ARRÊT DE LA COUR (première chambre)
30 avril 1998 *

Dans l'affaire C-47/97,

ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l'article 177 du traité CE, par la Richmond Magistrates Court (Royaume-Uni) et tendant à obtenir, dans la procédure pénale poursuivie devant cette juridiction contre

E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd et D. J. Ferne,

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation des articles 2 du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil, du 16 mars 1992, établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus (JO L 74, p. 1), et 4, point 3, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1),

LA COUR (première chambre),

composée de MM. M. Wathelet, président de chambre, P. Jann (rapporteur) et L. Sevón, juges,

avocat général: M. S. Alber,
greffier: M^me^ L. Hewlett, administrateur,

* Langue de procédure: l'anglais.

considérant les observations écrites présentées:

— pour E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd et M. Ferne, par M. Christopher Hough, barrister, mandaté par Wedlake Saint, solicitors,

— pour le gouvernement du Royaume-Uni, par M. John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, en qualité d'agent, assisté de M^me^ Sara Masters, barrister,

— pour la Commission des Communautés européennes, par M. Frank Benyon, conseiller juridique, et M^me^ Laura Pignataro, membre du service juridique, en qualité d'agents,

vu le rapport d'audience,

ayant entendu les observations orales de E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd et de M. Ferne, du gouvernement du Royaume-Uni et de la Commission à l'audience du 4 décembre 1997,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 29 janvier 1998,

rend le présent

Arrêt

1 Par ordonnance du 3 septembre 1996, parvenue à la Cour le 6 février 1997, la Richmond Magistrates Court a posé, en application de l'article 177 du traité CE, quatre questions préjudicielles relatives à l'interprétation des articles 2 du règlement

(CEE) n° 684/92 du Conseil, du 16 mars 1992, établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus (JO L 74, p. 1), et 4, point 3, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1).

2 Ces questions ont été soulevées dans le cadre d'une procédure pénale engagée contre E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd (ci-après « Clarke ») et M. Ferne pour infraction à l'obligation d'utiliser un appareil de contrôle tel que prévu à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8), qui dispose:

« L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés aux transports par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 4 et à l'article 14, paragraphe 1, du règlement (CEE) n° 3820/85. »

3 L'article 14, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85 dispose:

« L'entreprise conserve, en bon ordre, les feuilles d'enregistrement pendant au moins un an après leur utilisation et en remet une copie aux conducteurs intéressés qui en font la demande. Les feuilles sont présentées ou remises à la demande des agents chargés du contrôle. »

4 L'article 15, paragraphe 7, de ce règlement prévoit:

« Le conducteur doit être en mesure de présenter, à toute demande des agents de contrôle, les feuilles d'enregistrement de la semaine en cours et, en tout cas, la feuille du dernier jour de la semaine précédente au cours duquel il a conduit. »

5 L'article 1er du règlement n° 3820/85 énonce:

« Aux fins du présent règlement, on entend par:

...

7) 'services réguliers de voyageurs', les transports nationaux et internationaux conformes à la définition figurant à l'article 1er du règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus [JO 1966, 147, p. 2688]. »

6 A l'article 4 du même règlement, il est prévu, notamment:

« Le présent règlement ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:

...

3) véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres;

... »

7 Le règlement n° 117/66 ayant été abrogé par l'article 21, paragraphe 1, du règlement n° 684/92, l'article 21, paragraphe 2, de ce dernier règlement dispose:

« Les références faites aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement. »

8 L'article 2 du règlement n° 684/92 prévoit notamment:

« Aux fins du présent règlement, les définitions figurant ci-après s'appliquent.

1. Services réguliers

1.1. Les services réguliers sont les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur une relation déterminées, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

1.2. Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au point 1.1. De tels services sont dénommés 'services réguliers spécialisés'.

Les services réguliers spécialisés comprennent notamment:

a) le transport 'domicile-travail' des travailleurs;

b) le transport 'domicile-établissement' d'enseignement des scolaires et étudiants;

c) le transport 'État d'origine-lieu de casernement' des militaires et de leurs familles;

d) les transports urbains frontaliers.

Le caractère régulier des services spécialisés n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des utilisateurs.

...

2. Services de navette

2.1. Les services de navette sont les services organisés pour transporter en plusieurs allers et retours des groupes de voyageurs préalablement constitués d'une même zone de départ à une même zone de destination. Ces groupes, composés de voyageurs ayant accompli le voyage aller, sont ramenés au lieu de départ au cours d'un voyage ultérieur. Par 'zone de départ' et 'zone de destination', on entend la localité de départ et la localité de destination, ainsi que les localités situées dans un rayon de 50 kilomètres.

En dehors de la zone de départ et de destination, des groupes peuvent être respectivement pris en charge et déposés au maximum à trois endroits différents.

La zone de départ ou de destination et les points supplémentaires de prise en charge et de dépose peuvent recouvrir les territoires d'un ou de plusieurs États membres.

...

2.3. Aux fins du présent point 2, un groupe préalablement constitué est un groupe dont un organisme ou une personne responsables conformément aux règles de l'État d'établissement ont pris en charge la passation du contrat ou le paiement collectif de la prestation ou ont reçu toutes les réservations et les paiements avant le départ.

3. Services occasionnels

3.1. Les services occasionnels sont les services qui ne répondent ni à la définition des services réguliers ni à la définition des services de navette.

Ils comprennent

a) ...

b) les services:

— exécutés pour des groupes de voyageurs préalablement constitués, les voyageurs n'étant pas ramenés à leur point de départ au cours du même voyage

et

— comportant, au cas où il y a un séjour au lieu de destination, également le logement ou d'autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement.

... »

9 M. Ferne était employé en tant que conducteur d'autocars auprès de Clarke, établie à Sydenham, près de Londres, qui a pour activité principale l'exploitation d'autocars de tourisme. Au mois de janvier 1995, la candidature de Clarke a été retenue par un organisateur de voyages afin de transporter des touristes entre des aéroports, des gares, des hôtels et des sites touristiques.

10 Le 9 juillet 1995, M. Ferne conduisait un autocar appartenant à Clarke en vue de prendre en charge un groupe de voyageurs à un hôtel londonien et de le transporter à l'aéroport. A l'aéroport, il a pris en charge un autre groupe de voyageurs qu'il a transporté vers un autre hôtel londonien en passant par Hampton Court, une attraction touristique. Chaque trajet constitutif du voyage était inférieur à 50 km, tandis que l'ensemble du voyage dépassait 50 km.

11 Lors d'un contrôle effectué au cours du second trajet, M. Ferne n'a pas été en mesure de produire les feuilles d'enregistrement du tachygraphe répondant aux conditions énoncées aux articles 13 à 15 du règlement n° 3821/85, en sorte qu'une procédure a été entamée à l'encontre de Clarke pour infraction à l'article 97 du Road Traffic Act. Au cours de cette procédure, cette dernière a prétendu que, en application de l'exception figurant à l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85, elle n'était pas tenue de procéder à des enregistrements par tachygraphe.

12 Devant la juridiction de renvoi, le Vehicle Inspectorate s'est opposé à l'interprétation selon laquelle le transport au principal relevait des « services réguliers spécialisés » au sens de l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92. Ce transport entrerait, au contraire, dans la catégorie du « service occasionnel » au sens de l'article 2, point 3.1, sous b), de ce règlement. Dès lors, il ne saurait bénéficier de l'exemption prévue à l'article 3 du règlement n° 3821/85.

13 Dans ces circonstances, la Richmond Magistrates Court a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

« 1) Un groupe de voyageurs transportés pour un simple voyage aller entre un aéroport et un hôtel et déposés, le cas échéant, sur le site d'une attraction touristique est-il, aux fins de l'application de l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92, une 'catégorie déterminée de voyageurs'?

2) En cas de réponse affirmative à la première question, l'article 2, point 1.2, doit-il être interprété en ce sens que le transport de voyageurs au cours d'un voyage caractérisé par le fait que:

a) chaque groupe est pris en charge à un point de départ et déposé à un point d'arrivée (avec entre-temps, le cas échéant, la visite d'une attraction touristique pendant la durée du voyage);

b) le même voyage, ou un voyage similaire, est assuré à plusieurs reprises, dans le cadre d'une réservation d'ensemble effectuée par un organisateur de voyages;

c) la relation précise à suivre n'est pas préalablement fixée;

est un service régulier spécialisé au sens de cet article?

3) En cas de réponse affirmative à la deuxième question, l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85 doit-il être interprété en ce sens que la distance du parcours de 'la ligne effectuée par les services réguliers' doit être calculée par rapport à:

a) chaque trajet effectué par le conducteur au cours de sa journée de travail;

b) ou par rapport à l'ensemble de ces trajets?

4) En cas de réponse négative à la deuxième question, l'article 2, paragraphe 3, du règlement n° 684/92 doit-il être interprété en ce sens que le transport de tels voyageurs, dans de telles circonstances, est un 'service occasionnel' au sens de cet article? »

Sur les première et deuxième questions

14 Il résulte de l'ordonnance de renvoi que, par ses première et deuxième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction nationale demande en substance si, aux fins de l'application de la dérogation prévue à l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 3821/85, un service de transport de voyageurs assuré à plusieurs reprises, dans le cadre d'une réservation d'ensemble effectuée par un organisateur de voyages, pour un simple voyage aller entre un aéroport et un hôtel avec, le cas

échéant, une escale sur le site d'une attraction touristique, le trajet précis n'étant pas préalablement fixé, constitue un service régulier au sens de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85.

15 Il convient tout d'abord de rappeler que, pour la définition des services réguliers, il y a lieu, en vertu de l'article 1er, point 7, du règlement n° 3820/85 et de l'article 21, paragraphe 2, du règlement n° 684/92, de se référer à l'article 2, point 1, de ce dernier règlement.

16 Cette disposition distingue entre les services réguliers et les services réguliers spécialisés. Les premiers, accessibles à tout le monde, assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les seconds sont effectués aux mêmes conditions, mais uniquement pour des catégories déterminées de voyageurs. Il convient par conséquent d'examiner si un service de transport tel que celui en cause au principal remplit ces conditions.

17 Il y a lieu, en premier lieu, de constater que la condition relative à la « fréquence déterminée du service », au sens du règlement n° 684/92, exige que cette fréquence soit déterminée avec précision et qu'elle ait une certaine régularité. L'existence d'un horaire, qui est mis à la disposition des usagers potentiels du service, implique qu'une fréquence est déterminée.

18 En l'espèce, il ressort de l'ordonnance de renvoi que le transport au principal est organisé en fonction des besoins des organisateurs de voyages. La fréquence du service n'est donc pas régulière et n'est pas déterminée à l'avance par le transporteur, mais dépend des réservations effectuées par les clients.

19 En second lieu, il convient d'entendre par « relation déterminée », au sens du règlement n° 684/92, un itinéraire établi avec précision. Cette condition doit être lue avec celle exigeant des arrêts préalablement fixés. A cet égard, il ne suffit pas que les points de départ et d'arrivée soient connus à l'avance, mais il faut également, ainsi qu'il résulte du libellé de l'article 2, point 1.1, du règlement n° 684/92, qu'il existe des arrêts au cours du trajet où des voyageurs peuvent être pris en charge et d'autres

déposés. Il s'ensuit que les intéressés doivent être en mesure de connaître l'itinéraire emprunté et les points d'arrêt.

20 Or, il ressort de l'ordonnance de renvoi que le trajet que doit emprunter le service de transport en cause au principal n'est déterminé que de façon très générale. Par ailleurs, les points de départ et d'arrivée sont variables et il n'existe aucun arrêt intermédiaire. Le fait que les autocars au principal font occasionnellement un arrêt près d'une attraction touristique ne saurait être considéré comme un arrêt au sens du règlement n° 684/92. En effet, il n'est pas prévu que de nouveaux voyageurs soient pris en charge ou que des passagers soient déposés pour terminer leur voyage à ces endroits.

21 En dernier lieu, par « catégorie déterminée de voyageurs », au sens du règlement n° 684/92, il convient d'entendre des voyageurs partageant le même statut. Cette interprétation ressort des exemples mentionnés à l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92, dans lequel sont notamment visés les travailleurs, les scolaires et étudiants et les militaires.

22 Il ne suffit pas, en revanche, qu'il s'agisse d'un simple groupe de voyageurs préalablement constitué. Un tel groupe peut, en effet, faire l'objet d'un service de navette, tel que défini à l'article 2, point 2, du règlement n° 684/92.

23 Dans l'affaire au principal, le service de transport est effectué à chaque fois pour un groupe de voyageurs différent, leur seul point en commun étant qu'ils ont réservé un voyage auprès du même organisateur. De tels voyageurs ne relèvent donc pas d'une même catégorie déterminée.

24 Eu égard à ce qui précède, il convient de répondre aux première et deuxième questions qu'un service de transport de voyageurs assuré à plusieurs reprises, dans le cadre d'une réservation d'ensemble effectuée par un organisateur de voyages, pour un simple voyage aller entre un aéroport et un hôtel avec, le cas échéant, une escale sur le site d'une attraction touristique, le trajet précis n'étant pas préalablement fixé, ne constitue pas un service régulier au sens de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85.

Sur la troisième question

25 La troisième question n'ayant été posée que pour le cas d'une réponse affirmative à la deuxième question, il n'y a pas lieu d'y répondre.

Sur la quatrième question

26 Par sa quatrième question, la juridiction de renvoi demande si un transport de voyageurs tel que celui au principal est un service occasionnel au sens de l'article 2, paragraphe 3, du règlement n° 684/92.

27 Étant donné que la dérogation prévue à l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85 ne s'applique qu'aux services réguliers, à l'exclusion des services occasionnels, il n'y a pas lieu de répondre à cette question.

Sur les dépens

28 Les frais exposés par le gouvernement du Royaume-Uni et par la Commission, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (première chambre),

statuant sur les questions à elle soumises par la Richmond Magistrates Court, par ordonnance du 3 septembre 1996, dit pour droit:

Un service de transport de voyageurs assuré à plusieurs reprises, dans le cadre d'une réservation d'ensemble effectuée par un organisateur de voyages, pour un simple voyage aller entre un aéroport et un hôtel avec, le cas échéant, une escale sur le site d'une attraction touristique, le trajet précis n'étant pas préalablement fixé, ne constitue pas un service régulier au sens de l'article 4, point 3, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route.

Wathelet Jann Sevón

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 30 avril 1998.

Le greffier

R. Grass

Le président de la première chambre

M. Wathelet