DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)
den 30 april 1998 *

I mål C-47/97,

angående en begäran enligt artikel 177 i EG-fördraget, från Richmond Magistrates' Court (Förenade kungariket), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i det vid den nationella domstolen anhängiga brottmålet mot

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

angående tolkningen av artikel 2 i rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss (EGT L 74, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 117) och artikel 4.3 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113),

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Wathelet samt domarna P. Jann (referent) och L. Sevón,

generaladvokat: S. Alber,
justitiesekreterare: byrådirektören L. Hewlett,

* Rättegångsspråk: engelska.

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

— E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd och D. J. Ferne, genom Christopher Hough, barrister, på uppdrag av Wedlake Saint, solicitors,

— Förenade kungarikets regering, genom John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, i egenskap av ombud, biträdd av Sara Masters, barrister,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom juridiske rådgivaren Frank Benyon och Laura Pignataro, båda vid rättstjänsten, i egenskap av ombud,

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid sammanträdet den 4 december 1997 av: E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd och D. J. Ferne, Förenade kungarikets regering och kommissionen,

och efter att den 29 januari 1998 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Richmond Magistrates' Court har genom beslut av den 3 september 1996, som inkom till domstolens kansli den 6 februari 1997, i enlighet med artikel 177 i EG-fördraget ställt fyra frågor om tolkningen av artikel 2 i rådets förordning

(EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss (EGT L 74, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 117) och artikel 4.3 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113).

2 Frågorna har uppkommit i ett brottmål mot E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd (nedan kallat "Clarke") och D. J. Ferne angående åsidosättande av skyldigheten att använda färdskrivare enligt artikel 3.1 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120). Denna bestämmelse har följande lydelse:

"Färdskrivare skall vara installerade och användas i fordon, som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artiklarna 4 och 14.1 i förordning (EEG) nr 3820/85."

3 Artikel 14.2 i förordning nr 3821/85 stadgar:

"Företaget skall förvara diagrambladen i god ordning i minst ett år efter användandet och skall överlämna kopior till de berörda förare som begär det. Bladen skall på begäran uppvisas för eller överlämnas till den behörige kontrolltjänstemannen."

4 Artikel 15.7 i denna förordning har följande lydelse:

"Föraren skall alltid på behörig kontrolltjänstemans begäran kunna visa upp diagramblad för den innevarande veckan och under alla omständigheter för den sista dag som han kört under föregående vecka."

5 Artikel 1 i förordning nr 3820/85 föreskriver:

"I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

...

7) Linjetrafik för persontransporter: nationell och internationell trafik enligt definition i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 117/66 av den 28 juli 1966 om införande av gemensamma regler för internationella persontransporter med buss." [EGT 147, 1966, s. 2688].

6 Artikel 4 i samma förordning har följande lydelse:

"Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

...

3) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer,

..."

7 Förordning nr 117/66 upphävdes visserligen genom artikel 21.1 i förordning nr 684/92. Artikel 21.2 i förordning nr 684/92 stadgar emellertid:

"Hänvisningar till de upphävda förordningarna skall anses som hänvisningar till denna förordning."

8 Artikel 2 i förordning nr 684/92 föreskriver bland annat följande:

"I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. Linjetrafik

1.1. Med linjetrafik avses persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik skall vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt.

1.2. Som linjetrafik anses också, oavsett vem som bedriver trafiken, sådan trafik för befordran av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare som bedrivs i enlighet med vad som sägs i punkt 1.1. Sådan trafik betecknas hädanefter som speciell reguljär trafik.

Speciell reguljär trafik omfattar

a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,

b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter,

c) transport av soldater och deras familjer mellan deras ursprungsland och det område där förläggningarna är belägna,

d) stadstrafik i gränsområden.

Det förhållandet att den speciella trafiken anpassas efter användarnas behov ändrar inte dess karaktär av linjetrafik.

...

2. Pendeltrafik

2.1. Med pendeltrafik avses trafik i form av upprepade tur- och returresor för befordran mellan en enda avreseort och en enda bestämmelseort av i förväg bildade grupper av passagerare. Varje grupp av passagerare som har gjort utresan tillsammans skall senare tillsammans göra återresan till avreseorten. Med avreseort och bestämmelseort avses de platser där resan börjar respektive slutar samt platser inom en radie av 50 km från dessa orter.

Förutom på avreseorten och bestämmelseorten får grupper av passagerare tas upp eller släppas av på högst tre ytterligare platser.

Avreseorten och bestämmelseorten samt de ytterligare platser där passagerare tas upp eller släpps av får ligga inom en eller flera medlemsstaters territorier.

...

2.3. Med en i förväg bildad grupp avses här en grupp för vilken en ansvarig organisation eller person enligt etableringslandets regler har åtagit sig att ingå avtalet eller att svara för den samlade betalningen eller av vilken organisationen eller personen har tagit emot samtliga reservationer och betalningar före avresan.

3. Tillfällig trafik

3.1. Med tillfällig trafik avses sådan trafik som varken utgör linjetrafik eller pendeltrafik.

Dit räknas

a) ...

b) trafik

— med i förväg bildade grupper av passagerare i fall då passagerarna inte transporteras tillbaka till utgångspunkten under samma resa,

och

— som, i fall då en vistelse på bestämmelseorten ingår, även omfattar logi eller andra turisttjänster, vilka inte har anknytning till transporten eller login.

...»

9 D. J. Ferne var anställd som bussförare vid företaget Clarke, som är etablerat i Sydenham nära London och vars huvudsakliga verksamhet består i att driva ett turistbussföretag. I januari 1995 antog en researrangör Clarkes anbud att utföra transporter av turister mellan flygplatser, järnvägsstationer, hotell och sevärdheter.

10 Den 9 juli 1995 körde D. J. Ferne en buss tillhörande bolaget E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd för att transportera en grupp resenärer från ett hotell i London till flygplatsen. Vid flygplatsen hämtade han en annan grupp som han körde via sevärdheten Hampton Court till ett hotell i sydvästra London. Varje resa för sig var kortare än 50 kilometer, medan den samlade körsträckan uppgick till över 50 kilometer.

11 Vid en trafikkontroll under den andra resan kunde D. J. Ferne inte visa fram färdskrivarens diagramblad enligt artikel 13—15 i förordning nr 3821/85. Det inleddes därför ett rättsligt förfarande mot Clarke beträffande överträdelse av artikel 97 i Road Traffic Act. Under detta förfarande gjorde Clarke gällande att det enligt undantagsbestämmelsen i artikel 4.3 i förordning nr 3820/85 inte förelegat någon skyldighet att använda färdskrivare.

12 Inför den nationella domstolen gjorde Vehicle Inspectorate invändning mot den tolkningen att transporterna skulle ha varit "speciell reguljär trafik" i den mening som avses i artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92. I stället skulle det ha handlat om "tillfällig trafik" enligt artikel 2.3.1 b i denna förordning. Transporterna skulle därmed inte omfattas av undantaget i artikel 3 i förordning nr 3821/85.

13 Mot denna bakgrund beslutade Richmond Magistrates' Court att förklara målet vilande och hänskjuta följande tolkningsfrågor till domstolen:

"1) Är en grupp passagerare som under en enda resa transporteras mellan en flygplats och ett hotell, ibland via en sevärdhet, att anse som en 'särskild passagerarkategori' i den mening som avses i artikel 2.1.2 i rådets förordning (EEG) nr 684/92?

2) Om svaret på fråga 1 är ja, skall då artikel 2.1.2 tolkas på så sätt att transporten av dessa passagerare under en resa utgör 'speciell reguljär trafik' i artikelns mening, när

a) varje grupp stiger på vid en avreseplats och stiger av vid en ankomstplats (emellanåt innefattande ett besök av en sevärdhet som en del av resan),

b) likadana eller likartade transporter upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och

c) den exakta färdvägen inte är förutbestämd?

3) Om svaret på fråga 2 är ja, skall då artikel 4.3 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 tolkas på så sätt att 'linjens längd' avser

a) varje delsträcka av en förares resa under en dag, eller

b) en förares samlade körsträcka under en dag?

4) Om svaret på fråga 2 är nej, skall då artikel 2.3 i rådets förordning (EEG) nr 684/92 tolkas på så sätt att transporten av sådana passagerare under sådana omständigheter utgör 'tillfällig trafik' i den mening som avses i samma artikel?"

Den första och den andra frågan

14 Av begäran om förhandsavgörande framgår att den nationella domstolen genom sin första och andra fråga, som lämpligen bör undersökas tillsammans, i huvudsak önskar få veta om det vid tillämpningen av undantagsbestämmelsen i artikel 3.1 i förordning nr 3821/85 är riktigt att anse att transport av passagerare under en enda resa mellan en flygplats och ett hotell — ibland via en sevärdhet — som upprepas

vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och där den exakta färdvägen inte är förutbestämd, är linjetrafik i den mening som avses i artikel 4.3 i förordning nr 3820/85.

15 Det skall inledningsvis påminnas om att det för att ta reda på definitionen på linjetrafik enligt artikel 1 första stycket 7 i förordning nr 3820/85 och artikel 21.2 i förordning nr 684/92 är nödvändigt att hänvisa till artikel 2.1 i den sistnämnda förordningen.

16 Denna bestämmelse skiljer mellan linjetrafik och speciell reguljär trafik. Linjetrafik skall vara allmänt tillgänglig. Den avser persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Speciell reguljär trafik bedrivs under samma förutsättningar, men uteslutande för särskilda passagerarkategorier. Det skall därför undersökas om transportverksamheten i det förevarande fallet uppfyller dessa förutsättningar.

17 Det kan för det första konstateras att villkoret angående transporternas regelbundenhet i den mening som avses i förordning nr 684/92 förutsätter att denna regelbundenhet är exakt bestämd och att färderna har en viss frekvens. Regelbundenheten är bestämd när det finns en tidtabell som är tillgänglig för potentiella passagerare.

18 I det aktuella fallet framgår det av begäran om förhandsavgörande att verksamheten är organiserad i enlighet med researrangörernas behov. Transporternas frekvens är därför varken regelbunden eller av transportören bestämd i förväg, utan den är avhängig av kundernas bokningar.

19 Kravet på bestämda färdvägar i förordning nr 684/92 skall för det andra tolkas på så sätt att färdvägarna skall vara exakt bestämda på förhand. Detta villkor skall läsas tillsammans med kravet på i förväg bestämda hållplatser. I detta hänseende är det inte tillräckligt att avrese- och ankomstplatserna är kända i förväg utan det krävs även, såsom framgår av ordalydelsen i artikel 2.1.1 i förordning nr 684/92, att det finns hållplatser under färdens gång där passagerare kan stiga på eller av. Av

detta följer att passagerarna skall vara i stånd att i förväg känna till färdvägen och hållplatserna.

20 Det framgår emellertid av begäran om förhandsavgörande att färdvägarna i det förevarande fallet bara är bestämda på ett mycket allmänt sätt. Avrese- och ankomstplatserna kan variera och det finns inga hållplatser på vägen. Det faktum att bussarna emellanåt stannar vid någon sevärdhet kan inte anses motsvara någon hållplats i den mening som avses i förordning nr 684/92. Det är nämligen inte planerat att några passagerare skall stiga på eller av vid dessa ställen.

21 Vad slutligen gäller kravet på en särskild passagerarkategori i den mening som avses i förordning nr 684/92 skall detta tolkas på så sätt att passagerarna måste ha en gemensam egenskap. Denna tolkning följer av de exempel som räknas upp i artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92, där det är fråga om anställda, elever och studerande och soldater.

22 Det är däremot inte tillräckligt att det handlar om en i förväg bildad grupp passagerare. En sådan grupp kan nämligen vara föremål för pendeltrafik enligt artikel 2.2 i förordning nr 684/92.

23 Vad gäller verksamheten i det förevarande fallet skiftar passagerargruppen för varje transport. Passagerarnas enda gemensamma egenskap består i att de har bokat en resa hos samma arrangör. De tillhör alltså inte någon gemensam särskild passagerarkategori.

24 Med hänsyn till ovanstående skall den första och andra frågan besvaras på så sätt att transport av passagerare under en enda resa mellan en flygplats och ett hotell — ibland via en sevärdhet — som upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och där den exakta färdvägen inte är förutbestämd, inte är att anse som linjetrafik i den mening som avses i artikel 4.3 i förordning nr 3820/85.

Den tredje frågan

25 Eftersom den tredje frågan endast har ställts för det fall att svaret på den andra frågan skulle vara jakande, behöver den inte besvaras.

Den fjärde frågan

26 Genom sin fjärde fråga önskar den nationella domstolen veta om transporten av passagerarna i det aktuella fallet utgör "tillfällig trafik" i den mening som avses i artikel 2.3 i förordning nr 684/92.

27 Med hänsyn till att undantagsbestämmelsen i artikel 4.3 i förordning nr 3820/85 endast är tillämplig på linjetrafik och inte på tillfällig trafik, är det inte nödvändigt att besvara denna fråga.

Rättegångskostnader

28 De kostnader som har förorsakats Förenade kungariket samt kommissionen, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

— angående de frågor som genom beslut av den 3 september 1996 har ställts av Richmond Magistrates' Court — följande dom:

Transport av passagerare under en enda resa mellan en flygplats och ett hotell — ibland via en sevärdhet — som upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och där den exakta färdvägen inte är förutbestämd, är inte att anse som linjetrafik i den mening som avses i artikel 4.3 i rådets förordning nr 3820/85 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter.

Wathelet Jann Sevón

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 30 april 1998.

R. Grass M. Wathelet

Justitiesekreterare Ordförande på första avdelningen