

- 4) Si le lieu où le consommateur doit tenir le bien de consommation acheté à distance à la disposition du professionnel afin de permettre à ce dernier d'examiner le bien et de procéder à l'exécution corrective est — toujours ou dans le cas concret — le siège d'exploitation du professionnel:

Est-il conforme aux dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 3, premier alinéa, et de l'article 3, paragraphe 4, de la directive 1999/44 que le consommateur doive avancer les frais de transport jusqu'au siège d'exploitation du professionnel ou depuis celui-ci ou découle-t-il de l'obligation de «réparation [...] sans frais» que le vendeur est tenu de verser une avance?

- 5) Si le lieu où le consommateur doit tenir le bien de consommation acheté à distance à la disposition du professionnel afin de permettre à ce dernier d'examiner le bien et de procéder à l'exécution corrective est — toujours ou dans le cas concret — le siège d'exploitation du professionnel et qu'il est conforme aux dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 3, premier alinéa, et de l'article 3, paragraphe 4, de la directive 1999/44 que le consommateur doive avancer les frais de transport:

Convient-il d'interpréter les dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 3, troisième alinéa, et de l'article 3, paragraphe 5, deuxième tiret, de la directive 1999/44 en ce sens que n'est pas en droit de déclarer le contrat résolu le consommateur qui s'est borné à informer le professionnel du défaut affectant le bien de consommation, sans offrir de transporter ledit bien jusqu'au siège d'exploitation du professionnel?

- 6) Si le lieu où le consommateur doit tenir le bien de consommation acheté à distance à la disposition du professionnel afin de permettre à ce dernier d'examiner le bien et de procéder à l'exécution corrective est — toujours ou dans le cas concret — le siège d'exploitation du professionnel, mais qu'il n'est pas conforme aux dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 3, premier alinéa, et de l'article 3, paragraphe 4, de la directive 1999/44 que le consommateur doive avancer les frais de transport:

Convient-il d'interpréter les dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 3, troisième alinéa, et de l'article 3, paragraphe 5, deuxième tiret, de la directive 1999/44 en ce sens que n'est pas en droit de déclarer le contrat résolu le consommateur qui s'est borné à informer le professionnel du défaut affectant le bien de consommation, sans offrir de transporter ledit bien jusqu'au siège d'exploitation du professionnel?

(¹) Directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 mai 1999, sur certains aspects de la vente et des garanties des biens de consommation (JO 1999, L 171, p. 12)

**Demande de décision préjudicielle présentée par l'Audiencia Nacional (Espagne) le 29 janvier 2018 —
Federación de Servicios de Comisiones Obreras (CCOO) / Deutsche Bank SAE**

(Affaire C-55/18)

(2018/C 152/10)

Langue de procédure: l'espagnol

Juridiction de renvoi

Audiencia Nacional

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: Federación de Servicios de Comisiones Obreras (CCOO)

Partie défenderesse: Deutsche Bank SAE

Parties intéressées: Federación Estatal de Servicios de la Unión General de Trabajadores (FES-UGT), Confederación General del Trabajo (CGT), Confederación Solidaridad de Trabajadores Vascos (ELA), Confederación Intersindical Galega (CIG)

Questions préjudicielles

- 1) Convient-il de considérer que, au moyen des articles 34 et 35 de l'Estatuto de los Trabajadores (statut des travailleurs) tels qu'interprétés par la jurisprudence [espagnole], le Royaume d'Espagne a adopté les mesures nécessaires pour garantir l'efficacité de la limitation du temps de travail et du repos hebdomadaire et journalier, prévue aux articles 3, 5 et 6 de la directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil, du 4 novembre 2003 (¹), à l'égard des travailleurs à temps plein qui n'ont pas expressément accepté, individuellement ou collectivement, d'effectuer des heures supplémentaires et qui ne sont pas des travailleurs mobiles, de la marine marchande ou ferroviaires?

- 2) L'article 31, paragraphe 2, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et les articles 3, 5, 6, 16 et 22 de la directive 2003/88[omissis], lus en combinaison avec l'article 4, paragraphe 1, l'article 11, paragraphe 3, et l'article 16, paragraphe 3, de la directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989 ⁽²⁾, doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une réglementation nationale telle que les articles 34 et 35 du statut des travailleurs, dont on ne peut pas déduire, ainsi que le souligne une jurisprudence [espagnole] constante, que les entreprise[s] sont tenues d'établir un système d'enregistrement du temps de travail journalier effectif presté par les travailleurs à temps plein qui n'ont pas expressément accepté, individuellement ou collectivement, d'effectuer des heures supplémentaires et qui ne sont pas des travailleurs mobiles, de la marine marchande ou ferroviaires?
- 3) Convient-il de considérer que la réglementation nationale contenue aux articles 34 et 35 du statut des travailleurs, dont on ne peut pas déduire, ainsi que le souligne une jurisprudence [espagnole] constante, que les entreprise[s] sont tenues d'établir un système d'enregistrement du temps de travail journalier effectif presté par les travailleurs à temps plein qui n'ont pas expressément accepté, individuellement ou collectivement, d'effectuer des heures supplémentaires et qui ne sont pas des travailleurs mobiles, de la marine marchande ou ferroviaires, permet de garantir, à l'égard des travailleurs ordinaires, l'obligation, imposée aux États membres à l'article 31, paragraphe 2, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne et aux articles 3, 5, 6, 16 et 22 de la directive 2003/88 [omissis], lus en combinaison avec l'article 4, paragraphe 1, l'article 11, paragraphe 3, et l'article 16, paragraphe 3, de la directive 89/391[omissis], de limiter la durée du temps de travail de tous les travailleurs en général?

⁽¹⁾ Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil, du 4 novembre 2003, concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail (JO 2003, L 299, p. 9).

⁽²⁾ Directive 89/391/CEE du Conseil, du 12 juin 1989, concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail (JO 1989, L 183, p. 1).

Pourvoi formé le 29 janvier 2018 par la Commission européenne contre l'arrêt du Tribunal rendu le 17 novembre 2017 dans l'affaire T-263/15, Gmina Miasto Gdynia et Port Lotniczy Gdynia Kosakowo / Commission

(Affaire C-56/18 P)

(2018/C 152/11)

Langue de procédure: le polonais

Parties

Partie requérante: Commission européenne (représentants: K. Herrmann, D. Recchia et S. Noë, agents)

Autres parties à la procédure: Gmina Miasto Gdynia, Port Lotniczy Gdynia Kosakowo sp. z o.o., République de Pologne

Conclusions

- annuler l'arrêt du 17 novembre 2017 dans l'affaire T-263/15, Gmina Miasto Gdynia et Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o.o.;
 - rejeter le troisième grief du sixième moyen du recours comme non fondé;
 - renvoyer l'affaire devant le Tribunal afin qu'il se prononce sur les cinq autres moyens du recours;
- subsidiairement:
- annuler l'arrêt du 17 novembre 2017 dans l'affaire T-263/15, Gmina Miasto Gdynia et Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo sp. z o.o, en ce que le point 1 de son dispositif se prononce également sur l'aide à l'investissement;