 91, paragrafo 1, lettere c) e d), TFUE.

40 Da quanto precede risulta che il fatto che la direttiva 96/71 sia fondata su disposizioni del Trattato CE relative alla libera prestazione dei servizi senza che la sua base giuridica comporti, inoltre, disposizioni relative ai trasporti non può escludere dal suo ambito di applicazione le prestazioni di servizi transnazionali nel settore delle attività di trasporto su strada, in particolare, di merci.

41 Alla luce dell'insieme delle suesposte considerazioni occorre rispondere alla prima questione dichiarando che la direttiva 96/71 deve essere interpretata nel senso che essa è applicabile alle prestazioni di servizi transnazionali nel settore del trasporto su strada.

Sulla seconda questione

Sulla seconda questione, lettera a)

42 Con la sua seconda questione, lettera a), il giudice del rinvio chiede sostanzialmente quali siano le condizioni affinché un lavoratore che svolge un'attività di autista nel settore del trasporto internazionale su strada, nell'ambito di un contratto di noleggio tra l'impresa presso cui è impiegato, stabilita in uno Stato membro, e un'impresa operante in un altro Stato membro, sia considerato un lavoratore distaccato, nel territorio di uno Stato membro, ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71.

43 Come è stato ricordato al punto 31 della presente sentenza, dall'articolo 1, paragrafi 1 e 3, della direttiva 96/71, letto alla luce del suo considerando 4, risulta che tale direttiva si applica alle imprese stabilite in uno Stato membro che – nell'ambito di una prestazione di servizi transnazionale che può consistere o nell'esecuzione di lavori da parte di un'impresa, per suo conto e sotto la sua direzione, nel contesto di un contratto concluso tra tale impresa e il destinatario della prestazione di servizi, o nella messa a disposizione di lavoratori ai fini del loro utilizzo da parte di un'impresa, nel contesto di un appalto pubblico o di un appalto privato – distaccano lavoratori nel territorio di uno Stato membro.

44 Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva suddetta, «per lavoratore distaccato si intende il lavoratore che, per un periodo limitato, svolge il proprio lavoro nel territorio di uno Stato membro diverso da quello nel cui territorio lavora abitualmente».

45 Un lavoratore può essere considerato distaccato nel territorio di uno Stato membro, sotto il profilo della direttiva 96/71, solo se l'esecuzione del suo lavoro presenta un legame sufficiente con tale territorio (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punto 31), il che presuppone una valutazione globale di tutti gli elementi che caratterizzano l'attività del lavoratore interessato.

46 A tale riguardo, occorre rilevare che l'esistenza di un simile legame con il territorio interessato può risultare, in particolare, da caratteristiche della prestazione di servizi alla cui fornitura è assegnato il lavoratore di cui trattasi. La natura delle attività svolte da tale lavoratore nel territorio dello Stato membro interessato costituisce altresì un elemento pertinente ai fini di valutare l'esistenza di un simile legame.

47 Nel caso di lavoratori mobili quali gli autisti del trasporto internazionale su strada assume altresì rilievo a tale scopo stabilire il grado di intensità del legame delle attività svolte da un simile lavoratore, nell'ambito della fornitura del servizio di trasporto al quale è stato assegnato, con il territorio di ciascuno Stato membro interessato.

48 Lo stesso vale per la parte di tali attività nel complesso della prestazione di servizi di cui trattasi. Al riguardo, operazioni di carico o scarico di merci, di manutenzione o di pulizia dei veicoli di trasporto sono pertinenti, purché siano effettivamente compiute dall'autista interessato, e non da terzi.

49 Per contro, non può essere considerato «distaccato», ai sensi della direttiva 96/71, un lavoratore che svolga prestazioni di carattere molto limitato nel territorio dello Stato membro nel quale è inviato (v., in tal senso, sentenza del 19 dicembre 2019, Dobersberger, C-16/18, EU:C:2019:1110, punto 31). Ciò vale per un autista che, nell'ambito di un trasporto su strada di merci, si limita a transitare nel territorio di uno Stato membro. Lo stesso varrebbe nel caso di un autista che effettuasse unicamente un trasporto transfrontaliero dallo Stato membro in cui ha sede l'impresa di trasporti fino al territorio di un altro Stato membro o viceversa.

50 Peraltro, il fatto che un autista del trasporto internazionale su strada, che un'impresa stabilita in uno Stato membro ha messo a disposizione di un'impresa stabilita in un altro Stato membro, riceva le istruzioni inerenti alle sue missioni, inizi o concluda le medesime presso la sede di questa seconda impresa non è di per sé sufficiente per ritenere che egli sia stato «distaccato» nel territorio di quest'altro Stato membro, se lo svolgimento del suo lavoro non presenta, sulla base di altri fattori, un legame sufficiente con tale territorio.

51 Alla luce di tutto quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione, lettera a), dichiarando che l'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71 devono essere interpretati nel senso che un lavoratore che esercita un'attività di autista nel settore del trasporto internazionale su strada – nell'ambito di un contratto di noleggio tra l'impresa presso cui è impiegato, stabilita in uno Stato membro, e un'impresa situata in uno Stato membro diverso da quello in cui l'interessato lavora abitualmente – è un lavoratore distaccato nel territorio di uno Stato membro, ai sensi di tali disposizioni, qualora lo svolgimento del suo lavoro presenti, durante il limitato periodo in questione, un legame sufficiente con tale territorio. L'esistenza di un simile legame è determinata nell'ambito di una valutazione globale di elementi quali la natura delle attività svolte dal lavoratore interessato in detto territorio, il grado di intensità del legame delle attività di tale lavoratore con il territorio di ciascuno Stato membro nel quale egli opera, nonché la parte che dette attività vi rappresentano nell'insieme del servizio di trasporto.

52 Il fatto che un autista del trasporto internazionale su strada, che un'impresa stabilita in uno Stato membro ha messo a disposizione di un'impresa stabilita in un altro Stato membro, riceva le istruzioni inerenti alle sue missioni, inizi o concluda le medesime presso la sede di questa seconda impresa non è di per sé sufficiente per ritenere che egli sia stato distaccato nel territorio di quest'altro Stato membro, ai sensi della direttiva 96/71, se lo svolgimento del suo lavoro non presenta, sulla base di altri fattori, un legame sufficiente con tale territorio.

Sulla seconda questione, lettera b)

53 Con la sua seconda questione, lettera b), il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71 debbano essere interpretati nel senso che l'esistenza di un vincolo di gruppo tra le imprese che sono parti del contratto di messa a disposizione di lavoratori è pertinente ai fini di valutare se sussista un distacco di lavoratori.

54 A tale riguardo, occorre rilevare che, certamente, in forza dell'articolo 1, paragrafo 3, lettera b), di tale direttiva, quest'ultima si applica al distacco di un lavoratore nel territorio di uno Stato membro in uno stabilimento o in un'impresa appartenente al gruppo, purché durante il periodo di distacco esista un rapporto di lavoro tra il lavoratore e l'impresa che lo invia.

55 Sebbene la direttiva 96/71 riguardi quindi esplicitamente la situazione di un distacco nell'ambito di un gruppo di imprese, tuttavia, come risulta dal punto 51 della presente sentenza, la qualità di lavoratore distaccato è stabilita in funzione dell'esistenza di un legame sufficiente tra l'esecuzione del suo lavoro e il territorio di uno Stato membro diverso dallo Stato nel cui territorio egli lavora abitualmente.

56 Orbene, l'esistenza di un vincolo di gruppo tra le imprese che sono parti del contratto di messa a disposizione di lavoratori non è, in quanto tale, idonea a definire il grado di collegamento con il territorio di uno Stato membro nel quale il lavoratore interessato è inviato e, pertanto, a determinare se il legame tra l'esecuzione del lavoro da parte di quest'ultimo e tale territorio sia

sufficiente per constatare la sussistenza di una situazione di distacco rientrante nell'ambito di applicazione della direttiva 96/71.

57 Di conseguenza, occorre rispondere alla seconda questione, lettera b), dichiarando che l'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71 devono essere interpretati nel senso che l'esistenza di un vincolo di gruppo tra le imprese che sono parti del contratto di messa a disposizione di lavoratori non è, in quanto tale, rilevante ai fini di valutare se sussista un distacco di lavoratori.

Sulla seconda questione, lettera c)

58 Con la sua seconda questione, lettera c), il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71 debbano essere interpretati nel senso che un lavoratore – che esercita un'attività di autista nel settore del trasporto su strada e che, nell'ambito di un contratto di noleggio tra l'impresa presso cui è impiegato, stabilita in uno Stato membro, e un'impresa situata in un altro Stato membro, effettua trasporti di cabotaggio nel territorio di uno Stato membro diverso dallo Stato membro nel cui territorio egli lavora abitualmente – deve essere considerato distaccato nel territorio dello Stato membro nel quale tali trasporti sono effettuati e, in caso affermativo, se vi sia al riguardo una soglia minima relativa alla durata di detti trasporti.

59 A tale riguardo, occorre anzitutto sottolineare che la direttiva 96/71 deve essere letta in combinato disposto con il regolamento n. 1072/2009, il cui considerando 17 enuncia che tale direttiva si applica alle società di trasporto che effettuano un trasporto di cabotaggio.

60 Ai sensi dell'articolo 2, punti 3 e 6, del regolamento n. 1072/2009, i trasporti di cabotaggio sono definiti come trasporti nazionali di merci effettuati per conto terzi, a titolo temporaneo, in uno Stato membro ospitante, in conformità di tale regolamento, e lo Stato membro ospitante è quello nel quale un trasportatore svolge la sua attività, diverso dallo Stato membro di stabilimento del trasportatore.

61 Per quanto riguarda le condizioni alle quali i trasportatori non residenti possono effettuare trasporti di cabotaggio in uno Stato membro ospitante, l'articolo 8, paragrafo 2, del regolamento n. 1072/2009 prevede che tali trasportatori sono autorizzati a effettuare, nello Stato membro ospitante, fino a tre trasporti di cabotaggio successivi a un trasporto internazionale verso tale Stato, entro sette giorni dall'ultimo scarico effettuato in questo stesso Stato durante il trasporto internazionale a destinazione del medesimo.

62 Dai tre punti precedenti risulta che i trasporti di cabotaggio si svolgono interamente nel territorio dello Stato membro ospitante, circostanza che consente di ritenere che l'esecuzione del lavoro da parte dell'autista nell'ambito di simili operazioni presenti un legame sufficiente con tale territorio.

63 Ne consegue che un autista che effettua simili trasporti deve, in linea di principio, essere considerato distaccato nel territorio dello Stato membro ospitante, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71.

64 Quanto alla durata di simili trasporti di cabotaggio, sebbene essa non sia idonea, in quanto tale, a mettere in discussione l'esistenza di un legame sufficiente tra l'esecuzione del lavoro dell'autista che li effettua e il territorio dello Stato membro ospitante, tale valutazione non pregiudica tuttavia l'applicazione dell'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 96/71.

65 Di conseguenza, occorre rispondere alla seconda questione, lettera c), dichiarando che l'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71 devono essere interpretati nel senso che un lavoratore – che esercita un'attività di autista nel settore del trasporto su strada e che, nell'ambito di un contratto di noleggio tra l'impresa presso cui è impiegato, stabilita in uno Stato membro, e un'impresa situata in un altro Stato membro, effettua trasporti di cabotaggio nel territorio di uno Stato membro diverso dallo Stato membro nel cui territorio egli lavora abitualmente – deve, in linea di principio, essere considerato distaccato nel territorio dello Stato membro nel quale tali trasporti sono effettuati. La durata del trasporto di cabotaggio è un elemento irrilevante ai fini di valutare se sussista un simile distacco, fatta salva l'eventuale applicazione dell'articolo 3, paragrafo 3, di tale direttiva.

Sulla terza questione

Sulla terza questione, lettera a)

66 Con la sua terza questione, lettera a), il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71 debba essere interpretato nel senso che la questione di stabilire se un contratto collettivo sia stato dichiarato di applicazione generale deve essere valutata con riferimento al diritto nazionale applicabile.

67 Occorre ricordare che, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, secondo trattino, della direttiva 96/71, gli Stati membri provvedono affinché le imprese che distaccano lavoratori garantiscano ai lavoratori distaccati nel loro territorio una serie di condizioni di lavoro e di occupazione che, nello Stato membro in cui è fornita la prestazione di lavoro, sono fissate, in particolare, da contratti collettivi dichiarati di applicazione generale, a norma del paragrafo 8 di tale articolo 3, sempreché vertano sulle attività nel settore edilizio di cui all'allegato di tale direttiva. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 10, secondo trattino, della direttiva suddetta, gli Stati membri possono imporre alle imprese nazionali e a quelle di altri Stati membri, in pari misura, condizioni di lavoro e di occupazione stabilite, in particolare, in contratti collettivi, come quelli di cui al paragrafo 8 di tale articolo 3, e riguardanti attività diverse da quelle del settore edilizio.

68 In forza dell'articolo 3, paragrafo 8, della direttiva 96/71, per «contratti collettivi (...) dichiarati di applicazione generale» si intendono quelli che devono essere rispettati da tutte le imprese situate nell'ambito di applicazione territoriale e nella categoria professionale o industriale interessate.

69 A tale riguardo, come sostanzialmente rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 129 delle sue conclusioni, se è vero che l'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 96/71 non rinvia espressamente al diritto nazionale, tuttavia ciò si verifica implicitamente, poiché tale disposizione richiede che il contratto collettivo di lavoro di cui trattasi sia stato dichiarato di applicazione generale. Orbene, una simile dichiarazione può essere effettuata solo conformemente al diritto dello Stato membro interessato.

70 Una simile constatazione è confermata dal tenore letterale dell'articolo 3, paragrafo 8, secondo comma, della direttiva suddetta. Prevedendo infatti che, in mancanza di un sistema di dichiarazione di applicazione generale di contratti collettivi, gli Stati membri possono avvalersi dei contratti collettivi che sono in genere applicabili a tutte le imprese simili nell'ambito di applicazione territoriale e nella categoria professionale o industriale interessate e/o dei contratti collettivi conclusi dalle organizzazioni delle parti sociali più rappresentative sul piano nazionale e che sono applicati in tutto il territorio nazionale, il legislatore dell'Unione ha necessariamente fatto riferimento a un sistema nazionale.

71 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che le imprese operanti nel settore del trasporto delle merci rientrano nel CCL «trasporto di merci». Vero è che tale contratto collettivo di lavoro non è stato, in quanto tale, dichiarato di applicazione generale. Ciò premesso, all'osservanza del medesimo era subordinato l'esonero dall'applicazione del CCL «trasporto su strada per conto terzi» che, invece, era stato dichiarato di applicazione generale. Inoltre, il contenuto delle disposizioni di questi due contratti collettivi era praticamente identico. Risulta quindi che l'osservanza di tali disposizioni si imponeva a tutte le imprese operanti nel settore del trasporto di merci.

72 Da quanto precede risulta che occorre rispondere alla terza questione, lettera a), dichiarando che l'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71 deve essere interpretato nel senso che la questione di stabilire se un contratto collettivo sia stato dichiarato di applicazione generale deve essere valutata con riferimento al diritto nazionale applicabile. Corrisponde alla nozione di cui a tali disposizioni un contratto collettivo di lavoro che non è stato dichiarato di applicazione generale, ma alla cui osservanza è subordinato, per le imprese che vi rientrano, l'esonero dall'applicazione di un altro contratto collettivo di lavoro dichiarato, da parte sua, di applicazione generale, e le cui disposizioni sono sostanzialmente identiche a quelle di tale altro contratto collettivo di lavoro.

Sulla terza questione, lettera b)

73 Alla luce della risposta fornita alla terza questione, lettera a), non è più necessario rispondere alla terza questione, lettera b).

Sulle spese

74 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) dichiara:

1) **La direttiva 96/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 1996, relativa al distacco dei lavoratori nell'ambito di una prestazione di servizi, deve essere interpretata nel senso che essa è applicabile alle prestazioni di servizi transnazionali nel settore del trasporto su strada.**

2) **L'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71 devono essere interpretati nel senso che un lavoratore che esercita un'attività di autista nel settore del trasporto internazionale su strada – nell'ambito di un contratto di noleggio tra l'impresa presso cui è impiegato, stabilita in uno Stato membro, e un'impresa situata in uno Stato membro diverso da quello in cui l'interessato lavora abitualmente – è un lavoratore distaccato nel territorio di uno Stato membro, ai sensi di tali disposizioni, qualora lo svolgimento del suo lavoro presenti, durante il limitato periodo in questione, un legame sufficiente con tale territorio. L'esistenza di un simile legame è determinata nell'ambito di una valutazione globale di elementi quali la natura delle attività svolte dal lavoratore interessato in detto territorio, il grado di intensità del legame delle attività di tale lavoratore con il territorio di ciascuno Stato membro nel quale egli opera, nonché la parte che dette attività vi rappresentano nell'insieme del servizio di trasporto.**

Il fatto che un autista del trasposto internazionale su strada, che un'impresa stabilita in uno Stato membro ha messo a disposizione di un'impresa stabilita in un altro Stato membro,

riceva le istruzioni inerenti alle sue missioni, inizi o concluda le medesime presso la sede di questa seconda impresa non è di per sé sufficiente per ritenere che egli sia stato distaccato nel territorio di quest'altro Stato membro, ai sensi della direttiva 96/71, se lo svolgimento del suo lavoro non presenta, sulla base di altri fattori, un legame sufficiente con tale territorio.

3) **L'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71 devono essere interpretati nel senso che l'esistenza di un vincolo di gruppo tra le imprese che sono parti del contratto di messa a disposizione di lavoratori non è, in quanto tale, rilevante ai fini di valutare se sussista un distacco di lavoratori.**

4) **L'articolo 1, paragrafi 1 e 3, e l'articolo 2, paragrafo 1, della direttiva 96/71 devono essere interpretati nel senso che un lavoratore – che esercita un'attività di autista nel settore del trasporto su strada e che, nell'ambito di un contratto di noleggio tra l'impresa presso cui è impiegato, stabilita in uno Stato membro, e un'impresa situata in un altro Stato membro, effettua trasporti di cabotaggio nel territorio di uno Stato membro diverso dallo Stato membro nel cui territorio egli lavora abitualmente – deve, in linea di principio, essere considerato distaccato nel territorio dello Stato membro nel quale tali trasporti sono effettuati. La durata del trasporto di cabotaggio è un elemento irrilevante ai fini di valutare se sussista un simile distacco, fatta salva l'eventuale applicazione dell'articolo 3, paragrafo 3, di tale direttiva.**

5) **L'articolo 3, paragrafi 1 e 8, della direttiva 96/71 deve essere interpretato nel senso che la questione di stabilire se un contratto collettivo sia stato dichiarato di applicazione generale deve essere valutata con riferimento al diritto nazionale applicabile. Corrisponde alla nozione di cui a tali disposizioni un contratto collettivo di lavoro che non è stato dichiarato di applicazione generale, ma alla cui osservanza è subordinato, per le imprese che vi rientrano, l'esonero dall'applicazione di un altro contratto collettivo di lavoro dichiarato, da parte sua, di applicazione generale, e le cui disposizioni sono sostanzialmente identiche a quelle di tale altro contratto collettivo di lavoro.**

Firme

---

* Lingua processuale: il neerlandese.