ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα) της 30ής Απριλίου 1998 *

Στην υπόθεση C-47/97,

που έχει ως αντικείμενο αίτηση του Richmond Magistrates Court (Ηνωμένο Βασίλειο) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, με την οποία ζητείται, στο πλαίσιο της ποινικής δίκης που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου κατά

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

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία των άρθρων 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 74, σ. 1), και 4, σημείο 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους M. Wathelet, πρόεδρο τμήματος, P. Jann (εισηγητή) και L. Sevón, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: S. Alber
γραμματέας: L. Hewlett, υπάλληλος διοικήσεως,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— οι E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd και D. J. Ferne, εκπροσωπούμενοι από τον Christopher Hough, barrister, κατ' εντολή των Wedlake Saint, solicitors,

— η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, επικουρούμενο από τη Sara Masters, barrister,

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τον Frank Benyon, νομικό σύμβουλο, και τη Laura Pignataro, μέλος της Νομικής Υπηρεσίας,

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις των E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd και D. J. Ferne, της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου και της Επιτροπής, κατά τη συνεδρίαση της 4ης Δεκεμβρίου 1997,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 29ης Ιανουαρίου 1998,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με διάταξη της 3ης Σεπτεμβρίου 1996 που περιήλθε στο Δικαστήριο στις 6 Φεβρουαρίου 1997, το Richmond Magistrates Court υπέβαλε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 177 της Συνθήκης ΕΚ, τέσσερα προδικαστικά ερωτήματα σχετικά

με την ερμηνεία των άρθρων 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) 684/92 του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 74, σ. 1), και 4, σημείο 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο ποινικής δίκης κατά των E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd (στο εξής: Clarke) και D. J. Ferne για παράβαση της υποχρεώσεως χρησιμοποιήσεως συσκευής ελέγχου όπως αυτή που προβλέπεται στο άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8), όπου ορίζεται ότι:

«Η συσκευή ελέγχου τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας εκδόσεως ενός κράτους μέλους, εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 4 και στο άρθρο 14, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85.»

3 Το άρθρο 14, παράγραφος 2, του κανονισμού 3821/85 προβλέπει:

«Η επιχείρηση φυλάσσει, κατάλληλα ταξινομημένα, τα φύλλα καταγραφής για διάστημα ενός τουλάχιστον έτους μετά τη χρησιμοποίησή τους και χορηγεί αντίγραφο στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που θα το ζητήσουν. Τα φύλλα ελέγχου επιδεικνύονται ή παραδίδονται στα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί η διεξαγωγή ελέγχου, αν το ζητήσουν.»

4 Το άρθρο 15, παράγραφος 7, του κανονισμού αυτού ορίζει:

«Ο οδηγός πρέπει να είναι σε θέση να επιδείξει, όποτε αυτό του ζητηθεί από τα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί ο έλεγχος, τα φύλλα καταγραφής της τρέχουσας εβδομάδας και, εν πάση περιπτώσει, το φύλλο καταγραφής της τελευταίας ημέρας της προηγούμενης εβδομάδας κατά την οποία οδηγούσε.»

5 Το άρθρο 1 του κανονισμού 3820/85 προβλέπει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

(...)

7) "τακτικές επιβατικές γραμμές": οι εθνικές και διεθνείς μεταφορές που ανταποκρίνονται στον ορισμό του άρθρου 1 του κανονισμού 117/66/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουλίου 1966, περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για τις διεθνείς οδικές επιβατικές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία [ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 71].»

6 Στο άρθρο 4 του ίδιου κανονισμού προβλέπεται μεταξύ άλλων:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται επί των μεταφορών που εκτελούνται από:

(...)

3) οχήματα που χρησιμοποιούνται σε τακτικές επιβατικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 km·

(...).»

7 Δεδομένου ότι ο κανονισμός 117/66 καταργήθηκε με το άρθρο 21, παράγραφος 1, του κανονισμού 684/92, το άρθρο 21, παράγραφος 2, του τελευταίου αυτού κανονισμού ορίζει:

«Οι αναφορές που γίνονται στους κανονισμούς που καταργούνται λογίζεται ότι γίνονται στον παρόντα κανονισμό.»

8 Το άρθρο 2 του κανονισμού 684/92 προβλέπει μεταξύ άλλων:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, εφαρμόζονται οι ακόλουθοι ορισμοί:

1. Τακτικές γραμμές

1.1 Τακτικές γραμμές είναι εκείνες με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες, σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, κατά τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από το όχημα σε προκαθορισμένα σημεία στάσης. Οι τακτικές γραμμές είναι ανοικτές σε όλους εφόσον, ενδεχομένως, έχει κρατηθεί θέση.

1.2 Οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται ειδικές κατηγορίες επιβατών, αποκλειομένων άλλων επιβατών, από οποιονδήποτε και αν οργανώνονται και εφόσον γίνονται υπό τους όρους του σημείου 1.1, θεωρούνται και αυτές τακτικές γραμμές. Οι γραμμές αυτές καλούνται στο εξής "ειδικές τακτικές γραμμές".

Οι ειδικές τακτικές γραμμές περιλαμβάνουν ιδίως:

α) τη μεταφορά των εργαζομένων μεταξύ της κατοικίας και της εργασίας τους·

β) τη μεταφορά των μαθητών και σπουδαστών μεταξύ της κατοικίας και του εκπαιδευτηρίου τους·

γ) τη μεταφορά των στρατιωτικών και των οικογενειών τους μεταξύ του κράτους καταγωγής και της βάσης τους·

δ) τις μεθοριακές αστικές μεταφορές.

Ο τακτικός χαρακτήρας των ειδικών γραμμών δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι η οργάνωση της μεταφοράς προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των χρηστών.

(...)

2. Γραμμές κλειστής διαδρομής

2.1 Γραμμές κλειστής διαδρομής είναι εκείνες οι οποίες οργανώνονται για να μεταφέρονται, στα πλαίσια πολλαπλών μεταβάσεων και επιστροφών, προσχηματισμένες ομάδες επιβατών από την ίδια ζώνη αναχώρησης στην ίδια ζώνη προορισμού. Οι ομάδες αυτές, που αποτελούνται από επιβάτες οι οποίοι έχουν πραγματοποιήσει ήδη το ταξίδι της μετάβασης, επαναφέρονται στο σημείο αναχώρησης με μεταγενέστερο δρομολόγιο. Ως "ζώνη αναχώρησης" και ως "ζώνη προορισμού" νοούνται, αντίστοιχα, το σημείο αναχώρησης και το σημείο προορισμού καθώς και τα μέρη που βρίσκονται σε ακτίνα 50 χιλιομέτρων.

Εκτός από τη ζώνη αναχώρησης και προορισμού, οι ομάδες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε τρία το πολύ διαφορετικά σημεία.

Η ζώνη αναχώρησης ή προορισμού και τα συμπληρωματικά σημεία επιβίβασης και αποβίβασης μπορούν να βρίσκονται στο έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών.

(...)

2.3 Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου 2, ως προσχηματισμένη ομάδα νοείται μια ομάδα για την οποία οργανισμός ή πρόσωπο υπεύθυνο σύμφωνα με τους κανόνες του κράτους εγκατάστασης έχει αναλάβει τη σύναψη της σύμβασης ή την ομαδική πληρωμή της παρεχόμενης υπηρεσίας ή έχει παραλάβει όλες τις κρατήσεις και τις πληρωμές πριν από την αναχώρηση.

3. Έκτακτες γραμμές

3.1 Έκτακτες γραμμές είναι εκείνες οι οποίες δεν ανταποκρίνονται ούτε στον ορισμό της τακτικής γραμμής ούτε στον ορισμό της γραμμής κλειστής διαδρομής.

Οι έκτακτες γραμμές περιλαμβάνουν:

α) (...)

β) τις γραμμές:

— στις οποίες εκτελούνται μεταφορές προσχηματισμένων ομάδων επιβατών, χωρίς οι επιβάτες να επανέρχονται στο σημείο αναχώρησης κατά τη διάρκεια του ίδιου ταξιδιού

και

— οι οποίες συμπεριλαμβάνουν, στην περίπτωση παραμονής στον τόπο προορισμού, παροχή καταλύματος ή άλλες τουριστικές υπηρεσίες που δεν είναι παρεπόμενες της μεταφοράς ή της παροχής καταλύματος·

(...).»

9 Ο Ferne εργαζόταν ως οδηγός λεωφορείων στην υπηρεσία της Clarke, με έδρα το Sydenham, πλησίον του Λονδίνου, που έχει ως κύρια δραστηριότητα την εκμετάλλευση τουριστικών λεωφορείων. Τον Ιανουάριο του 1995 η Clarke συνήψε σύμβαση με ένα γραφείο ταξιδίων με αντικείμενο τη μεταφορά τουριστών μεταξύ αεροδρομίων, σταθμών τραίνου, ξενοδοχείων και τουριστικών χώρων.

10 Στις 9 Ιουλίου 1995, ο Ferne οδηγούσε λεωφορείο ανήκον στην Clarke προκειμένου να παραλάβει ομάδα ταξιδιωτών από ξενοδοχείο του Λονδίνου και να τη μεταφέρει στο αεροδρόμιο. Στο αεροδρόμιο παρέλαβε μια άλλη ομάδα ταξιδιωτών την οποία μετέφερε σε έτερο ξενοδοχείο του Λονδίνου περνώντας από το Hampton Court, που αποτελεί τουριστικό αξιοθέατο. Καμία από τις επιμέρους διαδρομές δεν έφθανε τα 50 km, ενώ η συνολική διαδρομή του λεωφορείου υπερέβη τα 50 km.

11 Σε έλεγχο που διενεργήθηκε κατά τη διάρκεια της δεύτερης διαδρομής, ο Ferne δεν ήταν σε θέση να επιδείξει τα φύλλα καταγραφής του ταχογράφου σύμφωνα με τις προϋποθέσεις των άρθρων 13 έως 15 του κανονισμού 3821/85, με αποτέλεσμα να ασκηθεί κατά της Clarke ποινική δίωξη για παράβαση του άρθρου 97 του Road Traffic Act. Κατά τη διάρκεια της σχετικής δίκης, η Clarke ισχυρίστηκε ότι δεν υποχρεούνταν, κατ' εφαρμογήν της εξαιρέσεως του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85, να προβαίνει σε καταγραφές μέσω ταχογράφου.

12 Ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, το Vehicle Inspectorate αντέκρουσε την ερμηνεία ότι η επίμαχη στην κύρια δίκη μεταφορά επιβατών εμπίπτει στις «ειδικές τακτικές γραμμές» κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92. Αντιθέτως, η μεταφορά αυτή υπάγεται στην κατηγορία των «εκτάκτων γραμμών» κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 3.1, στοιχείο β', του κανονισμού αυτού. Κατά συνέπεια, η μεταφορά αυτή δεν μπορεί να καλύπτεται από την προβλεπόμενη στο άρθρο 3 του κανονισμού 3821/85 εξαίρεση.

13 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το Richmond Magistrates Court αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αποτελούν "ειδικές κατηγορίες επιβατών", για την εφαρμογή του άρθρου 2, σημείο 1.2 του κανονισμού 684/92 του Συμβουλίου, ομάδες επιβατών οι οποίοι μεταφέρονται σε μία μόνο διαδρομή μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου, με στάση, ενίοτε, για την επίσκεψη τουριστικού αξιοθέατου;

2) Αν η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική, έχει το άρθρο 2, σημείο 1.2, την έννοια ότι η μεταφορά των επιβατών αυτών σε μια τέτοια διαδρομή, όπου:

α) κάθε ομάδα επιβιβάζεται στο λεωφορείο στον τόπο αναχωρήσεως και αποβιβάζεται στον τόπο προορισμού (περιλαμβανομένης, μερικές φορές, μιας επισκέψεως τουριστικού αξιοθέατου, η οποία αποτελεί μέρος του ταξιδιού)·

β) η ίδια ή παρόμοια διαδρομή επαναλαμβάνεται μερικές φορές βάσει γενικής συμβάσεως μισθώσεως λεωφορείων συναφθείσας από γραφείο ταξιδίων·

γ) η ακολουθητέα διαδρομή δεν είναι προκαθορισμένη·

αποτελεί "ειδική τακτική γραμμή" κατά την έννοια του ως άνω άρθρου;

3) Αν η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι καταφατική, έχει το άρθρο 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85 του Συμβουλίου την έννοια ότι η μνημονευόμενη σ' αυτό "διαδρομή" πρέπει να υπολογίζεται σε αναφορά:

α) με κάθε χωριστό τμήμα της διαδρομής που καλύπτει ο οδηγός κατά τη διάρκεια της ημέρας·

β) [ή] με το σύνολο αυτών των τμημάτων;

4) Αν η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι αρνητική, έχει το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού 684/92 του Συμβουλίου την έννοια ότι η μεταφορά των επιβατών αυτών υπό τις ως άνω συνθήκες αποτελεί "έκτακτη γραμμή" κατά την έννοια του ως άνω άρθρου;»

Όσον αφορά το πρώτο και το δεύτερο ερώτημα

14 Από τη διάταξη περί παραπομπής και ιδίως από το πρώτο και το δεύτερο ερώτημά της, που πρέπει να εξεταστούν μαζί, προκύπτει ότι το εθνικό δικαστήριο ζητεί κατ' ουσίαν να μάθει αν, για την εφαρμογή της εξαιρέσεως του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 3821/85, αποτελεί τακτική γραμμή κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85 μια γραμμή μεταφοράς επιβατών πραγματοποιούμενη επανειλημμένως, στο πλαίσιο συμβάσεως συνολικής μισθώσεως συναφθείσας από γραφείο ταξιδίων, για απλή

διαδρομή μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου μαζί με, ενδεχομένως, στάση για επίσκεψη τουριστικού αξιοθέατου, και τούτο ενώ το συγκεκριμένο τμήμα διαδρομής δεν είναι προκαθορισμένο.

15 Πρέπει καταρχάς να υπομνηστεί ότι, για τον ορισμό των τακτικών γραμμών, επιβάλλεται, δυνάμει του άρθρου 1, σημείο 7, του κανονισμού 3820/85 και του άρθρου 21, παράγραφος 2, του κανονισμού 684/92, να γίνει αναφορά στο άρθρο 2, σημείο 1, του τελευταίου αυτού κανονισμού.

16 Η διάταξη αυτή διακρίνει μεταξύ τακτικών γραμμών και ειδικών τακτικών γραμμών. Οι πρώτες είναι ανοιχτές σε όλους, διασφαλίζουν τη μεταφορά επιβατών κατά προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, ενώ οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένες στάσεις. Οι δεύτερες πραγματοποιούνται υπό τις ίδιες συνθήκες, αλλ' αποκλειστικώς για συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών. Κατά συνέπεια, πρέπει να εξεταστεί αν μια γραμμή μεταφοράς επιβατών, όπως η επίμαχη της κύριας δίκης, πληροί τις προϋποθέσεις αυτές.

17 Πρώτον, διαπιστώνεται ότι η προϋπόθεση σχετικά με την «κατά προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα» λειτουργία της γραμμής, κατά την έννοια του κανονισμού 684/92, απαιτεί αυτή η τακτικότητα να έχει προσδιοριστεί με ακρίβεια και κάποια κανονικότητα. Η ύπαρξη ωραρίου, το οποίο είναι στη διάθεση των δυνητικών της γραμμής χρηστών, συνεπάγεται προκαθορισμένη τακτικότητα.

18 Εν προκειμένω, από τη διάταξη περί παραπομπής προκύπτει ότι η επίμαχη στη κύρια δίκη μεταφορά επιβατών είχε οργανωθεί ανάλογα με τις ανάγκες των γραφείων ταξιδίων. Η κανονικότητα της γραμμής δεν είναι επομένως δεδομένη ούτε προκαθορισμένη από τον μεταφορέα, αλλά εξαρτάται από τις συναπτόμενες από τους πελάτες μισθώσεις.

19 Δεύτερον, με την έκφραση «καθορισμένη διαδρομή», κατά την έννοια του κανονισμού 684/92, πρέπει να νοηθεί μια προσδιορισμένη με ακρίβεια διαδρομή. Αυτή η προϋπόθεση πρέπει να νοηθεί από κοινού με την προϋπόθεση που απαιτεί την ύπαρξη προκαθορισμένων στάσεων. Συναφώς, δεν αρκεί τα σημεία αναχωρήσεως και αφίξεως να είναι γνωστά εκ των προτέρων, αλλά πρέπει επίσης, όπως προκύπτει από το γράμμα του άρθρου 2, σημείο 1.1, του κανονισμού 684/92, να υφίστανται στάσεις κατά τη διάρκεια της διαδρομής

όπου να μπορούν άλλοι επιβάτες να επιβιβάζονται και άλλοι να αποβιβάζονται. Επομένως, οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να μπορούν να γνωρίζουν την ακολουθητέα διαδρομή καθώς και τα σημεία των στάσεων.

20 Όμως, όπως προκύπτει από τη διάταξη περί παραπομπής, η διαδρομή που πρέπει να ακολουθεί η επίμαχη στην κύρια δίκη γραμμή μεταφοράς επιβατών είναι κατά τρόπο λίαν γενικό καθορισμένη. Εξάλλου, τα σημεία αναχωρήσεως και αφίξεως ποικίλλουν και δεν υφίσταται καμιά ενδιάμεση στάση. Το γεγονός ότι τα επίμαχα στην κύρια δίκη λεωφορεία κάνουν ενίοτε στάση πλησίον ενός τουριστικού αξιοθέατου δεν μπορεί να θεωρηθεί ως στάση κατά την έννοια του κανονισμού 684/92. Πράγματι, δεν προβλέπεται επιβίβαση νέων επιβατών ούτε αποβίβαση επιβατών λόγω τερματισμού του ταξιδιού τους στα μέρη αυτά.

21 Τέλος, με την έκφραση «γενική κατηγορία επιβατών», κατά την έννοια του κανονισμού 684/92, πρέπει να νοηθούν επιβάτες τελούντες υπό το αυτό καθεστώς. Η ερμηνεία αυτή προκύπτει από τα μνημονευόμενα στο άρθρο 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92 παραδείγματα, όπου μνημονεύονται, μεταξύ άλλων, οι εργαζόμενοι, οι μαθητές και οι σπουδαστές καθώς και οι στρατιωτικοί.

22 Αντιθέτως, δεν αρκεί να πρόκειται για απλή προσχηματισμένη ομάδα επιβατών. Πράγματι, μια τέτοια ομάδα μπορεί να αποτελέσει το αντικείμενο υπηρεσιών γραμμής κλειστής διαδρομής, όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 2, σημείο 2, του κανονισμού 684/92.

23 Στην υπόθεση της κύριας δίκης, η γραμμή μεταφοράς επιβατών πραγματοποιείται κάθε φορά για διαφορετική ομάδα επιβατών, των οποίων το μόνο κοινό σημείο είναι ότι έχουν μισθώσει μια διαδρομή στο ίδιο γραφείο ταξιδίων. Επομένως, τέτοιοι επιβάτες δεν εμπίπτουν στην ίδια ειδική κατηγορία.

24 Ενόψει των ανωτέρω, στο πρώτο και στο δεύτερο προδικαστικό ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι μια γραμμή μεταφοράς επιβατών που πραγματοποιείται επανειλημμένως, στο πλαίσιο συμβάσεως συνολικής μισθώσεως συναπτομένης από γραφείο ταξιδίων, για απλή διαδρομή μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου μαζί, ενδεχομένως, με στάση για επίσκεψη τουριστικού αξιοθέατου, και τούτο ενώ η συγκεκριμένη διαδρομή δεν είναι προκαθορισμένη, δεν αποτελεί τακτική επιβατική γραμμή κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85.

Όσον αφορά το τρίτο ερώτημα

25 Δεδομένου ότι το τρίτο ερώτημα υποβλήθηκε μόνο για την περίπτωση καταφατικής απαντήσεως στο δεύτερο ερώτημα, παρέλκει η επ' αυτού απάντηση.

Όσον αφορά το τέταρτο ερώτημα

26 Με το τέταρτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να μάθει αν μια μεταφορά επιβατών, όπως αυτή της κύριας δίκης, αποτελεί έκτακτη γραμμή κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 3, του κανονισμού 684/92.

27 Δεδομένου ότι η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85 εφαρμόζεται μόνο επί των τακτικών γραμμών, αποκλειομένων των εκτάκτων, παρέλκει η απάντηση επί του ερωτήματος αυτού.

Επί των δικαστικών εξόδων

28 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου 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 (πρώτο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλε με διάταξη της 3ης Σεπτεμβρίου 1996 το Richmond Magistrates Court, αποφαίνεται:

Μια γραμμή μεταφοράς επιβατών που πραγματοποιείται επανειλημμένως, στο πλαίσιο συμβάσεως συνολικής μισθώσεως συναπτομένης από γραφείο ταξιδίων, για απλή διαδρομή μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου μαζί, ενδεχομένως, με στάση για επίσκεψη τουριστικού αξιοθέατου, και τούτο ενώ η συγκεκριμένη διαδρομή δεν είναι προκαθορισμένη, δεν αποτελεί τακτική επιβατική γραμμή κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Wathelet Jann Sevón

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 30 Απριλίου 1998.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Πρόεδρος του πρώτου τμήματος

M. Wathelet