HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a zecea)

2 martie 2017 [1]

„Trimitere preliminară — Transporturi rutiere — Dispoziții sociale — Derogări — Regulamentul (CE) nr. 561/2006 — Articolul 3 litera (a) — Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 — Articolul 2 punctul 3 — Servicii regulate care asigură transportul de călători — Noțiune — Transporturi gratuite organizate de un operator economic pentru angajații săi, la și de la locul de muncă, cu vehicule care îi aparțin și conduse de unul dintre angajații săi”

În cauza C-245/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Judecătoria Balș – Județul Olt (România), prin decizia din 30 aprilie 2015, primită de Curte la 28 mai 2015, în procedura

SC Casa Noastră SA

împotriva

Ministerului Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR),

CURTEA (Camera a zecea),

compusă din doamna M. Berger (raportor), președinte de cameră, și domnii A. Borg Barthet și F. Biltgen, judecători,

avocat general: domnul H. Saugmandsgaard Øe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR), de D. Ștefan, în calitate de agent;

— pentru guvernul român, de M. Chicu, de E. Gane și de R. H. Radu, în calitate de agenți;

— pentru guvernul austriac, de G. Eberhard, în calitate de agent;

— pentru Comisia Europeană, de J. Hottiaux și de L. Nicolae, în calitate de agenți,

1 — Limba de procedură: româna.

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 3 litera (a) 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 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214), precum și a articolului 2 punctul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 (JO 2009, L 300, p. 88, rectificare în JO 2015, L 272, p. 15).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între SC Casa Noastră SA, pe de o parte, și Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) (România), pe de altă parte, în legătură cu amenda aplicată de ISCTR unuia dintre angajații Casa Noastră pentru nerespectarea perioadelor de repaus și de conducere.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Regulamentul nr. 561/2006

3 Articolul 2 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„(1) Prezentul regulament se aplică transportului rutier:

[…]

(b) de călători cu vehicule care sunt construite sau amenajate în mod permanent pentru a putea asigura transportul a mai mult de nouă persoane, inclusiv conducătorul auto, și care sunt destinate acestui scop.”

4 Articolul 3 litera (a) din acest regulament prevede:

„Prezentul regulament nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de:

(a) vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km.”

5 Articolul 4 litera (n) din regulamentul menționat prevede:

„În sensul prezentului regulament, se înțelege prin:

[…]

(n) «servicii regulate de transport călători»: serviciile de transport naționale și internaționale, astfel cum sunt definite la articolul 2 din Regulamentul (CEE) nr. 684/92 al Consiliului din 16 martie 1992 privind regulile comune pentru transportul internațional de călători cu autocarul și autobuzul [(JO 1992, L 74, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 34)]."

Regulamentul nr. 684/92

6 Articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 684/92, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1791/2006 al Consiliului din 20 noiembrie 2006 (JO 2006, L 363, p. 1, Ediție specială, 01/vol. 7, p. 15) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 684/92"), prevede:

„1. Servicii regulate

1.1 Serviciile regulate sunt acele servicii care asigură transportul călătorilor la intervale stabilite pe trasee stabilite, călătorii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite. Serviciile regulate sunt deschise tuturor, fiind supuse, după caz, rezervării obligatorii.

Caracterul regulat al serviciului nu este afectat de nicio ajustare a condițiilor de operare a serviciului.

1.2 Serviciile, indiferent de cine sunt organizate, care asigură transportul unor categorii precizate de călători cu excluderea altor călători, în măsura în care aceste servicii sunt exploatate în condițiile prevăzute la punctul 1.1, sunt considerate servicii regulate. Aceste servicii sunt denumite în continuare «servicii regulate speciale». Serviciile regulate speciale includ:

(a) transportul lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă;

(b) transportul elevilor și studenților la și de la instituția de învățământ;

(c) transportul soldaților și familiilor acestora între statul de proveniență și zona de încartiruire a acestora. Faptul că un serviciu special poate fi diversificat conform necesităților utilizatorilor nu afectează clasificarea acestuia ca serviciu regulat. […]"

Regulamentul nr. 1073/2009

7 Regulamentul nr. 684/92 a fost abrogat prin articolul 30 din Regulamentul nr. 1073/2009. În temeiul acestui articol, trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la Regulamentul nr. 1073/2009 și se citesc în conformitate cu tabelul de corespondență din anexa III la acesta. În urma acestei abrogări, articolului 2 punctul 1.1 din Regulamentul nr. 684/92 îi corespund articolul 2 punctul 2 și articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1073/2009, iar articolului 2 punctul 1.2 din Regulamentul nr. 684/92 îi corespund articolul 2 punctul 3 și articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1073/2009.

8 Articolul 2 din Regulamentul nr. 1073/2009 cuprinde următoarele definiții:

„[…]

2. «servicii regulate» înseamnă serviciile care asigură transportul de persoane la intervale stabilite pe trasee stabilite, persoanele fiind îmbarcate și debarcate la puncte de oprire prestabilite;

3. «servicii regulate speciale» înseamnă serviciile regulate, indiferent de cine sunt organizate, care asigură transportul unor categorii precizate de persoane cu excluderea altor persoane;

[…]

5. «operațiuni de transport în cont propriu» înseamnă operațiunile efectuate în scopuri necomerciale și nonprofit de o persoană fizică sau juridică, în cazul în care:

   — activitatea de transport constituie numai o activitate auxiliară pentru persoana fizică sau juridică și

   — vehiculele utilizate sunt proprietatea acelei persoane fizice sau juridice sau au fost achiziționate de persoana respectivă în rate sau au făcut obiectul unui contract de leasing pe termen lung și sunt conduse de un membru al echipei persoanei fizice sau juridice sau chiar de persoana fizică sau de membri ai personalului angajat sau pus la dispoziția întreprinderii în temeiul unei obligații contractuale;

[…]”

9 Articolul 3 din acest regulament, intitulat „Libertatea de a presta servicii”, prevede:

„(1) În conformitate cu prezentul regulament, oricărui operator de transport care prestează servicii contra cost în numele unui terț menționat la articolul 1 i se permite să efectueze servicii regulate, inclusiv servicii regulate speciale și servicii ocazionale de transport cu autocarul și autobuzul, fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire în cazul în care acesta:

(a) este autorizat în statul membru de stabilire să efectueze transporturi cu autocarul și autobuzul, sub formă de servicii regulate, inclusiv servicii regulate speciale, sau servicii ocazionale, în conformitate cu condițiile de acces la piață prevăzute de legislația națională;

[…]

(2) Oricărui operator de transport în cont propriu, menționat la articolul 1, i se permite să efectueze serviciile de transport definite la articolul 5 alineatul (5), fără discriminare pe bază de naționalitate sau loc de stabilire în cazul în care acesta:

(a) este autorizat în statul membru de stabilire să efectueze transporturi cu autocarul și autobuzul în conformitate cu condițiile de acces la piață stabilite de legislația internă;

[…]”

10 Articolul 5 din regulamentul menționat, intitulat „Accesul la piață”, prevede:

„(1) Serviciile regulate sunt deschise tuturor, fiind supuse, după caz, rezervării obligatorii.

Astfel de servicii fac obiectul unei autorizații în conformitate cu dispozițiile capitolului III.

Serviciile regulate dintr-un stat membru către o țară terță și viceversa fac obiectul unei autorizații în conformitate cu acordul bilateral dintre statul membru și țara terță și, după caz, statul membru tranzitat, până în momentul în care se încheie acordul necesar între Comunitate și țara terță în cauză.

Caracterul regulat al serviciului nu este afectat de nicio ajustare a condițiilor de operare a serviciului.

Organizarea de servicii paralele sau temporare care deservesc același public ca și serviciile regulate existente, nedeservirea anumitor stații și deservirea de stații suplimentare în serviciile regulate existente sunt guvernate de aceleași norme ca și serviciile regulate existente.

(2) Serviciile regulate speciale includ în special:

(a) transportul lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă;

(b) transportul elevilor și studenților la și de la instituția de învățământ.

Faptul că un serviciu special poate fi diversificat conform necesităților utilizatorilor nu afectează clasificarea acestuia ca serviciu regulat.

Serviciile regulate speciale nu necesită autorizare conform capitolului III în cazul în care sunt acoperite de un contract încheiat între organizator și operatorul de transport.

[…]

(5) Operațiunile de transport în cont propriu sunt exceptate de la orice sistem de autorizare, dar fac obiectul unui sistem de certificare.

Certificatele sunt eliberate de autoritățile competente ale statului membru în care este înmatriculat vehiculul și sunt valabile pe durata întregii deplasări, inclusiv tranzitul.

[…]”

Dreptul român

11 Articolul 3 din Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, în versiunea în vigoare la data faptelor în discuție în litigiul principal, prevede că „transportul rutier în cont propriu de persoane [este] transportul rutier efectuat în scopuri necomerciale și nonprofit de către o persoană fizică sau juridică cu respectarea condițiilor prevăzute la art. 2 pct. 5 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009”.

12 Articolul 4, partea I, punctul 2 din ordonanța menționată prevede, în ceea ce privește clasificarea transporturilor rutiere:

„2. clasificarea din punctul de vedere al caracterului comercial al activității:

a) transport rutier contra cost;

b) transport rutier în cont propriu.”

13 Articolul 52 din anexa la Ordinul ministrului Transporturilor nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, în versiunea în vigoare la data faptelor în discuție în litigiul principal, prevede că serviciile regulate, serviciile regulate speciale și serviciile ocazionale sunt realizate contra cost.

14 Articolul 54 alineatele (1) și (2) din anexa la acest ordin prevede:

„(1) Transportul rutier interjudețean contra cost de persoane prin servicii regulate se poate efectua de către operatorii de transport rutier numai în condițiile în care aceștia dețin licență de traseu valabilă pentru cursa respectivă așa cum aceasta este prevăzută în programul de transport.

(2) Licența de traseu este valabilă numai însoțită de graficul de circulație pe toată durata efectuării transportului și numai dacă plecarea de la capătul de traseu s-a făcut în ziua și la ora prevăzute în respectivul grafic de circulație.”

15 Articolul 80 din această anexă prevede:

„(1) Transportul rutier în cont propriu de persoane se efectuează de către întreprinderi de transport rutier în cont propriu numai cu autobuze la bordul cărora se află, pe toată durata transportului, o copie conformă a certificatului de transport în cont propriu și documentul de transport.

(2) În sensul alin. (1), prin document de transport se înțelege tabelul cuprinzând numele persoanelor transportate, semnat și ștampilat de către reprezentantul legal al întreprinderii.”

16 Articolul 81 litera a) din anexa menționată prevede:

„Suplimentar față de documentul de transport, în cazul transportului rutier în cont propriu de persoane, la bordul autobuzului trebuie să se mai afle:

a) legitimația de serviciu valabilă a conducătorului auto, din care să reiasă că este angajat al întreprinderii de transport rutier în cont propriu.”

17 Articolul 8 alineatul (1) din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora, în versiunea în vigoare la data faptelor în discuție în litigiul principal (denumită în continuare „Ordonanța Guvernului nr. 37/2007”), prevede:

„(1) Următoarele fapte reprezintă încălcări foarte grave ale dispozițiilor Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului (CE) nr. 561/2006, ale Regulamentului (CEE) nr. 3 821/85 și, după caz, ale [A]cordului [european privind munca echipajelor vehiculelor care efectuează transporturi rutiere internaționale (AETR)] și constituie contravenții, dacă acestea nu sunt considerate infracțiuni potrivit legii penale:

1. depășirea perioadei zilnice de conducere, respectiv a perioadei maxime zilnice de conducere cu două ore sau mai mult;

[…]

6. nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică redusă cu două ore sau mai mult.”

18 Articolul 9 din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 prevede:

„(1) Contravențiile prevăzute la art. 8 se sancționează după cum urmează:

[…]

c) cu amendă de la 4 000 lei la 8 000 lei - faptele prevăzute la alin. (1) pct. 15-16, 18-20, 22-26, 28-30, 36 și 38, aplicabilă conducătorului auto, și faptele prevăzute la alin. (1) pct. 1-11, 31 și 32, aplicabilă întreprinderii/operatorului de transport rutier.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

19 Casa Noastră este o întreprindere care produce și comercializează tâmplărie din PVC și ale cărei hale de producție sunt situate în Pielești (România), și anume la aproximativ 13 km de Craiova (România).

20 Această întreprindere asigură transportul angajaților săi la și de la locul de muncă cu trei autocare cu 44 de locuri și cu două microbuze cu 20 de locuri, vehicule a căror proprietară este. Aceasta are cinci șoferi angajați permanent în acest scop.

21 Angajații Casa Noastră lucrează în trei schimburi, astfel încât transportul lor se efectuează în fiecare zi lucrătoare pe trei trasee dus-întors. Unul dintre traseele parcurse în cadrul acestor transporturi este traseul dus-întors între Pielești și Braneț (România), distanța dintre aceste două localități fiind de 21 km.

22 La 26 noiembrie 2014, unul dintre vehiculele întreprinderii Casa Noastră, condus de unul dintre șoferii acestei întreprinderi pe traseul menționat, a fost controlat de un inspector din cadrul ISCTR. La momentul acestui control, conducătorul auto a trebuit să prezinte înregistrarea tahografului, care a arătat nerespectarea perioadelor de repaus și de conducere. Întreprinderii Casa Noastră i s-a aplicat, așadar, o amendă contravențională în temeiul articolului 8 alineatul (1) punctele 1 și 6 din Ordonanța Guvernului nr. 37/2007 pentru depășirea perioadei zilnice de conducere și mai precis a perioadei maxime zilnice de conducere, precum și pentru nerespectarea perioadei minime de odihnă zilnică.

23 Casa Noastră a contestat această sancțiune susținând printre altele că în momentul controlului respectiv efectua un transport rutier de persoane care se încadrează în categoria „serviciilor regulate speciale” de transport de lucrători între domiciliu și locul lor de muncă, pe un traseu mai mic de 50 km, și că, în consecință, derogarea prevăzută la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 era aplicabilă.

24 ISCTR a susținut că întreprinderea Casa Noastră efectua un transport rutier de persoane în cont propriu, dat fiind că acest transport era efectuat în scopuri necomerciale și nonprofit, în timp ce transportul rutier de persoane prin servicii regulate speciale este contra cost și presupune respectarea altor condiții prevăzute de legislația națională. În consecință, în opinia sa, transportul respectiv nu intra sub incidența derogării prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006.

25 Instanța de trimitere consideră că trebuie să se analizeze posibilitatea legală a operatorilor economici de a organiza servicii de transport pentru propriii lucrători la și de la locul de muncă, precum și în ce măsură un lucrător este, pe durata transportului, un călător care beneficiază de un serviciu regulat special, ținând seama de faptul că întreprinderea Casa Noastră nu încasează nicio remunerație pentru serviciul de transport vizat.

26 În aceste condiții, Judecătoria Balș – Județul Olt a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) În ce măsură sintagma «indiferent de cine sunt organizate» din cuprinsul articolului 2 punctul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 poate fi interpretată în sensul că serviciul regulat de transport poate fi organizat de un agent economic pentru transportul propriilor lucrători, la și de la locul de muncă?

2) În ce măsură sintagma «transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km», din cuprinsul articolului 3 litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 poate fi interpretată în sensul că este aplicabilă pentru lucrători, în deplasarea la sau de la locul de muncă?”

Cu privire la întrebările preliminare

27 Prin intermediul celor două întrebări formulate, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă serviciul de transport al lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă, organizat de angajatorul acestora și cu traseul liniei nedepășind 50 km, intră în domeniul de aplicare al derogării prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, potrivit căreia acest regulament nu se aplică unui asemenea serviciu de transport.

28 În această privință, trebuie amintit că, în temeiul considerentului (17) și al articolului 1 din Regulamentul nr. 561/2006, acesta urmărește armonizarea condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier și îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului din acest sector, precum și a siguranței rutiere, aceste obiective traducându-se în special prin obligația de a dota în principiu vehiculele de transport rutier cu un tahograf omologat care permite înregistrarea perioadelor de conducere și de repaus ale conducătorilor auto (a se vedea în special Hotărârea din 3 octombrie 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, punctul 31 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 19 octombrie 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, punctul 21).

29 Potrivit articolului 3 litera (a), Regulamentul nr. 561/2006 nu se aplică transporturilor rutiere efectuate de vehicule utilizate pentru transportul de călători prin servicii regulate, traseul liniei nedepășind 50 km.

30 Potrivit articolului 4 litera (n) din același regulament, prin „servicii regulate de transport călători” se înțelege serviciile de transport naționale și internaționale, astfel cum sunt definite la articolul 2 punctul 1 din Regulamentul nr. 684/92.

31 În această privință, Curtea a precizat că articolul 2 punctul 1 menționat prevede două categorii de asemenea servicii, stabilind o distincție între serviciile regulate și serviciile regulate speciale. Primele, deschise tuturor, asigură transportul călătorilor la intervale și pe trasee stabilite, călătorii fiind îmbarcați și debarcați la puncte de oprire prestabilite. Celelalte sunt efectuate în aceleași condiții, însă numai pentru categorii determinate de călători (Hotărârea din 30 aprilie 1998, Clarke & Sons și Ferne, C-47/97, EU:C:1998:185, punctul 16), și anume pentru transportul lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă, pentru transportul elevilor și studenților la și de la instituția de învățământ și pentru transportul soldaților și familiilor acestora între statul de proveniență și zona de încartiruire a acestora.

32 Rezultă că serviciile regulate speciale constituie o categorie specifică de servicii regulate, singura diferență dintre aceste două categorii constând în faptul că serviciile regulate speciale privesc transportul unor grupuri determinate de persoane, cu excluderea altor călători, în timp ce serviciile regulate sunt deschise fără restricții tuturor călătorilor. Or, în ceea ce privește obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 561/2006, menționate la punctul 28 din prezenta hotărâre, calitatea persoanelor transportate nu poate constitui un criteriu decisiv pentru aplicarea sau neaplicarea acestui regulament.

33 Ținând seama de structura Regulamentului nr. 684/92, precum și de definiția noțiunii „servicii regulate speciale”, reiese că intenția legiuitorului Uniunii Europene a fost să excludă din domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 561/2006 atât serviciile regulate, cât și serviciile regulate speciale, cu condiția ca traseul liniei în cauză să nu depășească 50 km.

34 Această constatare nu este pusă în discuție de faptul că Regulamentul nr. 684/92 a fost înlocuit prin Regulamentul nr. 1073/2009, care face distincție între „serviciile regulate” și „serviciile regulate speciale”. Astfel, definițiile acestor noțiuni rămân în esență neschimbate, așa încât serviciile regulate speciale sunt definite în continuare ca fiind o categorie specifică de servicii regulate.

35 În plus, transportul lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă este reglementat în mod explicit de articolul 5 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 1073/2009, în condițiile în care constituie una dintre formele de servicii regulate speciale. Raționamentul care se află la baza interpretării Regulamentului nr. 684/92 se aplică, în consecință, *mutatis mutandis*, Regulamentului nr. 1073/2009.

36 Rezultă că domeniul de aplicare al derogării prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 nu a fost modificat de Regulamentul nr. 1073/2009, această derogare aplicându-se atât serviciilor regulate, cât și serviciilor regulate speciale, cu condiția ca traseul liniei în cauză să nu depășească 50 km.

37 În al doilea rând, trebuie arătat că Regulamentul nr. 1073/2009 cuprinde la articolul 2 punctul 5, la fel ca articolul 2 punctul 4 din Regulamentul nr. 684/1992, definiția „operațiunilor de transport în cont propriu”, potrivit căreia este vorba despre operațiunile efectuate în scopuri necomerciale și nonprofit, cu condiția ca, pe de o parte, activitatea de transport să constituie numai o activitate auxiliară pentru persoana fizică sau juridică care o asigură. Pe de altă parte, definiția menționată prevede că vehiculele trebuie să fie proprietatea acelei persoane, să fi fost achiziționate în rate sau să fi făcut obiectul unui contract de leasing pe termen lung și că trebuie să fie conduse de un membru al echipei persoanei fizice sau juridice sau chiar de această persoană sau de membri ai personalului angajat sau pus la dispoziția întreprinderii în temeiul unei obligații contractuale.

38 În speță, trebuie să se constate că, pe de o parte, transportul în discuție în litigiul principal pare să îndeplinească condițiile impuse pentru a fi calificat ca „serviciu regulat special”.

39 Transportul respectiv este efectuat în fiecare zi lucrătoare pe trei trasee dus-întors, ceea ce corespunde celor trei schimburi zilnice din cadrul Casa Noastră. Dat fiind că, potrivit elementelor de care dispune Curtea, transportul angajaților acestei întreprinderi între domiciliu și locul de muncă se efectuează între localitățile Pielești și Braneț, traseul respectiv este „stabilit” în sensul articolului 2 punctul 2 din Regulamentul nr. 1073/2009, lucrătorii fiind îmbarcați și debarcați în locuri prestabilite. În plus, serviciul în discuție în litigiul principal este destinat numai unei categorii determinate de călători, în speță angajații întreprinderii menționate, cu excluderea altor călători.

40 Pe de altă parte, transportul în discuție în litigiul principal îndeplinește deopotrivă cerințele stabilite la articolul 2 punctul 5 din Regulamentul nr. 1073/2009, referitoare la „operațiunile de transport în cont propriu”.

41 Astfel, potrivit acelorași elemente, serviciile de transport vizate nu sunt prestate angajaților Casa Noastră nici în scopuri de profit, nici în scopuri comerciale. Instanța de trimitere precizează de altfel că nu este încasată nicio remunerație pentru serviciul prestat. În plus, activitatea principală a acestei societăți nu este transportul de persoane, ci producerea și comercializarea de tâmplărie din PVC, transportul lucrătorilor constituind pentru aceasta numai o activitate auxiliară. În sfârșit, Casa Noastră este proprietara vehiculelor utilizate, care, în plus, sunt conduse de propriii angajați ai acestei întreprinderi.

42 Astfel cum s-a constatat la punctul 36 din prezenta hotărâre, derogarea prevăzută la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006 se aplică serviciilor regulate, inclusiv serviciilor regulate speciale. În consecință, această derogare nu se referă, *a priori*, la operațiunile de transport în cont propriu.

43 Or, trebuie să se constate că categoria serviciilor regulate, care cuprinde serviciile regulate speciale, și categoria operațiunilor de transport în cont propriu nu se exclud reciproc. Operațiunile de transport în cont propriu pot lua forma serviciilor regulate speciale sau a serviciilor ocazionale, acestea din urmă fiind definite la articolul 2 punctul 4 din Regulamentul nr. 1073/2009 ca servicii care nu

corespund definiției de servicii regulate, inclusiv serviciile regulate speciale, și a căror caracteristică principală este faptul că transportă grupuri de persoane constituite la inițiativa clienților sau chiar a operatorului de transport.

44 În această privință, trebuie arătat că niciun element din textul Regulamentelor nr. 561/2006 și nr. 1073/2009 nu se opune acestei interpretări. În principiu, astfel cum a arătat Comisia Europeană în observațiile sale scrise, serviciile de transport pot fi clasificate în două categorii, și anume serviciile prestate în beneficiul unor terți, pe de o parte, și serviciile în cont propriu, pe de altă parte.

45 Prima dintre aceste două categorii poate lua mai multe forme, și anume cea a serviciilor regulate, a serviciilor regulate speciale și a serviciilor ocazionale.

46 Serviciile în cont propriu pot lua de asemenea forma serviciilor regulate speciale sau a serviciilor ocazionale, dacă îndeplinesc condițiile stabilite prin Regulamentul nr. 1073/2009. În schimb, sunt excluse din acestea serviciile regulate, care, prin definiție, sunt deschise tuturor călătorilor.

47 Această interpretare este susținută de faptul că, într-adevăr, atât Regulamentul nr. 684/92, cât și Regulamentul nr. 1073/2009 includ în domeniul de aplicare al serviciilor regulate speciale, așa cum s-a constatat deja la punctul 35 din prezenta hotărâre, transportul lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă. În plus, definiția prevăzută la articolul 2 punctul 1.2 din Regulamentul nr. 684/92 precizează că aceste servicii asigură transportul unor categorii determinate de călători, „indiferent de cine sunt organizate”.

48 Pe de altă parte, o asemenea interpretare este confirmată și de faptul că, în Regulamentul nr. 1073/2009, care privește normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul, operațiunile de transport în cont propriu sunt supuse unor norme mai puțin stricte, în general, decât cele aplicabile serviciilor regulate, inclusiv serviciilor regulate speciale. Astfel, acestea din urmă pot fi efectuate numai pe bază de autorizație, în timp ce operațiunile de transport în cont propriu fac numai obiectul unui sistem de certificare și sunt exceptate de la autorizare. În consecință, nu este necesară obținerea unui certificat în funcție de modalitățile de exercitare a serviciului de transport, certificatul referitor la operațiunile de transport în cont propriu cuprinzând toate modalitățile de exercitare a serviciului, fără să fie necesară o identificare specifică pe categoriile de servicii de transport în cauză.

49 Singura diferență care există între un serviciu regulat special destinat terților și același serviciu efectuat în cadrul unei operațiuni de transport în cont propriu are legătură, în consecință, cu calitatea organizatorului serviciului. Or, această diferență nu poate justifica faptul ca serviciile regulate speciale efectuate în cadrul unei operațiuni de transport în cont propriu să fie excluse din domeniul de aplicare al derogării prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006.

50 Această interpretare nu aduce atingere nici obiectivelor urmărite de Regulamentul nr. 561/2006. Acesta din urmă, astfel cum s-a menționat la punctul 28 din prezenta hotărâre, urmărește armonizarea condițiilor de concurență între modurile de transport terestru, în special în ceea ce privește sectorul rutier, și îmbunătățirea condițiilor de muncă ale personalului din acest sector, precum și a siguranței rutiere. Or, serviciile regulate speciale efectuate în cont propriu nu constituie concurență neloială în detrimentul altor tipuri de transport oferite terților, din moment ce numai angajații întreprinderii care oferă aceste servicii le pot utiliza. De altfel, în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de muncă și a siguranței rutiere, nimic nu ar justifica să se facă distincție între un conducător auto care asigură servicii regulate speciale în beneficiul unor terți pe distanțe mai mici de 50 km și un conducător auto care asigură servicii regulate speciale în cadrul unei operațiuni de transport în cont propriu pe aceleași distanțe.

51 Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, precum și articolul 2 punctul 3 din Regulamentul nr. 1073/2009 trebuie interpretate în sensul că serviciul de transport al lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă, organizat de angajatorul acestora și cu traseul liniei nedepășind 50 km, intră în domeniul de aplicare al derogării prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, potrivit căreia acest regulament nu se aplică unui asemenea serviciu de transport.

Cu privire la cheltuielile de judecată

52 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. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

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

Articolul 3 litera (a) 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, precum și articolul 2 punctul 3 din Regulamentul (CE) nr. 1073/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 privind normele comune pentru accesul la piața internațională a serviciilor de transport cu autocarul și autobuzul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 561/2006 trebuie interpretate în sensul că serviciul de transport al lucrătorilor între domiciliu și locul de muncă, organizat de angajatorul acestora și cu traseul liniei nedepășind 50 km, intră în domeniul de aplicare al derogării prevăzute la articolul 3 litera (a) din Regulamentul nr. 561/2006, potrivit căreia acest regulament nu se aplică unui asemenea serviciu de transport.

Berger

Borg Barthet
Biltgen

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 2 martie 2017.

Grefier
A. Calot Escobar

Președintele Camerei a zecea
M. Berger