Recueil de la jurisprudence

ORDONNANCE DE LA COUR (dixième chambre)

18 février 2016*

«Renvoi préjudiciel — Articles 53, paragraphe 2, et 99 du règlement de procédure de la Cour — Transports par route — Temps de repos du conducteur — Réglementation d'un État membre privant un employé en voyage d'affaires du droit aux indemnités forfaitaires d'hébergement en cas d'hébergement garanti par l'employeur à ses frais — Inclusion éventuelle de l'hébergement du conducteur d'un camion à bord de son véhicule»

Dans l'affaire C-325/15,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (tribunal d'arrondissement de Wrocław-Śródmieście à Wrocław, Pologne), par décision du 6 mai 2015, parvenue à la Cour le 1er juillet 2015, dans la procédure

**Z. Ś.,**

**Z. M.,**

**M. P.**

contre

**X,**

LA COUR (dixième chambre),

composée de M. F. Biltgen, président de chambre, M. E. Levits et Mme M. Berger (rapporteur), juges,

avocat général: M. N. Wahl,

greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la décision prise, l'avocat général entendu, de statuer par voie d'ordonnance motivée, conformément aux articles 53, paragraphe 2, et 99 du règlement de procédure de la Cour,

rend la présente

* Langue de procédure: le polonais.

## Ordonnance

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de l'article 8, paragraphe 8, du règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil (JO L 102, p. 1).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant MM. Ś., M. et P., conducteurs de véhicules automobiles réalisant une activité de transport international, à X, leur ancien employeur, au sujet du refus, opposé par ce dernier, de paiement de certaines indemnités en contrepartie des nuits passées à bord de leur véhicule.

### Le cadre juridique

*Le droit de l'Union*

3 L'article 4 du règlement nº 561/2006 prévoit:

«Aux fins du présent règlement, on entend par:

[...]

c) 'conducteur': la personne qui conduit le véhicule, même pendant une courte période, ou qui se trouve à bord d'un véhicule dans le cadre de son service pour pouvoir conduire en cas de besoin;

[...]

f) 'repos': toute période ininterrompue pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps;

g) 'temps de repos journalier': la partie d'une journée pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps et qui peut être un 'temps de repos journalier normal' ou un 'temps de repos journalier réduit':

— 'temps de repos journalier normal': toute période de repos d'au moins onze heures. Ce temps de repos journalier normal peut aussi être pris en deux tranches, dont la première doit être une période ininterrompue de trois heures au moins et la deuxième une période ininterrompue d'au moins neuf heures;

— 'temps de repos journalier réduit': toute période de repos d'au moins neuf heures, mais de moins de onze heures;

h) 'temps de repos hebdomadaire': une période hebdomadaire pendant laquelle un conducteur peut disposer librement de son temps, et qui peut être un 'temps de repos hebdomadaire normal' ou un 'temps de repos hebdomadaire réduit';

— 'temps de repos hebdomadaire normal': toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures;

— ‘temps de repos hebdomadaire réduit’: toute période de repos de moins de quarante-cinq heures, pouvant être réduite à un minimum de vingt-quatre heures consécutives, sous réserve des conditions énoncées à l’article 8, paragraphe 6;

i) ‘semaine’: la période comprise entre lundi 00 heures et dimanche 24 heures;

[...]»

4 L’article 8, paragraphe 8, du règlement nº 561/2006 prévoit:

«Si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d’attache peuvent être pris à bord du véhicule, à condition que celui-ci soit équipé d’un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu’il soit à l’arrêt.»

*Le droit polonais*

5 L’article 9, paragraphe 1, du règlement du ministre du Travail et de la Politique sociale, sur le montant et les conditions de détermination des droits dont bénéficient les travailleurs employés dans une collectivité publique étatique ou locale au titre d’un déplacement professionnel à l’étranger (rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej r. w sprawie wysokości oraz warunków ustalania należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej poza granicami kraju, Dz. U. 2002 nº 236, position 1991), du 19 décembre 2002 (ci-après le «règlement du 19 décembre 2002»), ainsi que l’article 16, paragraphe 1, du règlement du ministre du Travail et de la Politique sociale, sur les droits dont bénéficient les travailleurs employés dans une collectivité publique étatique ou locale au titre d’un déplacement professionnel (rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej, Dz. U. 2013, position 167), du 29 janvier 2013 (ci-après le «règlement du 29 janvier 2013»), prévoient qu’un employé en voyage d’affaires à l’étranger peut prétendre au remboursement des frais d’hébergement encourus pour un montant équivalent au montant indiqué sur la facture, dans la limite du montant maximal prévu à l’annexe des règlements en vigueur pendant la période concernée.

6 En vertu du paragraphe 2 de ces articles, dans l’hypothèse où la facture n’a pas été présentée par l’employé, celui-ci peut prétendre à une indemnité forfaitaire de 25 % du montant maximal mentionné au paragraphe 1 de ces dispositions.

7 Conformément au paragraphe 4 de chacun desdits articles, leurs paragraphes 1 et 2 ne sont pas applicables en cas d’hébergement garanti par l’employeur à ses frais.

8 La loi sur le temps de travail des conducteurs (ustawie o czasie pracy kierowców, Dz. U. 2012, position 1155), du 16 avril 2004 (ci-après la «loi sur le temps de travail des conducteurs»), dispose que les conducteurs engagés dans une relation de travail relèvent, outre des dispositions légales en matière de temps de travail, des normes sur les pauses et le repos obligatoires, prévues par le règlement nº 561/2006, qui réglementent le temps de conduite d’un véhicule.

9 L’article 14, paragraphe 1, de la loi sur le temps de travail des conducteurs prévoit que le conducteur a droit à un minimum de onze heures de repos continu par jour. Le repos journalier, sauf pour les conducteurs visés au chapitre 4a de ladite loi, c’est-à-dire ceux qui effectuent des trajets réguliers ne dépassant pas 50 kilomètres, peut être pris à bord du véhicule si celui-ci est à l’arrêt et est équipé d’un matériel de couchage.

## Le litige au principal et les questions préjudicielles

10 Il ressort de la décision de renvoi que les requérants au principal étaient, pendant la période allant de l'année 2011 à l'année 2013, employés par X en tant que conducteurs de camions de plus de 12 tonnes, au titre d'une activité de transport international. En contrepartie des nuits passées à l'étranger dans la cabine de leur véhicule, laquelle était conçue pour y dormir, ils ont demandé à X le paiement de certaines sommes forfaitaires.

11 En vertu de leurs contrats de travail respectifs, ces requérants avaient droit à une rémunération de base, à une indemnité forfaitaire pour le travail de nuit et à une indemnité forfaitaire pour le travail effectué au titre des heures supplémentaires.

12 Pendant toute la durée de ces contrats, l'employeur a refusé de verser auxdits requérants des indemnités forfaitaires pour les nuits passées à bord de leur véhicule, au motif qu'il leur avait garanti un hébergement sans frais dans la cabine du véhicule concerné.

13 Il ressort de la décision de renvoi que l'objet du litige au principal concerne uniquement les droits de ces conducteurs à l'égard de leur employeur en matière de remboursement des frais d'hébergement aux conditions fixés par le droit national.

14 C'est dans ces conditions que le Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (tribunal d'arrondissement, division du travail et des assurances sociales de Wrocław-Śródmieście à Wrocław) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) L'article 8, paragraphe 8, du règlement n° 561/2006, qui dispose que, si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à la condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt, doit-il être interprété en ce sens que, lorsque l'employeur (le transporteur) met gratuitement à la disposition de l'employé (le conducteur) un matériel de couchage dans la cabine du véhicule, il s'oppose à la réglementation nationale prévue à l'article 9, paragraphe 4, du règlement du 19 décembre 2002, tel que modifié, applicable jusqu'au 28 février 2013, et à l'article 16, paragraphe 4, du règlement [...] du 29 janvier 2013, applicable à compter du 1er mars 2013, avec l'effet que l'employé a alors droit au remboursement des frais d'hébergement aux conditions fixées à l'article 9, paragraphes 1 à 3, du règlement du 19 décembre 2002 et à l'article 16, paragraphes 1 à 3, du règlement du 29 janvier 2013, ou à des conditions et à des montants plus favorables fixés par le contrat de travail, par une convention collective de travail ou par d'autres règles du droit du travail?

2) L'article 8 du règlement n° 561/2006 doit-il être interprété en ce sens que, si un conducteur en fait le choix, les temps de repos loin du point d'attache, définis à l'article 4, sous f) à i), de ce règlement, peuvent être pris à bord du véhicule, à la condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt?»

## Sur les questions préjudicielles

*Sur la première question*

15 En vertu de l'article 99 de son règlement de procédure, lorsque la réponse à une question posée à titre préjudiciel ne laisse place à aucun doute raisonnable, la Cour peut à tout moment, sur proposition du juge rapporteur, l'avocat général entendu, décider de statuer par voie d'ordonnance motivée.

16 Il y a lieu de faire application de cette disposition dans le cadre de la présente affaire pour répondre à la première question.

17 Par cette question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 8, paragraphe 8, du règlement nº 561/2006 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à une réglementation nationale qui prévoit les conditions dans lesquelles le conducteur d'un véhicule peut prétendre au remboursement des frais d'hébergement engendrés par son activité professionnelle.

18 À cet égard, il suffit de rappeler que l'article 8, paragraphe 8, du règlement nº 561/2006 dispose que, si un conducteur en fait le choix, les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache peuvent être pris à bord du véhicule, à la condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

19 Il résulte donc du libellé de cette disposition qu'elle ne concerne que l'organisation de certains temps de repos dont dispose un conducteur dans le cadre de son activité professionnelle et non l'indemnisation de ces temps de repos.

20 À cet égard, il y a lieu de préciser que le règlement nº 561/2006, qui harmonise, notamment, les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route, tout en laissant au législateur national la possibilité d'adopter des dispositions plus favorables pour lesdits conducteurs, ne contient aucune disposition relative aux indemnités dont pourraient bénéficier de tels conducteurs lors de l'exercice de leur activité professionnelle.

21 En ce sens, il convient de répondre à la première question que le règlement nº 561/2006, et notamment son article 8, paragraphe 8, ne s'oppose pas à une réglementation nationale qui prévoit les conditions dans lesquelles le conducteur d'un véhicule peut prétendre au remboursement des frais d'hébergement engendrés par son activité professionnelle.

*Sur la seconde question*

22 En vertu de l'article 53, paragraphe 2, de son règlement de procédure, lorsque la Cour est manifestement incompétente pour connaître d'une affaire ou lorsqu'une demande ou une requête est manifestement irrecevable, la Cour, l'avocat général entendu, peut à tout moment décider de statuer par voie d'ordonnance motivée, sans poursuivre la procédure.

23 Il y a également lieu de faire application de cette disposition dans la présente affaire pour répondre à la seconde question.

24 Par cette question, la juridiction de renvoi demande si l'article 8 du règlement nº 561/2006 doit être interprété en ce sens que, lorsqu'un conducteur en fait le choix, les temps de repos loin du point d'attache, définis à l'article 4, sous f) à i), de ce règlement, peuvent être pris à bord du véhicule, à la condition que celui-ci soit équipé d'un matériel de couchage convenable pour chaque conducteur et qu'il soit à l'arrêt.

25 Il convient de rappeler à cet égard que, dans le cadre de la coopération instaurée à l'article 267 TFUE, la nécessité de parvenir à une interprétation du droit de l'Union qui soit utile au juge national exige que celui-ci définisse le cadre factuel et réglementaire dans lequel s'insèrent les questions qu'il pose ou que, à tout le moins, il explique les hypothèses factuelles sur lesquelles ces questions sont fondées (voir, notamment, ordonnance Striani e.a., C-299/15, EU:C:2015:519, point 22 ainsi que jurisprudence citée).

26 En effet, la Cour est uniquement habilitée à se prononcer sur l'interprétation d'un texte de l'Union à partir des faits qui lui sont indiqués par la juridiction nationale (voir, notamment, ordonnance Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, point 18 et jurisprudence citée).

27 La Cour insiste également sur l'importance de l'indication, par le juge national, des raisons précises qui l'ont conduit à s'interroger sur l'interprétation du droit de l'Union et à estimer nécessaire de poser des questions préjudicielles à la Cour (voir ordonnance Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, point 19 et jurisprudence citée).

28 En effet, étant donné que c'est la décision de renvoi qui sert de fondement à la procédure devant la Cour, il est indispensable que le juge national explicite, dans la décision de renvoi elle-même, le cadre factuel et réglementaire du litige au principal et donne un minimum d'explications sur les raisons du choix des dispositions du droit de l'Union dont il demande l'interprétation ainsi que sur le lien qu'il établit entre ces dispositions et la législation nationale applicable au litige qui lui est soumis (voir ordonnance Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, point 20 et jurisprudence citée).

29 Ces exigences concernant le contenu d'une demande de décision préjudicielle qui doivent permettre à la Cour de vérifier, outre la recevabilité de la demande de décision préjudicielle, sa compétence pour la question posée, figurent de manière explicite à l'article 94 du règlement de procédure, dont la juridiction de renvoi est censée, dans le cadre de la coopération instaurée à l'article 267 TFUE, avoir connaissance et qu'elle est tenue de respecter scrupuleusement (voir arrêt Siragusa, C-206/13, EU:C:2014:126, point 19, et ordonnance Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, point 21).

30 Il importe également de souligner, à cet égard, que les informations contenues dans les décisions de renvoi servent non seulement à permettre à la Cour de fournir des réponses utiles, mais également à donner aux gouvernements des États membres ainsi qu'aux autres intéressés la possibilité de présenter des observations conformément à l'article 23 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne. Il incombe à la Cour de veiller à ce que cette possibilité soit sauvegardée, compte tenu du fait que, en vertu de cette disposition, seules les décisions de renvoi sont notifiées aux intéressés (voir, notamment, ordonnance Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, point 23).

31 En l'occurrence, la décision de renvoi ne répond pas à ces exigences.

32 Quand bien même la référence, dans le libellé de la seconde question, «au choix fait par le conducteur» permet de supposer que cette question vise le paragraphe 8 dudit article, dans lequel un tel «choix» est mentionné, il convient de constater que la juridiction de renvoi demande l'interprétation de l'article 8 du règlement nº 561/2006, sans indiquer précisément le paragraphe faisant l'objet de sa question.

33 Au demeurant, la juridiction de renvoi n'expose pas en quoi l'interprétation, sollicitée par cette question, d'une disposition concernant les temps de repos journaliers et les temps de repos hebdomadaires réduits loin du point d'attache qu'un conducteur peut prendre à bord de son véhicule est nécessaire pour qu'elle puisse juger le litige pendant devant elle.

34 Cette juridiction fait valoir qu'il ne ressort pas clairement de l'article 8, paragraphe 8, du règlement nº 561/2006 que cette disposition concerne tous les types de temps de repos définis à l'article 4 du même règlement, étant donné que les temps de repos hebdomadaires normaux n'y figurent pas expressément. En ne présentant aucun motif relatif à la nécessité ou à l'utilité de la réponse à sa seconde question pour juger le litige dont elle est saisie, ladite juridiction ne fournit en outre aucune explication quant aux raisons pour lesquelles les réponses que la Cour serait amenée à donner à la seconde question, qui porte, en l'occurrence, sur l'article 8 du règlement nº 561/2006, pourraient, dans un tel contexte procédural, s'avérer nécessaires à la solution de ce litige.

35 Partant, la demande de décision préjudicielle n'a pas atteint les exigences énoncées aux points 25 à 30 de la présente ordonnance, à savoir un niveau de clarté et de précision suffisant pour permettre à la Cour de statuer, tout en s'assurant que la réponse à la question posée est nécessaire pour la solution du litige pendant devant la juridiction de renvoi et que les gouvernements des États membres ainsi que les autres parties intéressées peuvent utilement faire usage de la possibilité de présenter des observations, conformément à l'article 23 du statut de la Cour de justice de l'Union européenne.

36 Un exposé suffisant des motifs de la question faisant défaut, la Cour n'est, dès lors, pas en mesure de fournir une réponse utile à celle-ci.

37 Dans ces conditions, il y a lieu de constater que la seconde question est manifestement irrecevable.

**Sur les dépens**

38 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs, la Cour (dixième chambre) ordonne:

1) **Le règlement (CE) nº 561/2006 du Parlement européen et du Conseil, du 15 mars 2006, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) nº 3821/85 et (CE) nº 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) nº 3820/85 du Conseil, et notamment son article 8, paragraphe 8, doit être interprété en ce sens qu'il ne s'oppose pas à une réglementation nationale qui prévoit les conditions dans lesquelles le conducteur d'un véhicule peut prétendre au remboursement des frais d'hébergement engendrés par son activité professionnelle.**

2) **La seconde question posée par le Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (tribunal d'arrondissement de Wrocław-Śródmieście à Wrocław, Pologne) est manifestement irrecevable.**

Signatures