Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Décima)

de 2 de marzo de 2017*

«Procedimiento prejudicial — Transportes por carretera — Disposiciones sociales — Excepciones — Reglamento (CE) n.º 561/2006 — Artículo 3, letra a) — Reglamento (CE) n.º 1073/2009 — Artículo 2, punto 3 — Servicios regulares que aseguran el transporte de personas — Concepto — Transportes gratuitos organizados por un operador económico para sus empleados, con destino y origen en el lugar de trabajo, en vehículos que le pertenecen conducidos por uno de sus empleados»

En el asunto C-245/15,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la Judecătoria Balș — Județul Olt (Juzgado de Primera Instancia de Balș — Provincia de Olt, Rumanía), mediante resolución de 30 de abril de 2015, recibida en el Tribunal de Justicia el 28 de mayo de 2015, en el procedimiento entre

SC Casa Noastră SA

y

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

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Décima),

integrado por la Sra. M. Berger (Ponente), Presidente de Sala, y los Sres. A. Borg Barthet y F. Biltgen, Jueces;

Abogado General: Sr. H. Saugmandsgaard Øe,

Secretario: Sr. A. Calot Escobar,

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre del Ministerul Transporturilor — Inspectoratul de Stat pentru Controlul Transportul Rutier (ISCTR), por el Sr. D. Ştefan, en calidad de agente;

— en nombre del Gobierno rumano, por las Sras. M. Chicu y E. Gane y por el Sr. R. H. Radu, en calidad de agentes;

— en nombre del Gobierno austriaco, por el Sr. G. Eberhard, en calidad de agente;

* Lengua de procedimiento: rumano.

— en nombre de la Comisión Europea, por las Sras. J. Hottiaux y L. Nicolae, en calidad de agentes;

vista la decisión adoptada por el Tribunal de Justicia, oído el Abogado General, de que el asunto sea juzgado sin conclusiones;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición del decisión prejudicial versa sobre la interpretación del artículo 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo (DO 2006, L 102, p. 1), así como del artículo 2, punto 3, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 (DO 2009, L 300, p. 88, y rectificación de errores en DO 2015, L 272, p. 15).

2 Dicha petición fue presentada en el marco de un litigio entre SC Casa Noastră SA y el Ministerul Transporturilor — Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) [Ministerio de Transportes — Inspección nacional para el control del transporte por carretera (ISCTR), Rumanía], a propósito de una multa impuesta por el ISCTR a uno de los empleados de Casa Noastră por no haber respetado los tiempos de descanso y de conducción.

Marco jurídico

Derecho de la Unión

Reglamento n.º 561/2006

3 El artículo 2, punto 1, letra b), del Reglamento n.º 561/2006 establece:

«El presente Reglamento se aplicará al transporte por carretera:

[…]

b) de viajeros en vehículos fabricados o adaptados de forma permanente para transportar a más de nueve personas, incluido el conductor, y destinados a tal fin.»

4 El artículo 3, letra a), de dicho Reglamento dispone:

«El presente Reglamento no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante:

a) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros».

5 El artículo 4, letra n), del mismo Reglamento establece lo siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[…]

n) "servicios regulares de viajeros": los servicios nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2 del Reglamento (CEE) n.º 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses [DO 1992, L 74, p. 1)]».

Reglamento n.º 684/92

6 El artículo 2, punto 1, del Reglamento n.º 684/92, en su versión modificada por el Reglamento (CE) n.º 1791/2006 del Consejo, de 20 de noviembre de 2006 (DO 2006, L 363, p. 1) (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 684/92»), establece:

«1. Servicios regulares

1.1. Los servicios regulares son aquellos que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados; estos servicios pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas. Todo el mundo tiene acceso a ellos, aun cuando exista, en su caso, la obligación de reservar. El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se produzca una adaptación de las condiciones de explotación del servicio.

1.2. Los servicios, quienquiera que sea su organizador, que aseguren el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros, siempre que se efectúen bajo las condiciones especificadas en el punto 1.1, se considerarán asimismo servicios regulares. Dichos servicios se denominarán "servicios regulares especializados." Los servicios regulares especializados incluirán, principalmente:

a) el transporte entre el domicilio y el trabajo de los trabajadores,

b) el transporte entre el domicilio y el centro de enseñanza de escolares y estudiantes,

c) el transporte entre el Estado de origen y el lugar de acuartelamiento de militares y de sus familias.

El carácter regular de los servicios especializados no se verá afectado por el hecho de que la organización del transporte se adapte a las necesidades variables de los usuarios. […]»

Reglamento n.º 1073/2009

7 El Reglamento n.º 684/92 fue derogado por el artículo 30 del Reglamento n.º 1073/2009. En virtud de ese artículo, las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas al Reglamento n.º 1073/2009 y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo III del mismo. A raíz de esta derogación, al artículo 2, punto 1.1, del Reglamento n.º 684/92 le corresponden el artículo 2, punto 2, y el artículo 5, apartado 1, del Reglamento n.º 1073/2009, y al artículo 2, punto 1.2, del Reglamento n.º 684/92 le corresponden el artículo 2, punto 3, y el artículo 5, apartado 2, del Reglamento n.º 1073/2009.

8 El artículo 2 del Reglamento n.º 1073/2009 contiene las siguientes definiciones:

«[…]

2. “servicios regulares”: los servicios que aseguren el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados, recogiendo y depositando viajeros en paradas previamente fijadas;

3. “servicios regulares especiales”: aquellos servicios regulares, quienquiera que sea su organizador, que aseguren el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros;

[…]

5. “transportes por cuenta propia”: los transportes realizados con fines no comerciales ni lucrativos, por una persona física o jurídica, en los que:

— la actividad de transporte sólo sea una actividad accesoria de la persona física o jurídica, y

— los vehículos utilizados sean propiedad de la persona física o jurídica o hayan sido comprados a plazos por ella o estén sujetos a un contrato de arrendamiento a largo plazo y sean conducidos por un miembro del personal de la citada persona física o jurídica o por la propia persona física o por personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma mediante obligación contractual;

[…]»

9 El artículo 3 de dicho Reglamento, bajo la rúbrica «Libre prestación de servicios», dispone:

«1. Con arreglo al presente Reglamento se permitirá a cualquier transportista por cuenta ajena contemplado en el artículo 1 efectuar servicios regulares, incluidos servicios regulares especiales, y servicios discrecionales, en autocar y autobús, sin discriminación basada en la nacionalidad o en el lugar de establecimiento, si:

a) está autorizado en el Estado miembro de establecimiento para efectuar transportes en autocar y autobús por medio de servicios regulares, incluidos los servicios regulares especiales, o por medio de servicios discrecionales de acuerdo con las condiciones de acceso al mercado establecidas por la legislación nacional;

[…]

2. Se permitirá a cualquier transportista por cuenta propia contemplado en el artículo 1 efectuar los servicios de transporte de conformidad con el artículo 5, apartado 5, sin discriminación basada en la nacionalidad o en el lugar de establecimiento, si:

a) está autorizado en el Estado miembro de establecimiento para efectuar el transporte de viajeros mediante autocar y autobús de acuerdo con las condiciones de acceso al mercado establecidas por la legislación nacional […]

[…]»

10 El artículo 5 del mismo Reglamento, titulado «Acceso al mercado», establece:

«1. Los servicios regulares estarán a disposición de todo el mundo, aunque, en su caso, podrá haber obligación de reservar.

Dichos servicios requerirán autorización de conformidad con lo dispuesto en el capítulo III.

Los servicios regulares de un Estado miembro a un tercer país y viceversa requerirán autorización con arreglo al acuerdo bilateral entre el Estado miembro y el tercer país y, en su caso, el Estado miembro de tránsito, mientras no se haya celebrado el acuerdo necesario entre la Comunidad y el tercer país de que se trate.

El carácter regular del servicio no se verá afectado por el hecho de que se adapten las condiciones de explotación del servicio.

La organización de servicios paralelos o temporales que capten la misma clientela que los servicios regulares existentes, el no atender a determinadas paradas o el atender a paradas suplementarias por parte de servicios regulares existentes estarán sometidos a las mismas normas que las aplicables a los servicios regulares existentes.

2. Los servicios regulares especiales incluirán, en particular:

a) el transporte de trabajadores entre el domicilio y el trabajo;

b) el transporte de escolares y estudiantes entre el domicilio y el centro de enseñanza.

El hecho de que la organización del transporte se adapte a las necesidades variables de los usuarios no afectará al carácter regular de los servicios especiales.

Los servicios regulares especiales no requerirán autorización alguna de conformidad con el capítulo III siempre que estén amparados por un contrato celebrado entre el organizador y el transportista.

[…]

5. Los transportes por cuenta propia estarán exentos de cualquier régimen de autorización y sometidos a un régimen de certificación.

Las autoridades competentes del Estado miembro donde esté matriculado el vehículo expedirán los certificados, teniendo estos validez en la totalidad del recorrido, incluido el tránsito.

[…]»

Derecho rumano

11 El artículo 3 de la Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Decreto del Gobierno n.º 27/2011, relativo a los transportes por carretera), en su versión vigente en la fecha de los hechos de que se trata en el litigio principal, establece que «el transporte por cuenta propia de personas por carretera será el efectuado con fines no comerciales ni lucrativos por una persona física o jurídica con sujeción a los requisitos establecidos en el artículo 2, punto 5, del Reglamento n.º 1073/2009».

12 El artículo 4, parte I, apartado 2, de dicho Decreto dispone, por lo que respecta a la clasificación de los transportes por carretera:

«(2) clasificación en función del carácter mercantil de la actividad:

a) transporte por carretera a título oneroso;

b) transporte por carretera por cuenta propia».

13 El artículo 52 del anexo del ordinul Ministrului Transporturilor nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea şi efectuarea transporturilor rutiere şi a activităţilor conexe acestora stabilite prin Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (Orden n.º 980/2011 del Ministro de Transportes, por la que se aprueba el Reglamento de aplicación de las disposiciones relativas a la organización y a la ejecución de los transportes por carretera y de las actividades en relación con ellos establecidas por el Decreto del Gobierno n.º 27/2011, relativo a los transportes por carretera), en su versión en vigor en la fecha de los hechos de que se trata en el litigio principal, establece que los servicios regulares, los servicios regulares especiales y los servicios discrecionales se efectuarán a título oneroso.

14 El artículo 54, apartados 1 y 2, del anexo de dicha Orden establece:

«(1) El transporte interprovincial de personas por carretera a título oneroso en servicios regulares sólo podrá efectuarse por un operador de transportes si posee una licencia de explotación de trayecto válida para el trayecto determinado, tal como este último se halle establecido en el plan de transportes.

(2) La licencia de explotación de trayecto sólo será válida si va acompañada del horario de circulación de todo el periodo en que se efectúe el transporte y si la salida en origen se efectuó en el día y a la hora establecidos en el horario de circulación.»

15 El artículo 80 del citado anexo establece:

«(1) El transporte por cuenta propia de personas por carretera se efectuará por parte de empresas de transporte por carretera por cuenta propia exclusivamente en autobuses que vayan provistos, durante todo el viaje, de una copia conforme del certificado de transporte por cuenta propia así como del documento de transporte.

(2) Se entenderá por documento de transporte, en el sentido del apartado 1, el cuadro que contenga el nombre de las personas transportadas, firmado y sellado por el representante legal de la empresa.»

16 El artículo 81, letra a), de dicho anexo establece:

«En el caso del transporte por cuenta propia de personas por carretera, a bordo del autobús deberán encontrarse, además del documento de transporte, los siguientes documentos:

a) una tarjeta de servicio válida del conductor, que acredite su condición de trabajador de la empresa de transporte por carretera por cuenta propia».

17 El artículo 8, apartado 1, de la Ordonanţa Guvernului nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele şi perioadele de odihnă ale conducătorilor auto şi utilizarea aparatelor de înregistrare a activităţii acestora (Decreto del Gobierno n.º 37/2007, por el que se establece el marco de aplicación de las normas relativas a los tiempos de conducción, pausa y descanso de los conductores de vehículos y sobre la utilización de los aparatos de registro de sus actividades), en su versión vigente en la fecha de los hechos de que se trata en el litigio principal (en lo sucesivo, «Decreto del Gobierno n.º 37/2007»), establece:

«1) Los hechos siguientes constituirán infracciones muy graves de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo y en el Reglamento (CEE) n.º 3821/85, así como, en su caso, de lo dispuesto en el Acuerdo [europeo sobre el trabajo de las tripulaciones de los

vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR)], y serán constitutivos de infracciones administrativas cuando no sean calificados de infracciones penales con arreglo a las leyes penales:

1. exceder, en dos o más horas, el tiempo de conducción diario o bien el tiempo máximo de conducción diario;

[…]

6. no respetar el tiempo mínimo de descanso diario, cuando la diferencia ascienda a dos o más horas».

18 El artículo 9 del Decreto del Gobierno n.º 37/2007 dispone:

«1. Las infracciones administrativas establecidas en el artículo 8 se sancionarán como sigue:

[…]

c) una multa de entre 4 000 y 8 000 [lei rumanos (RON)] que se impondrá al conductor del automóvil por los hechos contemplados en el apartado 1, puntos 15, 16, 18 a 20, 22 a 26, 28 a 30, 36 y 38, y a la empresa u operador de transporte por carretera por los hechos contemplados en el apartado 1, puntos 1 a 11, 31 y 32.»

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

19 Casa Noastră es una empresa que fabrica y comercializa carpintería en PVC y cuyas instalaciones de producción se sitúan en Pielești (Rumanía), a saber, a 13 km de Craiova (Rumanía).

20 Dicha empresa garantiza el transporte de sus empleados con destino y origen en su lugar de trabajo, en tres autocares de 44 plazas y dos minibuses de 20 plazas, los cuales son de la propiedad de la empresa. Para ello emplea de manera permanente a cinco conductores.

21 Los empleados de Casa Noastră trabajan por turnos en tres equipos, de tal manera que cada día laborable son transportados en tres viajes de ida y vuelta. Uno de los trayectos recorridos en el marco de dichos transportes es el de ida y vuelta entre Pielești y Braneț (Rumanía), localidades que distan entre sí 21 km.

22 El 26 de noviembre de 2014, uno de los vehículos de Casa Noastră, conducido en el citado trayecto por uno de los conductores de dicha empresa, fue objeto de un control por parte de un inspector del ISCTR. En dicho control se obligó al conductor a exhibir el registro de su tacógrafo, que mostraba que no había respetado los tiempos de descanso y de conducción. Consiguientemente, se impuso a Casa Noastră una multa administrativa en virtud del artículo 8, apartado 1, puntos 1 y 6, del Decreto del Gobierno n.º 37/2007, por exceder el tiempo de conducción diario y, más concretamente, el tiempo máximo de conducción diario, así como por no haber respetado el tiempo mínimo de descanso diario.

23 Casa Noastră impugnó esa sanción alegando, en particular, que en el momento del citado control de carretera efectuaba un transporte de personas por carretera comprendido en la categoría de «servicios regulares especiales» de transporte de trabajadores entre su domicilio y su lugar de trabajo, con un recorrido inferior a 50 km y, en consecuencia, que era aplicable la excepción prevista en el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006.

24 El ISCTR sostuvo que Casa Noastră efectuaba un transporte por cuenta propia de personas por carretera, habida cuenta de que dicho transporte no tenía fines comerciales ni lucrativos, mientras que el transporte de personas por carretera en el marco de servicios regulares especiales es de pago e implica el cumplimiento de otros requisitos establecidos por la normativa nacional. En consecuencia, según ISCTR, dicho transporte no estaba comprendido en la excepción establecida en el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006.

25 El órgano jurisdiccional remitente considera que debe examinarse la posibilidad legal de que los operadores económicos organicen servicios de transporte de sus propios trabajadores, con destino y origen en su lugar de trabajo, así como en qué medida un trabajador es, durante el trasporte, un viajero que disfruta de un servicio regular especial, teniendo en cuenta que Casa Noastră no percibe ninguna remuneración por el servicio de transporte de que se trata.

26 Dadas estas circunstancias, la Judecătoria Balș — Județul Olt (Juzgado de Primera Instancia de Balș — Provincia de Olt, Rumanía) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿En qué medida la expresión “quienquiera que sea su organizador”, que figura en el artículo 2, punto 3, del Reglamento (CE) n.º 1073/2009 puede interpretarse en el sentido de que un agente económico puede organizar el servicio regular de transporte para trasladar a sus propios trabajadores al lugar del trabajo y desde el lugar de trabajo?

2) ¿En qué medida la expresión “transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros”, que figura en el artículo 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 puede interpretarse en el sentido de que es aplicable a los trabajadores en sus desplazamientos al lugar de trabajo o desde el lugar de trabajo?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

27 Mediante sus dos cuestiones prejudiciales, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el servicio de transporte de trabajadores entre su domicilio y su lugar de trabajo, organizado por su empleador y cuyo trayecto del servicio no supera 50 km, está comprendido en el ámbito de aplicación de la excepción establecida en el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, según la cual dicho Reglamento no se aplica a tal servicio de transporte.

28 A este respecto, procede recordar que el Reglamento n.º 561/2006 persigue, en virtud de su considerando 17 y de su artículo 1, armonizar las condiciones de competencia entre los modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y mejorar las condiciones de trabajo del personal de este sector y la seguridad por carretera. Estos objetivos se traducen, en particular, en la obligación de disponer, en principio, en los vehículos de transporte por carretera de un tacógrafo autorizado que permita controlar el cumplimiento del tiempo de conducción y de descanso de los conductores (véanse, en particular, las sentencias de 3 de octubre de 2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, apartado 31 y jurisprudencia citada, así como de 19 de octubre de 2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, apartado 21).

29 Conforme a su artículo 3, letra a), el Reglamento n.º 561/2006 no se aplicará al transporte por carretera efectuado mediante vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros.

30 En virtud del artículo 4, letra n), de ese mismo Reglamento, se entenderá por «servicios regulares de viajeros» los servicios de transporte nacionales e internacionales a los que se refiere el artículo 2, punto 1, del Reglamento n.º 684/92.

31 El Tribunal de Justicia precisó, a este respecto, que dicho artículo 2, punto 1, establece dos categorías de tales servicios, distinguiendo entre los servicios regulares y los servicios regulares especializados. Los primeros, accesibles a todo el mundo, aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados, y los viajeros pueden ser recogidos y dejados en paradas previamente fijadas. Los segundos se efectúan en las mismas condiciones, pero sólo para determinadas categorías de viajeros (sentencia de 30 de abril de 1998, Clarke & Sons y Ferne, C-47/97, EU:C:1998:185, apartado 16), a saber, para el transporte «entre el domicilio y el lugar de trabajo de los trabajadores», el transporte «entre el domicilio y el centro de enseñanza de escolares y estudiantes» y el transporte «entre el Estado de origen y el lugar de acuartelamiento» de militares y de sus familias.

32 De ello se deduce que los servicios regulares especializados constituyen una categoría específica de servicios regulares y que la única diferencia entre ambas categorías radica en el hecho de que los servicios regulares especializados tienen por objeto el transporte de determinados grupos de personas, con exclusión de otros viajeros, mientras que los servicios regulares son accesibles, sin restricción alguna, a todos los viajeros. Ahora bien, a la vista de los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 561/2006, mencionados en el apartado 28 de la presente sentencia, la condición de las personas transportadas no puede constituir un criterio decisivo para la aplicación o no de dicho Reglamento.

33 Habida cuenta de la estructura del Reglamento n.º 684/92 así como de la definición del concepto de «servicios regulares especializados», resulta que la intención del legislador de la Unión Europea consistió en excluir del ámbito de aplicación del Reglamento n.º 561/2006 tanto los servicios regulares como los servicios regulares especializados, siempre que el trayecto del servicio no supere 50 km.

34 No pone en entredicho esta declaración la sustitución del Reglamento n.º 684/92 por el Reglamento n.º 1073/2009, que establece una distinción entre los «servicios regulares» y los «servicios regulares especiales». En efecto, las definiciones de ambos conceptos no se modifican en esencia, de manera que los servicios regulares especiales siguen definiéndose como una categoría particular de servicios regulares.

35 Además, el transporte entre el domicilio y el lugar de trabajo de los trabajadores se regula explícitamente en el artículo 5, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1073/2009, en la medida en que constituye una de las formas de servicios regulares especiales. En consecuencia, el razonamiento en que se basa la interpretación del Reglamento n.º 684/92 se aplica, *mutatis mutandis*, al Reglamento n.º 1073/2009.

36 De ello se deduce que el Reglamento n.º 1073/2009 no modificó el ámbito de aplicación de la excepción establecida en el artículo 3, letra a), del Reglamento nº 561/2006, aplicándose tal excepción tanto a los servicios regulares como a los servicios regulares especiales, siempre que el trayecto del servicio no supere 50 km.

37 En segundo lugar, procede señalar que el Reglamento n.º 1073/2009 contiene en su artículo 2, punto 5, al igual que el Reglamento n.º 684/1992 en su artículo 2, punto 4, una definición de los «transportes por cuenta propia», según la cual se trata de transportes realizados con fines no comerciales ni lucrativos, siempre que, por una parte, la actividad de transporte sólo sea una actividad accesoria para la persona física o jurídica que la realiza. Por otra parte, dicha definición establece que los vehículos utilizados deben ser de la propiedad de tal persona o haber sido comprados a plazos por ella o estar sujetos a un contrato de arrendamiento a largo plazo y ser conducidos por un miembro del personal de la citada persona física o jurídica o por la propia persona física o por personal empleado por la empresa o puesto a disposición de la misma mediante obligación contractual.

38 En el caso de autos, debe señalarse, por un lado, que el transporte de que se trata en el litigio principal parece reunir los requisitos exigidos para ser calificado de «servicio regular especial».

39 Dicho transporte se efectúa cada día laborable en tres viajes de ida y vuelta, que corresponden a los tres turnos de trabajo diarios de Casa Noastră. Habida cuenta de que, según obra en los autos ante el Tribunal de Justicia, el transporte entre el domicilio y el lugar de trabajo de los trabajadores de dicha empresa se realiza entre las localidades de Pielești y de Braneț, el itinerario de que se trata es «determinado», en el sentido del artículo 2, punto 2, del Reglamento n.º 1073/2009, pues se recoge y se deposita a los trabajadores en lugares previamente fijados. Además, el servicio de que se trata en el litigio principal sólo se dirige a una categoría concreta de viajeros, en este caso los empleados de dicha empresa, con exclusión de otros viajeros.

40 Por otro lado, el transporte de que se trata en el litigio principal también reúne los requisitos establecidos en el artículo 2, punto 5, del Reglamento n.º 1073/2009 respecto de los «transportes por cuenta propia».

41 En efecto, según obra en autos, los servicios de transporte de que se trata no se prestan a los empleados de Casa Noastră con fines comerciales ni lucrativos. El órgano jurisdiccional remitente puntualiza precisamente que no se percibe ninguna remuneración por el servicio prestado. Además, la actividad principal de esta sociedad no es el transporte de personas, sino la producción y comercialización de carpintería en PVC, y el transporte de los trabajadores sólo constituye para ella una actividad accesoria. Por último, Casa Noastră es propietaria de los vehículos utilizados que, además, son conducidos por los propios empleados de dicha empresa.

42 Según se ha declarado en el apartado 36 de la presente sentencia, la excepción prevista en el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006 se aplica a los servicios regulares, incluidos los servicios regulares especiales. En consecuencia, tal excepción no contempla, *a priori*, los transportes por cuenta propia.

43 Ahora bien, procede señalar que la categoría de los servicios regulares, que comprende los servicios regulares especiales, y la categoría de los transportes por cuenta propia no se excluyen mutuamente. Los transportes por cuenta propia pueden adoptar la forma de servicios regulares especiales o de servicios discrecionales, definiéndose estos últimos en el artículo 2, punto 4, del Reglamento n.º 1073/2009 como los servicios no incluidos en la definición de servicios regulares ni de servicios regulares especiales y cuya principal característica es el transporte de grupos formados por encargo del cliente o a iniciativa del propio transportista.

44 A este respecto, debe señalarse que nada en el tenor de los Reglamentos n.ºs 561/2006 y 1073/2009 se opone a esta interpretación. En principio, tal como señaló la Comisión Europea en sus observaciones escritas, los servicios de transporte pueden clasificarse en dos categorías, a saber, por una parte, los servicios prestados a terceros y, por otra parte, los servicios por cuenta propia.

45 La primera de esas dos categorías puede adoptar varias formas, a saber, de servicios regulares, de servicios regulares especiales y de servicios discrecionales.

46 Los servicios por cuenta propia también pueden adoptar la forma de servicios regulares especiales o de servicios discrecionales, si cumplen los requisitos fijados por el Reglamento n.º 1073/2009. En cambio, los servicios regulares que, por definición, son accesibles a todos los viajeros están excluidos de los servicios por cuenta propia.

47 Esta interpretación está corroborada por el hecho de que, en efecto, tanto el Reglamento n.º 684/92 como el Reglamento n.º 1073/2009 incluyen en el ámbito de aplicación de los servicios regulares especiales, tal como se ha señalado en el apartado 35 de la presente sentencia, el transporte de los trabajadores entre el domicilio y el lugar de trabajo. Además, la definición que figura en el artículo 2, punto 1.2. del Reglamento n.º 684/92 precisa que tales servicios garantizan el transporte de categorías determinadas de viajeros «quienquiera que sea su organizador».

48 Por otra parte, también confirma tal interpretación el hecho de que en el Reglamento n.º 1073/2009, que establece normas comunes para el acceso al mercado internacional de los servicios de transporte en autocar y autobús, los transportes por cuenta propia están sometidos a normas menos estrictas, en general, que las aplicables a los servicios regulares, incluidos los servicios regulares especiales. En efecto, estos últimos sólo pueden efectuarse bajo autorización, mientras que los transportes por cuenta propia sólo están sujetos a un régimen de certificación y están exentos de autorización. En consecuencia, no es necesario obtener un certificado para cada modalidad de ejercicio del servicio de transporte, ya que el certificado relativo a los transportes por cuenta propia cubre todas las modalidades de ejercicio del servicio, sin que sea necesario identificar específicamente la categoría de servicios de transporte de que se trata.

49 En consecuencia, la única diferencia que existe entre un servicio regular especial destinado a terceros y el mismo servicio efectuado en el marco de un transporte por cuenta propia reside en la condición del organizador del servicio. Ahora bien, tal diferencia no puede justificar que servicios regulares especiales efectuados en el marco de un transporte por cuenta propia queden excluidos del ámbito de aplicación de la excepción establecida en el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006.

50 Tal interpretación tampoco es contraria a los objetivos perseguidos por el Reglamento n.º 561/2006. Este último tiene por objeto, tal como se ha mencionado en el apartado 28 de la presente sentencia, armonizar las condiciones de competencia entre los modos de transporte terrestre, especialmente en lo que se refiere al sector de la carretera, y mejorar las condiciones de trabajo del personal de este sector y la seguridad por carretera. Ahora bien, los servicios regulares especiales efectuados por cuenta propia no constituyen una competencia desleal en perjuicio de otros tipos de transporte ofrecidos a terceros, toda vez que sólo los empleados de la empresa que presta tales servicios pueden utilizarlos. Por otra parte, por lo que respecta a la mejora de las condiciones de trabajo y de la seguridad por carretera, nada justifica que se opere una distinción entre un conductor que efectúa servicios regulares especiales para terceros en distancias inferiores a 50 km y un conductor que realiza servicios regulares especiales en el marco de un transporte por cuenta propia en las mismas distancias.

51 Del conjunto de consideraciones anteriores se desprende que el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, así como el artículo 2, punto 3, del Reglamento n.º 1073/2009 deben interpretarse en el sentido de que el servicio de transporte de trabajadores entre el domicilio y el lugar de trabajo, organizado por su empleador y cuyo trayecto del servicio no supere 50 km, está comprendido en el ámbito de aplicación de la excepción establecida en el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, según la cual este último Reglamento no se aplica a tal servicio de transporte.

Costas

52 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Décima) declara:

El artículo 3, letra a), del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 3821/85 y (CE) n.º 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo, así como el artículo 2, punto 3, del Reglamento n.º 1073/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006, deben interpretarse en el sentido de que el servicio de transporte

de trabajadores entre el domicilio y el lugar de trabajo, organizado por su empleador y cuyo trayecto del servicio no supere 50 km, está comprendido en el ámbito de aplicación de la excepción establecida en el artículo 3, letra a), del Reglamento n.º 561/2006, según la cual este último Reglamento no se aplica a tal servicio de transporte.

Firmas