Zbiór Orzeczeń

POSTANOWIENIE TRYBUNAŁU (dziesiąta izba)

z dnia 18 lutego 2016 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Artykuł 53 § 2 i art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem — Transport drogowy — Okres odpoczynku kierowcy — Uregulowanie państwa członkowskiego pozbawiające pracownika w podróży służbowej prawa do ryczałtu za nocleg w wypadku zapewnienia noclegu przez pracodawcę i na jego koszt — Ewentualne włączenie noclegu kierowcy pojazdu ciężarowego w tym pojeździe

W sprawie C-325/15

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Polska) postanowieniem z dnia 6 maja 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 1 lipca 2015 r., w postępowaniu:

Z.Ś.,

Z.M.,

M.P.

przeciwko

X,

TRYBUNAŁ (dziesiąta izba),

w składzie: F. Biltgen, prezes izby, E. Levits i M. Berger (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: N. Wahl,

sekretarz: A. Calot Escobar,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy w drodze postanowienia z uzasadnieniem zgodnie z art. 53 § 2 i art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem,

wydaje następujące

* Język postępowania: polski.

Postanowienie

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 8 ust. 8 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Z.Ś., Z.M. i M.P, kierowcami pojazdów samochodowych wykonującymi działalność w zakresie transportu międzynarodowego, a X, ich byłym pracodawcą, w przedmiocie odmowy wypłaty przez pracodawcę określonych dodatków w zamian za noclegi odbyte w pojeździe.

Ramy prawne

Prawo Unii

3 Artykuł 4 rozporządzenia nr 561/2006 przewiduje:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

[…]

c) »kierowca« oznacza osobę, która prowadzi pojazd nawet przez krótki okres lub która jest przewożona w pojeździe w celu podjęcia w ramach swoich obowiązków jego prowadzenia w razie potrzeby;

[…]

f) »odpoczynek« oznacza nieprzerwany okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem;

g) »dzienny okres odpoczynku« oznacza dzienny okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem, i obejmuje »regularny dzienny okres odpoczynku« lub »skrócony dzienny okres odpoczynku«:

— »regularny dzienny okres odpoczynku« oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 11 godzin. Alternatywnie, regularny dzienny okres odpoczynku można wykorzystać w dwóch częściach, z których pierwsza musi nieprzerwanie trwać co najmniej 3 godziny a druga co najmniej 9 godzin,

— »skrócony dzienny okres odpoczynku« oznacza nieprzerwany odpoczynek trwający co najmniej 9 godzin, ale krócej niż 11 godzin;

h) »tygodniowy okres odpoczynku« oznacza tygodniowy okres, w którym kierowca może swobodnie dysponować swoim czasem, i obejmuje »regularny tygodniowy okres odpoczynku« lub »skrócony tygodniowy okres odpoczynku«:

— »regularny tygodniowy okres odpoczynku« oznacza odpoczynek trwający co najmniej 45 godzin,

— »skrócony tygodniowy okres odpoczynku« oznacza odpoczynek trwający krócej niż 45 godzin, który można, na warunkach ustalonych w art. 8 ust. 6, skrócić do nie mniej niż 24 kolejnych godzin;

i) »tydzień« oznacza okres od godz. 00.00 w poniedziałek do godz. 24.00 w niedzielę;

[…]”.

4 Artykuł 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 przewiduje:

„Jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju”.

Prawo polskie

5 Paragraf 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 19 grudnia 2002 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. z 2002 r., nr 236, poz. 1991, zwanego dalej „rozporządzeniem z dnia 19 grudnia 2002 r.”), jak również § 16 ust. 1 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 29 stycznia 2013 r. w sprawie należności przysługujących pracownikowi zatrudnionemu w państwowej lub samorządowej jednostce sfery budżetowej z tytułu podróży służbowej (Dz.U. z 2013 r., poz. 167, zwanego dalej „rozporządzeniem z dnia 29 stycznia 2013 r.”) przewidują, że pracownikowi w podróży służbowej za granicą przysługuje zwrot kosztów za nocleg w wysokości stwierdzonej rachunkiem, w granicach ustalonego na ten cel limitu określonego w załączniku do rozporządzeń obowiązujących w danym okresie.

6 Na podstawie ust. 2 obu tych paragrafów w razie nieprzedłożenia przez pracownika rachunku przysługuje mu ryczałt w wysokości 25% limitu, o którym mowa w ust. 1 tych przepisów.

7 Zgodnie z ust. 4 każdego z tych paragrafów ich ust. 1 i 2 nie stosuje się, jeżeli pracodawca zapewnia pracownikowi nocleg na swój koszt.

8 Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz.U. z 2012 r., poz. 1155, zwana dalej „ustawą o czasie pracy kierowców”) stanowi, że kierowcy pozostający w stosunku pracy są objęci – poza ustawowymi przepisami z zakresu czasu pracy – także normami obowiązkowych przerw i odpoczynku przewidzianymi w rozporządzeniu nr 561/2006, określającymi czas prowadzenia pojazdu.

9 Artykuł 14 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców przewiduje, że w każdej dobie kierowcy przysługuje prawo do co najmniej 11 godzin nieprzerwanego odpoczynku. Dobowy okres odpoczynku, z wyłączeniem odpoczynku kierowców, o których mowa w rozdziale 4a, to jest wykonujących przewozy regularne, których trasa nie przekracza 50 km, może być wykorzystany w pojeździe, jeżeli pojazd znajduje się na postoju i jest wyposażony w miejsce do spania.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

10 Z postanowienia odsyłającego wynika, że powodowie w postępowaniu głównym byli w okresie od roku 2011 do roku 2013 zatrudnieni przez X na stanowiskach kierowców samochodów ciężarowych o masie powyżej 12 ton w transporcie międzynarodowym. Zwrócili się oni do X o wypłatę określonych kwot ryczałtowych z tytułu noclegów spędzonych za granicą w kabinie ich pojazdu, przystosowanej do tego celu.

11 Na podstawie ich odnośnych umów o pracę powodom przysługiwało wynagrodzenie zasadnicze, ryczałtowe wynagrodzenie za pracę w godzinach nocnych oraz ryczałtowe wynagrodzenie za pracę w godzinach nadliczbowych.

12 Przez cały okres obowiązywania tych umów pracodawca nie wypłacał powodom ryczałtów za nocleg w ich pojeździe, uzasadniając to faktem zapewnienia im bezpłatnego noclegu w kabinie owego pojazdu.

13 Z postanowienia odsyłającego wynika, że spór w postępowaniu głównym dotyczy wyłącznie tego, jakie prawa przysługują tym kierowcom wobec pracodawcy w zakresie zwrotu kosztów noclegu na warunkach określonych prawem krajowym.

14 W tych okolicznościach Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 stanowiący, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju, należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu prawa krajowego, które statuuje w § 9 ust. 4 rozporządzenia […] z dnia 19 grudnia 2002 r. ze zmianami – obowiązującego do dnia 28 lutego 2013 r. oraz w § 16 ust. 4 rozporządzenia […] z dnia 29 stycznia 2013 r. […] – obowiązującego od dnia 1 marca 2013 r., co powoduje, że pracownikowi przysługuje zwrot kosztów noclegu na warunkach określonych w § 9 ust. 1–3 rozporządzenia z dnia 19 grudnia 2002 r. oraz w § 16 ust. 1–3 rozporządzenia z dnia 29 stycznia 2013 r. albo na korzystniejszych warunkach i w wysokości, określonych w umowie o pracę, układzie zbiorowym pracy lub innych przepisach prawa pracy, w przypadku gdy pracodawca (przewoźnik) zapewnił pracownikowi (kierowcy) bezpłatne miejsce do spania w kabinie samochodu?

2) Czy art. 8 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, okresy odpoczynku poza bazą, określone w art. 4 lit. f)–i) tego rozporządzenia, może wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

15 Na mocy art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem, jeżeli odpowiedź na pytanie prejudycjalne nie pozostawia żadnych uzasadnionych wątpliwości, Trybunał może w każdej chwili, na wniosek sędziego sprawozdawcy i po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem.

16 W niniejszej sprawie należy zastosować ten przepis, by odpowiedzieć na pytanie pierwsze.

17 Poprzez pytanie to sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że stoi on na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które określa warunki, w jakich kierowca pojazdu może domagać się zwrotu kosztów noclegu wynikających z jego działalności zawodowej.

18 W tej kwestii wystarczy przypomnieć, że art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 stanowi, że jeżeli kierowca dokona takiego wyboru, dzienne okresy odpoczynku i skrócone tygodniowe okresy odpoczynku poza bazą można wykorzystywać w pojeździe, o ile posiada on odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i pojazd znajduje się na postoju.

19 Z brzmienia tego przepisu wynika zatem, że dotyczy on wyłącznie organizacji niektórych okresów odpoczynku przysługujących kierowcy w ramach jego działalności zawodowej, a nie dodatków za te okresy odpoczynku.

20 Należy uściślić w tym względzie, że rozporządzenie nr 561/2006, które harmonizuje w szczególności przepisy dotyczące czasu prowadzenia pojazdu, przerw i okresów odpoczynku kierowców wykonujących przewóz drogowy rzeczy i osób, pozostawiając jednak ustawodawcy krajowemu możliwość ustanowienia przepisów bardziej korzystnych dla rzeczonych kierowców, nie zawiera żadnego przepisu dotyczącego dodatków, które mogłyby przysługiwać takim kierowcom w okresie wykonywania działalności zawodowej.

21 Na pytanie pierwsze należy zatem odpowiedzieć w ten sposób, że rozporządzenie nr 561/2006, a w szczególności jego art. 8 ust. 8, nie stoi na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które określa, w jakich warunkach kierowca pojazdu może domagać się zwrotu kosztów noclegu wynikających z jego działalności zawodowej.

W przedmiocie pytania drugiego

22 Na podstawie art. 53 § 2 regulaminu postępowania przed Trybunałem, jeżeli Trybunał jest oczywiście niewłaściwy do rozpoznania sprawy lub jeżeli wniosek lub skarga są oczywiście niedopuszczalne, może on, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, w każdej chwili wydać postanowienie z uzasadnieniem, bez dalszych czynności procesowych.

23 W niniejszej sprawie należy zastosować ten przepis w odniesieniu do pytania drugiego.

24 Poprzez pytanie to sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy art. 8 rozporządzenia nr 561/2006 należy interpretować w ten sposób, że – jeżeli kierowca dokona takiego wyboru – okresy odpoczynku poza bazą, określone w art. 4 lit. f)–i) tego rozporządzenia, może wykorzystywać w pojeździe, o ile pojazd posiada odpowiednie miejsce do spania dla każdego kierowcy i znajduje się na postoju.

25 W tej kwestii należy przypomnieć, że w ramach współpracy ustanowionej w art. 267 TFUE konieczność dokonania takiej wykładni prawa Unii, która będzie użyteczna dla sądu krajowego, nakłada na ten sąd obowiązek zakreślenia ram faktycznych i prawnych, w które wpisują się zadane przez niego pytania, lub przynajmniej wyjaśnienia założeń faktycznych, na których pytania te są oparte (zob. w szczególności postanowienie Striani i in., C-299/15, EU:C:2015:519, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).

26 Trybunał jest bowiem uprawniony do orzekania o wykładni aktu prawa Unii, uwzględniając wyłącznie fakty przedstawione mu przez sąd krajowy (zob. w szczególności postanowienie Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, pkt 18 i przytoczone tam orzecznictwo).

27 Trybunał podkreślił również znaczenie wskazania przez sąd krajowy dokładnych powodów, które doprowadziły do powstania wątpliwości w przedmiocie wykładni prawa Unii i uznania za konieczne postawienia pytań prejudycjalnych Trybunałowi (zob. postanowienie Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo).

28 Skoro bowiem to postanowienie odsyłające służy za podstawę postępowania przed Trybunałem, niezbędne jest, aby sąd krajowy w samym postanowieniu odsyłającym określił ramy faktyczne i prawne sporu w postępowaniu głównym oraz udzielił przynajmniej minimum wyjaśnień dotyczących powodów wyboru przepisów prawa Unii, o których wykładnię się zwraca, oraz związku, jaki dostrzega on pomiędzy tymi przepisami a przepisami krajowymi znajdującymi zastosowanie w sprawie (zob. postanowienie Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, pkt 20 i przytoczone tam orzecznictwo).

29 Te wymogi dotyczące treści wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, które powinny umożliwić Trybunałowi zbadanie dopuszczalności wniosku, a także właściwości Trybunału do udzielenia odpowiedzi na przedłożone pytanie, są wyraźnie przedstawione w art. 94 regulaminu postępowania, z którym to artykułem sąd odsyłający powinien, w ramach współpracy ustanowionej w art. 267 TFUE, się zapoznać i którego powinien skrupulatnie przestrzegać (zob. wyrok Siragusa, C-206/13, EU:C:2014:126, pkt 19; postanowienie Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, pkt 21).

30 Ponadto należy podkreślić, że informacje zawarte w postanowieniach odsyłających nie tylko pozwalają Trybunałowi na udzielenie użytecznej odpowiedzi, lecz również umożliwiają rządom państw członkowskich oraz innym zainteresowanym podmiotom przedstawienie uwag zgodnie z art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Rolą Trybunału jest czuwanie, aby ta możliwość była zachowana, przy uwzględnieniu faktu, że na mocy wymienionego artykułu zainteresowanym podmiotom doręcza się jedynie postanowienia odsyłające (zob. w szczególności postanowienie Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, pkt 23).

31 Postanowienie odsyłające w niniejszej sprawie nie spełnia tych wymogów.

32 Nawet jeżeli zawarta w pytaniu drugim wzmianka o „wyborze dokonanym przez kierowcę” pozwala przypuszczać, że pytanie to dotyczy ust. 8 rzeczonego artykułu, w którym taki „wybór” jest wspomniany, to należy stwierdzić, że sąd odsyłający zwraca się o wykładnię art. 8 rozporządzenia nr 561/2006, nie wskazując dokładnie, który ustęp jest przedmiotem pytania.

33 Ponadto sąd odsyłający nie wyjaśnia, w jaki sposób wnioskowana w tym pytaniu wykładnia przepisu dotyczącego dziennych okresów odpoczynku i skróconych tygodniowych okresów odpoczynku poza bazą, jakie kierowca może wykorzystywać w pojeździe, jest niezbędna dla celów rozstrzygnięcia zawisłego przed nim sporu.

34 Zdaniem tego sądu z art. 8 ust. 8 rozporządzenia nr 561/2006 nie wynika wyraźnie, że przepis ten dotyczy wszystkich okresów odpoczynku określonych w art. 4 tego samego rozporządzenia, ponieważ nie zostały w nim wprost ujęte zwykłe tygodniowe okresy odpoczynku. Niemniej sąd ten nie przedstawia żadnego powodu związanego z koniecznością lub użytecznością odpowiedzi na pytanie drugie dla celów rozpoznania zawisłego przed nim sporu, ponadto nie podaje żadnego wyjaśnienia dotyczącego przyczyn, dla których odpowiedzi, jakich Trybunał miałby udzielić na pytanie drugie, dotyczące w niniejszej sprawie art. 8 rozporządzenia nr 561/2006, mogłyby w takim kontekście proceduralnym okazać się konieczne dla rozstrzygnięcia tego sporu.

35 Tym samym wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym nie spełnia wymogów wskazanych w pkt 25–30 niniejszego postanowienia, a mianowicie wymogów jasności i precyzji w stopniu wystarczającym, by Trybunał wydał orzeczenie, upewniony co do tego, że postawione pytanie jest niezbędne dla rozstrzygnięcia sporu zawisłego przed sądem odsyłającym i że rządy państw członkowskich, jak również inne zainteresowane podmioty mogą w sposób użyteczny skorzystać z możliwości złożenia uwag zgodnie z art. 23 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

36 Skoro pytanie nie zostało wystarczająco uzasadnione, Trybunał nie jest w stanie udzielić na nie użytecznej odpowiedzi.

37 W tym stanie rzeczy należy stwierdzić, że pytanie drugie jest oczywiście niedopuszczalne.

W przedmiocie kosztów

38 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach.

Z powyższych względów Trybunał (dziesiąta izba) postanawia, co następuje:

1) **Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85, a w szczególności jego art. 8 ust. 8 należy interpretować w ten sposób, że nie stoi ono na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, które określa warunki, w jakich kierowca pojazdu może domagać się zwrotu kosztów noclegu wynikających z jego działalności zawodowej.**

2) **Pytanie drugie przedłożone przez Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Polska) jest oczywiście niedopuszczalne.**

Podpisy