Recopilación de la Jurisprudencia

AUTO DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Décima)

de 18 de febrero de 2016*

«Procedimiento prejudicial — Artículos 53, apartado 2, y 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia — Transportes por carretera — Tiempo de descanso del conductor — Normativa de un Estado miembro que priva a un empleado en viaje de negocios del derecho a las indemnizaciones de alojamiento a tanto alzado en caso de alojamiento facilitado por el empleador a su costa — Inclusión eventual del alojamiento del conductor de un camión en su vehículo»

En el asunto C-325/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por el Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Tribunal de distrito de Wrocław-Śródmieście de Wrocław, Polonia), mediante resolución de 6 de mayo de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 1 de julio de 2015, en el procedimiento entre

Z. Ś.,

Z. M.,

M. P.

y

X,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Décima),

integrado por el Sr. F. Biltgen, Presidente de Sala, y el Sr. E. Levits y la Sra. M. Berger (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. N. Wahl;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

vista la decisión adoptada, oído el Abogado General, de resolver mediante auto motivado, de conformidad con los artículos 53, apartado 2, y 99 del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia;

dicta el siguiente

* Lengua de procedimiento: polaco.

Auto

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 8, apartado 8, del Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo (DO L 102, p. 1).

2 Esta petición fue planteada en el marco de un litigio entre los Sres. Š., M. y P., conductores de vehículos de motor que realizan una actividad de transporte internacional, y X, su antiguo empleador, relativo a la negativa de éste a pagar determinadas indemnizaciones como contrapartida de noches pasadas a bordo de su vehículo.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

3 El artículo 4 del Reglamento nº 561/2006 prevé:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

c) “conductor”: toda persona que conduzca el vehículo, incluso durante un corto período, o que esté a bordo de un vehículo como parte de sus obligaciones para conducirlo en caso de necesidad.

[...]

f) “descanso”: cualquier período ininterrumpido durante el cual un conductor pueda disponer libremente de su tiempo.

g) “período de descanso diario”: el período diario durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un “período de descanso diario normal” o un “período de descanso diario reducido”:

— “período de descanso diario normal”: cualquier período de descanso de al menos 11 horas. Alternativamente, el período de descanso diario normal se podrá tomar en dos períodos, el primero de ellos de al menos tres horas ininterrumpidas y el segundo de al menos 9 horas ininterrumpidas,

— “período de descanso diario reducido”: cualquier período de descanso de al menos 9 horas, pero inferior a 11 horas;

h) “período de descanso semanal”: el período semanal durante el cual un conductor puede disponer libremente de su tiempo, ya sea un “período de descanso semanal normal” o un “período de descanso semanal reducido”:

— “período de descanso semanal normal”: cualquier período de descanso de al menos 45 horas,

— “período de descanso semanal reducido”: cualquier período de descanso inferior a 45 horas que, sujeto a las condiciones establecidas en el artículo 8, apartado 6, se puede reducir hasta un mínimo de 24 horas consecutivas;

i) “semana”: el período de tiempo comprendido entre las 00.00 del lunes y las 24.00 del domingo;

[…]»

4 El artículo 8, apartado 8, del Reglamento nº 561/2006 dispone:

«Cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.»

Derecho polaco

5 El artículo 9, apartado 1, del Reglamento del ministro de trabajo y política social sobre el importe y las condiciones de determinación de los derechos de los que son beneficiarios los trabajadores de un organismo público estatal o municipal en concepto de desplazamiento profesional al extranjero (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, posición 1991), de 19 de diciembre de 2002 (en lo sucesivo, «Reglamento de 19 de diciembre 2002»), y el artículo 16, apartado 1, del Reglamento del ministro de trabajo y política social relativo a los derechos de los que son beneficiarios los trabajadores de un organismo público estatal o municipal en concepto de desplazamiento profesional (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, posición 167), de 29 de enero de 2013 (en lo sucesivo, «Reglamento de 29 de enero 2013»), disponen que un trabajador en viaje de negocios en el extranjero tiene derecho al reembolso de los gastos de alojamiento realizados por un importe equivalente al indicado en la factura, dentro del límite del importe máximo previsto en el anexo de los Reglamentos en vigor durante el período de que se trate.

6 En virtud del apartado 2 de estos artículos, si el trabajador no presenta factura, tendrá derecho a una indemnización a tanto alzado del 25 % del importe máximo mencionado en el apartado 1 de estas disposiciones.

7 Conforme al apartado 4 de cada uno de dichos artículos, sus apartados 1 y 2 no son aplicables cuando el empleador proporcione alojamiento a su cargo.

8 La Ley sobre el tiempo de trabajo de los conductores (ustawie o czasie pracy kierowców, Dz. U. 2012, posición 1155), de 16 de abril de 2004 (en lo sucesivo, «Ley sobre el tiempo de trabajo de los conductores»), establece que los conductores con un contrato de trabajo estarán sujetos, además de a las disposiciones legales en materia de tiempos de trabajo, a las normas sobre las pausas y los tiempos de descanso obligatorios previstas en el Reglamento nº 561/2006, que regulan el tiempo de conducción de un vehículo.

9 El artículo 14, apartado 1, de la Ley sobre el tiempo de trabajo de los conductores dispone que el conductor tiene derecho a un mínimo de 11 horas de tiempo de descanso continuo por día. El tiempo de descanso diario, salvo para los conductores a los que se refiere el capítulo 4a de dicha Ley, es decir, aquellos que efectúan trayectos regulares que no superan los cincuenta kilómetros, puede tomarse a bordo del vehículo siempre y cuando éste esté estacionado y adecuadamente equipado para el descanso.

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

10 De la resolución de remisión se desprende que, durante el período comprendido entre los años 2011 y 2013, los demandantes en el litigio principal trabajaban para X como conductores de camiones de más de doce toneladas, en el marco de una actividad de transporte internacional. Como contrapartida de las noches pasadas en el extranjero en la cabina de su vehículo, que estaba equipada para dormir en ella, reclamaron a X el pago de determinadas cantidades a tanto alzado.

11 En virtud de sus respectivos contratos de trabajo, estos demandantes tenían derecho a una remuneración de base, a una indemnización a tanto alzado por el trabajo nocturno y a una indemnización a tanto alzado por el trabajo realizado en concepto de horas extraordinarias.

12 Durante toda la duración de estos contratos, el empleador se negó a pagar a los demandantes las indemnizaciones a tanto alzado por las noches pasadas a bordo de su vehículo por el motivo de que les había proporcionado alojamiento sin ningún coste en la cabina del vehículo en cuestión.

13 De la resolución de remisión se desprende que el objeto del litigio principal se refiere únicamente a los derechos de estos conductores frente a su empleador en materia de reembolso de los gastos de alojamiento en las condiciones establecidas por el Derecho nacional.

14 En estas circunstancias el Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Tribunal de distrito de Wrocław-Śródmieście de Wrocław) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 8, del Reglamento (CE) nº 561/2006, que dispone que, cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado, en el sentido de que, cuando el empleador (el transportista) pone gratuitamente a disposición del trabajador (el conductor) un equipamiento para el descanso en la cabina del vehículo, dicho artículo se opone a la normativa nacional prevista en el artículo 9, apartado 4, del Reglamento de 19 de diciembre 2002, en su versión modificada, aplicable hasta el 28 de febrero de 2013, y en el artículo 16, apartado 4, del Reglamento […] de 29 de enero 2013, aplicable a partir del 1 de marzo de 2013, que implica que el trabajador tiene entonces derecho al reembolso de los gastos de alojamiento en las condiciones determinadas en el artículo 9, apartados 1 a 3, del Reglamento de 19 de diciembre 2002 y en el artículo 16, apartados 1 a 3, del Reglamento de 29 de enero 2013, o en las condiciones y por los importes más favorables que determine el contrato de trabajo, un convenio colectivo de trabajo u otras normas de Derecho laboral?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 8 del Reglamento (CE) nº 561/2006 en el sentido de que, cuando el conductor elija hacerlo, los tiempos de descanso tomados fuera del centro de explotación de la empresa, definidos en el artículo 4, letras f) a i), de este Reglamento, pueden tomarse en el vehículo, siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

Sobre la primera cuestión prejudicial

15 Con arreglo al artículo 99 de su Reglamento de Procedimiento, cuando la respuesta a una cuestión prejudicial no suscite ninguna duda razonable, el Tribunal puede decidir en cualquier momento, a propuesta del Juez Ponente y tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado.

16 Procede aplicar esta disposición en el presente asunto en lo que se refiere a la primera cuestión prejudicial.

17 Mediante esta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 8, apartado 8, del Reglamento nº 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que se opone a una normativa nacional que establece las condiciones en las que el conductor de un vehículo tiene derecho al reembolso de los gastos de alojamiento ocasionados por su actividad profesional.

18 A este respecto, basta recordar que el artículo 8, apartado 8, del Reglamento nº 561/2006 dispone que, cuando el conductor elija hacerlo, los períodos de descanso diarios y los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la empresa podrán efectuarse en el vehículo siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

19 Por tanto, del tenor de esta disposición resulta que únicamente se refiere a la organización de determinados períodos de descanso de los que dispone un conductor en el marco de su actividad profesional y no a la indemnización por estos períodos de descanso.

20 A este respecto, procede precisar que el Reglamento nº 561/2006, que armoniza, en particular, las normas sobre el tiempo de conducción, las pausas y los períodos de descanso para los conductores dedicados al transporte por carretera de mercancías y viajeros, y que el mismo tiempo deja al legislador nacional la posibilidad de adoptar disposiciones más favorables para dichos conductores, no contiene ninguna disposición relativa a las indemnizaciones de las que pudieran ser beneficiarios tales conductores durante el ejercicio de su actividad profesional.

21 En este sentido, procede responder a la primera cuestión prejudicial que el Reglamento nº 561/2006, y en particular su artículo 8, apartado 8, no se opone a una normativa nacional que establece las condiciones en las que el conductor de un vehículo tiene derecho al reembolso de los gastos de alojamiento ocasionados por su actividad profesional.

Sobre la segunda cuestión prejudicial

22 Conforme al artículo 53, apartado 2, del Reglamento de Procedimiento del Tribunal de Justicia, cuando éste sea manifiestamente incompetente para conocer de un asunto o cuando una petición o demanda sea manifiestamente inadmisible, el Tribunal de Justicia podrá decidir en cualquier momento, tras oír al Abogado General, resolver mediante auto motivado, sin continuar el procedimiento.

23 También procede aplicar esta disposición en el presente asunto para responder a la segunda cuestión prejudicial.

24 Mediante esta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si el artículo 8 del Reglamento nº 561/2006 debe interpretarse en el sentido de que, cuando el conductor elija hacerlo, los tiempos de descanso tomados fuera del centro de explotación de la empresa, definidos en el artículo 4, letras f) a i), de este Reglamento, pueden tomarse en el vehículo, siempre y cuando éste vaya adecuadamente equipado para el descanso de cada uno de los conductores y esté estacionado.

25 Es preciso recordar a este respecto que, en el marco de la cooperación instaurada en el artículo 267 TFUE, la necesidad de llegar a una interpretación del Derecho de la Unión eficaz para el juez nacional exige que éste defina el contexto fáctico y el régimen normativo en el que se inscriben las cuestiones que plantea o que, al menos, explique los supuestos de hecho en los que se basan tales cuestiones (véase, en particular, el auto Striani y otros, C-299/15, EU:C:2015:519, apartado 22 y jurisprudencia citada).

26 En efecto, el Tribunal de Justicia está únicamente habilitado para pronunciarse sobre la interpretación de una norma de la Unión a partir de los hechos que le proporcione el órgano jurisdiccional nacional (véase, en particular, el auto Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, apartado 18 y jurisprudencia citada).

27 El Tribunal de Justicia insiste también en la importancia de que el juez nacional indique las razones precisas que le han conducido a plantearse la interpretación del Derecho de la Unión y a estimar necesario someterle cuestiones prejudiciales (véase el auto Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, apartado 19 y jurisprudencia citada).

28 Efectivamente, habida cuenta de que la resolución de remisión constituye el fundamento del procedimiento ante el Tribunal de Justicia, es indispensable que el juez nacional defina, en la propia resolución de remisión, el contexto fáctico y el régimen normativo del litigio principal y que dé un mínimo de explicaciones sobre las razones de la elección de las disposiciones del Derecho de la Unión cuya interpretación solicita y sobre la relación que establece entre estas disposiciones y la legislación nacional aplicable al litigio de que conoce (véase el auto Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, apartado 20 y jurisprudencia citada).

29 Estas exigencias que hacen referencia al contenido de una petición de decisión prejudicial, que deben permitir al Tribunal de Justicia comprobar, además de la admisibilidad de la petición de decisión prejudicial, su competencia para responder a la cuestión planteada, figuran de manera explícita en el artículo 94 del Reglamento del Procedimiento del Tribunal de Justicia. El órgano jurisdiccional remitente, en el marco de la cooperación instaurada en el artículo 267 TFUE, debe tener conocimiento de ellas y está obligado a respetarlas escrupulosamente (véase la sentencia Siragusa, C-206/13, EU:C:2014:126, apartado 19, y auto Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, apartado 21).

30 A este respecto, también debe destacarse que la información que contiene la resolución de remisión no sólo sirve para permitir que el Tribunal de Justicia facilite respuestas útiles, sino también para ofrecer a los Gobiernos de los Estados miembros así como a los demás interesados la posibilidad de presentar observaciones conforme al artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Incumbe al Tribunal de Justicia velar por que sea salvaguardada esta posibilidad, teniendo en cuenta que, con arreglo a la citada disposición, a las partes interesadas sólo se les notifican las resoluciones de remisión (véase, en particular, el auto Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, apartado 23).

31 En el caso de autos, la resolución de remisión no cumple estas exigencias.

32 Aunque la referencia, en el texto de la segunda cuestión prejudicial, a la «elección del conductor» permite suponer que esta cuestión se refiere al apartado 8 de dicho artículo, en el que se menciona la «elección», es preciso hacer constar que el órgano jurisdiccional remitente solicita la interpretación del artículo 8 del Reglamento nº 561/2006, sin indicar con precisión el apartado que constituye el objeto de su cuestión.

33 Por lo demás, el órgano jurisdiccional remitente no expone de qué forma la interpretación, solicitada mediante esta cuestión, de un disposición relativa a los períodos de descanso diarios y a los períodos de descanso semanales reducidos tomados fuera del centro de explotación de la empresa que un conductor puede efectuar en el vehículo, es necesaria para resolver el litigio del que conoce.

34 Dicho órgano jurisdiccional alega que del artículo 8, apartado 8, del Reglamento nº 561/2006 no se desprende con claridad que esta disposición se refiera a todos los tipos de períodos de descanso definidos en el artículo 4 del mismo Reglamento, dado que los períodos de descanso semanal normal no figuran expresamente en él. Al no indicar ningún motivo relativo a la necesidad o a la utilidad de la respuesta a su segunda cuestión para resolver el litigio del que conoce, dicho órgano jurisdiccional no da tampoco ninguna explicación en cuanto a las razones por las que las respuestas que el Tribunal de Justicia debería dar a la segunda cuestión, que se refiere, en este caso, al artículo 8 del Reglamento nº 561/2006, podrían, en tal contexto procesal, resultar necesarias para la resolución del este litigio.

35 Por tanto, la petición de decisión prejudicial no cumple las exigencias enunciadas en los apartados 25 a 30 del presente auto, a saber, un nivel de claridad y de precisión suficiente que permita al Tribunal de Justicia pronunciarse y garantizar que la respuesta a la cuestión planteada sea necesaria para la resolución del litigio del que conoce el órgano jurisdiccional remitente y que los Gobiernos de los Estados miembros y demás interesados puedan utilizar efectivamente la posibilidad de presentar observaciones conforme al artículo 23 del Estatuto del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

36 A falta de una exposición suficiente de los motivos de la cuestión prejudicial, el Tribunal de Justicia no puede, por tanto, ofrecer una respuesta útil a ésta.

37 En estas circunstancias, procede declarar que la segunda cuestión prejudicial es manifiestamente inadmisible.

Costas

38 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Décima) resuelve:

1) **El Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, y en particular su artículo 8, apartado 8, debe interpretarse en el sentido de que no se opone a una normativa nacional que establece las condiciones en las que el conductor de un vehículo tiene derecho al reembolso de los gastos de alojamiento ocasionados por su actividad profesional.**

2) **La segunda cuestión prejudicial planteada por el Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Tribunal de distrito de Wrocław-Śródmieście de Wrocław) es manifiestamente inadmisible.**

Firmas