Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tiende Afdeling)

2. marts 2017[1]

»Præjudiciel forelæggelse — transport ad landevej — sociale bestemmelser — undtagelser — forordning (EF) nr. 561/2006 — artikel 3, litra a) — forordning (EF) nr. 1073/2009 — artikel 2, nr. 3) — personbefordring i form af rutekørsel — begreb — gratis befordring arrangeret af en erhvervsdrivende for sine medarbejdere til og fra arbejdsstedet i køretøjer, der tilhører den erhvervsdrivende, og som føres af en af dennes ansatte«

I sag C-245/15

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Judecătoria Balș – Județul Olt (ret i første instans i Balș – distriktet Olt, Rumænien) ved afgørelse af 30. april 2015, indgået til Domstolen den 28. maj 2015, i sagen

SC Casa Noastră SA

mod

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

har

DOMSTOLEN (Tiende Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, M. Berger (refererende dommer), og dommerne A. Borg Barthet og F. Biltgen,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) ved D. Ștefan, som befuldmægtiget

— den rumænske regering ved M. Chicu, E. Gane og R.H. Radu, som befuldmægtigede

— den østrigske regering ved G. Eberhard, som befuldmægtiget

1 — Processprog: rumænsk.

— Europa-Kommissionen ved J. Hottiaux og L. Nicolae, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 (EUT 2006, L 102, s. 1) og af artikel 2, nr. 3), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 (EUT 2009, L 300, s. 88, berigtiget i EUT 2015, L 272, s. 15).

2 Denne anmodning er indgivet som led i en tvist mellem SC Casa Noastră SA og Ministerul Transporturilor – Inspectoratul de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier (ISCTR) (transportministeriet – den nationale tilsynsmyndighed for kontrol af landevejstransport (ISCTR) (Rumænien)) vedrørende en bøde, som ISCTR har pålagt en af Casa Noastrăs ansatte for manglende overholdelse af køre- og hviletidsreglerne.

Retsforskrifter

EU-retten

Forordning nr. 561/2006

3 Artikel 2, nr. 1), litra b), i forordning nr. 561/2006 bestemmer:

»Denne forordning gælder for følgende former for vejtransport:

[…]

b) personbefordring med et køretøj, der er konstrueret eller permanent indrettet til at befordre mere end ni personer, inklusive føreren, og er beregnet til dette formål.«

4 Forordningen artikel 3, litra a), bestemmer følgende:

»Denne forordning gælder ikke for vejtransport med:

a) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km.«

5 Følgende er angivet i nævnte forordnings artikel 4, litra n):

»I denne forordning forstås ved:

[…]

n) »rutekørsel med personer«: indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2 i Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus [(EFT 1992, L 74, p. 1)].«

Forordning nr. 684/92

6 I artikel 2, nr. 1), i forordning nr. 684/92, som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 1791/2006 af 20. november 2006 (EUT 2006, L 363, s. 1) (herefter »forordning nr. 684/92«), bestemmes:

»1) Rutekørsel

1.1) Ved rutekørsel forstås personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Rutekørsel kan benyttes af alle, uanset om der eventuelt skal foretages reservation.

Karakteren af rutekørsel ændres ikke af, at driftsvilkårene for kørslen tilpasses.

1.2) Uanset hvem der organiserer befordringen, betragtes befordring af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, ligeledes som rutekørsel, såfremt den finder sted på de i nr. 1.1) anførte betingelser. Den pågældende befordring betegnes som »speciel rutekørsel«. Speciel rutekørsel omfatter bl.a.:

a) befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde

b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution

c) befordring af militærpersonale og dets familie mellem oprindelsesstat og kaserneområde. Det forhold, at den specielle kørsel tilrettelægges efter brugernes varierende behov, ændrer ikke dens karakter af rutekørsel. […]«

Forordning nr. 1073/2009

7 Forordning nr. 684/92 blev ophævet ved artikel 30 i forordning nr. 1073/2009. I henhold til denne artikel gælder henvisninger til den ophævede forordning som henvisninger til forordning nr. 1073/2009 og skal læses i overensstemmelse med sammenligningstabellen i bilag III til forordningen. Efter denne ophævelse svarer artikel 2, nr. 1.1), i forordning nr. 684/92 til artikel 2, nr. 2), og artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 1073/2009, og artikel 2, nr. 1.2), i forordning nr. 684/92 svarer til artikel 2, nr. 3), og artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 1073/2009.

8 Artikel 2 i forordning nr. 1073/2009 indeholder følgende definitioner:

»[…]

2. »rutekørsel«: personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder

3. »speciel rutekørsel«: rutekørsel, uanset hvem der organiserer befordringen, af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes

[…]

5. »personbefordring for egen regning«: personbefordring, som en fysisk eller juridisk person udfører uden gevinst for øje og i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, hvor

   — transportaktiviteten kun udgør en biaktivitet for denne fysiske eller juridiske person

   — de benyttede køretøjer er denne fysiske eller juridiske persons ejendom, er købt på afbetaling af denne person eller er omfattet af en langvarig leasingaftale, og de føres af et medlem af denne fysiske eller juridiske persons personale eller af den fysiske person selv eller af personale, der er ansat af virksomheden eller stillet til dens rådighed i henhold til en kontraktlig forpligtelse

[…]«

9 Forordningens artikel 3 med overskriften »Fri udøvelse af befordringsvirksomhed« fastsætter:

»1. En transportvirksomhed, der udfører personbefordring for andres regning, kan i henhold til denne forordning udføre rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og lejlighedsvis rutekørsel med bus uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller etableringssted, hvis den:

a) i den medlemsstat, hvor den er etableret, har tilladelse til at udføre personbefordring med bus i form af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, eller lejlighedsvis kørsel, i overensstemmelse med de vilkår for markedsadgang, der er fastsat i den nationale lovgivning

[…]

2. En transportvirksomhed, der udfører personbefordring for egen regning i henhold til artikel 1, kan udføre befordring, som omhandlet i artikel 5, stk. 5, uden forskelsbehandling på grundlag af nationalitet eller etableringssted, hvis den:

a) i den medlemsstat, hvor den er etableret, har tilladelse til at udføre personbefordring med bus på de betingelser for adgang til markedet, der er fastsat i national lovgivning […]

[…]«

10 Forordningens artikel 5 med overskriften »Adgang til markedet« foreskriver:

»1. Rutekørsel skal kunne benyttes af alle, idet det dog eventuelt kan kræves, at der foretages reservation.

Der kræves tilladelse til rutekørsel i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel III.

Til rutekørsel fra en medlemsstat til et tredjeland og omvendt kræves der tilladelse i overensstemmelse med den bilaterale aftale mellem medlemsstaten og tredjelandet og, hvor det er relevant, den medlemsstat, der passeres i transit, så længe den nødvendige aftale mellem Fællesskabet og det pågældende tredjeland ikke er indgået.

Karakteren af rutekørsel ændres ikke af, at driftsvilkårene for kørslen tilpasses.

Tilrettelæggelse af parallel eller midlertidig kørsel for samme passagerkreds som for den eksisterende rutekørsel, samt den omstændighed, at den eksisterende rutekørsel foretages uden stop ved visse stoppesteder eller med stop ved yderligere stoppesteder, er underkastet de samme regler som den eksisterende rutekørsel.

2. Speciel rutekørsel omfatter navnlig:

a) befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde

b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution.

Karakteren af rutekørsel ændres ikke ved, at den specielle rutekørsel tilrettelægges efter brugernes varierende behov.

Der kræves ikke tilladelse til speciel rutekørsel efter kapitel III, såfremt sådan kørsel er omfattet af en aftale mellem tilrettelæggeren og transportvirksomheden.

[…]

5. Personbefordring for egen regning er fritaget for enhver ordning med tilladelser og er underkastet en ordning med attester.

Attesterne udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor køretøjet er registreret, og gælder for hele strækningen, herunder transitstrækningen.

[…]«

Rumænsk ret

11 Artikel 3 i Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (regeringsdekret nr. 27/2011 om vejtransport), i den affattelse, som fandt anvendelse på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen, foreskriver, at »passagerbefordring ad vej for egen regning er vejtransport, som en fysisk eller juridisk person udfører uden gevinst for øje og i ikke-erhvervsmæssigt øjemed under overholdelse af de betingelser, der foreskrives i artikel 2, nr. 5), i forordning nr. 1073/2009«.

12 Artikel 4, del I, stk. 2, i dette dekret bestemmer for så vidt angår klassificering af vejtransport:

»(2) klassificering på grundlag af virksomhedens forretningsmæssige karakter:

a) vejtransport mod betaling

b) vejtransport for egen regning«.

13 Artikel 52 i bilag til Ordinul Ministrului Transporturilor nr. 980/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea şi efectuarea transporturilor rutiere şi a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere (dekret nr. 980/2011 fra transportministeren om vedtagelse af metodologiske regler for anvendelsen af bestemmelserne vedrørende organisering og gennemførelse af vejtransport og tilknyttede aktiviteter som fastlagt i regeringsdekret nr. 27/2011 om vejtransport), i den affattelse, som fandt anvendelse på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen, foreskriver, at rutekørsel, speciel rutekørsel og lejlighedsvis rutekørsel foretages mod betaling.

14 Artikel 54, stk. 1 og 2, i bilaget til dette dekret bestemmer:

»(1) Interregional passagerbefordring ad vej ved rutekørsel mod betaling må kun foretages af en vognmand, hvis denne har gyldig driftstilladelse for den pågældende rute, således som den er foreskrevet ved programmet for transport.

(2) Driftstilladelsen for ruten er kun gyldig, hvis den ledsages af køreplanen for hele befordringens varighed, og kun hvis ruten påbegyndes på den dag og det tidspunkt, der er foreskrevet ved køreplanen.«

15 Bilagets artikel 80 bestemmer:

»(1) Passagerbefordring ad vej for egen regning foretages af vognmandsvirksomheder for deres egen regning og kun med busser, som for hele befordringens varighed medbringer en bekræftet genpart af tilladelsen til befordring for egen regning, såvel som transportdokumentet.

(2) Ved transportdokumentet som omhandlet i stk. 1 forstås den tabel, der indeholder de befordrede personers navn, underskrevet og stemplet af virksomhedens retlige repræsentant.«

16 Bilagets artikel 81, litra a), foreskriver:

»Ud over transportdokumentet skal følgende dokumenter ved passagerbefordring ad vej for egen regning medbringes i bussen:

a) et gyldigt tjenestekort for chaufføren, som angiver, at han er ansat ved den virksomhed, der foretager vejtransport for egen regning.«

17 Artikel 8, stk. 1, i 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 (regeringsdekret nr. 37/2007 om fastsættelse af rammerne for anvendelsen af reglerne om køretid, pauser og hviletid for førere af motorkøretøjer og om anvendelsen af fartskrivere), i den affattelse, som fandt anvendelse på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen (herefter »regeringsdekret nr. 37/2007«), bestemmer:

»1) Følgende udgør særlig grove overtrædelser af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 og forordning (EØF) nr. 3821/85 samt eventuelt [den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR)], og udgør overtrædelser, når de ikke anses for forseelser i medfør af straffelovene:

1. overskridelse af den daglige køretid eller den maksimale daglige køretid med to timer eller mere

[…]

6. manglende iagttagelse af minimumshviletiden, når denne nedsættes med to timer eller mere.«

18 Artikel 9 i regeringsdekret nr. 37/2007 bestemmer:

»1. De i artikel 8 omhandlede overtrædelser pålægges følgende sanktioner:

[…]

c) bøde på mellem 4 000 og 8 000 [rumænske lei (RON)] pålægges føreren af køretøjet for de i stk. 1, nr. 15, 16, 18-20, 22-26, 28-30, 36 og 38, omhandlede overtrædelser og pålægges virksomheden/vognmanden for de i stk. 1, nr. 1-11, 31 og 32, omhandlede overtrædelser.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

19 Casa Noastră er en virksomhed, der producerer og markedsfører snedkerarbejde i PVC, og som råder over produktionsanlæg beliggende i Pielești (Rumænien), dvs. ca. 13 km fra byen Craiova (Rumænien).

20 Virksomheden transporterer sine ansatte til og fra deres arbejdsplads med tre busser med 44 pladser og to minibusser med 20 pladser, som virksomheden selv ejer. Virksomheden har fem fastansatte chauffører til at varetage denne opgave.

21 De ansatte ved Casa Noastră arbejder i treholdsskift, således at befordringen af dem finder sted på alle arbejdsdage med tre daglige dobbeltture. En af de ruter, der tilbagelægges i forbindelse med denne befordring, er ruten frem og tilbage mellem Pielești og Braneț (Rumænien). Afstanden mellem de to byer er 21 km.

22 Den 26. november 2014 blev en af Casa Noastrăs køretøjer, der blev ført af en af virksomhedens chauffører, på denne rute kontrolleret af en inspektør fra ISCTR. Under denne kontrol skulle chaufføren fremvise udskriften fra bussens fartskriver, som afslørede en manglende overholdelse af køre- og hviletidsreglerne. Casa Noastră blev således pålagt en administrativ bøde i henhold til artikel 8, stk. 1, nr. 1 og 6, i regeringsdekret nr. 37/2007 for overskridelse af den daglige køretid, og nærmere bestemt den maksimale daglige køretid, samt for manglende iagttagelse af minimumshviletiden.

23 Casa Noastră anfægtede denne sanktion, idet virksomheden bl.a. anførte, at den på tidspunktet for kontrollen foretog passagerbefordring ad vej, der henhørte under kategorien »speciel rutekørsel« ved befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde ad en rute på mindre end 50 km, og at undtagelsen i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006 derfor fandt anvendelse.

24 ISCTR fastholdt, at Casa Noastră foretog passagerbefordring ad vej for egen regning, idet denne befordring fandt sted uden gevinst for øje og uden erhvervsmæssigt formål, mens passagerbefordring ad vej ved speciel rutekørsel foregår mod betaling og indebærer, at andre betingelser foreskrevet ved den nationale lovgivning skal overholdes. Som følge deraf var den omhandlede befordring ifølge ISCTR ikke omfattet af den i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006 foreskrevne undtagelse.

25 Det er den forelæggende rets opfattelse, at erhvervsdrivendes retlige mulighed for at arrangere kørsel for egne ansatte til og fra arbejdspladsen samt spørgsmålet om, hvorvidt en arbejdstager under denne befordring er en passager, som gør brug af speciel rutekørsel, bør undersøges, idet der bør tages hensyn til den omstændighed, at Casa Noastră ikke modtager nogen betaling for den omhandlede befordring.

26 På denne baggrund har Judecătoria Balș – Județul Olt (ret i første instans i Balș – distriktet Olt, Rumænien) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Kan udtrykket »uanset hvem der organiserer befordringen«, som er anvendt i artikel 2, nr. 3), i forordning nr. 1073/2009, fortolkes således, at en erhvervsdrivende kan organisere rutekørsel med henblik på befordring af sine egne ansatte til og fra arbejdsstedet?

2) Kan udtrykket »rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km«, som er anvendt i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006, fortolkes således, at det finder anvendelse på arbejdstagere, når de transporteres til og fra arbejdsstedet?«

Om de præjudicielle spørgsmål

27 Med de to spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde, arrangeret af arbejdstagernes arbejdsgiver, og hvor rutens længde ikke overstiger 50 km, er omfattet af anvendelsesområdet for den undtagelse, der er foreskrevet i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006, hvorefter denne forordning ikke finder anvendelse på en sådan befordring.

28 Det bemærkes i denne forbindelse, at forordning nr. 561/2006 i henhold til 17. betragtning til forordningen og forordningens artikel 1 har til formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene for de ansatte i denne sektor såvel som færdselssikkerheden, og at disse formål bl.a. kommer til udtryk i forpligtelsen til at udstyre vejtransportkøretøjer med en godkendt fartskriver, der gør det muligt at kontrollere, at førernes køre- og hviletider overholdes (jf. bl.a. dom af 3.10.2013, Lundberg, C-317/12, EU:C:2013:631, præmis 31 og den deri nævnte retspraksis, og af 19.10.2016, EL-EM-2001, C-501/14, EU:C:2016:777, præmis 21).

29 I henhold til artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006 finder forordningen ikke anvendelse på vejtransport med køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km.

30 I henhold til samme forordnings artikel 4, litra n), forstås ved »rutekørsel med personer« indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 2, nr. 1), i forordning nr. 684/92.

31 Domstolen har i denne forbindelse præciseret, at denne artikel 2, nr. 1), foreskriver to kategorier af sådanne tjenesteydelser, idet bestemmelsen sondrer mellem rutekørsel og speciel rutekørsel. Ved rutekørsel, der kan benyttes af alle, forstås personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Speciel rutekørsel er kørsel, der finder sted på de samme betingelser, men hvorved alene bestemte kategorier af passagerer befordres (dom af 30.4.1998, Clarke & Sons og Ferne, C-47/97, EU:C:1998:185, præmis 16), nemlig befordring af »arbejdstagere mellem bopæl og arbejde«, befordring af »skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution« og befordring af »militærpersonale og deres familier mellem bopæl og kaserneområde«.

32 Det følger heraf, at speciel rutekørsel er en specifik kategori af rutekørsel, hvor den eneste forskel mellem disse to kategorier består i den omstændighed, at speciel rutekørsel vedrører befordring af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, mens rutekørsel kan benyttes af alle rejsende uden begrænsninger. Henset til de formål, der forfølges med forordning nr. 561/2006, og som nævnes i denne doms præmis 28, kan de befordrede personers kendetegn ikke udgøre et afgørende kriterium for, hvorvidt denne forordning finder anvendelse eller ej.

33 Henset til opbygningen af forordning nr. 684/92 og til definitionen af begrebet »speciel rutekørsel« synes EU-lovgivers hensigt at have været at udelukke såvel rutekørsel som speciel rutekørsel fra anvendelsesområdet for forordning nr. 561/2006, hvis længden af den omhandlede rute ikke overstiger 50 km.

34 Denne konstatering drages ikke i tvivl af den omstændighed, at forordning nr. 684/92 er blevet erstattet af forordning nr. 1073/2009, som sondrer mellem »rutekørsel« og »speciel rutekørsel«. Definitionerne af disse begreber er indholdsmæssigt uændrede, således at speciel rutekørsel stadig er defineret som en særlig kategori af rutekørsel.

35 Derudover er befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde udtrykkeligt reguleret ved artikel 5, stk. 2, litra a), i forordning nr. 1073/2009, idet dette udgør en af formerne for speciel rutekørsel. Den begrundelse, hvorpå fortolkningen af forordning nr. 684/92 er baseret, finder derfor tilsvarende anvendelse i forhold til forordning nr. 1073/2009.

36 Det følger deraf, at anvendelsesområdet for den undtagelse, der er foreskrevet i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006, ikke er blevet ændret ved forordning nr. 1073/2009, idet denne undtagelse finder anvendelse på såvel rutekørsel som speciel rutekørsel, hvis længden af den omhandlede rute ikke overstiger 50 km.

37 Det bemærkes for det andet, at forordning nr. 1073/2009 i artikel 2, nr. 5), ligesom forordning nr. 684/92 i artikel 2, nr. 4), indeholder en definition af »personbefordring for egen regning«, hvorefter der er tale om personbefordring, som udføres uden gevinst for øje og i ikke-erhvervsmæssigt øjemed, på den betingelse for det første, at transporten kun udgør en biaktivitet for den fysiske eller juridiske person, der udfører den. For det andet foreskriver denne definition, at de benyttede køretøjer skal være denne persons ejendom, være købt på afbetaling eller være omfattet af en langvarig leasingaftale, og at de skal føres af et medlem af denne fysiske eller juridiske persons personale eller af denne person selv eller af personale, der er ansat af virksomheden eller stillet til dens rådighed i henhold til en kontraktlig forpligtelse.

38 I den foreliggende sag må det for det første konstateres, at den i hovedsagen omhandlede befordring for det første forekommer at opfylde de betingelser, der kræves for at kunne kvalificeres som »speciel rutekørsel«.

39 Denne befordring finder sted på alle arbejdsdage med tre daglige dobbeltture, hvilket svarer til de tre daglige skiftehold hos Casa Noastră. Da befordringen af virksomhedens arbejdstagere mellem bopæl og arbejde i henhold til de for Domstolen foreliggende oplysninger udføres mellem byerne Pielești og Braneț, er trafikforbindelsen »bestemt« som omhandlet i artikel 2, nr. 2), i forordning nr. 1073/2009, idet arbejdstagernes på- og afstigning finder sted ved faste stoppesteder. Derudover omfatter den i hovedsagen omhandlede tjeneste kun en bestemt kategori af rejsende, nemlig denne virksomheds ansatte, idet andre passagerer udelukkes.

40 For det andet opfylder den i hovedsagen omhandlede befordring ligeledes de betingelser, der fastsættes i artikel 2, nr. 5), i forordning nr. 1073/2009, vedrørende »personbefordring for egen regning«.

41 I henhold til de samme oplysninger ydes den omhandlede befordring til Casa Noastrăs medarbejdere hverken med gevinst for øje eller med erhvervsmæssigt formål. Den forelæggende ret har i øvrigt præciseret, at der ikke opkræves nogen betaling for den ydede tjeneste. Derudover er dette selskabs hovedvirksomhed ikke persontransport, men fremstilling og salg af snedkerarbejde i PVC, idet befordringen af arbejdstagerne kun udgør en biaktivitet for selskabet. Endelig ejer Casa Noastră de benyttede køretøjer, som endvidere føres af denne virksomheds egne ansatte.

42 Som det fastslås i denne doms præmis 36, finder den i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006 foreskrevne undtagelse anvendelse på rutekørsel, herunder speciel rutekørsel. Som følge deraf omfatter denne undtagelse ikke a priori befordring for egen regning.

43 Det bemærkes imidlertid, at kategorien rutekørsel, som omfatter speciel rutekørsel, og kategorien personbefordring for egen regning ikke gensidigt udelukker hinanden. Personbefordring for egen regning kan tage form af speciel rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel, hvor sidstnævnte defineres i artikel 2, nr. 4), i forordning nr. 1073/2009 som kørsel, der ikke er omfattet af definitionen af rutekørsel, herunder speciel rutekørsel, og hvis vigtigste kendetegn er, at det er grupper af passagerer, der er dannet på initiativ af kunden eller af transportvirksomheden selv, der befordres.

44 Det bemærkes i denne forbindelse, at intet i ordlyden af forordning nr. 561/2006 og 1073/2009 strider mod denne fortolkning. Som Europa-Kommissionen har gjort gældende i sit skriftlige indlæg, kan personbefordring klassificeres i to kategorier, nemlig dels befordring af tredjeparter, dels befordring for egen regning.

45 Den første af disse kategorier kan antage flere former, nemlig rutekørsel, speciel rutekørsel og lejlighedsvis kørsel.

46 Befordring for egen regning kan ligeledes tage form af speciel rutekørsel eller lejlighedsvis kørsel, hvis den opfylder de betingelser, der fastsættes i forordning nr. 1073/2009. Derimod kan befordring for egen regning ikke være rutekørsel, som pr. definition kan benyttes af alle rejsende.

47 Denne fortolkning understøttes af den omstændighed, at såvel forordning nr. 684/92 som forordning nr. 1073/2009 lader anvendelsesområdet for speciel rutekørsel omfatte befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde, således som det allerede er fastslået i denne doms præmis 35. Derudover præciseres det i definitionen i artikel 2, nr. 1.2), i forordning nr. 684/92, at denne befordring vedrører befordring af bestemte kategorier af passagerer, »uanset hvem der organiserer befordringen«.

48 I øvrigt bekræftes denne fortolkning af den omstændighed, at personbefordring for egen regning i forordning nr. 1073/2009, der fastsætter fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel, underkastes regler, der i almindelighed er mindre strenge end dem, der finder anvendelse på rutekørsel, herunder speciel rutekørsel. Sidstnævnte kan således kun udføres med tilladelse, mens personbefordring for egen regning kun er underlagt en ordning med attester og undtaget fra krav om tilladelse. Som følge deraf er det ikke påkrævet at indhente en attest på grundlag af den form for befordring, der udøves, idet attesten for personbefordring for egen regning dækker alle former for udøvelsen af denne, uden at det er fornødent at foretage en konkret identifikation af de enkelte kategorier af den omhandlede befordring.

49 Den eneste forskel mellem speciel rutekørsel for tredjemand og den samme rutekørsel i forbindelse med personbefordring for egen regning vedrører således kvalificeringen af den person, der organiserer befordringen. Denne forskel kan imidlertid ikke begrunde, at speciel rutekørsel udført inden for rammerne af personbefordring for egen regning udelukkes fra anvendelsesområdet for den undtagelse, der foreskrives i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006.

50 Denne fortolkning strider heller ikke mod de mål, der forfølges med forordning nr. 561/2006. Sidstnævnte forordning har, som det nævnes i denne doms præmis 28, til formål at harmonisere vilkårene for konkurrencen mellem de forskellige former for landtransport, navnlig vejtransporten, og at forbedre arbejdsvilkårene for de ansatte i denne sektor såvel som færdselssikkerheden. Speciel rutekørsel udført for egen regning udgør imidlertid ikke en illoyal konkurrence til skade for andre former for befordring, der udbydes til tredjemand, fordi det kun er de ansatte hos den virksomhed, der udbyder denne tjeneste, der kan benytte den. Hvad i øvrigt angår forbedring af arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden er der intet, der begrunder en sondring mellem en chauffør, der udfører speciel rutekørsel for tredjemand på en strækning, der er under 50 km, og en chauffør, der udfører speciel rutekørsel i forbindelse med personbefordring for egen regning på samme strækning.

51 Det følger af de ovenstående betragtninger, at artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006 og artikel 2, nr. 3), i forordning nr. 1073/2009 skal fortolkes således, at befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde, arrangeret af arbejdstagernes arbejdsgiver, og hvor rutens længde ikke overstiger 50 km, er omfattet af anvendelsesområdet for den undtagelse, der er foreskrevet i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006, hvorefter denne forordning ikke finder anvendelse på en sådan befordring.

Sagens omkostninger

52 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tiende Afdeling) for ret:

Artikel 3, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 561/2006 af 15. marts 2006 om harmonisering af visse sociale bestemmelser inden for vejtransport og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 og forordning (EF) nr. 2135/98 samt ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 og artikel 2, nr. 3), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til det internationale marked

for buskørsel og om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006 skal fortolkes således, at befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde, arrangeret af arbejdstagernes arbejdsgiver, og hvor rutens længde ikke overstiger 50 km, er omfattet af anvendelsesområdet for den undtagelse, der er foreskrevet i artikel 3, litra a), i forordning nr. 561/2006, hvorefter denne forordning ikke finder anvendelse på en sådan befordring.

Underskrifter