YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (ensimmäinen jaosto)
30 päivänä huhtikuuta 1998 *

Asiassa C-47/97,

jonka Richmond Magistrates Court (Yhdistynyt kuningaskunta) on saattanut EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi saadakseen ensin mainitussa tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosasiassa, jossa vastaajina ovat

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

ennakkoratkaisun yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92 (EYVL L 74, s. 1) 2 artiklan sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1) 4 artiklan 3 kohdan tulkinnasta,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Wathelet sekä tuomarit P. Jann (esittelevä tuomari) ja L. Sevón,

julkisasiamies: S. Alber,
kirjaaja: hallintovirkamies L. Hewlett,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

ottaen huomioon kirjalliset huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd ja Ferne, edustajanaan barrister Christopher Hough, solicitors Wedlake Saintin valtuuttamana,

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään Assistant Treasury Solicitor John. E. Collins, avustajanaan barrister Sara Masters,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään oikeudellinen neuvonantaja Frank Benyon ja oikeudellisen yksikön virkamies Laura Pignataro,

ottaen huomioon suullista käsittelyä varten laaditun kertomuksen,

kuultuaan E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd:n, Fernen, Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen sekä komission 4.12.1997 pidetyssä istunnossa esittämät suulliset huomautukset,

kuultuaan julkisasiamiehen 29.1.1998 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Richmond Magistrates Court on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle 3.9.1996 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 6.2.1997, EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan nojalla neljä ennakkoratkaisukysymystä

yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92 (EYVL L 74, s. 1) 2 artiklan sekä tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, s. 1) 4 artiklan 3 kohdan tulkinnasta.

2 Nämä kysymykset on esitetty rikosasiassa, jossa vastaajina ovat E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd (jäljempänä Clarke) ja Ferne ja joka koskee sitä, että nämä ovat rikkoneet velvollisuutta käyttää valvontalaitetta, josta säädetään tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 (EYVL L 370, s. 8) 3 artiklan 1 kohdassa seuraavasti:

"Valvontalaite on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- tai tavaraliikenteessä, lukuun ottamatta asetuksen (ETY) N:o 3820/85 4 artiklassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja."

3 Asetuksen N:o 3821/85 14 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Yrityksen on säilytettävä piirturilevyjä käytön jälkeen vähintään yksi vuosi hyvässä järjestyksessä ja annettava niistä jäljennös asianomaiselle kuljettajalle tämän pyynnöstä. Piirturilevyt on pyynnöstä esitettävä tai luovutettava valvontaviranomaiselle."

4 Tämän asetuksen 15 artiklan 7 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Kuljettajan on milloin tahansa pyynnöstä esitettävä valvontaviranomaiselle kuluvan viikon piirturilevyt sekä joka tapauksessa edellisen ajoviikon viimeisen ajopäivän piirturilevy."

5 Asetuksen N:o 3820/85 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

— —

7) 'säännöllisellä henkilöliikenteellä' yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla 28 päivänä heinäkuuta 1966 annetun neuvoston asetuksen N:o 117/66/ETY [EYVL 1966, 147, s. 2688] 1 artiklassa tarkoitettua kansallista ja kansainvälistä liikennettä."

6 Asetuksen N:o 3820/85 4 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Tätä asetusta ei sovelleta liikenteeseen, jossa käytetään:

— —

3) säännöllisen henkilöliikenteen ajoneuvoja, jos kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä;

— — "

7 Asetus N:o 117/66/ETY on kumottu asetuksen N:o 684/92 21 artiklan 1 kohdalla, ja tämän asetuksen 21 artiklan 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Viittauksia kumottuihin asetuksiin pidetään viittauksina tähän asetukseen."

8 Asetuksen N:o 684/92 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

"'Tässä asetuksessa sovelletaan seuraavia määritelmiä:

1. Säännöllinen liikenne

1.1 Säännöllinen liikenne on liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyin väliajoin määrätyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa. Säännöllinen liikenne on kaikkien käytettävissä ja siihen voi tarvittaessa liittyä pakollinen paikanvaraus.

1.2 Säännölliseksi liikenteeksi katsotaan samoin järjestäjästä riippumatta liikenne, jolla huolehditaan vain tietyn matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia, jos tällainen liikenne tapahtuu 1.1. kohdan mukaisissa olosuhteissa. Tällaista liikennettä kutsutaan jäljempänä 'säännölliseksi erityisliikenteeksi'.

Säännölliseen erityisliikenteeseen kuuluu erityisesti:

a) kuljetukset työntekijöiden kodin ja työpaikan välillä,

b) koululaisten ja opiskelijoiden kuljetukset kodin ja oppilaitoksen välillä,

c) sotilaiden ja heidän perheidensä kuljetukset kotivaltion ja kasarmin sijaintipaikan välillä,

d) kaupunkikuljetukset raja-alueilla.

Se seikka, että liikennejärjestelyjä voidaan muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan, ei muuta säännöllisen liikenteen luonnetta.

— —

2. Edestakaisliikenne

2.1 Edestakaisliikenne on liikennettä, jossa toistuvilla meno- ja paluumatkoilla kuljetetaan ennalta muodostettuja matkustajaryhmiä yhdestä lähtöpaikasta yhteen määräpaikkaan. Nämä menomatkan yhdessä suorittaneet matkustajaryhmät kuljetetaan myöhemmin takaisin lähtöpaikkaan. 'Lähtöpaikalla' ja 'määräpaikalla' tarkoitetaan paikkaa, josta matka alkaa, ja paikkaa, johon se päättyy, mukaan luettuna ympäristö 50 kilometrin säteellä.

Lähtö- ja määräpaikan ulkopuolella ryhmiä voidaan ottaa korkeintaan kolmesta paikasta ja samoin niitä voidaan jättää korkeintaan kolmeen paikkaan.

Lähtö- ja määräpaikka sekä näiden lisäksi tulevat paikat, joissa matkustajia otetaan kyytiin tai jätetään kyydistä, voivat olla yhden tai useamman jäsenvaltion alueella.

— —

2.3 Edellä 2 kohdan mukaisena ennalta muodostettuna ryhmänä pidetään ryhmää, jonka puolesta sijoittautumisvaltion sääntöjen mukaisesti vastuussa oleva toimielin tai henkilö on ottanut huolehtiakseen sopimuksen tekemisestä tai palvelujen yhteismaksusta tai on saanut kaikki varaukset ja maksut ennen lähtöä.

3. Satunnaisliikenne

3.1 Satunnaisliikenne on liikennettä, joka ei vastaa säännöllisen liikenteen eikä edestakaisliikenteen määritelmää.

Siihen kuuluu:

a) — —

b) liikenne,

— jossa kuljetetaan ennalta muodostettuja matkustajaryhmiä ja jolloin matkustajia ei tuoda takaisin lähtöpaikkoihinsa saman matkan aikana,

sekä

— liikenne, silloin kun pysähdytään määräpaikassa, johon sisältyy myös majoitus tai muut turistipalvelut, jotka eivät liity kuljetukseen tai majoitukseen;

— — "

9 Ferne työskenteli linja-autonkuljettajana Sydenhamissa, lähellä Lontoota toimivan Clarken palveluksessa, jonka toimintaan kuuluu lähinnä matkailijoiden linja-autokuljetuksista huolehtiminen. Eräs matkanjärjestäjä hyväksyi tammikuussa 1995 Clarken tarjouksen huolehtia matkailijoiden kuljetuksista lentokenttien, rautatieasemien, hotellien ja matkailunähtävyyksien välillä.

10 Ferne ajoi 9.7.1995 Clarkelle kuuluvaa linja-autoa kuljettaakseen matkailijaryhmän lontoolaishotellista lentokentälle. Lentokentältä hän otti kuljetettavakseen toisen matkailijaryhmän, jonka hän ajoi toiseen lontoolaishotelliin Hampton Court -matkailunähtävyyden kautta. Tämän matkan jokainen osamatka oli alle 50 kilometriä, kun taas koko matkan pituus ylitti 50 kilometriä.

11 Toisen osamatkan aikana tehdyssä tarkastuksessa havaittiin, että Ferne ei kyennyt esittämään ajopiirturin levyjä asetuksen N:o 3821/85 13—15 artiklan edellytysten mukaisesti, minkä johdosta Clarke haastettiin oikeuteen *Road Traffic Act*in 97 §:n rikkomisesta. Tässä oikeudenkäynnissä Clarke väitti, että asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan poikkeuksen perusteella sillä ei ollut velvollisuutta käyttää ajopiirturia tapahtumien rekisteröintiin.

12 Kansallisessa tuomioistuimessa Vehicle Inspectorate kiisti tulkinnan, jonka mukaan pääasiassa kyseessä olevaa liikennöintiä olisi pidettävä asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdassa tarkoitettuna "säännöllisenä liikenteenä". Sen mukaan tätä liikennöintipalvelua olisi sen sijaan pidettävä saman asetuksen 2 artiklan 3.1 kohdan b alakohdassa tarkoitettuna "satunnaisliikenteenä". Näin ollen siihen ei voitaisi soveltaa asetuksen N:o 3821/85 3 artiklassa säädettyä poikkeusta.

13 Näitä seikkoja koskevassa asiassa Richmond Magistrates Court on päättänyt lykätä asian ratkaisemista ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Voidaanko sellaisia matkustajaryhmiä, jotka kuljetetaan vain kerran, joskus matkailunähtävyyksien kautta, lentokentältä hotelliin, pitää neuvoston asetuksen (ETY) N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdassa tarkoitettuina 'tiettyinä matkustajaryhminä'?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko 2 artiklan 1.2 kohtaa tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun säännöllisen erityisliikenteen soveltamisalaan kuuluu tällaisten matkustajien kuljettaminen, jos

a) kukin ryhmä otetaan kyytiin yhdestä lähtöpaikasta ja jätetään kyydistä toisessa määräpaikassa (siten että matkan aikana saatetaan käydä matkailunähtävyyden luona);

b) sama tai vastaava matka toistuu useita kertoja matkanjärjestäjän kokonaisvarausten mukaisesti;

c) tarkkaa ajoreittiä ei ole ennalta vahvistettu?

3) Jos toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko neuvoston asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että 'kyseisen liikennereitin' pituus lasketaan ottaen huomioon

a) kuljettajalle työpäivän aikana kertyneen ajomatkan jokainen osamatka;

b) näiden osamatkojen summa.

4) Jos toiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko neuvoston asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että tällaisten matkustajien kuljetusta tällaisissa olosuhteissa on pidettävä tässä artiklassa tarkoitettuna 'satunnaisliikenteenä'?"

Ensimmäinen ja toinen ennakkoratkaisukysymys

14 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että ensimmäisellä ja toisella kysymyksellään, joita on syytä käsitellä yhdessä, kansallinen tuomioistuin kysyy lähinnä sitä, onko asetuksen N:o 3821/85 3 artiklan 1 kohdassa säädettyä poikkeusta sovellettaessa pidettävä asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna säännöllisenä liikenteenä sellaista matkustajien kuljetusta, joka toistuu useita kertoja osana

matkanjärjestäjän kokonaisvarausta ja johon sisältyy yksi lentokentän ja hotellin välinen yhdensuuntainen matka, jolloin kenties poiketaan matkailunähtävyyden luo niin, että tarkkaa ajoreittiä ei ole ennalta vahvistettu.

15 Aluksi on todettava, että säännöllisen liikenteen määritelmän osalta on asetuksen N:o 3820/85 1 artiklan 7 kohdan ja asetuksen N:o 684/92 21 artiklan 2 kohdan perusteella nojauduttava asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1 kohtaan.

16 Tässä säännöksessä erotetaan toisistaan säännöllinen liikenne ja säännöllinen erityisliikenne. Säännöllinen liikenne on kaikkien käytettävissä, ja sillä huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyin väliajoin määrätyllä reitillä, jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa. Säännöllistä erityisliikennettä koskevat samat edellytykset, mutta sillä huolehditaan vain tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta. Näin ollen on tutkittava, täyttääkö pääasiassa kyseessä olevan kaltainen liikennöintipalvelu nämä edellytykset.

17 Ensinnäkin on todettava, että asetuksen N:o 684/92 edellytys "määrätyin väliajoin" tapahtuvasta liikennöinnistä tarkoittaa, että nämä väliajat on täsmällisesti määritelty ja että niillä on tietty säännöllisyys. Jos liikennöintipalvelun mahdollisten käyttäjien saatavilla on aikataulu, on tämä osoitus "määrätyin väliajoin" tapahtuvasta liikennöinnistä.

18 Esillä olevassa asiassa ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että pääasiassa kyseessä oleva liikennöintipalvelu on järjestetty matkanjärjestäjien tarpeiden perusteella. Liikennöintiä ei siten suoriteta säännöllisin eikä liikenteenharjoittajan ennalta määräämin väliajoin, vaan liikennöintitiheys riippuu asiakkaiden tekemistä varauksista.

19 Toiseksi on katsottava, että asetuksen N:o 684/92 ilmaisulla "määrätty reitti" tarkoitetaan täsmällisesti vahvistettua ajoreittiä. Tätä edellytystä on tarkasteltava yhdessä sijainniltaan ennalta vahvistettuja pysäkkejä koskevan edellytyksen kanssa. Tältä osin ei riitä, että lähtö- ja saapumispaikka ovat ennalta tiedossa, vaan lisäksi on edellytettävä, kuten asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.1 kohdan sanamuodosta

käy ilmi, että matkalla on pysähdyspaikkoja, joilla matkustajia voidaan ottaa kyytiin ja jättää kyydistä. Tästä seuraa, että asianomaisten on voitava selvittää matkareitti ja sillä olevat pysäkit.

20 Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että pääasiassa kyseessä oleva liikennöintireitti on määritelty ainoastaan hyvin väljästi. Tämän lisäksi lähtö- ja saapumispaikat vaihtelevat eikä reitillä ole välipysäkkiä. Asetuksessa N:o 684/92 tarkoitettuna pysähdyspaikkana ei voida pitää sitä, että pääasiassa kyseessä olevat linja-autot pysähtyvät satunnaisesti matkailunähtävyyden luona. Tarkoituksena ei ole ottaa näiltä paikoilta kyytiin uusia matkustajia tai jättää heitä pois siten, että heidän matkansa päättyisi näille paikoille.

21 Vielä on todettava, että asetuksessa N:o 684/92 tarkoitetuilla "tietyillä matkustajaryhmillä" tarkoitetaan samassa asemassa olevia matkustajia. Tähän tulkintaan päädytään katsomalla asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdassa mainittuja esimerkkejä, joina on mainittu muun muassa työntekijät, koululaiset, opiskelijat ja sotilaat.

22 Sitä vastoin ei riitä, että kyse on pelkästään etukäteen muotoutuneesta matkustajaryhmästä. Tällainen ryhmä voi käyttää asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 2 kohdassa määriteltyä edestakaisliikennettä.

23 Pääasiassa kyseessä oleva liikennöintipalvelu hoidetaan kullakin kerralla erilaista matkailijoiden ryhmää varten, ja yhteistä näille ryhmille on ainoastaan se, että matkailijat ovat varanneet matkansa samalta matkanjärjestäjältä. Tällaiset matkailijat eivät näin ollen kuulu tiettyyn samaan ryhmään.

24 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen ja toiseen kysymykseen on näin ollen vastattava, että asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna säännöllisenä liikenteenä ei ole pidettävä sellaista matkustajien kuljetusta, joka toistuu useita kertoja osana matkanjärjestäjän kokonaisvarausta ja johon sisältyy yksi lentokentän ja hotellin välinen yhdensuuntainen matka, jolloin kenties poiketaan matkailunähtävyyden luo niin, että tarkkaa ajoreittiä ei ole ennalta vahvistettu.

Kolmas kysymys

25 Koska kolmas kysymys on esitetty vain siltä varalta, että vastaus toiseen kysymykseen olisi myöntävä, ei siihen ole tarpeen vastata.

Neljäs kysymys

26 Neljännellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin kysyy, onko sellaista matkustajaliikennettä, josta pääsiassa on kyse, pidettävä asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna satunnaisliikenteenä.

27 Koska asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdassa säädettyä poikkeusta sovelletaan ainoastaan säännölliseen liikenteeseen, satunnaisliikenne pois lukien, ei tähän kysymykseen ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

28 Yhteisöjen tuomioistuimelle huomautuksensa esittäneille Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukselle ja Euroopan yhteisöjen komissiolle aiheutuneita oikeudenkäyntikuluja ei voida määrätä korvattaviksi. Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (ensimmäinen jaosto)

on ratkaissut Richmond Magistrates Courtin 3.9.1996 tekemällään päätöksellä esittämät kysymykset seuraavasti:

Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuna säännöllisenä liikenteenä ei ole pidettävä sellaista matkustajien kuljetusta, joka toistuu useita kertoja osana matkanjärjestäjän kokonaisvarausta ja johon sisältyy yksi lentokentän ja hotellin välinen yhdensuuntainen matka, jolloin kenties poiketaan matkailunähtävyyden luo niin, että tarkkaa ajoreittiä ei ole ennalta vahvistettu.

Wathelet Jann Sevón

Julistettiin Luxemburgissa 30 päivänä huhtikuuta 1998.

R. Grass

kirjaaja

M. Wathelet

ensimmäisen jaoston puheenjohtaja