CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. SIEGBERT ALBER

présentées le 29 janvier 1998 *

A — Introduction

1. La présente procédure préjudicielle porte sur l'interprétation des notions de « services réguliers spécialisés » et de « services occasionnels » utilisées à l'article 2 du règlement (CEE) n° 684/92 [1] et sur l'interprétation de l'expression « parcours de la ligne » figurant à l'article 4, point 3, du règlement (CEE) n° 3820/85 [2].

2. La Richmond Magistrates' Court a adressé à la Cour de justice une demande de décision préjudicielle qui s'inscrit dans le cadre des faits suivants. Les défendeurs à la procédure pénale nationale sont E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, une société d'autocars basée à Sydenham (Londres) et D. J. Ferne, un conducteur d'autocar employé par cette société.

3. Des réservations groupées peuvent être effectuées auprès de la société par des organisateurs de voyages. Ces réservations portent sur le transport de touristes entre des aéroports ou des gares et des hôtels et attractions touristiques.

4. Le 9 juillet 1995, M. D. J. Ferne a conduit, en qualité de chauffeur, un autocar de la société E. Clarke & Sons (Coaches) pour transporter un groupe de voyageurs d'un hôtel à Londres à l'aéroport. A l'aéroport, il devait prendre en charge un autre groupe et le conduire à un hôtel du sud-ouest de Londres après avoir fait un détour par un site touristique. Lors d'un contrôle routier effectué au cours du deuxième trajet, le défendeur n'a pas été mesure, selon les indications de la juridiction de renvoi, de présenter les feuilles d'enregistrement d'un tachygraphe au sens des articles 13 à 15 du règlement (CEE) n° 3821/85 [3]. La société et le chauffeur se sont fondés sur la disposition dérogatoire figurant à l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85, en vertu duquel l'utilisation du tachygraphe n'est pas exigée dans le cadre des services réguliers. L'autorité demanderesse au principal (Vehicle Inspectorate) conteste que les défendeurs aient assuré un service régulier et considère par conséquent que la disposition dérogatoire n'est pas applicable.

* Langue originale: l'allemand.

1 — Règlement du Conseil, du 16 mars 1992, établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus (JO L 74, p. 1).

2 — Règlement du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1).

3 — Règlement du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8).

5. Les dispositions de droit communautaire pertinentes en l'espèce sont libellées comme suit:

En ce qui concerne l'obligation d'utiliser un tachygraphe:

— L'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 3821/85 énonce:

« L'appareil de contrôle est installé et utilisé sur les véhicules affectés aux transports par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre, à l'exception des véhicules visés à l'article 4 et à l'article 14 paragraphe 1 du règlement (CEE) n° 3820/85. »

En ce qui concerne les dérogations à cette obligation (services réguliers et services réguliers spécialisés):

— L'article 4 du règlement n° 3820/85 énonce:

« Le présent règlement ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de:

...

3) véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres... ».

— L'article 14, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85 dispose:

« Dans le cas des transports réguliers de voyageurs:

— nationaux,

...

assujettis au présent règlement, un horaire et un registre de service sont établis par l'entreprise. »

— L'article 1er du règlement n° 3820/85 énonce:

« Aux fins du présent règlement, on entend par:

...

7) 'services réguliers de voyageurs', les transports nationaux et internationaux conformes à la définition figurant à l'article 1er du règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1996, concernant l'introduction des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus... »

Il est vrai que le règlement n° 117/66/CEE [4] a été abrogé par l'article 21, paragraphe 1, du règlement n° 684/92, mais l'article 21, paragraphe 2, du règlement n° 684/92 dispose: « Les références faites aux règlements abrogés s'entendent comme faites au présent règlement ».

4 — Règlement du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus [JO 1966, 147, p. 2688; abrogé par le règlement n° 684/92 (voir note 1)].

Il y a donc lieu de se référer aux définitions des services réguliers et des services réguliers spécialisés posées dans ce règlement.

— L'article 2 du règlement n° 684/92 dispose:

« 1. Services réguliers

1.1. Les services réguliers sont les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur une relation déterminées, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

1.2. Quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au point 1.1. De tels services sont dénommés 'services réguliers spécialisés'.

Les services réguliers spécialisés comprennent notamment:

a) le transport 'domicile-travail' des travailleurs;

b) le transport 'domicile-établissement' d'enseignement des scolaires et étudiants;

c) le transport 'État d'origine-lieu de casernement' des militaires et de leurs familles;

d) ...

Le caractère régulier des services spécialisés n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des utilisateurs.

... »

Ne sont pas dispensés de l'obligation d'utiliser un tachygraphe les services occasionnels définis à l'article 2, point 3, du règlement n° 684/92:

« 3.1. Les services occasionnels sont les services qui ne répondent ni à la définition des services réguliers, ni à la définition des services de navette.

Ils comprennent:

a) ...

b) les services:

— exécutés pour des groupes de voyageurs préalablement constitués, les voyageurs n'étant pas ramenés à leur point de départ au cours du même voyage

et

— comportant, au cas où il y a un séjour au lieu de destination, également le logement ou d'autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement;

c) ...

d) les services définis à l'annexe du présent règlement;

e) les services qui ne répondent pas aux critères des points a) à d), dits 'services résiduels'.

...

3.3. Les services visés au présent point 3 ne perdent pas le caractère de services occasionnels par le fait qu'ils sont effectués avec une certaine fréquence. »

6. Il ressort de ces dispositions que seuls ceux qui assurent des services réguliers ou des services réguliers spécialisés peuvent se prévaloir de la disposition dérogatoire de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85, mais non ceux qui assurent des services occasionnels.

7. La juridiction de renvoi défère par conséquent les questions suivantes à la Cour:

« 1) Un groupe de voyageurs transportés pendant une seule journée entre un aéroport et un hôtel et déposés, le cas échéant, sur le site d'une attraction touristique, est-il, aux fins de l'application de l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92, une "catégorie déterminée de voyageurs"?

2) En cas de réponse affirmative à la première question, l'article 2, point 1.2, doit-il être interprété en ce sens que le transport de voyageurs au cours d'un voyage caractérisé par le fait que:

a) chaque groupe est pris en charge à un point de départ et déposé à un point d'arrivée (avec entre-temps, le cas échéant, la visite d'une attraction touristique pendant la durée du voyage);

b) le même voyage, ou un voyage similaire, est assuré à plusieurs reprises, dans le cadre d'une réservation d'ensemble effectuée par un organisateur de voyages;

c) la relation précise à suivre n'est pas préalablement fixée;

est un service régulier spécialisé au sens de cet article?

3) En cas de réponse affirmative à la deuxième question, l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85, doit-il être interprété en ce sens que la distance du parcours de "la ligne effectuée par les services réguliers" doit être calculée par rapport à:

a) chaque trajet effectué par le conducteur au cours de sa journée de travail;

b) ou par rapport à l'ensemble de ces trajets?

4) En cas de réponse négative à la deuxième question, l'article 2, paragraphe 3, du règlement n° 684/92, doit-il être interprété en ce sens que le transport de tels voyageurs, dans de telles circonstances, est un "service occasionnel" au sens de cet article? »

8. La société défenderesse, le gouvernement du Royaume-Uni et la Commission ont pris part à la procédure écrite et sont intervenus à l'audience. Nous reviendrons sur les arguments des parties dans le cadre de l'appréciation juridique.

B — Prise de position

9. Les première, deuxième et quatrième questions de la juridiction de renvoi portent essentiellement sur l'interprétation des notions de « services réguliers spécialisés » au sens de l'article 2, point 1.2, et de « services occasionnels » au sens de l'article 3, point 3.1, du règlement n° 684/92. Il convient dès lors d'examiner ces questions conjointement.

10. Aux termes du préambule au règlement n° 3821/85, l'obligation d'utiliser un tachygraphe vise notamment à contribuer sensiblement à la sécurité routière et à permettre de contrôler les temps de travail et de

repos. Des dérogations à cette obligation ne peuvent par conséquent être autorisées que dans des circonstances exceptionnelles. Une telle exception est expressément prévue pour les services réguliers, mais non pour les services occasionnels.

I — *Sur les première, deuxième et quatrième questions*

11. Les défendeurs au principal se fondent sur la disposition dérogatoire de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85 pour soutenir qu'ils sont dispensés de l'obligation d'utiliser un tachygraphe. Ils exposent qu'ils assurent des services réguliers et que le parcours des lignes ne dépasse pas 50 kilomètres. Il en résulte que les transports effectués ne relèvent pas du champ d'application des règlements, mais qu'ils doivent être appréciés au regard du seul droit national. Les organisateurs des transports et les clients sont en mesure de convenir du contenu des services à fournir. Ces accords permettent de déterminer précisément des services réguliers et répétés. Il est ainsi possible de définir la fréquence des services, l'itinéraire, les points de départ et d'arrivée et les éventuels arrêts intermédiaires. Le groupe de passagers peut également être déterminé ainsi. De l'avis des défendeurs, les personnes qu'ils transportent sont des « catégories déterminées de voyageurs » au sens de l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92. Ceux-ci se distinguent de voyageurs normaux par le fait qu'ils ont réservé auprès d'un organisateur de voyages un forfait se composant du trajet de l'hôtel à l'aéroport ou en sens inverse avec des arrêts intermédiaires pour visiter des attractions touristiques. L'énumération des exemples types à l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92 n'est pas exhaustive. Il est également envisageable que des touristes membres d'un club déterminé ou d'un groupe ayant payé à l'avance relèvent du champ d'application de cette disposition. Il n'existe aucune obligation expresse ou tacite selon laquelle les mêmes voyageurs devraient effectuer le même voyage de façon répétée. Dans les exemples mentionnés dans le règlement, il est tout à fait possible que des voyageurs différents soient transportés sur des trajets distincts. En outre, l'itinéraire à suivre peut être déterminé dans la mesure où le conducteur pourrait identifier les routes par leur nom ou leur classification. En ce qui concerne les transports effectués, les heures de départ et d'arrivée sont connues au départ tant de l'organisateur que des voyageurs. Il n'est pas nécessaire d'exiger des arrêts, car on ne le fait pas non plus pour des autocars de ligne reliant des villes par exemple.

12. Le gouvernement du Royaume-Uni et la Commission indiquent tout d'abord que les dispositions des règlements pertinents doivent être interprétées en fonction de leurs objectifs. En ce qui concerne les services réguliers spécialisés au sens de l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92, les deux parties exposent qu'il faut tout d'abord que les critères des services réguliers soient réunis et qu'il faut examiner dans un deuxième temps si le service régulier a été fourni à une « catégorie déterminée de voyageurs ».

13. Il en résulte selon elles que les conditions des services réguliers spécialisés sont une fréquence déterminée, une relation déterminée, des arrêts préalablement fixés et une catégorie déterminée de voyageurs.

14. Pour ce qui est de la fréquence du service, le gouvernement du Royaume-Uni et la Commission soutiennent qu'elle suppose des horaires clairement déterminés et définitivement fixés. Il doit exister un horaire qui indique la répétition ou la fréquence des transports avec une grande précision. Dans l'affaire au principal, il n'y a pas d'heures de départ précises. Le départ dépend de l'arrivée d'un avion ou d'un train; le chauffeur doit, le cas échéant, attendre l'arrivée des passagers. Dans le cas d'une réservation groupée — comme en l'espèce — les heures de départ et d'arrivée résultent de critères qui ne peuvent être fixés au préalable. La fréquence des transports ne peut donc être déterminée à l'avance.

15. En ce qui concerne la relation déterminée, le gouvernement du Royaume-Uni et la Commission soutiennent qu'une détermination préalable claire et précise est nécessaire. Certes, l'itinéraire à suivre peut être adapté aux besoins variables des utilisateurs (article 2, point 1.2, in fine, du règlement n° 684/92). Toutefois, les utilisateurs doivent savoir à l'avance quel itinéraire va être emprunté. Les arrêts doivent également être déterminés à l'avance. Les points de départ et d'arrivée doivent du moins être fixés à l'avance et ne sauraient changer à chaque voyage.

16. En ce qui concerne le critère de la « catégorie déterminée de voyageurs », le gouvernement du Royaume-Uni et la Commission exposent que les exemples types énumérés à l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92 ne constituent certes pas un catalogue exhaustif. Les transports effectués n'en relèvent pas pour autant de cette disposition. Le gouvernement du Royaume-Uni expose à cet égard que les exemples types concernent également des voyages répétés. Or, la société E. Clarke & Sons ne transporte les voyageurs concernés qu'une seule fois. La Commission attire également l'attention sur le fait qu'un seul voyage est prévu pour les passagers. La caractéristique qui permettrait de faire des passagers de la défenderesse une catégorie, à savoir l'existence d'une réservation unique, n'est pas un statut durable, contrairement au cas des exemples types cités à l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92. Ceux-ci concernent des travailleurs, des scolaires ou des militaires, qui conservent ce statut pendant une période assez longue. Le gouvernement du Royaume-Uni et la Commission concluent que les défendeurs ne sauraient prétendre assurer des services réguliers spécialisés au sens de l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92.

1. Services réguliers et services réguliers spécialisés

17. Aux termes de l'article 3 du règlement n° 3821/85, un tachygraphe est installé et utilisé sur les véhicules affectés aux transports par route de voyageurs. Une exception à cette obligation est expressément prévue pour les véhicules visés à l'article 4 et à

l'article 14, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85. Il s'agit, aux termes de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85, de véhicules affectés aux transports de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres. En vertu de l'article 14, paragraphe 1, les véhicules assurant des transports réguliers de voyageurs sont exemptés dans la mesure où il s'agit de transports nationaux. Par transports réguliers de voyageurs, il faut entendre les transports nationaux visés dans le règlement n° 117/66/CEE. Ce règlement a été abrogé par le règlement n° 684/92. Les références faites au règlement abrogé s'entendent, aux termes de l'article 21, paragraphe 2, du règlement n° 684/92, comme faites à ce règlement. L'article 2, point 1.1, définit les services réguliers comme les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur une relation déterminées, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers sont accessibles à tout le monde, nonobstant, le cas échéant, l'obligation de réserver.

18. Les services réguliers spécialisés sont définis à l'article 2, point 1.2. A la différence des services réguliers, il s'agit ici du transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs. Nous rappelons les exemples suivants:

a) le transport « domicile-travail » des travailleurs;

b) le transport « domicile-établissement » d'enseignement des étudiants;

c) le transport « État d'origine-lieu de casernement » des militaires et de leurs familles.

L'organisation du transport peut être adaptée aux besoins variables des utilisateurs.

19. Les conditions des services réguliers spécialisés sont donc les suivantes:

— une fréquence déterminée

— une relation déterminée

— des arrêts préalablement fixés

— des catégories déterminées de voyageurs.

Il faut vérifier la présence de chacun de ces critères.

a) Une fréquence déterminée

20. Une fréquence déterminée peut uniquement signifier que les transports sont effectués à des intervalles répétés selon un schéma fortement contraignant. Il ressort des termes eux-mêmes que les transports doivent être assurés à une certaine fréquence. Il en résulte également qu'il doit s'agir de voyages répétés. L'esprit et la finalité des services réguliers consistent précisément à relier différents points à une certaine fréquence. Cette fréquence suppose également qu'un horaire ait été élaboré à l'avance et mis à la disposition des intéressés. Pour qu'il y ait fréquence déterminée, il faut par ailleurs que cet horaire soit également respecté. Les services urbains réguliers peuvent en être considérés comme l'exemple typique. Les conducteurs de bus doivent s'en tenir à l'horaire prescrit. De légers retards peuvent certes survenir, mais ils tentent de respecter cet horaire. Or, selon les indications de la juridiction de renvoi, cela n'est pas le cas en l'espèce. Certes, l'entreprise de transports fournit une sorte d'horaire, mais il peut y être dérogé dans des cas particuliers. Comme la Commission l'a déjà exposé dans son mémoire, le conducteur de l'autocar doit dans certains cas attendre longtemps l'arrivée des passagers.

21. L'horaire préétabli peut ensuite être modifié à bref délai par le conducteur en fonction de la situation. Le conducteur se trouve dans ce cas dans une sorte de « dépendance » des passagers, qui est contraire au sens de la notion de « fréquence déterminée ». Lorsque la fréquence est déterminée, les passagers s'adaptent à l'horaire établi au préalable. De plus, un tel horaire reste valable pendant une période assez longue. Dans le cas d'espèce, le déroulement peut cependant varier d'un voyage à l'autre, car les transports relient des points de départ et des points d'arrivée différents. Les arrêts intermédiaires peuvent également varier d'une réservation à l'autre. Il n'y a donc ni détermination du déroulement, ni fréquence de la répétition des transports assurés par E. Clarke & Sons (Coaches).

b) Une relation déterminée

22. La relation est déterminée si l'itinéraire à suivre est connu de tous les participants avant le transport. Cette nécessité résulte du fait qu'il ne peut y avoir fréquence déterminée que lorsque la relation est également déterminée. Le service étant régulier, le passager doit pouvoir savoir, dès avant de commencer le voyage, quel itinéraire le bus suivra. Il ne suffit pas pour cela de fixer uniquement les points de départ et d'arrivée et d'éventuels arrêts intermédiaires. Il ne suffit pas non plus que le conducteur décrive avant le voyage le trajet principal en nommant les grandes routes. Comme les défendeurs l'ont indiqué eux-mêmes, le conducteur a toujours la possibilité, en cas d'embouteillages ou d'autres obstacles à la circulation, d'utiliser un chemin tout à fait différent. Certes, les services réguliers classiques peuvent

également être contraints de modifier la relation en raison de chantiers ou si des routes sont barrées; toutefois, de tels obstacles seront connus un certain temps à l'avance. La modification de la relation peut alors être préalablement portée à la connaissance des voyageurs. En cas d'embouteillages, les services réguliers suivent toutefois leur itinéraire préétabli. Des retards doivent être acceptés, notamment aux heures de pointe. Toutefois, dans le cas d'espèce, s'il devait y avoir un retard important, le conducteur pourrait tout à fait décider à bref délai, selon ses propres déclarations, d'emprunter un raccourci pour rattraper le temps perdu. La relation n'est donc pas clairement déterminée.

c) Des arrêts fixés à l'avance

23. L'argumentation de E. Clarke & Sons ne saurait pas non plus être retenue en ce qui concerne l'exigence des arrêts préalablement fixés. Certes, l'article 2, point 1.1, n'exige que la présence d'arrêts préalablement fixés où les voyageurs peuvent être pris en charge et déposés; cela ne saurait cependant signifier que ces arrêts peuvent être des aéroports, des hôtels ou des gares qui sont différents selon le groupe de voyageurs pour lequel la réservation a été faite. La notion d'arrêts préalablement fixés doit également être considérée dans le contexte d'une fréquence et d'une relation déterminées. Les arrêts doivent être fixés à l'avance et desservis régulièrement. Cela est également illustré par les exemples de l'article 2, point 1.2, dans le cadre desquels il est à supposer que les mêmes points de départ et de destination restent valables pendant une période assez longue.

24. La disposition de l'article 2, point 2, du règlement n° 684/92 confirme également que plusieurs arrêts doivent être desservis au cours d'un même voyage. Cette disposition régit les services de navette dans le cadre desquels les voyageurs sont transportés en plusieurs allers et retours d'une même zone de départ à une même zone de destination. Des arrêts intermédiaires ne sont effectivement pas nécessaires dans ce cadre. La société d'autocars défenderesse invoque les arrêts intermédiaires qui ont été intercalés pour permettre la visite de sites touristiques. Il est sans doute exact que les voyageurs sont souvent conduits à certains sites et qu'ils connaissent ce programme, mais ils ne savent certainement pas exactement où se trouvent ces arrêts, étant donné que ceux-ci ne font pas l'objet d'une signalisation particulière. De plus, étant donné que, selon les déclarations des défendeurs, les itinéraires peuvent être modifiés en cas de retard, il existe toujours la possibilité que les arrêts indiqués aient lieu à un autre endroit que celui qui était initialement prévu. Or, les services réguliers supposent que des arrêts déterminés soient régulièrement desservis. Lorsque les entreprises de transports adaptent leurs arrêts en fonction des accords conclus avec les organisateurs de voyages et qu'elles ont la possibilité de modifier ces arrêts, on ne saurait parler, à cet égard, de service régulier.

d) Des catégories déterminées de voyageurs

25. En ce qui concerne les « catégories déterminées de voyageurs » au sens de l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92, on ne saurait entendre par là les touristes qui sont transportés, au cours d'un voyage unique, entre un aéroport et un hôtel avec des arrêts intermédiaires éventuels à des attractions touristiques.

26. Comme l'indique le libellé de l'article 2, point 1.2 (« les services réguliers spécialisés comprennent notamment... »), les exemples énumérés ne constituent pas un catalogue exhaustif. Toutefois, si l'on examine le catalogue des exemples de plus près, il en ressort que, comme la Commission l'a exposé à juste titre, un statut est conféré aux groupes mentionnés (travailleurs, scolaires et militaires) qui les distingue, pendant une durée assez longue, d'autres voyageurs. Dans le cas de touristes, qui sont conduits, au cours d'un voyage unique, d'un aéroport à un hôtel, ce statut n'existe que provisoirement. Les groupes énumérés à titre d'exemple dans cet article sont transportés de manière répétée et selon une certaine régularité entre des points déterminés par les compagnies de transports en raison du statut qui leur est propre. Certes, cette disposition prévoit que les services réguliers peuvent être adaptés aux besoins variables des utilisateurs, ce qui ne saurait toutefois signifier que chaque transport peut être organisé de façon différente dans le cadre de services réguliers. Il n'y a plus régularité des transports s'il existe des horaires différents, un itinéraire différent et des voyageurs différents pour chaque voyage.

27. Il y a lieu d'en conclure que les transports fournis par E. Clarke & Sons (Coaches) ne relèvent pas des notions de « services réguliers » ou de « services réguliers spécialisés » au sens de l'article 2, points 1.1 et 1.2, du règlement n° 684/92.

2. Services occasionnels

28. De l'avis de l'entreprise d'autocars défenderesse, il n'est pas nécessaire d'examiner cette question. Les services de transport qu'elle fournit étant des services réguliers spécialisés, ils ne sauraient simultanément être considérés comme des services occasionnels.

29. Tant le gouvernement du Royaume-Uni que la Commission en arrivent à la conclusion, dans leurs observations, que les transports effectués sont des services occasionnels au sens de ce règlement. Le gouvernement du Royaume-Uni estime que ces transports sont des services au sens de l'article 2, point 3.1, sous b), du règlement n° 684/92 et renvoie, en ce qui concerne le groupe de voyageurs préalablement constitué, à la définition figurant au point 3.2 de cet article. La Commission expose à cet égard qu'il peut s'agir de tels services, mais qu'il est également possible qu'il s'agisse de services au sens de l'article 2, point 3.1, sous d) ou e). Dans tous les cas, il s'agit toutefois de services occasionnels au sens de ce règlement. Tant le gouvernement du Royaume-Uni que la Commission rappellent en outre que ces services peuvent être qua-

lifiés d'occasionnels nonobstant le fait qu'ils sont effectués avec une certaine fréquence. Cela résulte de l'article 2, point 3.3, du règlement n° 684/92.

30. Il y a lieu de souscrire aux conclusions auxquelles parviennent le gouvernement du Royaume-Uni et la Commission. Aux termes de l'article 2, point 3.1, sous b), relève de la notion de services occasionnels le service dans le cadre duquel des groupes de voyageurs préalablement constitués ne sont pas ramenés à leur point de départ au cours d'un seul et même voyage et comportant, au cas où il y a un séjour au lieu de destination, également le logement ou des services touristiques non accessoires au transport ou au logement.

31. Selon les indications de la juridiction de renvoi, des réservations groupées ont été effectuées auprès de la société d'autocars défenderesse. Ces réservations groupées comportaient la prise en charge de groupes de voyageurs à l'hôtel et leur transport à l'aéroport ou la prise en charge de voyageurs aux aéroports ou aux gares pour les conduire ensuite à leur hôtel. Les touristes devaient être déposés à leur lieu de destination et ne devaient pas être ramenés à leur point de départ dans le cadre du même voyage. Certes, il ressort des développements de la juridiction de renvoi que la société d'autocars défenderesse a incontestablement fourni des services touristiques dans le cadre de ces transports sous la forme de visites de sites touristiques. Cela exclurait l'application de l'article 2, point 3.1, sous b). Il serait toutefois concevable d'appliquer les dispositions combinées de l'article 2, point 3.1, sous d), et de l'annexe à ce règlement. Il s'agirait alors d'un service comportant un déplacement en charge d'un lieu de départ à un lieu de destination, suivi d'un déplacement à vide jusqu'au lieu de départ du véhicule. Toutefois, en l'absence d'un tel déplacement à vide, les conditions de l'article 2, point 3.1, sous e), seraient remplies. Aux termes de celui-ci, il faut entendre par services occasionnels les services qui ne répondent pas aux critères des points a) à d), dits « services résiduels ». Il appartient toutefois à la juridiction de renvoi de procéder à une telle constatation, car il s'agit de questions de fait. Étant donné que nous sommes en présence de services occasionnels, il est toutefois établi que les défendeurs n'assurent pas en l'espèce des transports de voyageurs par des services réguliers.

32. En conséquence, il y a lieu de répondre aux première, deuxième et quatrième questions de la juridiction de renvoi:

Sur la première question

Un groupe de voyageurs transportés pendant une seule journée entre un aéroport et un hôtel et déposés, le cas échéant, sur le site d'une attraction touristique n'est pas, aux fins de l'application de l'article 2, point 1.2, du règlement n° 684/92, une « catégorie déterminée de voyageurs ».

Sur la deuxième question

L'article 2, point 1.2, doit être interprété en ce sens que le transport de voyageurs au cours d'un voyage caractérisé par le fait que:

a) chaque groupe est pris en charge à un point de départ et déposé à un point d'arrivée (avec entre-temps, le cas échéant, la visite d'une attraction touristique pendant la durée du voyage);

b) le même voyage, ou un voyage similaire, est assuré à plusieurs reprises, dans le cadre d'une réservation d'ensemble effectuée par un organisateur de voyages;

c) la relation précise à suivre n'est pas préalablement fixée;

n'est pas un service régulier spécialisé.

Sur la quatrième question

L'article 2, point 3, du règlement n° 684/92 doit être interprété en ce sens que le transport de tels voyageurs dans ces circonstances peut constituer un « service occasionnel » au sens de cet article.

Il appartient toutefois à la juridiction nationale de déterminer si les conditions de fait sont réunies.

II — *Sur la troisième question*

33. Par sa troisième question, la juridiction de renvoi souhaite savoir selon quelle méthode la distance du parcours de « la ligne effectuée par les services réguliers », au sens de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85, doit être calculée. Les méthodes qui entrent en ligne de compte sont un calcul de chaque trajet effectué au cours d'une journée ou un calcul de l'ensemble de ces trajets. Selon les indications de la juridiction de renvoi, les différents trajets effectués le jour où les défendeurs ont été contrôlés étaient inférieurs à 50 kilomètres. L'ensemble des trajets dépassait toutefois 50 kilomètres.

34. En vertu de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85, ce règlement n'est pas applicable aux véhicules affectés aux services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

35. E. Clarke & Sons soutient que le « parcours de la ligne » doit être calculé par rapport à chacun des trajets effectués au cours de la journée en question.

36. La Commission et le gouvernement du Royaume-Uni indiquent tout d'abord qu'il n'est pas nécessaire de répondre à cette question de la juridiction de renvoi. Cette disposition dérogatoire ne s'appliquant qu'aux transports par des services réguliers et les voyages des défendeurs ne relevant précisément pas de cette notion, cette disposition n'est pas applicable en l'espèce. La réponse à cette question n'est donc pas pertinente aux fins du litige au principal.

37. Par ailleurs, il n'est pas contesté, de l'avis du gouvernement du Royaume-Uni, que l'utilisation d'un tachygraphe ne serait pas obligatoire s'il s'agissait tout de même d'un « service régulier spécialisé », indépendamment du point de savoir si les trajets effectués dépassent ou non 50 kilomètres. La question de l'interprétation de l'article 4, point 3, ne se pose donc pas en l'espèce.

Il y a lieu de souscrire au point de vue du gouvernement du Royaume-Uni, si bien que ce n'est qu'à titre subsidiaire que nous procéderons à l'examen de la troisième question.

38. La Commission expose que la disposition dérogatoire de l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85 n'est pas applicable en l'espèce. Selon elle, l'énumération des exceptions à l'article 4 est exhaustive, si bien que le cas d'espèce ne relève pas du champ d'application de cette disposition. Les exceptions doivent être considérées dans le contexte global du règlement; elles sont prévues parce que les objectifs de sécurité visés par le règlement sont atteints d'une autre manière dans les exemples mentionnés. Les exceptions étant d'interprétation stricte, elles ne sauraient être appliquées à la présente espèce.

39. La Cour a souligné dans une jurisprudence constante qu'il y a lieu, pour l'interprétation d'une disposition de droit communautaire, de tenir compte à la fois de ses termes, de son contexte et de ses objectifs [5].

40. En ce qui concerne l'article 4 du règlement n° 3820/85, la Cour a jugé dans l'affaire Goupil que, constituant une dérogation au régime général, l'article 4 ne saurait être interprété de façon à étendre ses effets au-delà de ce qui est nécessaire pour assurer la protection des intérêts qu'il vise à garantir. De plus, la portée des dérogations qu'il prévoit doit être déterminée en tenant compte des finalités du règlement [6].

5 — Arrêts du 21 février 1984, Nikolaus Brennerei und Liquörfabrik (337/82, Rec. p. 1051); du 17 octobre 1995, Leifer e.a. (C-83/94, Rec. p. I-3231), et du 30 juillet 1996, Bosphorus (C-84/95, Rec. p. I-3953).

6 — Arrêt du 21 mars 1996 (C-39/95, Rec. p. I-1601).

41. Le règlement n° 3820/85 vise notamment, selon son premier considérant, outre l'harmonisation des conditions de concurrence, l'amélioration tant des conditions de travail que de la sécurité routière. A cette fin, il réglemente les temps de travail et de repos (sections IV et V) des conducteurs ayant atteint l'âge minimal (section III) qui assurent des transports par route relevant du champ d'application du règlement (section II). Il interdit la rémunération en fonction des distances parcourues et/ou du volume des marchandises transportées, pour autant que ces rémunérations compromettent la sécurité routière (section VI), il ne prévoit de dérogations que dans une mesure limitée (section VII) et il est assorti de mesures de contrôle et de sanctions aux fins de son application (section VIII).

42. La disposition dérogatoire adoptée à l'article 4, point 3, en faveur des véhicules affectés aux services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres s'explique au regard des objectifs du règlement. Les dispositions protectrices figurant dans le règlement ne peuvent pas ou ne peuvent que difficilement être enfreintes par des transports de voyageurs par des services réguliers. Étant donné que dans le cadre des services réguliers, dont la condition est précisément la régularité, les temps de travail du personnel sont déterminés par l'horaire, il n'est pas nécessaire d'exiger en outre l'utilisation d'un tachygraphe. Il est possible de déterminer de façon exacte pendant combien de temps un conducteur a travaillé sur une ligne donnée.

43. L'article 4 du règlement n° 3820/85 contient un catalogue exhaustif de dérogations. Il n'est dès lors pas possible de l'étendre à des circonstances qui paraissent semblables. Le règlement ayant pour objectif déclaré d'assurer la sécurité routière et d'améliorer les conditions de travail, une dérogation ne peut être appliquée que si les conditions de l'article 4 sont remplies.

44. Toutefois, étant donné que, comme nous l'avons montré, les transports de voyageurs effectués par l'entreprise d'autocars défenderesse ne l'ont pas été dans le cadre de services réguliers, celle-ci ne saurait se prévaloir de la dérogation figurant à l'article 4 du règlement n° 3820/85.

45. Il ressort du lien entre cette disposition dérogatoire et l'ensemble des prescriptions du règlement que la notion de parcours de la ligne doit être calculée par rapport à chaque fraction du transport effectué par le conducteur au cours de la journée. Il est caractéristique des services réguliers qu'un temps de repos s'intercale après la fin d'un voyage. Il n'est pas non plus contraire au souci de sécurité du règlement qu'un conducteur effectue plusieurs courts trajets au cours d'une journée.

46. Il y a dès lors lieu de répondre à la troisième question de la juridiction de renvoi que l'article 4, point 3, du règlement n° 3820/85 doit être interprété en ce sens que la distance du parcours de « la ligne effectuée par les services réguliers » doit être calculée par rapport à chaque trajet effectué par le conducteur au cours d'une journée.

C — Conclusion

47. Nous proposons à la Cour de répondre comme suit aux questions préjudicielles:

« 1) Un groupe de voyageurs transportés pendant une seule journée entre un aéroport et un hôtel et déposés, le cas échéant, sur le site d'une attraction touristique n'est pas, aux fins de l'application de l'article 2, point 1.2, du règlement (CEE) n° 684/92 du Conseil, du 16 mars 1992, établissant des règles communes pour les transports internationaux de voyageurs effectués par autocars et autobus, une "catégorie déterminée de voyageurs".

2) L'article 2, point 1.2, doit être interprété en ce sens que le transport de voyageurs au cours d'un voyage caractérisé par le fait que:

a) chaque groupe est pris en charge à un point de départ et déposé à un point d'arrivée (avec entre-temps, le cas échéant, la visite d'une attraction touristique pendant la durée du voyage);

b) le même voyage, ou un voyage similaire, est assuré à plusieurs reprises, dans le cadre d'une réservation d'ensemble effectuée par un organisateur de voyages;

c) la relation précise à suivre n'est pas préalablement fixée;

n'est pas un service régulier spécialisé.

3) L'article 4, point 3, du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, doit être interprété en ce sens que la distance du parcours de "la ligne effectuée par les services réguliers" doit être calculée par rapport à chaque trajet effectué par le conducteur au cours d'une journée.

4) L'article 2, paragraphe 3, du règlement n° 684/92 doit être interprété en ce sens que le transport de tels voyageurs dans ces circonstances peut constituer un "service occasionnel" au sens de cet article. »