ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção)
30 de Abril de 1998 *

No processo C-47/97,

que tem por objecto um pedido dirigido ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 177.° do Tratado CE, pela Richmond Magistrates Court (Reino Unido), destinado a obter, no processo penal pendente neste órgão jurisdicional contra

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

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação dos artigos 2.° do Regulamento (CEE) n.° 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 74, p. 1), e 4.°, ponto 3, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 1; EE 07 F4 p. 21),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

composto por: M. Wathelet, presidente de secção, P. Jann (relator) e L. Sevón, juízes,

advogado-geral: S. Alber,
secretário: L. Hewlett, administradora,

* Língua do processo: inglês.

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação da E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd e D. J. Ferne, por Christopher Hough, barrister, mandatado por Wedlake Saint, solicitors,

— em representação do Governo do Reino Unido, por John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, na qualidade de agente, assistido por Sara Masters, barrister,

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por Frank Benyon, consultor jurídico, e Laura Pignataro, membro do Serviço Jurídico, na qualidade de agentes,

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações da E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd e de D. J. Ferne, do Governo do Reino Unido e da Comissão na audiência de 4 de Dezembro de 1997,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 29 de Janeiro de 1998,

profere o presente

Acórdão

1 Por despacho de 3 de Setembro de 1996, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 6 de Fevereiro de 1997, a Richmond Magistrates Court submeteu, em aplicação do artigo 177.° do Tratado CE, quatro questões prejudiciais relativas à interpretação

dos artigos 2.° do Regulamento (CEE) n.° 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 74, p. 1), e 4.°, ponto 3, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 1; EE 07 F4 p. 21).

2 Estas questões foram suscitadas no quadro de uma acção penal intentada contra E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd (a seguir «Clarke») e D. J. Ferne por infracção à obrigação de utilizar um aparelho de controlo imposta pelo artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 8; EE 07 F4 p. 28), que dispõe:

«O aparelho de controlo deve ser instalado e utilizado nos veículos afectos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias matriculados num Estado-Membro, com excepção dos veículos referidos no artigo 4.° e no n.° 1 do artigo 14.° do Regulamento (CEE) n.° 3820/85.»

3 O artigo 14.°, n.° 2, do Regulamento n.° 3821/85 dispõe:

«A empresa deve conservar as folhas de registo, em boa ordem, durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter uma cópia aos condutores interessados, caso estes o exijam. As folhas devem ser apresentadas ou remetidas a pedido dos agentes encarregados do controlo.»

4 O artigo 15.°, n.° 7, deste regulamento determina:

«O condutor deve estar em condições de apresentar, a qualquer pedido dos agentes encarregados do controlo, as folhas de registo da semana em curso e, em todo o caso, a folha do último dia da semana precedente no decurso do qual conduziu.»

5 O artigo 1.° do Regulamento n.° 3820/85 dispõe:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

...

7. "Serviços regulares de passageiros": os transportes nacionais e internacionais referidos no artigo 1.° do Regulamento n.° 117/66/CEE do Conselho, de 28 de Julho de 1966, relativo ao estabelecimento de regras comuns para os transportes rodoviários internacionais de passageiros efectuados em autocarros [JO 1966, 147, p. 2688].»

6 No artigo 4.° do mesmo regulamento estipula-se, nomeadamente:

«O presente regulamento não se aplica aos transportes efectuados por meio de:

...

3. Veículos afectos ao serviço regular de passageiros, cujo percurso da linha não ultrapasse 50 quilómetros.

...»

7 O Regulamento n.° 117/66 foi revogado pelo artigo 21.°, n.° 1, do Regulamento n.° 684/92, cujo artigo 21.°, n.° 2, dispõe:

«As remissões para os regulamentos revogados entendem-se como feitas para o presente regulamento.»

8 O artigo 2.° do Regulamento n.° 684/92 estipula nomeadamente:

«Para efeitos do presente regulamento, aplicam-se as definições seguintes:

1. Serviços regulares

1.1. Serviços regulares são os que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e uma relação determinadas e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas. Os serviços regulares são acessíveis a todos, apesar da obrigação de reservar, caso seja necessário.

1.2. São igualmente considerados serviços regulares, independentemente de quem os organiza, os que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outros, na medida em que sejam efectuados nas condições descritas no ponto 1.1. Esses serviços são denominados "serviços regulares especializados".

Os serviços regulares especializados incluem nomeadamente:

a) o transporte de trabalhadores entre o domicílio e o respectivo local de trabalho;

b) o transporte de estudantes entre o domicílio e o respectivo estabelecimento de ensino;

c) o transporte de militares entre o seu Estado de origem e o local de aquartelamento, bem como o das respectivas famílias;

d) os transportes urbanos fronteiriços.

O facto de a organização do transporte ser adaptada às necessidades variáveis dos utentes não afecta o carácter regular dos serviços especializados.

...

2. Serviços de lançadeira

2.1. Serviços de lançadeira são os organizados para transportar, em várias viagens de ida e volta, grupos de passageiros previamente constituídos, de uma zona única de partida para uma zona única de destino. Estes grupos, compostos por passageiros que efectuaram a viagem de ida, são transportados de regresso ao local de partida em viagem posterior. Por "zona de partida" e "zona de destino" entende-se a localidade de partida e a localidade de destino, assim como as localidades situadas num raio de 50 quilómetros.

Fora das zonas de partida e de destino, os grupos podem ser respectivamente tomados e largados em três sítios diferentes, no máximo.

A zona de partida ou de destino e os pontos suplementares de tomada e de largada de passageiros podem abranger os territórios de um ou de mais Estados-membros.

...

2.3. Para efeitos do ponto 2, um grupo previamente constituído é aquele de que um organismo ou uma pessoa responsável nos termos das regras do Estado de estabelecimento tomaram a cargo a celebração do contrato ou o pagamento colectivo da prestação ou receberam todas as reservas e pagamentos antes da partida.

3. Serviços ocasionais

3.1. Serviços ocasionais são os que não correspondem à definição de serviços regulares nem à definição de serviços de lançadeira.

Os serviços ocasionais incluem:

a) ...

b) os serviços:

— realizados para grupos de passageiros previamente constituídos, não sendo os passageiros reconduzidos ao local de partida no decurso da mesma viagem

e

— que incluam igualmente, caso haja estada no local de destino, o alojamento ou outros serviços turísticos não acessórios ao transporte ou ao alojamento.

...»

9 D. J. Ferne estava empregado como condutor de autocarros na Clarke, sediada em Sydenham, perto de Londres, a qual tem como actividade principal a exploração de autocarros de turismo. No mês de Janeiro de 1995, um operador turístico aceitou a proposta da Clarke de transportar turistas entre aeroportos, estações de caminho-de-ferro, hotéis e locais turísticos.

10 Em 9 de Julho de 1995, D. J. Ferne conduziu um autocarro pertencente à Clarke com o fim de embarcar um grupo de passageiros num hotel de Londres e de o transportar ao aeroporto. No aeroporto, embarcou um outro grupo de passageiros que transportou para outro hotel de Londres, passando por Hampton Court, uma atracção turística. Cada um dos trajectos constitutivos da viagem era inferior a 50 km, embora o conjunto da viagem ultrapassasse os 50 km.

11 Aquando de um controlo efectuado no decurso do segundo trajecto, D. J. Ferne não pôde apresentar as folhas de registo do taquímetro correspondentes às condições referidas nos artigos 13.° a 15.° do Regulamento n.° 3821/85, de modo que foi intentada uma acção contra a Clarke por infracção ao artigo 97.° do Road Traffic Act. No decurso deste processo, esta alegou que, por aplicação da excepção constante do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85, não estava obrigada a proceder ao registo por taquímetro.

12 No órgão jurisdicional de reenvio, o Vehicle Inspectorate opôs-se à interpretação de que o transporte em causa se incluía nos «serviços regulares especializados» na acepção do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92. Sustentou que esse transporte se inclui, pelo contrário, na categoria dos «serviços ocasionais», na acepção do artigo 2.°, ponto 3.1, alínea b), deste regulamento. E que, assim, o transporte não podia beneficiar da isenção prevista no artigo 3.° do Regulamento n.° 3821/85.

13 Nestas circunstâncias, a Richmond Magistrates Court decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) Os grupos de passageiros transportados num único percurso entre um aeroporto e um hotel, passando, em certas ocasiões, por um local de atracção turística, são considerados "determinadas categorias de passageiros" para efeitos da aplicação do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento (CEE) n.° 684/92 do Conselho?

2) Se a resposta à primeira questão for afirmativa, o artigo 2.°, ponto 1.2, deve ser interpretado de forma que o transporte desses passageiros nesse percurso em que:

a) cada grupo é tomado num ponto de partida e largado no ponto de destino (incluindo, em certas ocasiões, uma visita a um lugar de atracção turística como parte desse percurso);

b) o mesmo percurso ou um percurso similar se repete um certo número de ocasiões de acordo com uma reserva de grupo feita por um operador turístico;

c) não está predeterminada a estrada concreta que deve ser seguida;

deve ser considerado um "serviço regular especializado" na acepção desse artigo?

3) Se a resposta à segunda questão for afirmativa, o artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho deve ser interpretado no sentido de que a distância do "percurso da linha" do serviço em questão deve ser calculada por referência a:

a) cada parte componente do percurso diário do condutor; ou

b) pelo conjunto dessas partes componentes?

4) Se a resposta à segunda questão for negativa, o artigo 2.°, n.° 3, do Regulamento (CEE) n.° 684/92 do Conselho deve ser interpretado no sentido de que o transporte desses passageiros nessas circunstâncias é um "serviço ocasional" na acepção desse artigo?»

Quanto às primeira e segunda questões

14 Resulta do despacho de reenvio que, pelas suas primeira e segunda questões, que devem ser examinadas em conjunto, o órgão jurisdicional nacional pretende, em substância, saber se, para efeitos da aplicação da derrogação prevista no artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3821/85, um serviço de transporte de passageiros efectuado por diversas vezes, no quadro de uma reserva de grupo feita por um operador turístico, e consistente numa simples viagem de ida entre um aeroporto e um

hotel com, eventualmente, uma escala num local de atracção turística, não estando o trajecto preciso previamente fixado, constitui um serviço regular na acepção do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85.

15 Deve começar por se recordar que, para a definição dos serviços regulares, há que, por força do artigo 1.°, ponto 7, do Regulamento n.° 3820/85 e do artigo 21.°, n.° 2, do Regulamento n.° 684/92, ter por referência o artigo 2.°, ponto 1, deste último regulamento.

16 Esta disposição distingue entre os serviços regulares e os serviços regulares especializados. Os primeiros, acessíveis a toda a gente, garantem um transporte de passageiros segundo uma frequência e um trajecto determinados, podendo os passageiros ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas. Os segundos são efectuados nas mesmas condições, mas apenas para determinadas categorias de passageiros. Há, consequentemente, que examinar se um serviço de transporte como o que está em causa no processo principal preenche estas condições.

17 Deve declarar-se, em primeiro lugar, que a condição relativa à «frequência determinada do serviço», na acepção do Regulamento n.° 684/92, exige que tal frequência seja determinada com precisão e que tenha uma certa regularidade. A existência de um horário, que é posto à disposição dos utentes potenciais do serviço, implica que uma frequência seja determinada.

18 No caso vertente, resulta do despacho de reenvio que o transporte que é objecto do processo principal está organizado em função das necessidades dos operadores turísticos. A frequência do serviço não é, pois, regular e não é determinada antecipadamente pelo transportador, antes dependendo das reservas efectuadas pelos clientes.

19 Em segundo lugar, deve entender-se por «relação determinada», na acepção do Regulamento n.° 684/92, um itinerário estabelecido com precisão. Esta condição deve ser conjugada com a que exige paragens previamente fixadas. A este respeito, não basta que os locais de partida e de chegada sejam conhecidos antecipadamente, mas é também necessário, como resulta do texto do artigo 2.°, ponto 1.1, do Regulamento n.° 684/92, que no decurso do trajecto existam paragens em que os

passageiros possam ser tomados ou largados. Daqui resulta que os interessados devem poder conhecer o itinerário a efectuar e os pontos de paragem.

20 Ora, resulta do despacho de reenvio que o trajecto que o serviço de transporte em causa no processo principal deve efectuar só é determinado de modo muito geral. Além disso, os locais de partida e de chegada são variáveis e não existe qualquer paragem intermédia. O facto de os autocarros referidos no processo principal fazerem ocasionalmente uma paragem junto de uma atracção turística não pode ser considerado como uma paragem na acepção do Regulamento n.° 684/92. Com efeito, não se prevê que sejam tomados novos passageiros, nem que sejam largados outros que terminem a sua viagem nesses locais.

21 Por último, por «determinada categoria de passageiros», na acepção do Regulamento n.° 684/92, deve entender-se os passageiros que partilhem do mesmo estatuto. Esta interpretação resulta dos exemplos referidos no artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92, no qual são nomeadamente referidos os trabalhadores, os estudantes e os militares.

22 Em contrapartida, não é suficiente que se trate de um simples grupo de passageiros previamente constituído. Um tal grupo pode, com efeito, ser objecto de um serviço de lançadeira, como definido no artigo 2.°, ponto 2, do Regulamento n.° 684/92.

23 No processo principal, o serviço de transporte é efectuado de cada vez para um grupo diferente de passageiros os quais têm por único ponto comum o de terem reservado uma viagem junto do mesmo operador. Tais passageiros não se incluem, portanto, numa mesma categoria determinada.

24 Face ao que precede, há que responder às primeira e segunda questões que um serviço de transporte de passageiros efectuado por diversas vezes, no quadro de uma reserva de grupo feita por um operador turístico, para uma simples viagem de ida entre um aeroporto e um hotel com, eventualmente, uma escala num local de atracção turística, não estando o trajecto preciso previamente fixado, não constitui um serviço regular na acepção do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85.

Quanto à terceira questão

25 Tendo a terceira questão sido formulada apenas para o caso de uma resposta afirmativa à segunda questão, não há que responder-lhe.

Quanto à quarta questão

26 Pela sua quarta questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta se um transporte de passageiros como o referido no processo principal é um serviço ocasional na acepção do artigo 2.°, n.° 3, do Regulamento n.° 684/92.

27 Dado que a derrogação prevista no artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85 apenas se aplica aos serviços regulares, com exclusão dos serviços ocasionais, não há que responder a esta questão.

Quanto às despesas

28 As despesas efectuadas pelo Governo do Reino Unido e pela Comissão, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Primeira Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pela Richmond Magistrates Court, por despacho de 3 de Setembro de 1996, declara:

Um serviço de transporte de passageiros efectuado por diversas vezes, no quadro de uma reserva de grupo feita por um operador turístico, para uma simples viagem de ida entre um aeroporto e um hotel com, eventualmente, uma escala num local de atracção turística, não estando o trajecto preciso previamente fixado, não constitui um serviço regular na acepção do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários.

Wathelet Jann Sevón

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 30 de Abril de 1998.

O secretário

R. Grass

O presidente da Primeira Secção

M. Wathelet