SENTENZA DELLA CORTE
DEL 15 DICEMBRE 1977 [1]

Auditeur du travail
contro Bernard Dufour, S.A. Creyf's Interim e S.A. Creyf's Industrial
(domanda di pronuncia pregiudiziale, proposta dal Tribunal correctionnel di Charleroi)

Causa 76/77

Massime

Trasporti su strada — Disposizioni sociali — Armonizzazione — Libretto individuale di controllo — Rilascio — Impresa di trasporto — Obbligo — Impresa locatrice di manodopera temporanea — Eventuale responsabilità
(Regolamento n. 543/69, art. 14, nn. 7 e 8)

Spetta all'impresa di trasporto decidere se ai membri dell'equipaggio debba essere rilasciato il libretto individuale di controllo e di conseguenza ad essa incombe l'obbligo di ottemperare all'art. 14, nn. 7 e 8, del regolamento n. 543/69. Una diversa soluzione sarebbe possibile solo se la normativa nazionale, emanata in forza dell'art. 14, n. 9, del regolamento, imponesse, nel caso particolare della locazione di manodopera, questa responsabilità all'impresa locatrice di manodopera in via temporanea.

Nel procedimento 76/77,

avente ad oggetto la domanda di pronunzia pregiudiziale proposta alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, dal Tribunal correctionnel di Charleroi nella causa promossa

dall'AUDITEUR DU TRAVAIL

contro

BERNARD DUFOUR, S.A. CREYF'S INTERIM E S.A. CREYF'S INDUSTRIAL

domanda vertente sull'interpretazione del termine «impresa» figurante all'art. 14, nn. 7 e 8, del regolamento (CEE) del Consiglio 25 marzo 1969, n. 543,

1 — Lingua processuale: il francese.

relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada.

LA CORTE,

composta dai signori: H. Kutscher, presidente; M. Sørensen e G. Bosco, presidenti di sezione; A. M. Donner, J. Mertens de Wilmars, P. Pescatore, Mackenzie Stuart, A. O'Keeffe e A. Touffait, giudici;

avvocato generale: F. Capotorti;
cancelliere: A. Van Houtte,

ha pronunziato la seguente

SENTENZA

In fatto

Gli antefatti, il procedimento e le osservazioni presentate a norma dell'art. 20 del protocollo sullo Statuto (CEE) della Corte di giustizia si possono riassumere come segue:

I — Gli antefatti e il procedimento

Risulta dal provvedimento di rinvio che, in occasione d'un controllo di polizia effettuato a Ronse (Belgio) il 30 luglio 1975, il camionista André Gustin veniva trovato sprovvisto del libretto individuale di controllo prescritto dall'art. 14, n. 1, del regolamento del Consiglio n. 543/69 mentre pilotava un autocarro della ditta Daniel Construction Company International. L'autocarro era, a sua volta, privo d'un apparecchio di controllo la cui presenza avrebbe reso superfluo il libretto individuale. La ditta Daniel C.C.I. spiegava d'aver avuto in locazione per la guida d'uno dei suoi automezzi il camionista André Gustin dalla S.A. Creyf's Interim. Il gestore di quest'ultima, Bernard Dufour, dichiarava di aver dato in locazione alla ditta Daniel C.C.I. un autista in possesso d'una patente valida e precisava che la propria società non disponeva di autoveicoli.

Il Procuratore del Re procedeva penalmente contro Bernard Dufour per violazione del regio decreto 23 marzo 1970, reato punito con le pene di cui all'art. 2 della legge 18 febbraio 1969, e citava altresì in giudizio la S.A. Creyf's Interim come responsabile civile.

Il Tribunal correctionnel di Charleroi s'è domandato allora se l'obbligo di consegna del libretto di controllo ai membri dell'equipaggio d'un veicolo incomba all'impresa che ha per unico scopo sociale la locazione di manodopera, nella fattispecie la locazione di un camionista, oppure all'impresa che riceve in locazione la manodopera ed utilizza i servizi del pre-

detto camionista per i propri trasporti su strada.

Il Tribunal correctionnel ha constatato:
— che l'art. 14, n. 1, del regolamento del Consiglio n. 543/69 (GU 1969, n. L 77) obbliga i membri dell'equipaggio d'un veicolo non adibito ad un servizio regolare di trasporto a portare con sé un libretto individuale di controllo conforme al modello illustrato nell'allegato del regolamento;
— che l'art. 14, n. 7, impone ad ogni impresa di tenere un registro dei libretti individuali e di annotare su di esso i nomi dei conducenti cui è stato rilasciato un libretto;
— che l'art. 14, n. 8, impone all'impresa di conservare per almeno un anno i libretti individuali utilizzati.

Dopo aver cercato invano la definizione della nozione di impresa nell'art. 1 del regolamento n. 543/69, norma che provvede a definire i termini impiegati nelle successive disposizioni del regolamento stesso, il Tribunal correctionnel ha osservato che l'art. 18 del regolamento rinvia, per le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie alla sua esecuzione, ai provvedimenti che saranno tempestivamente adottati dagli Stati membri, previa consultazione della Commissione; il suddetto art. 18 precisa che tali disposizioni riguardano, tra l'altro, l'organizzazione, la procedura e gli strumenti di controllo, nonché le *sanzioni applicabili* in caso d'infrazione.

Il Tribunal correctionnel ha allora cercato e studiato i provvedimenti nazionali adottati dalle autorità belghe in esecuzione del regolamento n. 543/69 ed ha constatato che, al pari del testo comunitario, neppure i regi decreti 23 marzo 1970 e 7 maggio 1973 definivano il concetto di impresa. Il punto in discussione non è chiarito nemmeno dalla giurisprudenza della Cour de cassation belga.

Il Tribunal correctionnel di Charleroi ha quindi fatto uso della facoltà concessagli dall'art. 177 del Trattato CEE ed ha sottoposto alla Corte di giustizia delle Comunità europee le seguenti questioni pregiudiziali:

«Circa l'interpretazione del termine "impresa" contenuto nell'art. 14, nn. 7 e 8, del regolamento CEE 25 marzo 1969 e nel testo degli allegati dei regi decreti belgi 23 marzo 1970 e 7 maggio 1973.
1. Se il termine "impresa" si riferisca esclusivamente alla persona, fisica o giuridica, che effettivamente, sia direttamente, sia mediante institori, esegue trasporti autostradali, anche se detti trasporti costituiscono solo una parte delle sue attività professionali.
2. Se la persona di cui sopra, qualora si serva di manodopera noleggiata per condurre il o i veicoli di sua proprietà, vada esente dall'obbligo di consegnare il libretto individuale di controllo a tutti i membri dell'equipaggio e se il termine "impresa" vada riferito in questo caso alla persona fisica o giuridica che fornisce la manodopera a nolo.
3. Se si debba ritenere che il termine "impresa" significa "datore di lavoro" e che, in questo caso, il rapporto di subordinazione viene mantenuto tra colui che fornisce manodopera a nolo e l'operaio oppure si instauri tra chi noleggia la manodopera e l'operaio.»

In conformità all'art. 20 del protocollo sullo Statuto della Corte hanno depositato osservazioni scritte la Commissione delle Comunità europee ed il Governo dei Paesi Bassi.

Sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza procedere ad istruttoria. Essa ha tuttavia chiesto al giudice proponente di fornirle, se possibile:
«— il contratto di locazione di servizi stipulato fra le "due imprese" con riferimento al camionista André Gustin;
— la corrispondenza intercorsa a questo riguardo fra le imprese;
— il contratto che lega il camionista André Gustin all'impresa di locazione di servizi;

— l'identità dell'imprenditore che stipendia il Gustin e versa per lui i contributi previdenziali;»

ed alla Commissione di precisare, in udienza, chi dovrebbe «normalmente», a suo parere, rilasciare il libretto di controllo: se il proprietario dell'autocarro o il locatore del camionista.

II — Riassunto delle osservazioni depositate in forza dell'art. 20 dello Statuto della Corte

Sulla ricevibilità

La *Commissione* dichiara di non aver nulla da eccepire circa la ricevibilità della domanda proposta dal Tribunal correctionnel di Charleroi «nella parte in cui essa concerne l'interpretazione di testi comunitari».

In diritto

Il *Governo dei Paesi Bassi* ritiene, per quanto riguarda la prima questione, che la nozione di impresa ai sensi del regolamento (CEE) n. 543/69 comprenda esclusivamente le persone, fisiche o giuridiche, che, sia direttamente, sia per il tramite di proprio personale o di manodopera fornita in locazione, effettuano a tempo pieno o a tempo ridotto trasporti stradali e attività connesse.

Con riferimento alle questioni 2 e 3, il Governo dei Paesi Bassi stima che, nel caso di specie quale è illustrato nella domanda di pronunzia pregiudiziale, si debba intendere per impresa la persona, fisica o giuridica, per conto della quale un camionista esegue effettivamente dei lavori che rientrano nell'ambito dei trasporti su strada. L'obbligo di consegnare il libretto individuale di controllo incombe a tale persona, che va considerata penalmente responsabile della violazione di qualsiasi norma riguardante l'impresa e, fra l'altro, dell'obbligo di consegnare il libretto individuale di controllo. Il Governo dei Paesi Bassi ritiene auspicabile questa soluzione per il fatto stesso che appare equo addossare la responsabilità penale alla persona che meglio è in grado di curare il rispetto della succitata disciplina.

La *Commissione*, richiamati i fatti della causa e lo stato della legislazione, sottolinea l'importanza del regolamento n. 543/69 la cui triplice finalità — progresso sociale, armonizzazione delle condizioni di concorrenza e sicurezza del traffico — è stata ricordata dalla Corte nella sentenza 65/76 del 25 gennaio 1977 (Racc. 1977, pag. 29).

La controversia in esame concerne il problema di definire la nozione di «impresa» ai sensi del predetto regolamento, specialmente nel caso particolare in cui i servizi del camionista che guida il veicolo di un'impresa di trasporti siano «locati» da un'impresa fornitrice di lavoro temporaneo (a proposito di lavoro temporaneo nella Comunità, la Commissione rinvia ad un articolo del prof. G. Schnorr, CDE 1973, pag. 131).

Dal regolamento n. 543/69 e dai provvedimenti belgi emanati per la sua esecuzione si ricava che esiste una netta distinzione fra l'impresa ed i camionisti, i cui obblighi sono differenti da quelli dell'impresa, e che le autorità nazionali preposte al rilascio del libretto individuale di controllo non lo rilasciano direttamente ai camionisti, bensì lo mettono a disposizione delle imprese, che lo consegneranno poi loro ai camionisti.

Secondo la Commissione, il regolamento ed il suo allegato impiegano indifferentemente i termini «impresa» e «datore di lavoro», come ha rilevato la Corte al punto 11 della motivazione della già citata sentenza n. 65/76. Il termine «impresa» va quindi inteso nel senso più ampio possibile, tale da comprendere tanto il datore di lavoro che paga il salario e sopporta gli oneri previdenziali quanto ogni persona per conto della quale il camionista agisca ed alla quale sia legato da un rapporto di subordinazione.

Nel caso di specie, la difficoltà consiste precisamente nel fatto che, essendoci di mezzo un'impresa di lavoro temporaneo, la persona per cui il camionista lavora non è la stessa cui egli deve obbedire; esiste del resto un doppio rapporto di lavoro in capo allo stesso camionista. «Ciò implica che l'impresa di lavoro temporaneo non può fornire in locazione i servizi d'un camionista senza essersi accertata che costui sia in possesso del libretto individuale di controllo, documento obbligatorio allo stesso modo, per fare un esempio, della patente di guida; parimenti, l'impresa che effettua un trasporto non può porre alla guida d'uno dei propri veicoli un camionista senza prima essersi assicurata che costui sia provvisto del libretto; da ultimo, il camionista stesso non può mettersi in viaggio senza il citato libretto, che ha l'obbligo di tenere quotidianamente aggiornato».

Pertanto, visto che esiste un obbligo di risultato, la Commissione ritiene che «ove le "imprese" interessate siano più d'una, esse abbiano l'obbligo d'accertarsi reciprocamente che una di esse abbia consegnato il libretto così da dare piena applicazione al regolamento».

Ciò premesso, si possono formulare diverse ipotesi:

a) Il legislatore nazionale può avere emanato le disposizioni necessarie a tale scopo e stabilito, per casi analoghi a quello di specie, quale impresa debba effettivamente consegnare il libretto di controllo ai membri dell'equipaggio.
b) In mancanza d'una siffatta disciplina, le imprese dovrebbero stabilire di mutuo accordo quale fra esse sia tenuta a consegnare il libretto.

Spetta, beninteso, al giudice nazionale accertare in quale misura esistano norme o accordi del tipo sopra indicato. Ma, in mancanza di essi, le imprese che partecipano, direttamente o indirettamente, saltuariamente o stabilmente, ad operazioni di trasporto rientranti nella sfera d'applicazione del regolamento devono, in ogni caso e prima della partenza dell'equipaggio, controllare che i camionisti abbiano ricevuto il libretto individuale.

In effetti, l'obbligo di consegnare il libretto è un obbligo di risultato; esso non è sottoposto a condizioni, grava su tutti coloro che sono toccati dall'applicazione del regolamento ed intende evitare che una delle parti sfugga alla propria responsabilità riversandola sull'altro contraente.

Qualora le imprese interessate non si siano previamente accertate della avvenuta consegna del libretto di controllo, esse andranno considerate entrambe responsabili, allo stesso titolo, della mancata consegna.

La Commissione suggerisce quindi, per le questioni pregiudiziali sottoposte alla Corte dal Tribunal correctionnel di Charleroi, le seguenti soluzioni:

— «Si intende per "impresa", ai sensi del regolamento n. 543/69, ogni persona, fisica o giuridica, che partecipi, direttamente o indirettamente, saltuariamente o stabilmente, ad un'operazione di trasporto rientrante nella sfera d'applicazione del suddetto regolamento, in particolare sia ch'essa utilizzi manodopera presa in locazione sia ch'essa fornisca in locazione tale manodopera.
— In mancanza di disposizioni nazionali o di accordi fra le parti che stabiliscano a chi incombe l'obbligo di consegnare il libretto, le diverse imprese interessate devono accertarsi reciprocamente dell'effettiva consegna del libretto individuale di controllo.
— Qualora le suddette imprese non si siano accertate che il libretto sia stato consegnato, esse andranno considerate tutte responsabili, allo stesso titolo, della mancata consegna».

III — La fase orale del procedimento

All'udienza del 26 ottobre 1977 la Commissione era rappresentata dal suo

agente, sig. Etienne Lasnet, il quale ha risposto a due quesiti del giudice relatore ed ha sviluppato i seguenti argomenti:

— la Commissione insiste sul fatto che, di regola, una situazione simile a quella che ha dato origine alla controversia dovrebbe essere disciplinata da norme nazionali;
— in mancanza di tali norme, una seconda soluzione potrebbe essere costituita da un accordo fra le imprese interessate;
— in mancanza tanto d'una disciplina statale quanto d'accordi privati, le imprese dovrebbero accertarsi reciprocamente che la normativa comunitaria sia stata rispettata; anche il conducente dovrebbe conoscere la disciplina comunitaria, dato che esiste una presunzione di conoscenza della legge;
— checché ne sia, l'obbligo di «risultato» posto dalla normativa comunitaria è incondizionato, cosa che spiega l'eventuale corresponsabilità delle imprese;
— solo determinati indizi potrebbero consentire, come suggerisce il Governo dei Paesi Bassi, di addossare la maggiore responsabilità ad un'impresa piuttosto che ad un'altra.

L'avvocato generale ha presentato le proprie conclusioni all'udienza del 22 novembre 1977.

In diritto

1 Con sentenza 13 giugno 1977, pervenuta in cancelleria il 30 giugno 1977, il Tribunal correctionnel di Charleroi ha domandato alla Corte, a norma dell'art. 177 del trattato CEE, come si debba interpretare il termine «impresa» figurante sia al n. 7 sia al n. 8 dell'art. 14 del regolamento (CEE) 25 marzo 1969, n. 543, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU 29 marzo 1969, n. L 77, pag. 49), e ripetuto negli allegati dei regi decreti 23 marzo 1970 e 7 maggio 1973, emanati in esecuzione del suddetto regolamento;

2 la questione è sorta nell'ambito d'un procedimento penale instaurato contro il direttore di un'impresa di lavoro temporaneo che aveva messo a disposizione di un'impresa di trasporti un «conducente provvisorio», il quale, essendo incappato il 30 luglio 1975, mentre guidava un autocarro di peso massimo autorizzato superiore a 3,5 tonnellate, in un controllo di polizia, era risultato sprovvisto del libretto individuale di controllo prescritto dall'art. 14, n. 1, del regolamento n. 543/69, infrazione sanzionata penalmente dall'art. 2 della legge belga 18 febbraio 1969;

3 il giudice nazionale desidera sapere se l'obbligo di consegnare il libretto individuale di controllo ai membri dell'equipaggio ricada sull'impresa che ha come scopo sociale la locazione di manodopera oppure sull'impresa che utilizza per

i propri trasporti i conducenti locati, tenuto conto del fatto che l'allegato impiega i termini «impresa» e «datore di lavoro», senza che detti termini siano definiti dal regolamento n. 543/69

4 esso ha sottoposto alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

1) Se il termine «impresa» si riferisca esclusivamente alla persona, fisica o giuridica, che effettivamente, sia direttamente, sia mediante institori, esegue trasporti autostradali, anche se detti trasporti costituiscono solo una parte delle sue attività professionali.

2) Se la persona di cui sopra, qualora si serva di manodopera noleggiata per condurre il o i veicoli di sua proprietà, vada esente dall'obbligo di consegnare il libretto individuale di controllo a tutti i membri dell'equipaggio e se il termine «impresa» vada riferito in questo caso alla persona fisica o giuridica che fornisce la manodopera a nolo.

3) Se si debba ritenere che il termine «impresa» significa «datore di lavoro» e che, in questo caso, il rapporto di subordinazione viene mantenuto tra colui che fornisce la manodopera a nolo e l'operaio oppure si instauri tra chi noleggia la manodopera e l'operaio.

5 Le questioni di cui sopra conducono a chiarire l'interpretazione del regolamento n. 543/69 tenendo presente l'esistenza di imprese locatrici di manodopera temporanea e di imprese utilizzatrici.

6 Nel 1969, allorché le istituzioni comunitarie armonizzarono le condizioni per i trasporti su strada, le imprese di locazione di manodopera temporanea erano poco numerose e si comprende pertanto come non venissero affrontati e risolti i problemi che esse ponevano in questo particolare settore.

7 Come risulta dall'art. 14, n. 9, del regolamento n. 543/69, la cura di adottare tutte «le misure necessarie per il rilascio ed il controllo dei libretti» è stata lasciata agli Stati membri.

8 In base ai nn. 7 e 8 dell'art. 14 del regolamento n. 543/69 «ogni impresa deve tenere un registro dei libretti individuali» e «l'impresa è tenuta a conservare per almeno un anno i libretti individuali utilizzati».

9 Solo il testo italiano del regolamento precisa quale impresa debba tenere un registro dei libretti individuali, riservando tale obbligo all'«impresa di trasporto»;

10 viceversa, i testi redatti nelle altre lingue ufficiali della Comunità non forniscono alcuna precisazione del termine «impresa».

11 La sfera d'applicazione del regolamento «ratione personae», per quanto concerne l'impresa tenuta al rilascio del libretto, va determinata, di fronte a queste divergenze fra i testi all'epoca dei fatti, alla luce del sistema creato dal regolamento e dei suoi obiettivi;

12 il regolamento in questione persegue, nel contesto dell'armonizzazione delle discipline nazionali, un complesso d'obiettivi concernenti la protezione sociale del conducente, la sicurezza del traffico stradale e la parità delle condizioni di concorrenza fra i trasportatori;

13 per realizzare questi obiettivi, il regolamento ha istituito — fra l'altro — un libretto individuale composto di fogli giornalieri sui quali vanno annotati i tempi di guida e le pause, nonché di un rapporto settimanale relativo alla durata totale delle attività professionali svolte durante la settimana;

14 il libretto non è obbligatorio per i trasporti effettuati con i veicoli enumerati all'art. 4 del regolamento n. 543/69 oppure fuori della Comunità (art. 2).

15 L'impresa di trasporto, provvedendo a stabilire il veicolo da guidare, l'itinerario da seguire e da percorrere, nonché i tempi di guida e le pause, è per ciò stesso in grado di valutare se occorra consegnare ai membri dell'equipaggio il libretto individuale di controllo. Incombe pertanto ad essa l'obbligo di ottemperare alle disposizioni dell'art. 14, nn. 7 e 8;

16 la soluzione potrebbe essere diversa solo se la normativa nazionale, emanata in forza dell'art. 14, n. 9, del regolamento, imponesse, nel caso particolare della locazione di manodopera, questa responsabilità all'impresa locatrice di manodopera in via temporanea.

17 Quanto sopra porta a concludere che, nello stadio raggiunto dalla disciplina comunitaria all'epoca dei fatti e alla luce degli obiettivi da essa allora

perseguiti, nonché delle norme interne allora vigenti, le tre questioni sottoposte alla Corte dal giudice nazionale vanno risolte globalmente nel senso posto in luce dalle considerazioni sopra enunciate.

Sulle spese

18 Le spese sostenute dalla Commissione delle Comunità europee e dal Governo dei Paesi Bassi, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione;

19 nei confronti delle parti nella causa principale, il presente procedimento ha il carattere di un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi pronunziarsi sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE,

pronunziandosi sulle questioni sottopostele dal Tribunal correctionnel di Charleroi, con sentenza 13 giugno 1977, dichiara:

L'obbligo di ottemperare alle disposizioni dell'art. 14, nn. 7 e 8, del regolamento n. 543/69 incombe all'impresa di trasporto.

Una diversa soluzione sarebbe possibile solo se la normativa nazionale, emanata in forza dell'art. 14, n. 9, del regolamento, imponesse, nel caso particolare della locazione di manodopera, questa responsabilità all'impresa locatrice di manodopera in via temporanea.

Kutscher Sørensen Bosco Donner Mertens de Wilmars

Pescatore Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Così deciso e pronunziato a Lussemburgo, il 15 dicembre 1977.

Il cancelliere

A. Van Houtte

Il presidente

H. Kutscher