

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (έκτο τμήμα)

της 25ης Ιανουαρίου 2001 \*

Στην υπόθεση C-172/99,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Korkein oikeus (Φινλανδία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου μεταξύ

**Oy Liikenne Ab**

και

**Pekka Liskojärvi,**

**Pentti Juntunen,**

η έκδοση προδικαστικής απόφασης ως προς την ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 77/187/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Φεβρουαρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 171),

\* Γλώσσα διαδικασίας: η φινλανδική.

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. Gulmann, πρόεδρο τμήματος, B. Σκουρή, J.-P. Puissochet (εισηγητή), R. Schintgen και την N. Colneric, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: P. Léger,  
γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

- για την Oy Liikenne Ab, ο O. Rauhamaa,
- για τους Liskojärvi και Juntunen, ο T. Rätty,
- η Φινλανδική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την T. Rynnä,
- η Κυβέρνηση των Κάτω Χωρών, εκπροσωπούμενη από τον M. A. Fierstra,
- η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον J. E. Collins, επικουρούμενο από την K. Smith,
- η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον Δ. Γκουλούση και τον E. Paasivirta,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις της Oy Liikenne Ab, εκπροσωπούμενης από τον O. Rauhamaa, των Liskojärvi και Juntunen, εκπροσωπούμενων από τους T. Rätty και O. Sulkunen, της Φινλανδικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από την E. Bygglin, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τους P. Hillenkamp και E. Paasivirta, κατά τη συνεδρίαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2000,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 12ης Οκτωβρίου 2000,

εκδίδει την ακόλουθη

### Απόφαση

- 1 Με διάταξη της 27ης Απριλίου 1999, που περιήλθε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 7 Μαΐου 1999, το Korkein oikeus (ακυρωτικό δικαστήριο) υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ (νυν άρθρου 234 ΕΚ), προδικαστικό ερώτημα ως προς την ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 77/187/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Φεβρουαρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 171).
- 2 Το ερώτημα αυτό ανέκυψε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ της επιχειρήσεως μεταφορών με λεωφορείο Oy Liikenne Ab (στο εξής: Liikenne) και δύο οδηγών της, των Liskojärvi και Juntunen, σχετικής με την άρνηση της επιχειρήσεως να τους παράσχει τις ίδιες συνθήκες εργασίας με αυτές που είχαν στον προηγούμενο εργοδότη τους.

## Νομικό πλαίσιο

- 3 Σύμφωνα με το άρθρο της 1, παράγραφος 1, η οδηγία 77/187 εφαρμόζεται επί μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων σε άλλον επιχειρηματία, οι οποίες προκύπτουν από συμβατική μεταβίβαση ή συγχώνευση. Το άρθρο 1, παράγραφος 3, προβλέπει ότι η οδηγία δεν εφαρμόζεται επί πλοίων θαλάσσης.
- 4 Η οδηγία 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών (ΕΕ L 209, σ. 1), αποβλέπει, όπως προκύπτει από την εικοστή αιτιολογική της σκέψη, στη βελτίωση της πρόσβασης των παρεχόντων υπηρεσίες στις διαδικασίες σύναψης των συμβάσεων, προκειμένου να εξαλειφθούν οι πρακτικές που περιορίζουν τον ανταγωνισμό, γενικότερα, και τη συμμετοχή σε διαγωνισμούς εκ μέρους υπηκόων άλλων κρατών μελών, ειδικότερα.
- 5 Το άρθρο 1, στοιχείο α', της οδηγίας 92/50 ορίζει τις «δημόσιες συμβάσεις υπηρεσιών» ως συμβάσεις εξ επαχθούς αιτίας συναπτόμενες εγγράφως μεταξύ ενός παρέχοντος υπηρεσίες και μιας αναθέτουσας αρχής. Σύμφωνα με το άρθρο 1, στοιχείο β', της οδηγίας, ως «αναθέτουσες αρχές» θεωρούνται το κράτος, οι οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οργανισμοί δημοσίου δικαίου, οι ενώσεις που αποτελούνται από έναν ή περισσότερους από τους παραπάνω οργανισμούς τοπικής αυτοδιοίκησης ή δημοσίου δικαίου.
- 6 Το άρθρο 3, παράγραφος 1, της οδηγίας 92/50 προβλέπει, μεταξύ άλλων, ότι, κατά την υπ' αυτών σύναψη δημοσίων συμβάσεων υπηρεσιών, οι αναθέτουσες αρχές εφαρμόζουν διαδικασίες προσαρμοσμένες στις διατάξεις της εν λόγω οδηγίας. Κατά την παράγραφο 2 της ίδιας διατάξεως, οι αναθέτουσες αρχές φροντίζουν ώστε να μην υπάρχουν διακρίσεις μεταξύ των διαφόρων παρεχόντων υπηρεσίες.
- 7 Σύμφωνα με το παράρτημά της Ι Α, στο οποίο παραπέμπει το άρθρο της 8, η οδηγία 92/50 καλύπτει ιδίως τις υπηρεσίες χειρσαίων μεταφορών.

## Η διαφορά της κύριας δίκης

- 8 Κατόπιν προκηρύξεως διαγωνισμού, η Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta (αστικό συμβούλιο συνεργασίας της περιοχής της πρωτεύουσας, στο εξής: YTV) ανέθεσε στην εταιρία Liikenne, για τρία έτη, την εκμετάλλευση επτά τοπικών γραμμών λεωφορείου, τις οποίες μέχρι τότε εκμεταλλευόταν η εταιρία Hakunilan Liikenne Oy (στο εξής: Hakunilan Liikenne).
- 9 Η Hakunilan Liikenne, η οποία εξυπηρετούσε τις γραμμές αυτές με 26 λεωφορεία, απέλυσε 45 οδηγούς λεωφορείων, 33 από τους οποίους, ήτοι όλοι εκείνοι που έθεσαν υποψηφιότητα, αναπροσελήφθησαν από τη Liikenne. Επιπλέον, η Liikenne προσέλαβε και 18 άλλους οδηγούς. Η αναπρόσληψη των πρώην οδηγών της Hakunilan Liikenne έγινε υπό τις προβλεπόμενες από την εθνική συλλογική σύμβαση του τομέα συνθήκες, οι οποίες είναι σε γενικές γραμμές λιγότερο ευνοϊκές από αυτές που ίσχυαν στην Hakunilan Liikenne.
- 10 Η μεταβίβαση της Hakunilan Liikenne προς τη Liikenne δεν συνοδεύτηκε από καμία μεταβίβαση οχημάτων ή άλλων στοιχείων του ενεργητικού σχετικών με την εκμετάλλευση των οικείων γραμμών λεωφορείου. Η Liikenne μίσθωσε μόνο για δύο έως τρεις μήνες, αναμένοντας την παράδοση 22 νέων λεωφορείων που είχε παραγγείλει, δύο λεωφορεία της Hakunilan Liikenne και αγόρασε από αυτή τις στολές εργασίας ορισμένων από τους οδηγούς που προσέλαβε.
- 11 Οι Liskojärvi και Juntunen ανήκουν στους 33 οδηγούς που απέλυσε η Hakunilan Liikenne και αναπροσέλαβε η Liikenne. Εκτιμώντας ότι υπήρξε μεταβίβαση οικονομικής μονάδας μεταξύ των δύο επιχειρήσεων και ότι, ως εκ τούτου, είχαν το δικαίωμα να εξακολουθήσουν να υπάγονται στις ευνοϊκές συνθήκες εργασίας που ίσχυαν στον προηγούμενο εργοδότη τους, ενήγαγαν τη Liikenne ενώπιον του Vantaan käräjäoikeus (Πρωτοδικείου της Vantaa). Η Liikenne αμφισβήτησε την εν λόγω μεταβίβαση.
- 12 Με απόφαση της 17ης Ιουνίου 1996, το Vantaan käräjäoikeus δέχθηκε την αγωγή των Liskojärvi και Juntunen. Επειδή το Helsingin hovioikeus (Εφετείο του Ελσίνκι) απέρριψε, με απόφαση της 23ης Οκτωβρίου 1997, την έφεση που η Liikenne άσκησε

κατά της πρωτόδικης αποφάσεως, αυτή άσκησε αναίρεση ενώπιον του *Korkein oikeus*.

- 13 Στη διάταξή του περί παραπομπής, το *Korkein oikeus* εκτιμά ότι η έννοια της μεταβιβάσεως επιχειρήσεως παραμένει ασαφής, ιδίως στις περιπτώσεις που, όπως εν προκειμένω, η επανάληψη της δραστηριότητας δεν στηρίζεται σε σύμβαση μεταξύ των μερών και δεν συνοδεύεται από τη μεταβίβαση σημαντικών στοιχείων του ενεργητικού. Το *Korkein oikeus* τονίζει, επίσης, ότι η υπόθεση επί της οποίας κλήθηκε να αποφανθεί εντάσσεται στο πλαίσιο δημόσιου διαγωνισμού διεξαχθέντος σύμφωνα με την οδηγία 92/50. Η εφαρμογή, όμως, της οδηγίας 77/187 εντός ενός τέτοιου πλαισίου, μολονότι προστατεύει τα δικαιώματα των εργαζομένων, ενδέχεται να παρεμποδίσει τον ανταγωνισμό μεταξύ επιχειρήσεων και να θίξει τον σκοπό της αποτελεσματικότητας, τον οποίο επιδιώκει η οδηγία 92/50. Το *Korkein oikeus* διερωτάται, υπό τις συνθήκες αυτές, κατά πόσο συμβιβάζονται μεταξύ τους οι δύο οδηγίες.
- 14 Θεωρώντας ότι η επίλυση της διαφοράς εξαρτάται από την ερμηνεία του άρθρου 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 77/187, το *Korkein oikeus* ανέστειλε την έκδοση της αποφάσεως και υπέβαλε στο Δικαστήριο το ακόλουθο προδικαστικό ερώτημα:

«Πρέπει να θεωρείται ότι υφίσταται μεταβίβαση εγκαταστάσεως, κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 77/187/ΕΟΚ, όταν η εκμετάλλευση γραμμών συγκοινωνίας με λεωφορεία μεταφέρεται από μια επιχείρηση σε μια άλλη κατόπιν διαγωνισμού βάσει της οδηγίας 92/50/ΕΟΚ, για τον συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημοσίων συμβάσεων παροχής υπηρεσιών;»

## Επί του προδικαστικού ερωτήματος

- 15 Με το ερώτημά του, το δικαστήριο της παραπομπής ερωτά κατ' ουσίαν αν η ανάληψη εκ μέρους μας επιχειρήσεως δραστηριότητας δημόσιας μη θαλάσσιας συγκοινωνίας — όπως η εκμετάλλευση τοπικών γραμμών συγκοινωνίας με λεωφορεία —, την οποία ασκούσε μέχρι τότε άλλη επιχείρηση, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού προβλεπόμενου από την οδηγία 92/50, μπορεί να υπαχθεί στο ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 77/187, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο της 1, παράγραφος 1.
- 16 Η Liikenne υποστηρίζει ότι πρέπει οπωσδήποτε να δοθεί αρνητική απάντηση στο ερώτημα που υπέβαλε το *Korkein oikeus*. Πρώτον, η *Hakunilan Liikenne* και η *Liikenne* δεν συνήψαν καμία συμβατική σχέση κατά την ανάθεση και δεν συμφώνησαν τη μεταβίβαση της εκμεταλλεύσεως. Ναι μεν το Δικαστήριο δέχθηκε ότι μια μεταβίβαση μπορεί να πραγματοποιηθεί σε δύο στάδια με την παρεμβολή τρίτου, όπως του κυρίου ή του εκμισθωτή, η *YTV* όμως δεν έχει αυτόν τον ρόλο, καθόσον δεν έχει την κυριότητα των γραμμών συγκοινωνίας που μεταβιβάζονται ούτε των στοιχείων του ενεργητικού που απαιτούνται για την εκμετάλλευση των γραμμών αυτών. Δεύτερον, η μεταβίβαση πρέπει να αφορά μια οικονομική μονάδα, προφανώς όμως μια γραμμή, ή ακόμη και ένα σύνολο γραμμών λεωφορείου, δεν συνιστά τέτοια μονάδα. Τρίτον, τα στοιχεία του ενεργητικού της *Hakunilan Liikenne* που απαιτούνται για την εκμετάλλευση των οικείων γραμμών δεν μεταβιβάστηκαν στη *Liikenne*. Τέταρτον, οι οδηγοί της *Hakunilan Liikenne* αναπροσελήφθησαν, κατόπιν αιτήσεώς τους, από τη *Liikenne*, η οποία μπορούσε εξάλλου να προσλάβει οποιονδήποτε εργαζόμενο με άδεια ασκήσεως του επαγγέλματος αυτού. Τέλος, η εφαρμογή της οδηγίας 77/187 στους δημόσιους διαγωνισμούς για υπηρεσίες οδικών μεταφορών συνεπάγεται σημαντικά μειονεκτήματα, καθότι η επιχείρηση στην οποία κατακυρώνεται η σύμβαση πρέπει να αναλάβει υποχρεώσεις τις οποίες δεν γνωρίζει.
- 17 Οι *Liskojärvi* και *Juntunen*, η Φινλανδική και η Ολλανδική Κυβέρνηση, καθώς και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή, ισχυρίζονται ότι το αποφασιστικό κριτήριο για την ύπαρξη μεταβιβάσεως είναι το αν η οικονομική μονάδα την οποία αφορά η πράξη διατηρεί την ταυτότητά της, πράγμα που προκύπτει ιδίως από τη συνέχιση της εκμεταλλεύσεως ή την επανάληψή της. Δεν ασκεί επιρροή συναφώς το γεγονός ότι η μεταβίβαση επέρχεται κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού, ότι δεν υφίσταται καμία άμεση συμβατική σχέση μεταξύ του μεταβιβάζοντος και του προς

ον η μεταβίβαση και ότι η μεταβίβαση προκύπτει από μονομερή απόφαση των δημοσίων αρχών.

- 18 Οι Liskojärvi και Juntunen θεωρούν ότι, υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει να δοθεί καταφατική απάντηση στο ερώτημα που υπέβαλε το Korkein oikeus. Οι τρεις κυβερνήσεις, οι οποίες υπέβαλαν παρατηρήσεις δυνάμει του άρθρου 20 του Οργανισμού ΕΚ του Δικαστηρίου, και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι αρμόδιο να αποφανθεί, στηριζόμενο στο σύνολο των πραγματικών περιστατικών που χαρακτηρίζουν την επίμαχη στην κύρια δίκη πράξη, για το αν πράγματι υπήρξε εν προκειμένω μεταβίβαση είναι το αιτούν δικαστήριο.
- 19 Είναι σημαντικό να υπομνησθεί ότι η οδηγία 77/187 αποσκοπεί στην εξασφάλιση της συνεχείας των υφισταμένων στο πλαίσιο μιας οικονομικής μονάδας εργασιακών σχέσεων, ανεξαρτήτως της αλλαγής ιδιοκτήτη. Το γεγονός ότι η δραστηριότητα μιας τέτοιας μονάδας ανατέθηκε διαδοχικά σε διαφορετικές επιχειρήσεις από έναν οργανισμό δημοσίου δικαίου δεν μπορεί να αποκλείσει την εφαρμογή της οδηγίας 77/187, στο μέτρο που η μεταφορά ατόμων με λεωφορείο δεν εμπίπτει στην άσκηση της δημόσιας εξουσίας (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1998, C-173/96 και C-247/96, Hidalgo κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. I-8237, σκέψεις 21 και 24).
- 20 Έτσι, το Δικαστήριο έκρινε ότι η οδηγία 77/187 έχει εφαρμογή στην περίπτωση όπου ένας δημόσιος οργανισμός, ο οποίος είχε αναθέσει την υπηρεσία του για την κατ' οίκον αρωγή σε πρόσωπα τελούντα σε κατάσταση ανάγκης ή κατακυρώσει τη σύμβαση φυλάξεως και επιτηρήσεως ορισμένων εγκαταστάσεών του σε μια επιχείρηση, αποφασίζει, με τη λήξη ή κατόπιν καταγγελίας της συμβάσεως που τον συνέδεε με την επιχείρηση αυτή, να αναθέσει την υπηρεσία αυτή ή να κατακυρώσει τη σύμβαση αυτή σε άλλη επιχείρηση (προπαρατεθείσα απόφαση Hidalgo κ.λπ., σκέψη 34).
- 21 Η λύση αυτή δεν μπορεί να αμφισβητηθεί για τον λόγο ότι η επίμαχη σύμβαση μεταφορών με λεωφορείο ανατέθηκε κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού διεξαχθέντος σύμφωνα με την οδηγία 92/50. Συγκεκριμένα, η οδηγία 77/187 δεν προβλέπει καμία εξαίρεση αυτού του είδους από το πεδίο εφαρμογής της και, εξάλλου, η οδηγία 92/50 δεν περιέχει διάταξη με αυτό το περιεχόμενο. Έτσι, το γεγονός ότι μια πράξη ανήκει



στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 92/50 δεν αποκλείει κατ' ανάγκη την εφαρμογή της οδηγίας 77/187 (βλ., υπ' αυτήν την έννοια, συμβουλευτικές γνωμοδοτήσεις του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελεύθερων Συναλλαγών της 25ης Σεπτεμβρίου 1996, E-2/95, Eilert Eidesund κατά Stavanger Catering A/S, Report of the EFTA Court 1η Ιουλίου 1995 — 31 Δεκεμβρίου 1996, σ. 1, σημείο 50, και της 14ης Μαρτίου 1997, E-3/96, Tor Angeir Ask and Others κατά ABB Offshore Technology AS and Aker Offshore Partner AS, Report of the EFTA Court 1997, σ. 1, σημείο 33).

- 22 Το γεγονός ότι οι διατάξεις της οδηγίας 77/187 μπορούν, ενδεχομένως, να εφαρμοστούν σε μια πράξη σχετική με την οδηγία 92/50 δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι θίγει τους σκοπούς της δεύτερης οδηγίας. Η οδηγία 92/50 ουδόλως έχει ως σκοπό να απαλλάξει τις αναθέτουσες αρχές και τους παρέχοντες υπηρεσίες, που προτείνουν τις υπηρεσίες τους για τις οικείες συμβάσεις, από την εφαρμογή του συνόλου της νομοθεσίας και των κανονιστικών ρυθμίσεων που ισχύουν για τις εν λόγω δραστηριότητες, μεταξύ άλλων στον κοινωνικό τομέα ή στον τομέα της ασφάλειας, οπότε οι προσφορές θα υποβάλλονταν χωρίς κανέναν περιορισμό. Η οδηγία 92/50 αποβλέπει στο να επωφελούνται οι επιχειρήσεις από την ισότητα ευκαιριών, ιδιαίτερα για την άσκηση των δικαιωμάτων τους όσον αφορά την ελευθερία εγκαταστάσεως και την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, τηρουμένων των εν λόγω νομοθεσιών ή κανονιστικών ρυθμίσεων και υπό τις προβλεπόμενες σε αυτή συνθήκες.
- 23 Σε αυτό το πλαίσιο, οι επιχειρήσεις διατηρούν κάποιο περιθώριο χειρισμών για να λειτουργεί ο ανταγωνισμός μεταξύ τους και να υποβάλλουν διαφορετικές προσφορές. Στον τομέα της συγκοινωνίας με λεωφορείο, μπορούν, παραδείγματος χάριν, να επέμβουν όσον αφορά τον εξοπλισμό των οχημάτων και την ενεργειακή απόδοσή τους ή τον οικολογικό τους χαρακτήρα, όσον αφορά την αποτελεσματικότητα της οργάνωσης και τον τρόπο επαφής με το κοινό, καθώς και, όπως σε κάθε περίπτωση, όσον αφορά το επιδιωκόμενο περιθώριο κέρδους. Η επιχείρηση που υποβάλλει μια προσφορά πρέπει επίσης να μπορεί να αξιολογήσει αν, σε περίπτωση ευδοκιμήσεώς της, θα έχει συμφέρον να αγοράσει σημαντικά στοιχεία του ενεργητικού από τον έχοντα σήμερα την εκμετάλλευση και να αναπροσλάβει το σύνολο ή μέρος του προσωπικού του, ή αν θα υποχρεωθεί να το κάνει, και αν, ενδεχομένως, θα υπάρξει μεταβίβαση της επιχείρησεως υπό την έννοια της οδηγίας 77/187.

- 24 Η αξιολόγηση αυτή, καθώς και αυτή των εξόδων που προκύπτουν από τις διάφορες δυνατές λύσεις, αποτελεί επίσης τμήμα του ανταγωνισμού και δεν μπορεί να θεωρηθεί, σε αντίθεση προς ό,τι υποστηρίζει η Liikenne, ως απόδειξη παραβίασεως της αρχής της ασφάλειας δικαίου. Κάθε πρωτοβουλία στον τομέα του ανταγωνισμού χαρακτηρίζεται όντως από κάποια ασάφεια όσον αφορά ορισμένες παραμέτρους, αρμόδιες δε για τη διενέργεια αναλύσεων που να ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα είναι οι επιχειρήσεις. Ασφαλώς, η επιχείρηση που είχε αναλάβει στο παρελθόν την υπηρεσία αυτή γνωρίζει, σε αντίθεση με τους ανταγωνιστές της, επακριβώς τα έξοδα που τη βαρύνουν για την παροχή της υπηρεσίας που αποτελεί αντικείμενο της συμβάσεως· πάντως, αφενός, η κατάσταση αυτή είναι εγγενής του συστήματος και δεν μπορεί να δικαιολογήσει τη μη εφαρμογή των κοινωνικών νομοθεσιών και, αφετέρου, το πλεονέκτημα αυτό αντισταθμίζεται προφανώς, τις περισσότερες φορές, από την πολύ μεγάλη δυσκολία που αντιμετωπίζει η επιχείρηση αυτή για να τροποποιήσει τους όρους εκμεταλλεύσεως, προκειμένου να τους προσαρμόσει στις νέες συνθήκες του διαγωνισμού, σε σχέση με τους ανταγωνιστές της που υποβάλλουν μια προσφορά εκ του μηδενός.
- 25 Συνεπώς, πρέπει, πρώτον, να δοθεί στο δικαστήριο της παραπομπής η απάντηση ότι η ανάληψη εκ μέρους μιας επιχειρήσεως δραστηριότητας δημόσιας μη θαλάσσιας συγκοινωνίας — όπως η εκμετάλλευση τοπικών γραμμών συγκοινωνίας με λεωφορεία —, την οποία ασκούσε μέχρι τότε άλλη επιχείρηση, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού προβλεπόμενου από την οδηγία 92/50, μπορεί να υπαχθεί στο ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 77/187, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο της 1, παράγραφος 1.
- 26 Δεύτερον, λαμβανομένης υπόψη της δυνατότητας εφαρμογής της οδηγίας 77/187 σε μια περίπτωση όπως η εξεταζόμενη από το αιτούν δικαστήριο, πρέπει να δοθούν σ' αυτό τα απαραίτητα ερμηνευτικά στοιχεία για να εκτιμήσει αν, εν προκειμένω, υπήρξε μεταβίβαση, υπό την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας. Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει συναφώς ότι η εκμετάλλευση των γραμμών του λεωφορείου εκ μέρους της δεύτερης επιχειρήσεως δεν στηρίζεται σε σύμβαση μεταξύ της παλαιάς και της νέας αναλαμβάνουσας το έργο επιχειρήσεως και ότι δεν υπήρξε μεταξύ τους καμία μεταβίβαση στοιχείων του ενεργητικού.

- 27 Το αποφασιστικό κριτήριο για την ύπαρξη μεταβιβάσεως κατά την έννοια της οδηγίας 77/187 είναι το αν η εν λόγω μονάδα διατηρεί την ταυτότητά της, πράγμα που προκύπτει ιδίως από την πραγματική συνέχιση της εκμεταλλεύσεως ή την επανάληψή της (αποφάσεις της 18ης Μαρτίου 1986, 24/85, Spijkers, Συλλογή 1986, σ. 1119, σκέψεις 11 και 12, και της 2ας Δεκεμβρίου 1999, C-234/98, Allen κ.λπ., Συλλογή 1999, σ. I-8643, σκέψη 23).
- 28 Η έλλειψη συμβατικής σχέσεως μεταξύ του μεταβιβάζοντος και του προς ον η μεταβίβαση ή, όπως στην παρούσα υπόθεση, μεταξύ των δύο επιχειρήσεων στις οποίες ανατέθηκε διαδοχικά η εκμετάλλευση γραμμών λεωφορείου, μολονότι μπορεί να συνιστά ένδειξη ότι δεν πραγματοποιήθηκε καμιά μεταβίβαση κατά την έννοια της οδηγίας 77/187, δεν μπορεί να έχει συναφώς καθοριστική σημασία (απόφαση της 11ης Μαρτίου 1997, C-13/95, Süzen, Συλλογή 1997, σ. I-1259, σκέψη 11).
- 29 Συγκεκριμένα, η οδηγία 77/187 εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις μεταβολής, στο πλαίσιο συμβατικών σχέσεων, του υπευθύνου για την εκμετάλλευση της επιχειρήσεως φυσικού ή νομικού προσώπου, το οποίο αναλαμβάνει συμβατικώς τις υποχρεώσεις του εργοδότη έναντι των εργαζομένων της επιχειρήσεως. Επομένως, για να έχει εφαρμογή η οδηγία, δεν είναι αναγκαίο να υπάρχουν απευθείας συμβατικές σχέσεις μεταξύ του μεταβιβάζοντος και του προς ον η μεταβίβαση, δοθέντος ότι η μεταβίβαση μπορεί να πραγματοποιείται σε δύο στάδια με την παρεμβολή τρίτου, όπως του κυρίου ή του εκμισθωτή (βλ., ιδίως, απόφαση της 7ης Μαρτίου 1996, C-171/94 και C-172/94, Merckx και Neuhuys, Συλλογή 1996, σ. I-1253, σκέψεις 28 έως 30, και προπαρατεθείσα απόφαση Süzen, σκέψη 12).
- 30 Η οδηγία 77/187 μπορεί επομένως να έχει εφαρμογή ελλείψει απευθείας συμβατικής σχέσεως μεταξύ δύο επιχειρήσεων στις οποίες νομικό πρόσωπο δημόσιου δικαίου ανέθεσε διαδοχικά, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού διεξαχθέντος σύμφωνα με την οδηγία 92/50, υπηρεσία δημόσιας μη θαλάσσιας συγκοινωνίας, όπως η εκμετάλλευση τοπικών γραμμών συγκοινωνίας με λεωφορεία.

- 31 Προκειμένου να έχει εφαρμογή η οδηγία 77/187, η μεταβίβαση πρέπει πάντως να αφορά οικονομική μονάδα οργανωμένη επί μονίμου βάσεως, η δραστηριότητα της οποίας δεν περιορίζεται σε εκτέλεση συγκεκριμένου έργου (απόφαση της 19ης Σεπτεμβρίου 1995, C-48/94, Rygaard, Συλλογή 1995, σ. I-2745, σκέψη 20). Η έννοια της μονάδας αναφέρεται επομένως σε οργανωμένο σύνολο προσώπων και στοιχείων που καθιστά δυνατή την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας και επιδιώκει ίδιο σκοπό (προπαρατεθείσα απόφαση Süzen, σκέψη 13).
- 32 Σε κάθε περίπτωση, το αιτούν δικαστήριο είναι αρμόδιο να εκτιμήσει, υπό το φως των προεκτεθέντων ερμηνευτικών στοιχείων, αν η εκμετάλλευση των επίμαχων στην κύρια δίκη γραμμών λεωφορείου ήταν οργανωμένη ως οικονομική μονάδα στους κόλπους της Hakunilan Liikenne, προτού ανατεθεί στη Liikenne.
- 33 Πάντως, προκειμένου να καθοριστεί αν πληρούνται οι προϋποθέσεις της μεταβίβασης οικονομικής μονάδας, πρέπει να ληφθεί υπόψη το σύνολο των πραγματικών περιστατικών που χαρακτηρίζουν την επίμαχη πράξη, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται ιδίως το είδος της επιχειρήσεως ή της εγκαταστάσεως περί της οποίας πρόκειται, η μεταβίβαση ή όχι ενσωμάτων στοιχείων, όπως τα κτίρια και τα κινητά, η αξία των άυλων στοιχείων κατά τον χρόνο της μεταβίβασης, η αναπρόσληψη ή όχι του μεγαλύτερου μέρους του προσωπικού από τον νέο επικεφαλής της επιχειρήσεως, η μεταβίβαση ή όχι της πελατείας, καθώς και ο βαθμός ομοιότητας των ασκούμενων δραστηριοτήτων πριν και μετά τη μεταβίβαση και η διάρκεια πιθανής αναστολής των δραστηριοτήτων αυτών. Εντούτοις, τα στοιχεία αυτά δεν αποτελούν παρά επιμέρους πτυχές της συνολικής αξιολογήσεως που επιβάλλεται και, επομένως, δεν μπορούν να συνεκτιμώνται μεμονωμένα (βλ., ιδίως, τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Spijkers, σκέψη 13, και Süzen, σκέψη 14).
- 34 Έτσι, το γεγονός και μόνον ότι η υπηρεσία που παρέχουν τόσο η παλαιά όσο και η νέα αναλαμβάνουσα το έργο επιχείρηση είναι ομοειδής δεν επιτρέπει να συναχθεί ότι υπάρχει μεταβίβαση οικονομικής μονάδας μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης επιχειρήσεως. Συγκεκριμένα, μια τέτοια μονάδα δεν μπορεί να ταυτίζεται αποκλειστικά με τη δραστηριότητα την οποία επιτελεί. Η ταυτότητά της προκύπτει επίσης

από άλλα στοιχεία, όπως το προσωπικό της, η στελέχωσή της, η οργάνωση των εργασιών της, οι μέθοδοί της εκμεταλλεύσεως ή και, ενδεχομένως, τα μέσα εκμεταλλεύσεως που διαθέτει (βλ. τις προπαρατεθείσες αποφάσεις Süzen, σκέψη 15, Hidalgo κ.λπ., σκέψη 30, και Allen κ.λπ., σκέψη 27· βλ., επίσης, απόφαση της 10ης Δεκεμβρίου 1998, C-127/96, C-229/96 και C-74/97, Hernández Vidal κ.λπ., Συλλογή 1998, σ. I-8179, σκέψη 30).

- 35 Όπως υπενθυμίζεται στη σκέψη 32 της παρούσας απόφασεως, το εθνικό δικαστήριο, κατά την εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών που χαρακτηρίζουν την εν λόγω πράξη, πρέπει ιδίως να λαμβάνει υπόψη του το είδος της επιχειρήσεως ή της εγκαταστάσεως περί της οποίας πρόκειται. Επομένως, η σημασία που πρέπει να δοθεί αντιστοίχως στα διάφορα κριτήρια για την ύπαρξη μεταβιβάσεως κατά την έννοια της οδηγίας ποικίλλει κατ' ανάγκη ανάλογα με την ασκούμενη δραστηριότητα, μάλιστα δε ανάλογα με τις μεθόδους παραγωγής ή εκμεταλλεύσεως που χρησιμοποιούνται στην εν λόγω επιχείρηση, εγκατάσταση ή τμήμα εγκαταστάσεως (προπαρατεθείσες αποφάσεις Süzen, σκέψη 18, Hernández Vidal κ.λπ., σκέψη 31, και Hidalgo κ.λπ., σκέψη 31).
- 36 Συναφώς, η Επιτροπή, αναφερόμενη στην προπαρατεθείσα υπόθεση Süzen, υποστηρίζει ότι η μη μεταβίβαση στοιχείων του ενεργητικού από την παλαιά στη νέα επιχείρηση στην οποία κατακυρώνεται η σύμβαση για τη συγκοινωνία με λεωφορείο συνιστά αμελητέο γεγονός, ενώ, αντίθετα, είναι καθοριστικό το γεγονός ότι η νέα αναλαμβάνουσα το έργο επιχείρηση αναπροσέλαβε σημαντικό μέρος του προσωπικού από την προκάτοχό της.
- 37 Βεβαίως, το Δικαστήριο είπε ότι μια οικονομική μονάδα μπορεί, σε ορισμένους τομείς, να λειτουργεί χωρίς σημαντικά ενσώματα ή άυλα περιουσιακά στοιχεία, οπότε η διατήρηση της ταυτότητας μιας τέτοιας μονάδας πέρα από τα όρια των εργασιών που αποτελούν το αντικείμενο των δραστηριοτήτων της δεν μπορεί, εν πάση περιπτώσει, να εξαρτάται από τη μεταβίβαση τέτοιων στοιχείων (προπαρατεθείσες αποφάσεις Süzen, σκέψη 18, Hernández Vidal κ.λπ., σκέψη 31, και Hidalgo κ.λπ., σκέψη 31).
- 38 Έτσι, το Δικαστήριο έκρινε ότι, καθόσον, σε ορισμένους τομείς στους οποίους η δραστηριότητα στηρίζεται κυρίως στο εργατικό δυναμικό, ένα σύνολο εργαζομένων

τους οποίους ενώνει σταθερά μια κοινή δραστηριότητα μπορεί να αντιστοιχεί σε οικονομική μονάδα, επιβάλλεται να γίνει δεκτό ότι μια τέτοια μονάδα μπορεί να διατηρεί την ταυτότητά της και πέραν της μεταβιβάσεώς της, όταν ο νέος επικεφαλής της επιχειρήσεως δεν αρκείται στη συνέχιση της εν λόγω δραστηριότητας, αλλά αναπροσλαμβάνει επίσης σημαντικό τμήμα, από άποψη αριθμού και ικανοτήτων, του προσωπικού στο οποίο ο προκάτοχός του ανέθετε ειδικά το έργο αυτό. Στην περίπτωση αυτή, ο νέος επικεφαλής της επιχειρήσεως αποκτά συγκεκριμένα το οργανωμένο σύνολο στοιχείων το οποίο θα του παράσχει τη δυνατότητα να συνεχίσει κατά τρόπο σταθερό τις δραστηριότητες ή ορισμένες δραστηριότητες της μεταβιβάζουσας επιχειρήσεως (προπαρατεθείσες αποφάσεις Süzen, σκέψη 21, Hernández Vidal κ.λπ., σκέψη 32, και Hidalgo κ.λπ., σκέψη 32).

- 39 Εντούτοις, η μεταφορά με λεωφορείο δεν μπορεί να θεωρηθεί ως δραστηριότητα στηριζόμενη κυρίως στο εργατικό δυναμικό, στο μέτρο που απαιτεί σημαντικό εξοπλισμό και εγκαταστάσεις (βλ., για την ίδια διαπίστωση όσον αφορά τη διάνοιξη υπογείων στοών ανθρακωρυχείου, την προπαρατεθείσα απόφαση Allen κ.λπ., σκέψη 30). Επομένως, η έλλειψη μεταβιβάσεως, από την παλαιά στη νέα αναλαμβάνουσα το έργο επιχείρηση, ενσώματων περιουσιακών στοιχείων για την εκμετάλλευση των οικείων γραμμών λεωφορείου, συνιστά περίπτωση που πρέπει να ληφθεί υπόψη.
- 40 Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο δικηγόρος των εναγομένων της κύριας δίκης τόνισε την οικονομική αξία της συμβάσεως που συνήφθη μεταξύ της αναθέτουσας αρχής YTV και της Liikenne, επισημαίνοντας ότι πρόκειται για σημαντικό άυλο περιουσιακό στοιχείο. Η αξία αυτή δεν μπορεί να αμφισβητηθεί· εντούτοις, στις περιπτώσεις ανανεώσεως μιας συμβάσεως, η αξία ενός τέτοιου άυλου περιουσιακού στοιχείου μηδενίζεται κατά κανόνα με τη λήξη της συμβάσεως του πρώην δικαιούχου, για τον λόγο ακριβώς ότι η σύμβαση τίθεται επί νέας βάσεως.
- 41 Ασφαλώς, αν ένας δημόσιος διαγωνισμός, όπως ο επίμαχος στην κύρια δίκη, προβλέπει ότι η νέα επιχείρηση υποκαθίσταται στις υφιστάμενες με την πελατεία συμβάσεις ή αν το μεγαλύτερο μέρος της μπορεί να θεωρηθεί «εξασφαλισμένο», πρέπει να θεωρηθεί ότι υπάρχει μεταβίβαση πελατείας.

- 42 Πάντως, σε έναν τομέα όπως η δημόσια συγκοινωνία με λεωφορείο, όπου τα ενσώματα στοιχεία συμβάλλουν σημαντικά στην άσκηση της δραστηριότητας, η μη μεταβίβαση από την παλαιά στη νέα επιχείρηση μεγάλου μέρους τέτοιων στοιχείων, απαραίτητων για την εύρυθμη λειτουργία της μονάδας, επιτρέπει να συναχθεί ότι η μονάδα αυτή δεν διατηρεί την ταυτότητά της.
- 43 Επομένως, σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης, η οδηγία 77/187 δεν έχει εφαρμογή ελλείψει μεταβιβάσεως σημαντικών ενσώματων περιουσιακών στοιχείων από την παλαιά στη νέα επιχείρηση.
- 44 Συνεπώς, πρέπει, εξάλλου, να δοθεί στο αιτούν δικαστήριο η απάντηση ότι το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 77/187 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι:
- η οδηγία αυτή μπορεί να έχει εφαρμογή ελλείψει απευθείας συμβατικής σχέσεως μεταξύ δύο επιχειρήσεων στις οποίες νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ανέθεσε διαδοχικά, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού διεξαχθέντος σύμφωνα με την οδηγία 92/50, υπηρεσία δημόσιας μη θαλάσσιας συγκοινωνίας — όπως η εκμετάλλευση τοπικών γραμμών συγκοινωνίας με λεωφορεία·
  - σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης, η οδηγία 77/187 δεν έχει εφαρμογή ελλείψει μεταβιβάσεως σημαντικών ενσώματων στοιχείων μεταξύ των δύο προαναφερθεισών επιχειρήσεων.

## Επί των δικαστικών εξόδων

- 45 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Φινλανδική, η Ολλανδική Κυβέρνηση και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, καθώς και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (έκτο τμήμα),

κρίνοντας επί του ερωτήματος που του υπέβαλε με διάταξη της 27ης Απριλίου 1999 το *Korkein oikeus*, αποφαίνεται:

- 1) Η ανάληψη εκ μέρους μιας επιχειρήσεως δραστηριότητας δημόσιας μη θαλάσσιας συγκοινωνίας — όπως η εκμετάλλευση τοπικών γραμμών συγκοινωνίας με λεωφορεία —, την οποία ασκούσε μέχρι τότε άλλη επιχείρηση, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού προβλεπόμενου από την οδηγία 92/50/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 18ης Ιουνίου 1992, για το συντονισμό των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών, μπορεί να υπαχθεί στο ουσιαστικό πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 77/187/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 14ης Φεβρουαρίου 1977, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών, των σχετικών με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβιβάσεων επιχειρήσεων, εγκαταστάσεων ή τμημάτων εγκαταστάσεων, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο της 1, παράγραφος 1.



2) Το άρθρο 1, παράγραφος 1, της οδηγίας 77/187 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι:

- η οδηγία αυτή μπορεί να έχει εφαρμογή ελλείψει απευθείας συμβατικής σχέσεως μεταξύ δύο επιχειρήσεων στις οποίες νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου ανέθεσε διαδοχικά, κατόπιν δημόσιου διαγωνισμού διεξαχθέντος σύμφωνα με την οδηγία 92/50, υπηρεσία δημόσιας μη θαλάσσιας συγκοινωνίας — όπως η εκμετάλλευση τοπικών γραμμών συγκοινωνίας με λεωφορεία·
- σε περίπτωση όπως αυτή της κύριας δίκης, η οδηγία 77/187 δεν έχει εφαρμογή ελλείψει μεταβιβάσεως σημαντικών ενσώματων στοιχείων μεταξύ των δύο προαναφερθεισών επιχειρήσεων.

Gulmann

Σκουρής

Puissochet

Schintgen

Colneric

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 25 Ιανουαρίου 2001.

Ο Γραμματέας

Ο Πρόεδρος του έκτου τμήματος

R. Grass

C. Gulmann