Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (desátého senátu)

2. března 2017 [1]

„Řízení o předběžné otázce — Silniční doprava — Sociální právní předpisy — Výjimky — Nařízení (ES) č. 561/2006 — Článek 3 písm. a) — Nařízení (ES) č. 1073/2009 — Článek 2 bod 3 — Linková doprava zajišťující přepravu cestujících — Pojem — Bezplatná doprava, kterou pro své zaměstnance organizuje hospodářský subjekt, na pracoviště a z pracoviště, vozidly, která patří tomuto subjektu a která řídí jeden z jeho zaměstnanců“

Ve věci C-245/15,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Judecătoria Balș – Județul Olt (soud prvního stupně v Balș – župa Olt, Rumunsko) ze dne 30. dubna 2015, došlým Soudnímu dvoru dne 28. května 2015, v řízení

SC Casa Noastră SA

proti

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

SOUDNÍ DVŮR (desátý senát),

ve složení M. Berger (zpravodajka), předsedkyně senátu, A. Borg Barthet a F. Biltgen, soudci,

generální advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportului Rutier (ISCTR) D. Ștefanem, jako zmocněncem,

— za rumunskou vládu M. Chicu a E. Gane, jakož i R. H. Raduem, jako zmocněnci,

— za rakouskou vládu G. Eberhardem, jako zmocněncem,

— za Evropskou komisi J. Hottiaux a L. Nicolae, jako zmocněnkyněmi,

1 — * Jednací jazyk: rumunština.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85 (Úř. věst. 2006, L 102, s. 1), jakož i čl. 2 bodu 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 (Úř. věst. 2009, L 300, s. 88, a oprava, Úř. věst. 2015, L 272, s. 15).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi SC Casa Noastră SA a Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportului Rutier (ISCTR) [Ministerstvo dopravy – Státní inspektorát pro kontrolu silniční dopravy (ISCTR), Rumunsko] ve věci pokuty, kterou ISCTR uložila jednomu ze zaměstnanců společnosti Casa Noastră za nedodržení doby odpočinku a řízení.

Právní rámec

Unijní právo

Nařízení č. 561/2006

3 Článek 2 bod 1 písm. b) nařízení č. 561/2006 stanoví:

„Toto nařízení se vztahuje na přepravu

[…]

b) cestujících vozidly, která jsou svou konstrukcí nebo trvalou úpravou určena pro přepravu více než devíti osob včetně řidiče.“

4 Článek 3 písm. a) tohoto nařízení stanoví:

„Toto nařízení se nevztahuje na silniční dopravu

a) vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km;“

5 Článek 4 písm. n) uvedeného nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[…]

n) ‚linkovou přepravou cestujících‘ vnitrostátní a mezinárodní doprava definovaná v článku 2 nařízení Rady (EHS) č. 684/92 ze dne 16. března 1992 o společných pravidlech pro mezinárodní přepravu cestujících autokary a autobusy [(Úř. věst. 1992, L 74, s. 1; Zvl. vyd. 06/01, s. 306)].“

Nařízení č. 684/92

6 Článek 2 bod 1 nařízení č. 684/92, ve znění nařízení Rady (ES) č. 1791/2006 ze dne 20. listopadu 2006 (Úř. věst. 2006, L 363, s. 1) (dále jen „nařízení č. 684/92“), stanoví:

„1. Linková doprava

1.1. Linkovou dopravou se rozumí pravidelná přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách. S výjimkou případné povinné rezervace je linková doprava přístupná všem.

Pravidelnost linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů.

1.2. Bez ohledu na to, kdo přepravu organizuje, je za linkovou dopravu považována rovněž přeprava stanovených skupin cestujících s vyloučením jiných osob, pokud je prováděna za podmínek uvedených v bodě 1.1. Tato služba je dále uváděna jako ‚zvláštní linková doprava‘. Zvláštní linková doprava zahrnuje zejména:

a) přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm;

b) přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi;

c) přepravu příslušníků ozbrojených sil a jejich rodin mezi jejich bydlištěm a oblastí kasáren. Pravidelnost zvláštní linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů. […]“

Nařízení č. 1073/2009

7 Nařízení č. 684/92 bylo zrušeno článkem 30 nařízení č. 1073/2009. Podle tohoto článku se odkazy na zrušené nařízení považují za odkazy na nařízení č. 1073/2009 v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze III tohoto nařízení. V důsledku tohoto zrušení článku 2 bodu 1.1 nařízení č. 684/92 odpovídají čl. 2 odst. [bod] 2 a čl. 5 odst. [bod] 1 nařízení č. 1073/2009, a článku 2 bodu 1.2 nařízení č. 684/92 odpovídají čl. 2 odst. [bod] 3 a čl. 5 odst. [bod] 2 nařízení č. 1073/2009.

8 Článek 2 nařízení č. 1073/2009 obsahuje následující definice:

„[…]

2. ‚linkovou dopravou‘ se rozumí přeprava cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách;

3. ‚zvláštní linkovou dopravou‘ se rozumí bez ohledu na to, kdo dopravu organizuje, pravidelná přeprava stanovených skupin cestujících s vyloučením jiných osob;

[…]

5. ‚dopravou pro vlastní potřebu‘ se rozumí doprava, kterou provádí fyzická nebo právnická osoba k neobchodním a neziskovým účelům, pokud

— dopravní činnost je pouze vedlejší činností dotyčné fyzické nebo právnické osoby a

— použitá vozidla jsou ve vlastnictví uvedené fyzické nebo právnické osoby nebo jsou touto osobou pořizována na splátky nebo na dlouhodobou leasingovou smlouvu a jsou řízena zaměstnancem fyzické nebo právnické osoby nebo přímo fyzickou osobou nebo zaměstnanci zaměstnávanými dotyčným podnikem nebo tomuto podniku poskytnutými na základě smluvního závazku;

[…]“

9 Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Volný pohyb služeb“, stanoví:

„1. Každému podnikateli v silniční osobní dopravě provozujícímu dopravu pro cizí potřebu ve smyslu článku 1 je povoleno v souladu s tímto nařízením provozovat autokary a autobusy linkovou dopravu, včetně zvláštní linkové dopravy, a příležitostnou dopravu bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení, pokud

a) je oprávněn v členském státě, v němž je usazen, provozovat autokary a autobusy linkovou dopravu, včetně zvláštní linkové dopravy, nebo příležitostnou dopravu v souladu s podmínkami přístupu na trh stanovenými vnitrostátními právními předpisy;

[…]

2. Každému podnikateli v silniční osobní dopravě provozujícímu dopravu pro vlastní potřebu ve smyslu článku 1 je povoleno provozovat dopravu podle čl. 5 odst. 5 bez diskriminace na základě státní příslušnosti nebo místa usazení, pokud

a) mu bylo v členském státě, v němž je usazen, uděleno povolení k provozování osobní dopravy autokary a autobusy v souladu s podmínkami přístupu na trh stanovenými ve vnitrostátních právních předpisech […]

[…]“

10 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Přístup na trh“, stanoví:

„1. S výhradou případné povinné rezervace je linková doprava přístupná všem.

Pro linkovou dopravu je třeba povolení v souladu s ustanoveními kapitoly III.

Pro linkovou dopravu z členského státu do třetí země a naopak je třeba povolení v souladu s dvoustrannou dohodou mezi daným členským státem a třetí zemí a případně tranzitním členským státem, nebyla-li uzavřena nezbytná dohoda mezi Společenstvím a dotyčnou třetí zemí.

Pravidelnost linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů.

Provozování souběžných nebo dočasných linkových spojů určených pro uživatele stávajících linkových spojů, neobsluhování určitých zastávek nebo obsluhování přídavných zastávek stávajícími linkovými spoji se řídí stejnými pravidly jako stávající linkové spoje.

2. Zvláštní linková doprava zahrnuje zejména

a) přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm;

b) přepravu žáků a studentů mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi.

Pravidelnost zvláštní linkové dopravy není dotčena tím, že provozní podmínky této dopravy mohou být upraveny podle potřeb uživatelů.

Pro zvláštní linkovou dopravu není třeba povolení podle kapitoly III, je-li upravena smlouvou mezi organizátorem dopravy a podnikatelem v silniční osobní dopravě.

[…]

5. Pro dopravu pro vlastní potřebu není třeba povolení, ale vztahuje se na ni systém osvědčení.

Osvědčení vydávají příslušné orgány členského státu, v němž je vozidlo evidováno, a platí pro celou cestu včetně tranzitu.

[…]“

Rumunské právo

11 Článek 3 Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (nařízení vlády č. 27/2011 o silniční dopravě), ve znění účinném v době rozhodné z hlediska skutkového stavu věci v původním řízení, stanoví, že „osobní silniční doprava pro vlastní potřebu je silniční dopravou, kterou provádí fyzická nebo právnická osoba k neobchodním a neziskovým účelům v souladu s podmínkami stanovenými v čl. 2 bodě 5 nařízení č. 1073/2009“.

12 Článek 4 část I odst. 2 tohoto nařízení v souvislosti s tříděním silniční dopravy stanoví:

„(2) třídění podle obchodní povahy činnosti:

a) silniční doprava za úplatu;

b) silniční doprava pro vlastní potřebu.“

13 Článek 52 přílohy 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 (nařízení ministerstva dopravy č. 980/2011, kterým se přijímají metodologická pravidla pro uplatňování ustanovení týkajících se organizace a provozování silniční dopravy a s nimi souvisejících činností stanovených nařízením vlády č. 27/2011 o silniční dopravě), ve znění účinném v době rozhodné z hlediska skutkového stavu věci v původním řízení, stanoví, že linková doprava, zvláštní linková doprava a příležitostná doprava se provozují za úplatu.

14 Článek 54 odst. 1 a 2 přílohy tohoto nařízení uvádí:

„(1) Provozovatel silniční dopravy může provozovat osobní silniční dopravu mezi župami za úplatu linkovou dopravou pouze tehdy, pokud je držitelem licence na provozování spojení platné pro danou trasu, jak ji stanoví dopravní program.

(2) Licence na provozování trasy je platná pouze tehdy, je-li k ní připojen jízdní řád na celou délku trvání přepravy, a pouze v případě, že se odjezd z místa začátku trasy uskutečňuje v den a hodinu podle jízdního řádu.“

15 Článek 80 této přílohy stanoví:

„(1) Osobní silniční dopravu pro vlastní potřebu provozují podniky silniční dopravy pro vlastní potřebu výlučně autobusy, ve kterých se po celou délku trvání přepravy nachází ověřená kopie osvědčení provozovatele dopravy pro vlastní potřebu, jakož i přepravní doklad.

(2) Ve smyslu odstavce 1 se přepravním dokladem rozumí seznam obsahující jména přepravovaných osob, opatřený podpisem a razítkem zákonného zástupce podniku.“

16 Článek 81 písm. a) uvedené přílohy stanoví:

„V případě osobní silniční dopravy pro vlastní potřebu se musí v autobuse kromě přepravního dokladu nacházet i následující doklady:

a) platný služební průkaz řidiče, který prokazuje, že řidič je zaměstnán podnikem silniční dopravy pro vlastní potřebu.“

17 Článek 8 odst. 1 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 (nařízení vlády č. 37/2007, kterým se vymezuje rámec pro uplatňování pravidel týkajících se doby řízení, přestávek v řízení a doby odpočinku řidičů motorových vozidel a používání zařízení k záznamu jejich činností), ve znění účinném v době rozhodné z hlediska skutkového stavu věci v původním řízení (dále jen „nařízení vlády č. 37/2007“), stanoví:

„1) Za závažné porušení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a nařízení (EHS) č. 3821/85, jakož i případně [Evropské] dohody [o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR)], a za přestupky, nejsou-li podle trestních předpisů považovány za trestné činy, se považují tyto skutečnosti:

1. překročení denní doby řízení nebo maximální denní doby řízení o více než dvě hodiny;

[…]

6. nedodržení minimální doby denního odpočinku, je-li zkrácen o více než dvě hodiny.“

18 Článek 9 nařízení vlády č. 37/2007 stanoví:

„1. Za přestupky podle článku 8 se ukládají následující sankce:

[…]

c) pokuta ve výši 4 000 až 8 000 [rumunských lei (RON)] – pro řidiče automobilového vozidla za skutky uvedené v odstavci 1 bodech 15, 16, 18 až 20, 22 až 26, 28 až 30, 36 a 38, a pro podnik/provozovatele silniční dopravy za skutky uvedené v odstavci 1 bodech 1 až 11, 31 a 32.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

19 Casa Noastră je podnik, který vyrábí a uvádí na trh truhlářské výrobky z PVC a jehož výrobní závody se nacházejí v Pielești (Rumunsko), a sice přibližně 13 km od Craiovy (Rumunsko).

20 Tento podnik zajišťuje dopravu svých zaměstnanců na pracoviště a z pracoviště třemi autobusy se 44 místy a dvěma mikrobusy s 20 místy, tj. vozidly, jejichž je vlastníkem. Za tímto účelem trvale zaměstnává pět řidičů.

21 Zaměstnanci Casa Noastră pracují v třísměnném režimu, takže k jejich dopravě dochází v každý pracovní den, prostřednictvím tří zpátečních jízd. Jednou z těchto tras uskutečňovaných v rámci těchto přeprav je zpáteční jízda mezi Pielești a Braneț (Rumunsko), přičemž vzdálenost mezi těmito dvěma místy je 21 km.

22 Dne 26. listopadu 2014 bylo jedno z vozidel společnosti Casa Noastră, které řídil jeden z řidičů tohoto podniku na uvedené trase, kontrolováno inspektorem ISCTR. Při této kontrole měl řidič předložit záznam z tachografu, z něhož bylo patrné nedodržení doby odpočinku a doby řízení. Společnosti Casa Noastră byla tudíž na základě čl. 8 odst. 1 bodů 1 a 6 nařízení vlády č. 37/2007 uložena pokuta za přestupek z důvodu překročení denní doby řízení, a konkrétně maximální denní doby řízení, jakož i z důvodu nedodržení minimální doby denního odpočinku.

23 Společnost Casa Noastră tuto sankci zpochybňovala zejména tvrzením, že při této kontrole provozovala osobní silniční dopravu, která spadá do kategorie „zvláštní linkové dopravy“ pracovníků mezi jejich bydlištěm a jejich pracovištěm na trase kratší než 50 km, a že se tedy použije výjimka stanovená v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006.

24 ISCTR tvrdila, že společnost Casa Noastră provozovala osobní silniční dopravu pro vlastní potřebu vzhledem k tomu, že tato doprava byla uskutečňována k neobchodním a neziskovým účelům, zatímco osobní silniční doprava v rámci zvláštní linkové dopravy je placená a vyžaduje dodržování dalších podmínek stanovených vnitrostátní právní úpravou. Podle názoru ISCTR se tedy na uvedenou dopravu nevztahuje výjimka stanovená v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006.

25 Předkládající soud má za to, že je třeba posoudit zákonnou možnost hospodářských subjektů organizovat přepravu vlastních zaměstnanců na pracoviště a z pracoviště, jakož i otázku, do jaké míry je zaměstnanec po dobu přepravy cestujícím využívajícím zvláštní linkové dopravy, a to při zohlednění skutečnosti, že společnosti Casa Noastră není za dotyčnou přepravu placena žádná odměna.

26 Za těchto podmínek se Judecătoria Balș – Județul Olt (soud prvního stupně v Balș – župa Olt, Rumunsko) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Do jaké míry lze výraz ‚bez ohledu na to, kdo dopravu organizuje‘, použitý v čl. 2 bodě 3 nařízení č. 1073/2009, vykládat v tom smyslu, že linkovou dopravu může organizovat hospodářský subjekt za účelem přepravy svých zaměstnanců na pracoviště a z pracoviště?

2) Do jaké míry lze výraz ‚přeprav[a] cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km‘, použitý v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, vykládat v tom smyslu, že se vztahuje na zaměstnance v rámci jejich přepravy na pracoviště nebo z pracoviště?“

K předběžným otázkám

27 Podstatou dvou předběžných otázek, jimiž je třeba se zabývat společně, je, zda dopravní služba určená k přepravě pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm, kterou organizuje jejich zaměstnavatel, kdy délka tratě této linky nepřesahuje 50 km, spadá do působnosti výjimky stanovené v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, podle které se toto nařízení na takovouto službu nevztahuje.

28 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle bodu 17 odůvodnění a článku 1 nařízení č. 561/2006 je cílem tohoto nařízení harmonizovat podmínky hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšit pracovní podmínky zaměstnanců tohoto odvětví, jakož i bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, přičemž tyto cíle se projevují zejména v povinnosti vybavit vozidla pro silniční přepravu tachografem umožňujícím kontrolu dodržování doby řízení

a odpočinku řidičů (viz zejména rozsudky ze dne 3. října 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, bod 31 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 19. října 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, bod 21).

29 Podle čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006 se toto nařízení nevztahuje na silniční dopravu vozidly používanými pro přepravu cestujících v linkové dopravě, jestliže délka tratě této linky nepřesahuje 50 km.

30 Podle čl. 4 písm. n) téhož nařízení se „linkovou přepravou cestujících“ rozumí vnitrostátní a mezinárodní doprava definovaná v čl. 2 bodě 1 nařízení č. 684/92.

31 Soudní dvůr v této souvislosti upřesnil, že uvedený čl. 2 bod 1 upravuje dvě kategorie takové přepravy, přičemž rozlišuje mezi linkovou dopravou a zvláštní linkovou dopravou. Linková doprava, jež je přístupná všem, zajišťuje přepravu cestujících v určených intervalech a na určených trasách, přičemž cestující mohou vystupovat a nastupovat na předem určených zastávkách. Zvláštní linková doprava se uskutečňuje za stejných podmínek, avšak jen pro určené kategorie cestujících (rozsudek ze dne 30. dubna 1998, Clarke & Sons a Ferne, C-47/97, EU:C:1998:185, bod 16), a to za účelem přepravy „pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm“, přepravy žáků a studentů „mezi bydlištěm a vzdělávacími institucemi“ a přepravy příslušníků ozbrojených sil a jejich rodin „mezi jejich bydlištěm a oblastí kasáren“.

32 Z toho vyplývá, že zvláštní linková doprava představuje zvláštní kategorii linkové dopravy, přičemž jediný rozdíl mezi těmito dvěma kategoriemi spočívá ve skutečnosti, že zvláštní linková doprava je určena pro přepravu určených skupin osob, s vyloučením ostatních cestujících, kdežto linková doprava je přístupná všem cestujícím bez omezení. S ohledem na cíle sledované nařízením č. 561/2006, které byly zmíněny v bodě 28 tohoto rozsudku, přitom nemůže být postavení přepravovaných osob rozhodujícím kritériem pro použití či nepoužití tohoto nařízení.

33 Vzhledem ke struktuře nařízení č. 684/92, jakož i definici pojmu „zvláštní linková doprava“ je patrné, že úmyslem normotvůrce Evropské unie bylo vyloučit z působnosti nařízení č. 561/2006 jak linkovou dopravu, tak zvláštní linkovou dopravu, pokud délka tratě dotyčné linky nepřesahuje 50 km.

34 Tento závěr není zpochybněn skutečností, že nařízení č. 684/92 bylo nahrazeno nařízením č. 1073/2009, které rozlišuje mezi „linkovou dopravou“ a „zvláštní linkovou dopravou“. Definice těchto pojmů totiž zůstávají v podstatě nezměněné, takže zvláštní linková doprava je nadále definována jako zvláštní kategorie linkové dopravy.

35 Mimoto přeprava pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm je výslovně upravena v čl. 5 odst. 2 písm. a) nařízení č. 1073/2009 jako jeden z druhů zvláštní linkové dopravy. Úvahy, na kterých je založen výklad nařízení č. 684/92, se tedy obdobně uplatní na nařízení č. 1073/2009.

36 Z toho vyplývá, že působnost výjimky stanovené v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006 nebyla nařízením č. 1073/2009 změněna, přičemž tato výjimka se vztahuje jak na linkovou dopravu, tak na zvláštní linkovou dopravu, pokud délka tratě dotyčné linky nepřesahuje 50 km.

37 Zadruhé je třeba poukázat na to, že nařízení č. 1073/2009 obsahuje v čl. 2 bodě 5, podobně jako čl. 2 bod 4 nařízení č. 684/1992, definici „dopravy pro vlastní potřebu“, podle které se jedná o dopravu prováděnou k neobchodním a neziskovým účelům za podmínky, že dopravní činnost je pouze vedlejší činností fyzické nebo právnické osoby, která ji zajišťuje. Kromě toho uvedená definice stanoví, že vozidla musí být ve vlastnictví této osoby, být pořízena na splátky nebo na dlouhodobou leasingovou smlouvu a musí být řízena zaměstnancem této fyzické nebo právnické osoby nebo přímo osobou nebo zaměstnanci zaměstnávanými dotyčným podnikem nebo tomuto podniku poskytnutými na základě smluvního závazku.

38 V projednávaném případě je třeba konstatovat, že přeprava dotčená v původním řízení patrně splňuje podmínky požadované pro kvalifikaci této přepravy jako „zvláštní linkové dopravy“.

39 Uvedená přeprava se uskutečňuje v každý pracovní den prostřednictvím tří zpátečních jízd, což odpovídá třem pracovním směnám společnosti Casa Noastră. Vzhledem k tomu, že podle poznatků, které má k dispozici Soudní dvůr, se přeprava pracovníků tohoto podniku mezi bydlištěm a pracovištěm uskutečňuje mezi místy Pielești a Braneț, je dotyčná trasa „určená“ ve smyslu čl. 2 bodu 2 nařízení č. 1073/2009, přičemž pracovníci nastupují a vystupují na předem určených místech. Mimoto přeprava dotčená v původním řízení je určena pouze přesné kategorii cestujících, v projednávaném případě zaměstnancům uvedeného podniku, s vyloučením ostatních cestujících.

40 Kromě toho přeprava v původním řízení splňuje i požadavky stanovené v čl. 2 bodě 5 nařízení č. 1073/2009 týkající se „dopravy pro vlastní potřebu“.

41 Podle týchž poznatků není totiž předmětná služba přepravy zaměstnancům společnosti Casa Noastră poskytována ani pro účely zisku ani k obchodním účelům. Předkládající soud ostatně upřesňuje, že za poskytovanou službu není přijímána žádná odměna. Mimoto hlavní činností této společnosti není přeprava osob, nýbrž výroba a uvádění na trh truhlářských výrobků z PVC, přičemž přeprava pracovníků pro ni představuje jen vedlejší činnost. Konečně Casa Noastră je vlastníkem používaných vozidel, která navíc řídí zaměstnanci tohoto podniku.

42 Jak bylo konstatováno v bodě 36 tohoto rozsudku, výjimka stanovená v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006 se vztahuje na linkovou dopravu, včetně zvláštní linkové dopravy. Tato výjimka se tedy *a priori* nevztahuje na dopravu pro vlastní potřebu.

43 Je ovšem třeba konstatovat, že kategorie linkové dopravy, která zahrnuje zvláštní linkovou dopravu, a kategorie dopravy pro vlastní potřebu se navzájem nevylučují. Doprava pro vlastní potřebu může mít podobu zvláštní linkové dopravy nebo příležitostné dopravy, přičemž příležitostná doprava je definována v čl. 2 bodě 4 nařízení č. 1073/2009 jako doprava, která není definována jako linková doprava ani jako zvláštní linková doprava a jejímž hlavním rysem je přeprava skupin cestujících vytvořených z podnětu zákazníka nebo samotného podnikatele v silniční osobní dopravě.

44 V této souvislosti je třeba poukázat na to, že nic ve znění nařízení č. 561/2006 a č. 1073/2009 nebrání tomuto výkladu. Jak uvedla Evropská komise ve svém písemném vyjádření, dopravní služby mohou být v zásadě roztříděny do dvou kategorií, a sice zaprvé do služeb poskytovaných třetím osobám a zadruhé do služeb pro vlastní potřebu.

45 První z těchto dvou kategorií může mít více forem, a sice formu linkové dopravy, zvláštní linkové dopravy a příležitostné dopravy.

46 Služby pro vlastní potřebu mohou mít rovněž formu zvláštní linkové dopravy nebo příležitostné dopravy, splňují-li podmínky stanovené nařízením č. 1073/2009. Naproti tomu je z nich vyloučena linková doprava, která je již pojmově přístupná všem cestujícím.

47 Tento výklad je podpořen skutečností, že jak nařízení č. 684/92, tak nařízení č. 1073/2009 totiž zahrnují do rozsahu zvláštní linkové dopravy, jak bylo již konstatováno v bodě 35 tohoto rozsudku, přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm. Mimoto definice v čl. 2 bodě 1.2 nařízení č. 684/92 uvádí, že tato doprava zajišťuje přepravu stanovených skupin cestujících „[b]ez ohledu na to, kdo přepravu organizuje“.

48 Kromě toho je takový výklad potvrzen i skutečností, že doprava pro vlastní potřebu v nařízení č. 1073/2009, které stanoví společná pravidla pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy, podléhá pravidlům, která jsou obecně méně striktní, než jsou pravidla použitelná na linkovou dopravu, včetně zvláštní linkové dopravy. Posledně uvedená doprava může být totiž provozována jen na

základě povolení, zatímco na dopravu pro vlastní potřebu se vztahuje pouze systém osvědčení a je vyňata z požadavku povolení. Není proto potřebné vydávat osvědčení v závislosti na způsobech výkonu dopravní služby, jelikož osvědčení týkající se dopravy pro vlastní potřebu pokrývá všechny způsoby provádění této služby, aniž je nezbytné specifikovat dotčenou kategorii dopravních služeb.

49 Jediný rozdíl, který existuje mezi zvláštní linkovou dopravou určenou třetím osobám a toutéž dopravou provozovanou v rámci dopravy pro vlastní potřebu, tedy spočívá v postavení osoby, která dopravu organizuje. Tento rozdíl přitom nemůže odůvodnit, aby zvláštní linková doprava provozovaná v rámci dopravy pro vlastní potřebu byla vyloučena z působnosti výjimky stanovené v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006.

50 Tento výklad není ani v rozporu s cíli sledovanými nařízením č. 561/2006. Cílem posledně uvedeného nařízení je, jak bylo uvedeno v bodě 28 tohoto rozsudku, harmonizovat podmínky hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, a zlepšit pracovní podmínky zaměstnanců tohoto odvětví, jakož i bezpečnost provozu. Zvláštní linková doprava provozovaná pro vlastní potřebu přitom nepředstavuje nekalosoutěžní praktiky v neprospěch ostatních druhů dopravy nabízených třetím osobám, jelikož této služby mohou využít pouze zaměstnanci podniku, který tuto službu nabízí. Pokud jde ostatně o zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu, nic neodůvodňuje činit rozdíl mezi řidičem, který zajišťuje zvláštní linkovou dopravu pro třetí osoby na vzdálenosti kratší než 50 km, a řidičem, který zajišťuje zvláštní linkovou dopravu v rámci dopravy pro vlastní potřebu na stejné vzdálenosti.

51 Z výše uvedeného vyplývá, že čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, jakož i čl. 2 bod 3 nařízení č. 1073/2009 musí být vykládány v tom smyslu, že dopravní služba určená pro přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm, kterou organizuje jejich zaměstnavatel, když délka tratě této linky nepřesahuje 50 km, spadá do působnosti výjimky stanovené v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, podle které se toto nařízení na takovou službu nevztahuje.

K nákladům řízení

52 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (desátý senát) rozhodl takto:

Článek 3 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 ze dne 15. března 2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy, o změně nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 a (ES) č. 2135/98 a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 3820/85, jakož i čl. 2 bod 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/2009 ze dne 21. října 2009 o společných pravidlech pro přístup na mezinárodní trh autokarové a autobusové dopravy a o změně nařízení (ES) č. 561/2006 musí být vykládány v tom smyslu, že dopravní služba určená pro přepravu pracovníků mezi bydlištěm a pracovištěm, kterou organizuje jejich zaměstnavatel, když délka tratě této linky nepřesahuje 50 km, spadá do působnosti výjimky stanovené v čl. 3 písm. a) nařízení č. 561/2006, podle které se toto nařízení na takovou službu nevztahuje.

Podpisy.