ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δέκατο τμήμα)

της 2ας Μαρτίου 2017 [1]*

«Προδικαστική παραπομπή — Οδικές μεταφορές — Κοινωνικές διατάξεις — Παρεκκλίσεις — Κανονισμός (ΕΚ) 561/2006 — Άρθρο 3, στοιχείο α′ — Κανονισμός (ΕΚ) 1073/2009 — Άρθρο 2, σημείο 3 — Τακτικές γραμμές μεταφοράς επιβατών — Έννοια — Δωρεάν μεταφορές που οργανώνονται από επιχείρηση για τους υπαλλήλους της, προς και από τον τόπο εργασίας, με οχήματα τα οποία ανήκουν στην επιχείρηση αυτή και τα οποία οδηγεί υπάλληλός της»

Στην υπόθεση C-245/15,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Judecătoria Balș – Județul Olt (πρωτοδικείο Balș – νομός Olt, Ρουμανία) με απόφαση της 30ής Απριλίου 2015, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 28 Μαΐου 2015, στο πλαίσιο της δίκης

**SC Casa Noastră SA**

κατά

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

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δέκατο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Berger (εισηγήτρια), πρόεδρο τμήματος, A. Borg Barthet και F. Biltgen, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: H. Saugmandsgaard Øe

γραμματέας: A. Calot Escobar

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

— το Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul **în** Transportul Rutier (ISCTR), εκπροσωπούμενο από τον D. Ștefan,

— η Ρουμανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τις M. Chicu και E. Gane, καθώς και από τον R. H. Radu,

— η Αυστριακή Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τον G. Eberhard,

— η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από τις J. Hottiaux και L. Nicolae,

1 — Γλώσσα διαδικασίας: η ρουμανική.

κατόπιν της αποφάσεως που έλαβε, αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα, να εκδικάσει την υπόθεση χωρίς ανάπτυξη προτάσεων,

εκδίδει την ακόλουθη

## Απόφαση

1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 3, στοιχείο α′, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου (ΕΕ 2006, L 102, σ. 1), και του άρθρου 2, σημείο 3, του κανονισμού (ΕΚ) 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 (ΕΕ 2009, L 300, σ. 88, και διορθωτικό ΕΕ 2015, L 272, σ. 15).

2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της SC Casa Noastră SA και του Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul **în** Transportul Rutier (ISCTR) [Υπουργείου Μεταφορών – Εθνικής Υπηρεσίας Ελέγχου Οδικών Μεταφορών (ISCTR), Ρουμανία], σχετικά με πρόστιμο που επέβαλε η ISCTR σε υπάλληλο της Casa Noastră λόγω μη τηρήσεως της διάρκειας του χρόνου αναπαύσεως και οδηγήσεως.

### Το νομικό πλαίσιο

Το δίκαιο της Ένωσης

*Ο κανονισμός 561/2006*

3 Το άρθρο 2, σημείο 1, στοιχείο β′, του κανονισμού 561/2006 ορίζει τα εξής:

«Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές:

[…]

β) επιβατών με οχήματα τα οποία είναι κατασκευασμένα ή διαμορφωμένα με μόνιμο τρόπο και κατάλληλα για τη μεταφορά άνω των εννέα ατόμων, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού, και προορίζονται για τον σκοπό αυτόν.»

4 Το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού αυτού προβλέπει:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται από:

α) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα».

5 Το άρθρο 4, στοιχείο ιδ′, του εν λόγω κανονισμού ορίζει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

[…]

ιδ) “τακτικές επιβατικές γραμμές”: οι εθνικές και διεθνείς γραμμές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία [(ΕΕ 1992, L 74, σ. 1)]».

*Ο κανονισμός 684/92*

6 Το άρθρο 2, σημείο 1, του κανονισμού 684/92, όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 1791/2006 του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2006 (ΕΕ 2006, L 363, σ. 1) (στο εξής: κανονισμός 684/92), ορίζει τα εξής:

«1. Τακτικές γραμμές

1.1. Τακτικές γραμμές είναι εκείνες με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες, σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, κατά τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από το όχημα σε προκαθορισμένα σημεία στάσης. Οι τακτικές γραμμές είναι ανοικτές σε όλους εφόσον, ενδεχομένως, έχει κρατηθεί θέση. Ο τακτικός χαρακτήρας της γραμμής δεν επηρεάζεται από ενδεχόμενη προσαρμογή των όρων εκμετάλλευσης της γραμμής.

1.2. Οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται ειδικές κατηγορίες επιβατών, αποκλειομένων άλλων επιβατών, από οποιονδήποτε και αν οργανώνονται και εφόσον γίνονται υπό τους όρους του σημείου 1.1, θεωρούνται και αυτές τακτικές γραμμές. Οι γραμμές αυτές καλούνται στο εξής “ειδικές τακτικές γραμμές”. Οι ειδικές τακτικές γραμμές περιλαμβάνουν ιδίως:

α) τη μεταφορά των εργαζομένων μεταξύ της κατοικίας και της εργασίας τους·

β) τη μεταφορά των μαθητών και σπουδαστών μεταξύ της κατοικίας και του εκπαιδευτηρίου τους·

γ) τη μεταφορά των στρατιωτικών και των οικογενειών τους μεταξύ του κράτους καταγωγής και της βάσης τους. Ο τακτικός χαρακτήρας των ειδικών γραμμών δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι η οργάνωση της μεταφοράς προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των χρ[η]στ[ώ]ν. […]»

*Ο κανονισμός 1073/2009*

7 Ο κανονισμός 684/92 καταργήθηκε με το άρθρο 30 του κανονισμού 1073/2009. Βάσει του άρθρου αυτού, οι παραπομπές στον καταργηθέντα κανονισμό νοούνται ως παραπομπές στον κανονισμό 1073/2009 και διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας του παραρτήματος ΙΙΙ του εν λόγω κανονισμού. Κατόπιν της καταργήσεως αυτής, στο άρθρο 2, σημείο 1.1, του κανονισμού 684/92 αντιστοιχούν το άρθρο 2, σημείο 2, και το άρθρο 5, παράγραφος 1, του κανονισμού 1073/2009, στο δε άρθρο 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92 αντιστοιχούν το άρθρο 2, σημείο 3, και το άρθρο 5, παράγραφος 2, του κανονισμού 1073/2009.

8 Το άρθρο 2 του κανονισμού 1073/2009 περιέχει τους ακόλουθους ορισμούς:

«[…]

2. “τακτικές γραμμές”: οι γραμμές εκείνες με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες, σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, κατά τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από το όχημα σε προκαθορισμένα σημεία στάσης·

3. “ειδικές τακτικές γραμμές”, οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται ειδικές κατηγορίες επιβατών, αποκλειομένων άλλων επιβατών, από οποιονδήποτε και αν οργανώνονται·

[…]

5. “μεταφορές για ίδιο λογαριασμό”, οι μεταφορές που εκτελούνται για μη κερδοσκοπικούς και μη εμπορικούς σκοπούς από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, εφόσον:

— η μεταφορά αποτελεί απλώς παρεπόμενη δραστηριότητα γι’ αυτό το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, και

— τα χρησιμοποιούμενα οχήματα ανήκουν κατά κυριότητα σε αυτό το φυσικό ή νομικό πρόσωπο, ή έχουν αγορασθεί από αυτό με δόσεις ή έχουν αποτελέσει αντικείμενο μακροπρόθεσμης σύμβασης μίσθωσης, και οδηγούνται από μέλος του προσωπικού αυτού του φυσικού ή νομικού προσώπου ή από το ίδιο το φυσικό πρόσωπο ή από προσωπικό που απασχολεί η επιχείρηση ή που έχει τεθεί στη διάθεση της επιχείρησης βάσει συμβατικής υποχρέωσης·

[…]».

9 Το άρθρο 3 του κανονισμού αυτού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Ελευθερία παροχής υπηρεσιών», ορίζει τα εξής:

«1. Οποιοσδήποτε μεταφορέας για λογαριασμό άλλου που αναφέρεται στο άρθρο 1 μπορεί να εκτελεί σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό τακτικές μεταφορές, καθώς και ειδικές τακτικές και έκτακτες μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία, χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας ή τόπου εγκατάστασης, εφόσον:

α) στο κράτος μέλος εγκατάστασης έχει την άδεια να εκτελεί μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία, με τη μορφή τακτικών γραμμών, συμπεριλαμβανομένων των ειδικών τακτικών γραμμών ή των έκτακτων γραμμών, σύμφωνα με τους όρους της εθνικής νομοθεσίας σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά·

[…]

2. Κάθε μεταφορέας που ενεργεί για ίδιο λογαριασμό και αναφέρεται στο άρθρο 1 μπορεί να εκτελεί τις μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο 5, παράγραφος 5, χωρίς διακρίσεις λόγω ιθαγένειας ή τόπου εγκατάστασης, εφόσον:

α) στο κράτος μέλος εγκατάστασης έχει την άδεια να εκτελεί μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία, σύμφωνα με τους όρους πρόσβασης στην αγορά όπως ορίζονται στην εθνική νομοθεσία […]

[…]».

10 Το άρθρο 5 του εν λόγω κανονισμού, το οποίο φέρει τον τίτλο «Πρόσβαση στην αγορά», προβλέπει τα εξής:

«1. Οι τακτικές γραμμές είναι ανοικτές σε όλους εφόσον, ενδεχομένως, έχει κρατηθεί θέση.

Οι γραμμές αυτές υπόκεινται σε χορήγηση άδειας σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙΙ.

Η εκτέλεση τακτικών γραμμών από κράτος μέλος προς τρίτη χώρα και αντιστρόφως υπόκειται σε χορήγηση άδειας δυνάμει της διμερούς συμφωνίας μεταξύ του κράτους μέλους και της τρίτης χώρας, ενδεχομένως δε του κράτους μέλους διέλευσης, εφόσον δεν έχει συναφθεί η απαραίτητη συμφωνία μεταξύ της Κοινότητας και της οικείας τρίτης χώρας.

Ο τακτικός χαρακτήρας της γραμμής δεν επηρεάζεται από ενδεχόμενη προσαρμογή των όρων εκμετάλλευσης της γραμμής.

Η οργάνωση παράλληλων ή προσωρινών γραμμών, οι οποίες απευθύνονται στους ίδιους πελάτες με τις υφιστάμενες τακτικές γραμμές, η μη εξυπηρέτηση ορισμένων στάσεων ή η πραγματοποίηση συμπληρωματικών στάσεων από τις υφιστάμενες τακτικές γραμμές, υπόκεινται στους ίδιους κανόνες με εκείνους που ισχύουν για τις υφιστάμενες τακτικές γραμμές.

2. Οι ειδικές τακτικές γραμμές περιλαμβάνουν ιδίως:

α) τη μεταφορά των εργαζομένων μεταξύ της κατοικίας και της εργασίας τους·

β) τη μεταφορά των μαθητών και σπουδαστών μεταξύ της κατοικίας και του εκπαιδευτηρίου τους.

Το γεγονός ότι οι ειδικές γραμμές δύνανται να μεταβάλλονται ανάλογα με τις ανάγκες των χρηστών δεν επηρεάζει την κατάταξή τους ως τακτικών γραμμών.

Οι ειδικές τακτικές γραμμές δεν υπόκεινται σε χορήγηση άδειας σύμφωνα με το κεφάλαιο ΙΙΙ σε περίπτωση που καλύπτονται από σύμβαση η οποία συνάπτεται μεταξύ του οργανωτή και του μεταφορέα.

[…]

5. Οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό αποδεσμεύονται από κάθε καθεστώς αδείας, υπάγονται όμως σε καθεστώς βεβαίωσης.

Οι βεβαιώσεις εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο έχει εκδοθεί η άδεια κυκλοφορίας του οχήματος και ισχύουν για το σύνολο της διαδρομής, στην οποία περιλαμβάνεται η διέλευση.

[…]»

Το ρουμανικό δίκαιο

11 Το άρθρο 3 του Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (νομοθετικού διατάγματος αριθ. 27/2011 περί οδικών μεταφορών), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, προβλέπει ότι «η οδική μεταφορά προσώπων για ίδιο λογαριασμό αποτελεί οδική μεταφορά εκτελούμενη για μη κερδοσκοπικούς και μη εμπορικούς σκοπούς από φυσικό ή νομικό πρόσωπο, τηρουμένων των προϋποθέσεων του άρθρου 2, σημείο 5, του κανονισμού 1073/2009».

12 Το άρθρο 4, μέρος Ι, παράγραφος 2, του διατάγματος αυτού ορίζει, όσον αφορά την κατάταξη των οδικών μεταφορών σε κατηγορίες, τα εξής:

«(2) κατάταξη σε κατηγορία αναλόγως του εμπορικού χαρακτήρα της δραστηριότητας:

a) οδική μεταφορά έναντι τιμήματος·

b) οδική μεταφορά για ίδιο λογαριασμό».

13 Το άρθρο 52 του παραρτήματος της 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 (αποφάσεως αριθ. 980/2011 του Υπουργού μεταφορών περί θεσπίσεως κανόνων μεθοδολογίας όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων σχετικά με την οργάνωση και εκτέλεση οδικών μεταφορών και την άσκηση συναφών με αυτές δραστηριοτήτων βάσει

του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 27/2011 περί οδικών μεταφορών), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης, προβλέπει ότι οι τακτικές γραμμές, οι ειδικές τακτικές γραμμές και οι έκτακτες γραμμές εκτελούνται έναντι τιμήματος.

14 Το άρθρο 54, παράγραφοι 1 και 2, του παραρτήματος της υπουργικής αποφάσεως αυτής ορίζει τα εξής:

«(1) Η έναντι τιμήματος οδική μεταφορά επιβατών μεταξύ διαφορετικών νομών μπορεί να εκτελείται από επιχείρηση οδικών μεταφορών μόνον εφόσον αυτή διαθέτει ευρισκόμενη σε ισχύ άδεια εκμεταλλεύσεως γραμμής για την οικεία διαδρομή, όπως προβλέπει το πρόγραμμα μεταφοράς.

(2) Η άδεια εκμεταλλεύσεως γραμμής ισχύει μόνον εφόσον συνοδεύεται από το ωράριο δρομολογίων για όλη τη διάρκεια της μεταφοράς και μόνον εφόσον η αναχώρηση από την αφετηρία πραγματοποιείται την ημέρα και κατά τον χρόνο που προβλέπει το ωράριο δρομολογίων.»

15 Το άρθρο 80 του παραρτήματος αυτού προβλέπει τα εξής:

«(1) Η οδική μεταφορά επιβατών για ίδιο λογαριασμό εκτελείται από επιχειρήσεις οδικών μεταφορών, για ίδιο λογαριασμό, αποκλειστικώς με λεωφορεία στα οποία ευρίσκονται, καθ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς, ακριβές αντίγραφο του πιστοποιητικού μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό και το παραστατικό μεταφοράς.

(2) Ως παραστατικό μεταφοράς, κατά την παράγραφο 1, νοείται ο πίνακας στον οποίο αναγράφονται τα ονόματα των μεταφερομένων επιβατών, υπογεγραμμένος από τον νόμιμο εκπρόσωπο της επιχειρήσεως και φέρων τη σφραγίδα του προσώπου αυτού.»

16 Το άρθρο 81, στοιχείο a, του εν λόγω παραρτήματος προβλέπει τα ακόλουθα:

«Εκτός του παραστατικού μεταφοράς, στην περίπτωση οδικής μεταφοράς επιβατών για ίδιο λογαριασμό, στο λεωφορείο πρέπει να ευρίσκονται τα κάτωθι έγγραφα:

a) ευρισκόμενο σε ισχύ υπηρεσιακό δελτίο του οδηγού, από το οποίο πρέπει να προκύπτει ότι αυτός είναι υπάλληλος της επιχειρήσεως οδικών μεταφορών για ίδιο λογαριασμό».

17 Το άρθρο 8, παράγραφος 1, του 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 (νομοθετικού διατάγματος αριθ. 37/2007, περί καθορισμού του πλαισίου εφαρμογής των κανόνων σχετικά με τη διάρκεια οδηγήσεως, διαλείμματος και αναπαύσεως των οδηγών μηχανοκίνητων οχημάτων και τη χρήση συσκευών καταγραφής των δραστηριοτήτων τους), όπως ίσχυε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της υποθέσεως της κύριας δίκης (στο εξής: νομοθετικό διάταγμα αριθ. 37/2007), ορίζει τα εξής:

«1) Οι ακόλουθες πράξεις συνιστούν σοβαρότατες περιπτώσεις μη τηρήσεως των διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85, καθώς και, ενδεχομένως, της συμφωνίας AETR [ευρωπαϊκής συμφωνίας περί της εργασίας των πληρωμάτων οχημάτων που εκτελούν διεθνείς οδικές μεταφορές] και συνιστούν διοικητικές παραβάσεις, εφόσον δεν θεωρούνται αδικήματα βάσει της ποινικής νομοθεσίας:

1. η υπέρβαση της ημερήσιας διάρκειας οδηγήσεως ή της ανώτατης ημερήσιας διάρκειας οδηγήσεως κατά δύο ώρες ή περισσότερο·

[…]

6. η μη τήρηση της ελάχιστης διάρκειας μειωμένης περιόδου ημερήσιας αναπαύσεως, εφόσον η διαφορά υπερβαίνει τις δύο ώρες».

18 Το άρθρο 9 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 37/2007 ορίζει τα εξής:

«1. Οι προβλεπόμενες από το άρθρο 8 παραβάσεις επισύρουν τις ακόλουθες κυρώσεις:

[...]

c) πρόστιμο από 4 000 έως 8 000 [ρουμανικά λέου (RON)], το οποίο επιβάλλεται στον οδηγό του οχήματος για τις πράξεις της παραγράφου 1, σημεία 15, 16, 18 έως 20, 22 έως 26, 28 έως 30, 36 και 38, και στην επιχείρηση/τον φορέα οδικής μεταφοράς για τις πράξεις της παραγράφου 1, σημεία 1 έως 11, 31 και 32.»

**Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα**

19 Η Casa Noastră είναι επιχείρηση η οποία κατασκευάζει κουφώματα από PVC και της οποίας οι εγκαταστάσεις παραγωγής ευρίσκονται στο Pielești (Ρουμανία), συγκεκριμένα δε σε απόσταση 13 χιλιομέτρων από την Κραϊόβα (Ρουμανία).

20 Η επιχείρηση αυτή μεταφέρει τους υπαλλήλους της προς και από τον τόπο εργασίας τους με τρία πούλμαν 44 θέσεων και δύο μικρά λεωφορεία 20 θέσεων, οχήματα τα οποία ανήκουν στην κυριότητά της. Απασχολεί μόνιμα προς τούτο πέντε οδηγούς.

21 Οι εργαζόμενοι της Casa Noastră απασχολούνται σε τρεις βάρδιες, στοιχείο που συνεπάγεται ότι η μεταφορά τους πραγματοποιείται κάθε εργάσιμη ημέρα σε τρεις ημερήσιους κύκλους μεταβάσεως και επιστροφής. Ένα από τα δρομολόγια που εκτελούνται στο πλαίσιο των μεταφορών αυτών είναι και η διαδρομή μεταβάσεως και επιστροφής μεταξύ του Pielești και του Braneț (Ρουμανία), τα οποία απέχουν μεταξύ τους 21 χιλιόμετρα.

22 Στις 26 Νοεμβρίου 2014, ένα από τα οχήματα της Casa Noastră, το οποίο οδηγούσε στην εν λόγω διαδρομή ένας εκ των οδηγών της επιχειρήσεως αυτής, αποτέλεσε το αντικείμενο ελέγχου εκ μέρους επιθεωρητή της ISCTR. Κατά τον έλεγχο, ο οδηγός υποχρεώθηκε να παρουσιάσει την καταγραφή του ταχυγράφου του, από την οποία προέκυπτε μη τήρηση της διάρκειας αναπαύσεως και της διάρκειας οδηγήσεως. Ως εκ τούτου, στην Casa Noastră επιβλήθηκε πρόστιμο για παράβαση, βάσει του άρθρου 8, παράγραφος 1, σημεία 1 και 6, του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 37/2007, λόγω υπερβάσεως της ημερήσιας διάρκειας οδηγήσεως, ειδικότερα δε της ανώτατης ημερήσιας διάρκειας οδηγήσεως, καθώς και λόγω μη τηρήσεως της ελάχιστης διάρκειας του χρόνου ημερήσιας αναπαύσεως.

23 Η Casa Noastră αμφισβήτησε την επιβολή της κυρώσεως αυτής, υποστηρίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι, κατά τον χρόνο διενέργειας του ως άνω ελέγχου, εκτελούσε οδική μεταφορά επιβατών η οποία εμπίπτει στην κατηγορία των «ειδικών τακτικών μεταφορών» εργαζομένων μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας τους, σε διαδρομή μικρότερη των 50 χιλιομέτρων, και ότι, κατά συνέπεια, έπρεπε να τύχει εφαρμογής η παρέκκλιση την οποία προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006.

24 Η ISCTR υποστήριξε ότι η Casa Noastră εκτελούσε οδική μεταφορά επιβατών για ίδιο λογαριασμό, δεδομένου ότι η μεταφορά αυτή πραγματοποιούνταν για μη κερδοσκοπικούς και μη εμπορικούς σκοπούς, ενώ η οδική μεταφορά επιβατών στο πλαίσιο ειδικών τακτικών γραμμών προϋποθέτει την καταβολή αντιτίμου και επιτάσσει την τήρηση των λοιπών προϋποθέσεων που προβλέπει η εθνική νομοθεσία. Κατά συνέπεια, η εν λόγω μεταφορά δεν ενέπιπτε, κατά την ISCTR, στο πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006.

25 Το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο εκ του νόμου προβλεπόμενης δυνατότητας των επιχειρήσεων να οργανώνουν υπηρεσίες μεταφοράς των εργαζομένων τους, προς και από τον τόπο εργασίας τους, καθώς και το ζήτημα κατά πόσον εργαζόμενος έχει, κατά τη διάρκεια της μεταφοράς, την ιδιότητα του επιβάτη που χρησιμοποιεί ειδική τακτική γραμμή, τούτο δε λαμβανομένου υπόψη του ότι η Casa Noastră δεν εισπράττει ουδεμία αμοιβή για την παροχή της οικείας υπηρεσίας μεταφοράς.

26 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Judecătoria Balș – Județul Olt (πρωτοδικείο Balș – νομός Olt, Ρουμανία) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Κατά πόσον η φράση “από οποιονδήποτε και αν οργανώνονται”, κατά το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού 1073/2009, έχει την έννοια ότι είναι δυνατόν να οργανωθεί τακτική γραμμή μεταφοράς από επιχείρηση με σκοπό τη μεταφορά των υπαλλήλων της από και προς τον τόπο εργασίας;

2) Κατά πόσον η φράση “μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα”, κατά το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006, έχει την έννοια ότι είναι εφαρμοστέα σε εργαζομένους, στο πλαίσιο της μετακινήσεώς τους από και προς τον τόπο εργασίας τους;»

**Επί των προδικαστικών ερωτημάτων**

27 Με τα δύο ερωτήματά του, τα οποία πρέπει να εξετασθούν από κοινού, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινισθεί, κατ’ ουσίαν, αν η γραμμή μεταφοράς μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας των εργαζομένων, την οποία οργανώνει ο εργοδότης τους και της οποίας η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006 και κατά την οποία ο κανονισμός αυτός δεν έχει εφαρμογή στην περίπτωση τέτοιας υπηρεσίας μεταφορών.

28 Πρέπει να υπομνησθεί συναφώς ότι, βάσει της αιτιολογικής σκέψεως 17 και του άρθρου 1 του κανονισμού 561/2006, ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μέσων χερσαίων μεταφορών, ιδίως δε στον τομέα των οδικών μεταφορών, και στη βελτίωση τόσο των συνθηκών εργασίας του προσωπικού που απασχολείται στον εν λόγω τομέα όσο και της οδικής ασφάλειας, εξυπακουομένου ότι οι σκοποί αυτοί εκφράζονται, μεταξύ άλλων, με την υποχρέωση εφοδιασμού, καταρχήν, των οχημάτων οδικών μεταφορών με εγκεκριμένο ταχογράφο που παρέχει τη δυνατότητα να εξακριβωθεί κατά πόσον τηρούνται οι χρόνοι οδηγήσεως και αναπαύσεως των οδηγών (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 3ης Οκτωβρίου 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, σκέψη 31 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία, και της 19ης Οκτωβρίου 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, σκέψη 21).

29 Κατά το άρθρο του 3, στοιχείο α′, ο κανονισμός 561/2006 δεν έχει εφαρμογή στην περίπτωση των οδικών μεταφορών οι οποίες εκτελούνται από οχήματα που χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές, η διαδρομή των οποίων δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα.

30 Κατά το άρθρο 4, στοιχείο ιδ′, του ιδίου αυτού κανονισμού, ως «τακτικές επιβατικές γραμμές» νοούνται οι εθνικές και διεθνείς γραμμές, όπως ορίζονται στο άρθρο 2, σημείο 1, του κανονισμού 684/92.

31 Το Δικαστήριο έχει διευκρινίσει συναφώς ότι το εν λόγω άρθρο 2, σημείο 1, προβλέπει δύο κατηγορίες τέτοιων γραμμών, καθόσον διακρίνει μεταξύ τακτικών γραμμών και ειδικών τακτικών γραμμών. Οι πρώτες είναι ανοιχτές σε όλους, διασφαλίζουν τη μεταφορά επιβατών κατά προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, ενώ οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε

προκαθορισμένες στάσεις. Οι δεύτερες εκτελούνται υπό τους ίδιους όρους, πλην όμως αποκλειστικώς για συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών (απόφαση της 30ής Απριλίου 1998, Clarke & Sons και Ferne, C-47/97, EU:C:1998:185, σκέψη 16), συγκεκριμένα δε αφορούν τη μεταφορά μεταξύ «τόπου κατοικίας και τόπου εργασίας των εργαζομένων», τη μεταφορά μεταξύ «τόπου κατοικίας και τόπου όπου ευρίσκεται το εκπαιδευτήριο» στο οποίο φοιτούν οι μαθητές και οι σπουδαστές και τη μεταφορά μεταξύ «κράτους καταγωγής και βάσεως» των στρατιωτικών και των οικογενειών τους.

32 Ως εκ τούτου, οι ειδικές τακτικές γραμμές αποτελούν ιδιαίτερη κατηγορία τακτικών γραμμών, δεδομένου ότι η μόνη διαφορά μεταξύ των δύο αυτών κατηγοριών συνίσταται στο ότι οι ειδικές τακτικές γραμμές έχουν ως αντικείμενο τη μεταφορά ομάδων συγκεκριμένων προσώπων, αποκλειομένων των λοιπών επιβατών, ενώ στις τακτικές γραμμές έχουν πρόσβαση άνευ περιορισμού όλοι οι επιβάτες. Λαμβανομένων υπόψη, όμως, των προεκτεθέντων στη σκέψη 28 της παρούσας αποφάσεως σκοπών που επιδιώκονται με τον κανονισμό 561/2006, η ιδιότητα του επιβάτη δεν μπορεί να αποτελεί καθοριστικής σημασίας κριτήριο γα την εφαρμογή ή όχι του κανονισμού αυτού.

33 Λαμβανομένης υπόψη της δομής του κανονισμού 684/92 και του ορισμού της έννοιας των «ειδικών τακτικών γραμμών», συνάγεται ότι πρόθεση του νομοθέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης ήταν να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 561/2006 τόσο τις τακτικές όσο και τις ειδικές τακτικές γραμμές, εφόσον η διαδρομή της οικείας γραμμής δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα.

34 Η διαπίστωση αυτή δεν αναιρείται λόγω της αντικαταστάσεως του κανονισμού 684/92 από τον κανονισμό 1073/2009, ο οποίος διακρίνει μεταξύ «τακτικών γραμμών» και «ειδικών τακτικών γραμμών». Πράγματι οι ορισμοί των εννοιών αυτών παραμένουν κατ' ουσίαν αμετάβλητοι, οπότε οι ειδικές τακτικές γραμμές εξακολουθούν να νοούνται ως ιδιαίτερη κατηγορία των τακτικών γραμμών.

35 Επιπλέον, η μεταφορά μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας των εργαζομένων διέπεται ρητώς από το άρθρο 5, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1073/2009, καθόσον αποτελεί μία εκ των μορφών ειδικών τακτικών γραμμών. Κατά συνέπεια, το σκεπτικό στο οποίο στηρίζεται η ερμηνεία του κανονισμού 684/92 έχει εφαρμογή, τηρουμένων των αναλογιών, και στην περίπτωση του κανονισμού 1073/2009.

36 Ως εκ τούτου, το πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως που προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο α', του κανονισμού 561/2006 δεν τροποποιήθηκε με τον κανονισμό 1073/2009, δεδομένου ότι η παρέκκλιση αυτή ισχύει τόσο για τις τακτικές όσο και για τις ειδικές τακτικές γραμμές, εφόσον η διαδρομή της οικείας γραμμής δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα.

37 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι ο κανονισμός 1073/2009 περιέχει, στο άρθρο του 2, σημείο 5, όπως συμβαίνει και στην περίπτωση του άρθρου 2, σημείο 4, του κανονισμού 684/92, ορισμό των «μεταφορών για ίδιο λογαριασμό», κατά τον οποίο πρόκειται για μεταφορές που εκτελούνται για μη κερδοσκοπικούς και μη εμπορικούς σκοπούς, εφόσον, αφενός, η δραστηριότητα μεταφοράς αποτελεί απλώς παρεπόμενη δραστηριότητα για το φυσικό ή νομικό πρόσωπο που πραγματοποιεί τις μεταφορές αυτές. Αφετέρου, ο εν λόγω ορισμός προβλέπει ότι τα οχήματα πρέπει να ανήκουν κατά κυριότητα σε αυτό το πρόσωπο, να έχουν αγορασθεί από αυτό με δόσεις ή να έχουν αποτελέσει το αντικείμενο συμβάσεως μακροχρόνιας μισθώσεως και ότι πρέπει να οδηγούνται από μέλος του προσωπικού αυτού του φυσικού ή νομικού προσώπου ή από το ίδιο το φυσικό πρόσωπο ή, ακόμη, από προσωπικό που απασχολεί η επιχείρηση ή που έχει τεθεί στη διάθεση της επιχειρήσεως βάσει συμβατικής υποχρεώσεως.

38 Εν προκειμένω, διαπιστώνεται ότι, αφενός, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης μεταφορά πληροί κατά τα φαινόμενα τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για να χαρακτηρισθεί ως «ειδική τακτική γραμμή».

39 Η εν λόγω μεταφορά εκτελείται κάθε εργάσιμη ημέρα σε τρεις ημερήσιους κύκλους μεταβάσεως και επιστροφής, αντιστοίχως προς τις τρεις ημερήσιες βάρδιες των εργαζομένων της Casa Noastră. Δεδομένου ότι, βάσει των στοιχείων που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο, η μεταφορά μεταξύ του

τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας των εργαζομένων της επιχειρήσεως αυτής πραγματοποιείται μεταξύ του Pielești και του Braneț, η οικεία διαδρομή είναι «καθορισμένη», κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 2, του κανονισμού 1073/2009, καθόσον οι εργαζόμενοι επιβιβάζονται και αποβιβάζονται σε προκαθορισμένα σημεία. Επιπλέον, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης υπηρεσία απευθύνεται αποκλειστικώς σε συγκεκριμένη κατηγορία επιβατών, εν προκειμένω τους υπαλλήλους της εν λόγω επιχειρήσεως, αποκλειομένων των λοιπών επιβατών.

40 Αφετέρου, η επίμαχη στην υπόθεση της κύριας δίκης μεταφορά πληροί και τις απαιτήσεις που θέτει το άρθρο 2, σημείο 5, του κανονισμού 1073/2009, σχετικά με τις «μεταφορές για ίδιο λογαριασμό».

41 Πράγματι, βάσει των ιδίων στοιχείων, οι οικείες υπηρεσίες μεταφοράς δεν παρέχονται στους υπαλλήλους της Casa Noastră ούτε για κερδοσκοπικούς ούτε για εμπορικούς σκοπούς. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει, εξάλλου, ότι δεν καταβάλλεται αντίτιμο για την παρεχόμενη υπηρεσία. Επιπλέον, η κύρια δραστηριότητα της εταιρίας αυτής δεν είναι η μεταφορά προσώπων, αλλά η κατασκευή και διάθεση στο εμπόριο κουφωμάτων από PVC, η δε μεταφορά εργαζομένων αποτελεί για την εταιρία αυτή απλώς παρεπόμενη δραστηριότητα. Τέλος, τα χρησιμοποιούμενα οχήματα ανήκουν στην κυριότητα της Casa Noastră και, επιπροσθέτως, οδηγούνται από υπαλλήλους της επιχειρήσεως αυτής.

42 Όπως διαπιστώθηκε στη σκέψη 36 της παρούσας αποφάσεως, η παρέκκλιση την οποία προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο α΄, του κανονισμού 561/2006 έχει εφαρμογή στην περίπτωση των τακτικών γραμμών, περιλαμβανομένων και των ειδικών τακτικών γραμμών. Κατά συνέπεια, η παρέκκλιση αυτή δεν αφορά, καταρχήν, τις μεταφορές για ίδιο λογαριασμό.

43 Διαπιστώνεται, όμως, ότι η κατηγορία των τακτικών γραμμών, η οποία περιλαμβάνει τις ειδικές τακτικές γραμμές, και η κατηγορία των μεταφορών για ίδιο λογαριασμό δεν αποκλείονται αμοιβαίως. Οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό μπορούν να έχουν τη μορφή ειδικών τακτικών γραμμών ή έκτακτων γραμμών, εκ των οποίων οι δεύτερες ορίζονται, στο άρθρο 2, σημείο 4, του κανονισμού 1073/2009, ως οι γραμμές εκείνες οι οποίες δεν εμπίπτουν στον ορισμό των τακτικών γραμμών και των οποίων κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι η μεταφορά ομάδων επιβατών που έχουν συσταθεί κατόπιν πρωτοβουλίας ενός εντολέα ή του ίδιου του μεταφορέα.

44 Επισημαίνεται συναφώς ότι το γράμμα των κανονισμών 561/2006 και 1073/2009 ουδόλως αντιτίθεται στην ερμηνεία αυτή. Καταρχήν, όπως υποστήριξε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με τις γραπτές παρατηρήσεις της, οι υπηρεσίες μεταφορών κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες, συγκεκριμένα δε, αφενός, στις παρεχόμενες σε τρίτους υπηρεσίες και, αφετέρου, στις υπηρεσίες μεταφορών για ίδιο λογαριασμό.

45 Η πρώτη εκ των δύο αυτών κατηγοριών μπορεί να λάβει πλείονες μορφές, συγκεκριμένα δε αυτές των τακτικών γραμμών, των ειδικών τακτικών γραμμών και των έκτακτων γραμμών.

46 Οι υπηρεσίες για ίδιο λογαριασμό μπορούν επίσης να λάβουν τη μορφή των ειδικών τακτικών ή των έκτακτων γραμμών, εφόσον πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται με τον κανονισμό 1073/2009. Αποκλείονται, αντιθέτως, από την κατηγορία αυτή οι τακτικές γραμμές, στις οποίες έχουν, εξ ορισμού, πρόσβαση όλοι οι επιβάτες.

47 Η ερμηνεία αυτή ενισχύεται από το ότι, πράγματι, τόσο ο κανονισμός 684/92 όσο και ο κανονισμός 1073/2009 περιλαμβάνουν στο πεδίο εφαρμογής των ειδικών τακτικών γραμμών, όπως διαπιστώθηκε στη σκέψη 35 της παρούσας αποφάσεως, τη μεταφορά μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας των εργαζομένων. Επιπλέον, με τον ορισμό που περιέχεται στο άρθρο 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92 διευκρινίζεται ότι με τις γραμμές αυτές μεταφέρονται ειδικές κατηγορίες επιβατών «από οποιονδήποτε και αν οργανώνονται» οι συγκεκριμένες γραμμές.

48 Εξάλλου, η ερμηνεία αυτή επιβεβαιώνεται και από το ότι οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό υπόκεινται, κατά τον κανονισμό 1073/2009, με τον οποίο θεσπίζονται κοινοί κανόνες για την πρόσβαση στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία, σε κανόνες εν γένει λιγότερο αυστηρούς από εκείνους που ισχύουν για τις τακτικές γραμμές, περιλαμβανομένων και των ειδικών τακτικών γραμμών. Αυτές οι τελευταίες μπορούν, πράγματι, να εκτελούνται μόνον κατόπιν αδείας, ενώ οι μεταφορές για ίδιο λογαριασμό υπάγονται μόνον σε καθεστώς βεβαιώσεως και εξαιρούνται από το καθεστώς υποχρεωτικής αδείας. Κατά συνέπεια, δεν απαιτείται η χορήγηση βεβαιώσεως αναλόγως των όρων ασκήσεως της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών μεταφοράς, καθόσον η βεβαίωση σχετικά με τις μεταφορές για ίδιο λογαριασμό καλύπτει το σύνολο των όρων ασκήσεως της δραστηριότητας παροχής της υπηρεσίας, χωρίς να απαιτείται ειδικός προσδιορισμός ανά οικεία κατηγορία γραμμών.

49 Η μόνη διαφορά μεταξύ ειδικής τακτικής γραμμής που απευθύνεται σε τρίτους και της ίδιας γραμμής που εκτελείται στο πλαίσιο μεταφοράς για ίδιο λογαριασμό έγκειται, κατά συνέπεια, στην ιδιότητα του οργανωτή της γραμμής. Η διαφορά αυτή, όμως, δεν μπορεί να δικαιολογήσει ενδεχόμενη εξαίρεση των ειδικών τακτικών γραμμών που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο μεταφορών για ίδιο λογαριασμό από το πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006.

50 Η ερμηνεία αυτή δεν θίγει ούτε τους σκοπούς των οποίων η επίτευξη επιδιώκεται με τον κανονισμό 561/2006. Ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 28 της παρούσας αποφάσεως, στην εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων μέσων χερσαίων μεταφορών, ιδίως δε στον τομέα των οδικών μεταφορών, και στη βελτίωση τόσο των συνθηκών εργασίας του προσωπικού που απασχολείται στον εν λόγω τομέα όσο και της οδικής ασφάλειας. Οι ειδικές τακτικές γραμμές που εκτελούνται για ίδιο λογαριασμό, όμως, δεν συνιστούν αθέμιτο ανταγωνισμό σε βάρος άλλων ειδών μεταφοράς που παρέχονται σε τρίτους, καθόσον μόνον οι υπάλληλοι της επιχειρήσεως που παρέχει τις υπηρεσίες αυτές μπορούν να τις χρησιμοποιήσουν. Επιπλέον, όσον αφορά τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας, ουδόλως δικαιολογείται ενδεχόμενη διάκριση μεταξύ οδηγού που εκτελεί ειδικές τακτικές γραμμές για τρίτους σε αποστάσεις μικρότερες των 50 χιλιομέτρων και οδηγού που εκτελεί ειδικές τακτικές γραμμές στο πλαίσιο μεταφορών για ίδιο λογαριασμό στις ίδιες αποστάσεις.

51 Από το σύνολο των προεκτεθέντων προκύπτει ότι το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006 και το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού 1073/2009 έχουν την έννοια ότι η γραμμή μεταφοράς μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας των εργαζομένων, την οποία οργανώνει ο εργοδότης τους και της οποίας η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού 561/2006 και κατά την οποία ο κανονισμός αυτός δεν έχει εφαρμογή στην περίπτωση τέτοιας υπηρεσίας μεταφορών.

**Επί των δικαστικών εξόδων**

52 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (δέκατο τμήμα) αποφαίνεται:

**Το άρθρο 3, στοιχείο α′, του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Μαρτίου 2006, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) 3821/85 και (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85**

**του Συμβουλίου, και το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού (ΕΚ) 1073/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Οκτωβρίου 2009, για τη θέσπιση κοινών κανόνων πρόσβασης στη διεθνή αγορά μεταφορών με πούλμαν και λεωφορεία και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 561/2006, έχουν την έννοια ότι η γραμμή μεταφοράς μεταξύ του τόπου κατοικίας και του τόπου εργασίας των εργαζομένων, την οποία οργανώνει ο εργοδότης τους και της οποίας η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα, εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της παρεκκλίσεως την οποία προβλέπει το άρθρο 3, στοιχείο α΄, του κανονισμού 561/2006 και κατά την οποία ο κανονισμός αυτός δεν έχει εφαρμογή στην περίπτωση τέτοιας υπηρεσίας μεταφορών.**

(υπογραφές)