Repertoriul jurisprudenței

ORDONANȚA CURȚII (Camera a zecea)

18 februarie 2016*

„Trimitere preliminară — Articolul 53 alineatul (2) și articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții — Transporturi rutiere — Perioade de repaus ale conducătorului auto — Reglementare a unui stat membru care privează un angajat aflat în deplasare în interesul serviciului de dreptul la indemnizațiile forfetare de cazare în cazul cazării garantate de angajator pe cheltuiala acestuia — Includere eventuală a cazării conducătorului unui camion la bordul vehiculului său”

În cauza C-325/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Tribunalul Districtual Wrocław-Śródmieście din Wrocław, Polonia), prin decizia din 6 mai 2015, primită de Curte la 1 iulie 2015, în procedura

Z. Ś.,

Z. M.,

M. P.

împotriva

X,

CURTEA (Camera a zecea),

compusă din domnul F. Biltgen, președinte de cameră, domnul E. Levits și doamna M. Berger (raportor), judecători,

avocat general: domnul N. Wahl,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere decizia, luată după ascultarea avocatului general, de a se pronunța prin ordonanță motivată, conform articolului 53 alineatul (2) și articolului 99 din Regulamentul de procedură al Curții,

dă prezenta

* Limba de procedură: polona.

Ordonanță

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 8 alineatul (8) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnii Ś., M. și P., conducători de autovehicule care desfășoară o activitate de transport internațional, pe de o parte, și X, fostul lor angajator, pe de altă parte, în legătură cu refuzul opus de acesta din urmă plății anumitor indemnizații în schimbul nopților petrecute de ei la bordul vehiculului.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

3 Articolul 4 din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

[…]

(c) «conducător auto»: persoana care conduce vehiculul, chiar și pentru o scurtă perioadă de timp, sau care se află la bordul unui vehicul în cadrul serviciului său pentru a-l putea conduce, în cazul în care este necesar;

[…]

(f) «repaus»: orice perioadă neîntreruptă pe parcursul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său;

(g) «perioadă de repaus zilnic»: partea unei zile în timpul căreia conducătorul auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o «perioadă de repaus zilnic normală» sau o «perioadă de repaus zilnic redusă»:

— «perioadă de repaus zilnic normală»: orice perioadă de repaus de cel puțin unsprezece ore. De asemenea, această perioadă de repaus zilnic normală poate fi luată în două tranșe, din care prima trebuie să fie o perioadă neîntreruptă de cel puțin trei ore și a doua, o perioadă neîntreruptă de cel puțin nouă ore;

— «perioadă de repaus zilnic redusă»: orice perioadă de repaus de cel puțin nouă ore, dar de mai puțin de unsprezece ore;

(h) «perioadă de repaus săptămânal»: o perioadă săptămânală în timpul căreia un conducător auto poate dispune liber de timpul său și care poate fi o «perioadă de repaus săptămânal normală» sau o «perioadă de repaus săptămânal redusă»;

— «perioadă de repaus săptămânal normală»: orice perioadă de repaus de cel puțin patruzeci și cinci de ore;

— «perioadă de repaus săptămânal redusă»: orice perioadă de repaus de mai puțin de patruzeci și cinci de ore, care poate fi redusă la minimum douăzeci și patru de ore consecutive, sub rezerva condițiilor menționate la articolul 8 alineatul (6);

(i) «săptămână»: perioada cuprinsă între ora 00.00 a zilei de luni și ora 24.00 a zilei de duminică;

[…]”

4 Articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„În cazul în care un conducător auto solicită acest lucru, perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staționare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare [pentru fiecare conducător auto] și să fie în staționare.”

Dreptul polonez

5 Articolul 9 alineatul 1 din Regulamentul ministrului muncii și al politicii sociale privind cuantumul și determinarea drepturilor de care beneficiază lucrătorii angajați în cadrul unei colectivități publice de stat sau locale în cazul unei deplasări în străinătate, în interesul serviciului (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 nr. 236, poziția 1991) din 19 decembrie 2002 (denumit în continuare „Regulamentul din 19 decembrie 2002”), precum și articolul 16 alineatul 1 din Regulamentul ministrului muncii și politicii sociale privind drepturile de care beneficiază lucrătorii angajați în cadrul unei colectivități publice de stat sau locale în cazul unei deplasări în interesul serviciului (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, poziția 167) din 29 ianuarie 2013 (denumit în continuare „Regulamentul din 29 ianuarie 2013”) prevăd că un angajat aflat în deplasare în interesul serviciului în străinătate are dreptul la rambursarea cheltuielilor de cazare efectuate pentru un cuantum echivalent cu cuantumul precizat în factură, în limita cuantumului maxim prevăzut în anexa regulamentelor în vigoare în perioada respectivă.

6 În temeiul alineatului 2 al acestor articole, în ipoteza în care angajatul nu a prezentat factura, acesta are dreptul la o indemnizație forfetară de 25 % din cuantumul maxim menționat în cadrul prezentei cauze la alineatul 1 al acestor dispoziții.

7 În conformitate cu alineatul 4 al fiecăruia dintre articolele menționate, alineatele 1 și 2 nu sunt aplicabile în cazul în care cazarea este asigurată de angajator pe cheltuiala acestuia.

8 Legea privind timpul de lucru al conducătorilor auto (ustawie o czasie pracy kierowców, Dz. U. 2012, poziția 1155) din 16 aprilie 2004 (denumită în continuare „Legea privind timpul de lucru al conducătorilor auto”) prevede că conducătorii auto aflați într-un raport de muncă ține, pe lângă dispozițiile legale în materie de timp de lucru, de normele privind pauzele și repausul obligatorii, norme prevăzute de Regulamentul nr. 561/2006, care reglementează perioadele de conducere a unui vehicul.

9 Articolul 14 alineatul 1 din Legea privind timpul de lucru al conducătorilor auto prevede că conducătorul auto are dreptul la minimum 11 ore de repaus continuu zilnic. Repausul zilnic, cu excepția conducătorilor vizați în capitolul 4a din legea menționată, respectiv cei care efectuează trasee regulate care nu depășesc 50 de kilometri, poate fi efectuat la bordul vehiculului dacă acesta se află în staționare și este dotat cu o cabină de dormit.

Litigiul principal și întrebările preliminare

10 Din decizia de trimitere reiese că reclamanții din litigiul principal erau, în perioada cuprinsă între anul 2011 și anul 2013, angajați de X în calitate de conducători de camioane de peste 12 tone, în cadrul unei activități de transport internațional. În schimbul nopților petrecute în străinătate în cabina vehiculului lor, care era concepută ca o cabină de dormit, aceștia au solicitat din partea X plata anumitor sume forfetare.

11 În temeiul contractului de muncă al fiecăruia, reclamanții aveau dreptul la o remunerație de bază, la o indemnizație forfetară pentru munca desfășurată în timpul nopții și la o indemnizație forfetară pentru munca efectuată ca ore suplimentare.

12 Pe întreaga durată a acestor contracte, angajatorul a refuzat să plătească reclamanților menționați indemnizațiile forfetare pentru nopțile petrecute la bordul vehiculului lor, pentru motivul că le asigurase cazare gratuită în cabina vehiculului în cauză.

13 Din decizia de trimitere reiese că obiectul litigiului principal privește numai drepturile acestor conducători auto împotriva angajatorului lor în materie de rambursare a cheltuielilor de cazare în condițiile stabilite de dreptul național.

14 În aceste condiții, Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Tribunalul Districtual, Divizia pentru muncă și asigurări sociale Wrocław-Śródmieście din Wrocław) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul nr. 561/2006, care prevede că, în cazul în care un conducător auto solicită acest lucru, perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staționare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare pentru fiecare conducător auto și să fie în staționare, trebuie interpretat în sensul că, atunci când angajatorul (transportatorul) pune în mod gratuit la dispoziția angajatului (conducătorul auto) o cabină de dormit în cabina vehiculului, se opune reglementării naționale prevăzute la articolul 9 alineatul 4 din Regulamentul din 19 decembrie 2002, cu modificările ulterioare, aplicabilă până la 28 februarie 2013, și la articolul 16 alineatul (4) din Regulamentul […] din 29 ianuarie 2013, aplicabilă începând de la 1 martie 2013, cu efectul că angajatul are dreptul, în acest caz, la rambursarea cheltuielilor de cazare în condițiile stabilite la articolul 9 alineatele 1-3 din Regulamentul din 19 decembrie 2002 și la articolul 16 alineatele 1-3 din Regulamentul din 29 ianuarie 2013, sau în condițiile și în cuantumurile mai favorabile stabilite prin contractul de muncă, printr-o convenție colectivă de muncă sau prin alte norme ale dreptului muncii?

2) Articolul 8 din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un conducător auto solicită acest lucru, perioadele de repaus departe de baza de staționare, definite la articolul 4 literele (f)-(i) din acest regulament, pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare pentru fiecare conducător auto și să fie în staționare?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

15 În temeiul articolului 99 din Regulamentul de procedură al Curții, atunci când răspunsul la întrebarea formulată cu titlu preliminar nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile, Curtea, la propunerea judecătorului raportor și după ascultarea avocatului general, poate oricând să decidă să se pronunțe prin ordonanță motivată.

16 Este necesar să se facă aplicarea acestei dispoziții în cadrul prezentei cauze pentru a se răspunde la prima întrebare.

17 Prin intermediul acestei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că se opune unei reglementări naționale care prevede condițiile în care conducătorul unui vehicul poate pretinde rambursarea cheltuielilor de cazare generate de activitatea sa profesională.

18 În această privință, este suficient să se amintească faptul că articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul nr. 561/2006 prevede că, în cazul în care un conducător auto solicită acest lucru, perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staționare a vehiculului pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare pentru fiecare conducător auto și să fie în staționare.

19 Rezultă deci din modul de redactare a acestei dispoziții că aceasta privește doar organizarea anumitor perioade de repaus de care beneficiază un conducător auto în cadrul activității sale profesionale, iar nu indemnizarea acestor perioade de repaus.

20 În această privință, este necesar să se precizeze că Regulamentul nr. 561/2006, care armonizează în special normele referitoare la perioadele de conducere, la repausul și la pauzele care trebuie respectate de către conducătorii auto care asigură transportul rutier de mărfuri și de călători, lăsând în același timp legiuitorului național posibilitatea de a adopta dispoziții mai favorabile pentru conducătorii auto respectivi, nu conține nicio dispoziție referitoare la indemnizațiile de care ar putea beneficia astfel de conducători auto cu ocazia exercitării activității lor profesionale.

21 În acest sens, trebuie să se răspundă la prima întrebare că Regulamentul nr. 561/2006, în special articolul 8 alineatul (8), nu se opune unei reglementări naționale care prevede condițiile în care conducătorul unui vehicul poate pretinde rambursarea cheltuielilor de cazare generate de activitatea sa profesională.

Cu privire la a doua întrebare

22 În temeiul articolului 53 alineatul (2) din Regulamentul de procedură, atunci când Curtea este în mod vădit necompetentă să judece o cauză sau atunci când o cerere sau o cerere introductivă este în mod vădit inadmisibilă, Curtea poate oricând să decidă, după ascultarea avocatului general, fără continuarea procedurii, să se pronunțe prin ordonanță motivată.

23 Este necesar de asemenea să se aplice această dispoziție în prezenta cauză pentru a răspunde la a doua întrebare.

24 Prin intermediul acestei întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 8 din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un conducător auto solicită acest lucru, perioadele de repaus departe de baza de staționare a vehiculului, definite la

articolul 4 literele (a)-(f) din acest regulament, pot fi efectuate la bordul vehiculului, cu condiția ca acesta să fie dotat cu cabină de dormit corespunzătoare pentru fiecare conducător și să fie în staționare.

25 Trebuie amintit în această privință că, în cadrul cooperării instituite la articolul 267 TFUE, necesitatea de a ajunge la o interpretare a dreptului Uniunii care să fie utilă instanței naționale impune ca aceasta din urmă să definească situația de fapt și contextul normativ în care se încadrează întrebările adresate sau cel puțin să explice ipotezele de fapt pe care se întemeiază aceste întrebări (a se vedea în special Ordonanța Striani și alții, C-299/15, EU:C:2015:519, punctul 22, precum și jurisprudența citată).

26 Astfel, Curtea este abilitată să se pronunțe numai cu privire la interpretarea unui text al Uniunii pornind de la faptele care îi sunt indicate de instanța națională (a se vedea în special Ordonanța Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punctul 18 și jurisprudența citată).

27 Curtea insistă de asemenea asupra importanței indicării de către instanța națională a motivelor exacte care au determinat-o să aibă îndoieli cu privire la interpretarea dreptului Uniunii și să considere necesar să adreseze Curții întrebări preliminare (a se vedea în special Ordonanța Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punctul 19 și jurisprudența citată).

28 Astfel, întrucât decizia de trimitere reprezintă temeiul procedurii desfășurate în fața Curții, este indispensabil ca instanța națională să clarifice, în chiar cuprinsul deciziei de trimitere, cadrul factual și normativ al litigiului principal și să ofere un minim de explicații cu privire la motivele care au stat la baza alegerii dispozițiilor de drept al Uniunii a căror interpretare o solicită, precum și cu privire la legătura pe care o stabilește între aceste dispoziții și legislația națională aplicabilă litigiului cu care este sesizată (a se vedea Ordonanța Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punctul 20 și jurisprudența citată).

29 Aceste cerințe privind conținutul unei cereri de decizie preliminară, care sunt necesare pentru a permite Curții să verifice, pe lângă admisibilitatea cererii de trimitere preliminară, propria competență pentru întrebarea adresată, figurează explicit la articolul 94 din Regulamentul de procedură, pe care instanța de trimitere se prezumă, în cadrul cooperării instituite la articolul 267 TFUE, că îl cunoaște și pe care este obligată să îl respecte cu strictețe (a se vedea Hotărârea Siragusa, C-206/13, EU:C:2014:126, punctul 19, și Ordonanța Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punctul 21).

30 Este de asemenea necesar să se sublinieze în această privință că informațiile cuprinse în deciziile de trimitere sunt destinate nu numai să permită Curții să dea răspunsuri utile, ci și să ofere guvernelor statelor membre, precum și celorlalte persoane interesate posibilitatea de a prezenta observații, conform articolului 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene. Revine acesteia din urmă obligația de a veghea ca această posibilitate să fie asigurată, ținând cont de faptul că, în temeiul acestei dispoziții, numai deciziile de trimitere sunt notificate persoanelor interesate (a se vedea în special Ordonanța Talasca, C-19/14, EU:C:2014:2049, punctul 23).

31 În speță, decizia de trimitere nu îndeplinește aceste cerințe.

32 Chiar dacă trimiterea, în conținutul celei de a doua întrebări, la „[…] cazul în care un conducător auto solicită acest lucru” permite să se presupună că această întrebare vizează alineatul (8) al articolului menționat, în care este menționată o astfel de „solicit[are]”, trebuie constatat că instanța de trimitere cere să se stabilească interpretarea articolului 8 din Regulamentul nr. 561/2006, fără a arăta cu precizie alineatul care face obiectul întrebării sale.

33 Pe de altă parte, instanța de trimitere nu expune în ce privință interpretarea, solicitată prin intermediul acestei întrebări, a unei dispoziții care privește perioadele de repaus zilnic și perioadele de repaus săptămânal reduse departe de baza de staționare a vehiculului este necesară pentru a putea soluționa litigiul aflat pe rolul său.

34 Această instanță susține că nu reiese cu claritate din articolul 8 alineatul (8) din Regulamentul nr. 561/2006 că această dispoziție privește toate tipurile de perioade de repaus definite la articolul 4 din același regulament, dat fiind că perioadele de repaus săptămânale normale nu figurează în mod expres în acest articol. Prin faptul că nu prezintă niciun motiv cu privire la necesitatea sau la utilitatea de a da un răspuns la a doua întrebare pentru judecarea litigiului cu care este sesizată, instanța menționată nu furnizează, în plus, nicio explicație în privința motivelor pentru care răspunsurile pe care Curtea ar fi determinată să le dea la a doua întrebare, care privește, în speță, articolul 8 din Regulamentul nr. 561/2006, s-ar putea dovedi necesare, într-un asemenea context procedural, pentru soluționarea acestui litigiu.

35 Prin urmare, cererea de decizie preliminară nu a corespuns cerințelor enunțate la punctele 25-30 din prezenta ordonanță, și anume un nivel de claritate și de precizie suficient pentru a permite Curții să se pronunțe, asigurându-se în același timp că răspunsul la întrebarea adresată este necesar pentru soluția litigiului aflat pe rolul instanței de trimitere și că guvernele statelor membre, precum și celelalte părți interesate pot să facă uz în mod util de posibilitatea de a prezenta observații, conform articolului 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene.

36 Întrucât nu există o expunere suficientă a motivelor întrebării, Curtea nu este în măsură, prin urmare, să furnizeze un răspuns util la aceasta.

37 În aceste condiții, este necesar să se constate că a doua întrebare este vădit inadmisibilă.

Cu privire la cheltuielile de judecată

38 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a zecea) dispune:

1) Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, în special articolul 8 alineatul (8) din acesta, trebuie interpretat în sensul că nu se opune unei reglementări naționale care prevede condițiile în care conducătorul unui vehicul poate pretinde rambursarea cheltuielilor de cazare generate de activitatea sa profesională.

2) A doua întrebare adresată de Sąd Rejonowy dla Wrocławia-Śródmieścia we Wrocławiu (Tribunalul Districtual Wrocław-Śródmieście din Wrocław, Polonia) este vădit inadmisibilă.

Semnături