SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera)
de 30 de abril de 1998 *

En el asunto C-47/97,

que tiene por objeto una petición dirigida al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, por la Richmond Magistrates Court (Reino Unido), destinada a obtener, en el proceso penal seguido ante dicho órgano jurisdiccional contra

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

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DO L 74, p. 1), y del punto 3 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

integrado por los Sres.: M. Wathelet, Presidente de Sala; P. Jann (Ponente) y L. Sevón, Jueces;

Abogado General: Sr. S. Alber;
Secretaria: Sra. L. Hewlett, administradora;

* Lengua de procedimiento: inglés.

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— En nombre de E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd y del Sr. Ferne, por el Sr. Christopher Hough, Barrister, designado por Wedlake Saint, Solicitors;

— en nombre del Gobierno del Reino Unido, por el Sr. John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, en calidad de Agente, asistido por la Sra. Sara Masters, Barrister;

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por el Sr. Frank Benyon, Consejero Jurídico, y por la Sra. Laura Pignataro, miembro del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes;

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales de E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd y del Sr. Ferne, del Gobierno del Reino Unido y de la Comisión, expuestas en la vista de 4 de diciembre de 1997;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 29 de enero de 1998;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante resolución de 3 de septiembre de 1996, recibida en el Tribunal de Justicia el 6 de febrero de 1997, la Richmond Magistrates Court planteó, con arreglo al artículo 177 del Tratado CE, cuatro cuestiones prejudiciales sobre la interpretación

del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DO L 74, p. 1), y del punto 3 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21).

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de un proceso penal seguido contra E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd (en lo sucesivo, «Clarke») y el Sr. Ferne por incumplimiento de la obligación de utilizar un aparato de control como el previsto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28), que dispone lo siguiente:

«El aparato de control se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 4 y en el apartado 1 del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85.»

3 El apartado 2 del artículo 14 del Reglamento nº 3821/85 dispone:

«La empresa conservará debidamente las hojas de registro durante un año por lo menos después de su utilización y facilitará una copia de las mismas a los conductores interesados que así lo soliciten. Las hojas deberán presentarse o entregarse cuando los agentes encargados del control lo soliciten.»

4 El apartado 7 del artículo 15 de dicho Reglamento prevé lo siguiente:

«El conductor deberá estar en condiciones de presentar, siempre que lo soliciten los agentes de control, las hojas de registro de la semana en curso y, en cualquier caso, la hoja del último día de la última semana anterior en la que condujo [léase: último día de la semana anterior en el cual condujo].»

5 El artículo 1 del Reglamento nº 3820/85 establece lo siguiente:

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

[...]

7) "servicios regulares de viajeros", los transportes nacionales e internacionales que se ajustan a la definición del artículo 1 del Reglamento nº 117/66/CEE del Consejo, de 28 de julio de 1966, relativo a la introducción de normas comunes para los transportes internacionales de viajeros por carretera efectuados por autocares y autobuses [DO 1966, 147, p. 2688; EE 07/01, p. 98].»

6 El artículo 4 del mismo Reglamento prevé que:

«El presente Reglamento no se aplicará a los transportes efectuados mediante:

[...]

3) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros;

[...]»

7 El Reglamento n° 117/66 fue derogado por el apartado 1 del artículo 21 del Reglamento n° 684/92. El apartado 2 del artículo 21 de este último Reglamento dispone:

«Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento.»

8 El artículo 2 del Reglamento n° 684/92 prevé lo siguiente:

«A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las siguientes definiciones:

1. Servicios regulares:

1.1. Los servicios regulares son aquellos que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados; estos servicios pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas. Todo el mundo tiene acceso a ellos, aun cuando exista, en su caso, la obligación de reservar.

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

Los servicios regulares especializados incluirán, principalmente:

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

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

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

d) los transportes urbanos fronterizos.

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

[...]

2. Servicios de lanzadera

2.1. Los servicios de lanzadera se organizan para transportar, en varias idas y regresos, grupos de viajeros constituidos de antemano desde una misma zona de partida a una misma zona de destino. Estos grupos compuestos de viajeros que hayan realizado el viaje de ida serán transportados a la zona de partida en el transcurso de un viaje posterior. Por "zona de partida" y "zona de destino" se entenderá la localidad de partida y la de destino respectivamente, así como las localidades situadas en un radio de 50 km.

Fuera de la zona de partida y de destino, los grupos podrán ser recogidos y dejados respectivamente, como máximo en tres lugares distintos.

La zona de partida o de destino y los puntos suplementarios donde se recojan o se dejen viajeros podrán cubrir los territorios de uno o varios Estados miembros.

[...]

2.3. A efectos del presente punto 2, un grupo constituido de antemano será un grupo que haya recurrido a un organismo o persona responsable, de conformidad con las normas del Estado de establecimiento, para concluir el contrato o efectuar el pago colectivo de la prestación, o para hacer todas las reservas y pagos antes de la partida.

3. Servicios ocasionales

3.1. Los servicios ocasionales son los servicios que no responden ni a la definición de servicio regular ni a la definición de servicio de lanzadera.

Estos servicios comprenderán:

a) [...]

b) los servicios:

— realizados para grupos de viajeros previamente constituidos, cuando no se devuelva a los viajeros a su lugar de partida en el transcurso del mismo viaje, y

— que incluyan, en caso de estancia en el lugar de destino, también el alojamiento u otros servicios turísticos que no sean accesorios al transporte o al alojamiento;

[...]»

9 El Sr. Ferne trabajaba como conductor de autocares de la empresa Clarke, con domicilio social en Sydenham, cerca de Londres, y cuya actividad principal consiste en explotar un servicio de autocares de turismo. En enero de 1995, la candidatura de Clarke fue seleccionada por un organizador de viajes para transportar turistas entre aeropuertos, estaciones, hoteles y lugares turísticos.

10 El 9 de julio de 1995, el Sr. Ferne conducía un autocar de Clarke para recoger a un grupo de viajeros en un hotel de Londres y llevarlos al aeropuerto. Allí se hizo cargo de otro grupo que llevó a otro hotel de Londres pasando por Hampton Court, lugar de interés turístico. Cada uno de los trayectos que componen ese itinerario es inferior a 50 km, pero la totalidad del viaje supera esa distancia.

11 En un control efectuado durante el segundo trayecto, el Sr. Ferne no pudo presentar las hojas de registro del tacógrafo que cumpliesen los requisitos previstos en los artículos 13 a 15 del Reglamento nº 3821/85, por lo que se inició un proceso contra Clarke por infracción del artículo 97 de la Road Traffic Act. Durante dicho proceso, Clarke alegó que, en virtud de la excepción establecida en el punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, no estaba obligada a efectuar registros mediante el tacógrafo.

12 Ante el órgano jurisdiccional remitente, el Vehicle Inspectorate rechazó la interpretación de que el transporte de referencia estaba comprendido en el concepto de «servicios regulares especializados», en el sentido del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92. Según él, dicho transporte pertenece, por el contrario, a la categoría de «servicios ocasionales», en el sentido de la letra b) del punto 3.1 del artículo 2 de dicho Reglamento. Por tanto, no puede aplicársele la exención prevista en el artículo 3 del Reglamento nº 3821/85.

13 En tales circunstancias, la Richmond Magistrates Court decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) Los grupos de viajeros transportados en un trayecto de ida entre un aeropuerto y un hotel pasando, en su caso, por un lugar de interés turístico ¿constituyen "determinadas categorías de viajeros" a efectos de la aplicación del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿debe interpretarse el punto 1.2 del artículo 2 en el sentido de que el transporte de tales viajeros en ese trayecto constituye un "servicio regular especializado", en el sentido de dicha disposición, cuando:

a) cada grupo es recogido en un punto de partido y dejado en un punto de destino (incluyendo, en su caso, una visita a un lugar de interés turístico durante ese trayecto);

b) el mismo trayecto, u otro similar, se repite en varias ocasiones, en el marco de una reserva colectiva efectuada por un organizador de viajes;

c) el itinerario preciso que debe seguirse no se determina de antemano?

3) En caso de respuesta afirmativa a la segunda cuestión, ¿debe interpretarse el punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 en el sentido de que la distancia del "recorrido" efectuado por los servicios regulares ha de calcularse teniendo en cuenta:

a) cada uno de los trayectos que componen el recorrido efectuado por el conductor durante la jornada; o

b) el total de dichos trayectos?

4) En caso de respuesta negativa a la segunda cuestión, ¿debe interpretarse el apartado 3 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 en el sentido de que el transporte de tales viajeros, en esas circunstancias, es un "servicio ocasional", en el sentido de dicha disposición?»

Sobre las cuestiones primera y segunda

14 De la resolución de remisión resulta que, mediante sus dos primeras cuestiones, que procede examinar conjuntamente, el órgano jurisdiccional nacional pide que se determine si, a efectos de la aplicación de la excepción prevista en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85, un servicio de transporte de viajeros realizado repetidas veces, en el marco de una reserva colectiva efectuada por un organizador de viajes, para un viaje de ida entre un aeropuerto y un hotel,

deteniéndose, en su caso, en un lugar de interés turístico y no habiéndose determinado el itinerario de antemano, constituye un servicio regular en el sentido del punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85.

15 En primer lugar, debe recordarse que, para definir los servicios regulares, es preciso, en virtud del punto 7 del artículo 1 del Reglamento nº 3820/85 y del apartado 2 del artículo 21 del Reglamento nº 684/92, referirse al punto 1 del artículo 2 de este último Reglamento.

16 Esta disposición distingue entre servicios regulares y servicios regulares especializados. Los primeros, accesibles a todo el mundo, aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados, y los viajeros pueden ser recogidos y dejados en paradas previamente fijadas. Los segundos se efectúan en las mismas condiciones, pero sólo para determinadas categorías de viajeros. Por consiguiente, procede examinar si un servicio de transporte como el controvertido en el litigio principal cumple estos requisitos.

17 Debe señalarse, en primer lugar, que el requisito relativo a la «frecuencia determinada del servicio», en el sentido del Reglamento nº 684/92, exige que dicha frecuencia se determine con precisión y tenga cierta regularidad. La existencia de un horario, que se pone a disposición de los usuarios potenciales del servicio, implica que una frecuencia es determinada.

18 En el presente asunto, de la resolución de remisión se desprende que el transporte de que se trata se prevé en función de las necesidades de los organizadores de viajes. Por tanto, la frecuencia del servicio no es regular y no es determinada previamente por el transportista, sino que depende de las reservas hechas por los clientes.

19 En segundo lugar, debe entenderse por «itinerario determinado», en el sentido del Reglamento nº 684/92, una ruta establecida con precisión. Este requisito debe interpretarse en relación con el que exige unas paradas previamente fijadas. A este respecto, no basta con que los puntos de partida y llegada se conozcan de antemano, sino que es preciso también, como resulta del tenor del punto 1.1 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92, que haya paradas durante el trayecto en las que

puedan recogerse y dejarse viajeros. De ello se deduce que los interesados deben poder conocer el itinerario seguido y los lugares de parada.

20 Pues bien, de la resolución de remisión resulta que el trayecto que debe seguir el servicio de transportes en el litigio principal no se determina más que de modo muy general. Por otra parte, los puntos de partida y de llegada son variables y no existe ninguna parada intermedia. El hecho de que los autocares de que se trata hagan una parada ocasional en un lugar de interés turístico no puede considerarse una parada en el sentido del Reglamento nº 684/92. En efecto, no está previsto que se recojan nuevos viajeros o que se dejen pasajeros para terminar su viaje en esos lugares.

21 En último lugar, por «categoría determinada de viajeros», en el sentido del Reglamento nº 684/92, debe entenderse los viajeros que comparten el mismo estatuto. Esta interpretación se desprende de los ejemplos mencionados en el punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92, que hace referencia, entre otros, a los trabajadores, a los escolares y estudiantes y a los militares.

22 En cambio, no basta con que se trate de un simple grupo de viajeros previamente constituido. Efectivamente, tal grupo puede ser objeto de un servicio de lanzadera, definido en el punto 2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92.

23 En el asunto principal, el servicio de transporte se efectúa cada vez para un grupo de viajeros diferente y su único punto en común es que han reservado un viaje con el mismo organizador. Por tanto, tales viajeros no entran dentro de una misma categoría determinada.

24 Habida cuenta de lo que precede, debe responderse a las dos primeras cuestiones que un servicio de transporte de viajeros realizado repetidas veces, en el marco de una reserva colectiva efectuada por un organizador de viajes, para un viaje de ida entre un aeropuerto y un hotel, deteniéndose, en su caso, en un lugar de interés turístico y no habiéndose determinado el itinerario de antemano, no constituye un servicio regular en el sentido del punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85.

Sobre la tercera cuestión

25 Dado que la tercera cuestión ha sido formulada sólo para el supuesto de que se dé una respuesta afirmativa a la segunda cuestión, no procede responderla.

Sobre la cuarta cuestión

26 Mediante su cuarta cuestión, el órgano jurisdiccional remitente pregunta si un transporte de viajeros como el controvertido en el litigio principal es un servicio ocasional, en el sentido del apartado 3 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92.

27 Como la excepción prevista en el punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 se aplica únicamente a los servicios regulares, con exclusión de los servicios ocasionales, no procede responder a esta cuestión.

Costas

28 Los gastos efectuados por el Gobierno del Reino Unido y por la Comisión de las Comunidades Europeas, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional nacional, corresponde a éste resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Primera),

pronunciándose sobre las cuestiones planteadas por la Richmond Magistrates Court mediante resolución de 3 de septiembre de 1996, declara:

Un servicio de transporte de viajeros realizado repetidas veces, en el marco de una reserva colectiva efectuada por un organizador de viajes, para un viaje de ida entre un aeropuerto y un hotel, deteniéndose, en su caso, en un lugar de interés turístico y no habiéndose determinado el itinerario de antemano, no constituye un servicio regular en el sentido del punto 3 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

Wathelet Jann Sevón

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 30 de abril de 1998.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Primera

M. Wathelet