FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT SIEGBERT ALBER

fremsat den 29. januar 1998 *

A — Indledning

1. Den foreliggende præjudicielle sag drejer sig om fortolkningen af begrebet »speciel rutekørsel« og »lejlighedsvis kørsel« i artikel 2 i forordning (EØF) nr. 684/92 [1] og udtrykket »rutekørsel« i artikel 4, nr. 3, i forordning (EØF) nr. 3820/85 [2].

2. Richmond Magistrates Court har anmodet Domstolen om en præjudiciel afgørelse i en sag, der bygger på følgende faktiske omstændigheder: Tiltalte i hovedsagen er E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, et busselskab med hjemsted i Sydenham, nær London, og D. J. Ferne, der er ansat som buschauffør i dette selskab.

3. Hos dette selskab kan rejsebureauer foretage gruppereservationer. Reservationerne vedrører befordring af rejsende fra lufthavne og banegårde til hoteller og seværdigheder.

4. Den 9. juli 1995 førte D. J. Ferne en bus tilhørende selskabet E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, som skulle afhente en gruppe passagerer ved et hotel i London og befordre den til lufthavnen. Dér skulle bussen afhente en anden gruppe og via seværdigheder befordre den til et hotel i Londons sydvestlige del. Under en trafikkontrol, der fandt sted på den anden strækning, kunne tiltalte ifølge den forelæggende ret ikke forevise fartskriverdiagramark i henhold til artikel 13, 14 og 15 i forordning nr. 3821/85 [3]. Selskabet og buschaufføren påberåbte sig undtagelsesreglen i artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85, hvorefter det ved rutekørsel ikke er påkrævet at anvende fartskriverdiagramark. Anklagemyndigheden i hovedsagen (Vehicle Inspectorate) bestrider, at de tiltalte driver rutekørsel, og er derfor af den opfattelse, at undtagelsesbestemmelsen ikke finder anvendelse.

* Originalsprog: tysk.

1 — Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16.3.1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (EFT L 74, s. 1).

2 — Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20.12.1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370, s. 1).

3 — Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20.12.1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8).

5. De fællesskabsretlige regler, der her er relevante, lyder således:

Hvad angår pligten til at anvende fartskriver:

— Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 3821/85:

»Kontrolapparatet installeres og anvendes i køretøjer, som benyttes til person- eller godsbefordring på vej, og som er indregistreret i en medlemsstat, bortset fra de i artikel 4 og artikel 14, stk. 1, i forordning (EØF) nr. 3820/85 nævnte køretøjer.«

Hvad angår undtagelsen fra denne forpligtelse (rutekørsel og speciel rutekørsel):

— Artikel 4 i forordning nr. 3820/85:

»Denne forordning gælder ikke for transport med

...

3) køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km; ...«

— Artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 3820/85:

»Ved rutekørsel med personer

— i indenlandsk trafik

...

der omfattes af denne forordning, skal befordringsvirksomheden opstille en fartplan og en arbejdstidsplan.«

— Artikel 1 i forordning nr. 3820/85:

»I denne forordning forstås ved:

...

7) 'rutekørsel med personer': indenlandsk og international personbefordring som defineret i artikel 1 i Rådets forordning nr. 117/66/EØF af 28. juli 1966 om indførelse af fælles regler for den internationale personbefordring ad landevej med omnibusser ...«

Forordning nr. 117/66/EØF [4] blev ganske vist ophævet ved artikel 21, stk. 1, i forordning nr. 684/92, men ifølge artikel 21, stk. 2, i forordning nr. 684/92 »[anses] henvisninger til de ophævede forordninger ... for henvisninger til nærværende forordning«.

4 — Rådets forordning nr. 117/66/EØF af 28.7.1966 om indførelse af fælles regler for den internationale personbefordring ad landevej med omnibusser (EFT 1965-1966, s. 155; forordningen blev ophævet ved forordning nr. 684/92 (jf. fodnote 1)).

Følgelig er definitionerne i denne forordning af begrebet »rutekørsel« og de specielle former herfor afgørende.

— I forordning nr. 684/92's artikel 2 bestemmes følgende:

»1. Rutekørsel

1.1 Ved rutekørsel forstås personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Rutekørsel kan benyttes af alle, uanset om der eventuelt skal foretages reservation.

1.2 Uanset hvem der organiserer befordringen, betragtes befordring af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, ligeledes som rutekørsel, såfremt den finder sted på de i nr. 1.1 anførte betingelser. Den pågældende befordring betegnes som 'speciel rutekørsel'.

Speciel rutekørsel omfatter bl.a.:

a) befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde

b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution

c) befordring af militærpersonale og dets familie mellem oprindelsesstat og kaserneområde

d) ...

Det forhold, at den specielle kørsel tilrettelægges efter brugernes varierende behov, ændrer ikke dens karakter af rutekørsel.

...«

Den lejlighedsvise kørsel, der defineres i artikel 2, nr. 3, i forordning nr. 684/92, er ikke fritaget for pligten til at anvende fartskriver:

»3.1 Ved lejlighedsvis kørsel forstås befordring, der hverken svarer til definitionen af rutekørsel eller definitionen af pendulkørsel.

Sådan befordring omfatter

a) ...

b) kørsel

— med grupper af passagerer, som er organiseret på forhånd, og hvor passagererne ikke bringes tilbage til afgangsstedet under samme rejse,

og

— som i tilfælde af, at der er et ophold på bestemmelsesstedet, ligeledes omfatter indlogering eller andre turisttjenesteydelser, som ikke har tilknytning til befordringen eller indlogeringen

6. Det fremgår af disse bestemmelser, at kun den, der udøver rutekørsel eller en af de specielle former herfor, og ikke den, der foretager lejlighedsvis kørsel, kan påberåbe sig undtagelsesbestemmelsen i artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85.

7. Den forelæggende ret har derfor stillet Domstolen følgende spørgsmål:

c) ...

»1) Er grupper af passagerer, der befordres på enkeltture mellem en lufthavn og et hotel, hvorunder der lejlighedsvis gøres ophold ved en seværdighed, omfattet af begrebet 'bestemte kategorier af passagerer' i henhold til artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92?

d) kørsel, der er nævnt i bilaget til denne forordning

e) kørsel, der ikke opfylder kriterierne i litra a)-d) kaldet 'øvrige former for kørsel'.

2) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, ønskes det oplyst, hvorvidt artikel 2, nr. 1.2, skal fortolkes således, at befordring af sådanne passagerer på en tur af den omhandlede art,

...

a) når den enkelte gruppe tages op på et enkelt afgangssted og sættes af på et enkelt bestemmelsessted (hvorved der lejlighedsvis kan være tale om, at der på turen gøres ophold ved en seværdighed)

3.3 Kørsel som omhandlet i nærværende nr. 3 mister ikke sin karakter af lejlighedsvis kørsel, fordi den foretages med en vis regelmæssighed.«

b) når den samme eller en lignende tur gennemføres flere gange i henhold til en rammeaftale med et rejsebureau

c) og når den nøjagtige trafikforbindelse, der skal anvendes, ikke er fastlagt på forhånd,

er udtryk for speciel rutekørsel i den i artikel 2 forudsatte betydning.

3) Såfremt spørgsmål 2 besvares bekræftende, ønskes det oplyst, hvorledes artikel 4, nr. 3, i Rådets forordning nr. 3820/85 skal fortolkes, nærmere bestemt hvorvidt 'rutens længde' efter denne bestemmelse skal beregnes på grundlag af

a) enten de enkelte kørsler, som føreren har gennemført den pågældende dag

b) eller den samlede længde af disse kørsler.

4) Såfremt spørgsmål 2 besvares benægtende, ønskes det oplyst, hvorvidt artikel 2, nr. 3, i Rådets forordning nr. 684/92 skal fortolkes således, at befordring af sådanne passagerer under de nævnte omstændigheder er udtryk for 'lejlighedsvis kørsel' i den i artikel 2 forudsatte betydning.«

8. Det tiltalte selskab, den britiske regering og Kommissionen har deltaget i de skriftlige og mundtlige forhandlinger. Jeg skal komme ind på parternes anbringender i forbindelse med min retlige vurdering af sagen.

B — Stillingtagen

9. Den forelæggende rets første, andet og fjerde spørgsmål drejer sig i det væsentlige om fortolkningen af begrebet »speciel rutekørsel« i henhold til artikel 2, nr. 1.2, og udtrykket »lejlighedsvis kørsel« i henhold til artikel 3, nr. 3.1, i forordning nr. 684/92. Det virker derfor formålstjenligt at undersøge disse spørgsmål under ét.

10. Ifølge betragtningerne til forordning nr. 3821/85 er formålet med pligten til at anvende fartskriver bl.a. at bidrage væsentligt til færdselssikkerheden og føre kontrollen med køre- og hviletider ud i livet. Det kan

derfor kun under usædvanlige omstændigheder tillades, at der gøres undtagelser fra denne forpligtelse. I modsætning til, hvad der gælder for lejlighedsvis kørsel, er en sådan undtagelse udtrykkeligt hjemlet for rutekørslens vedkommende.

I — *Første, andet og fjerde spørgsmål*

11. De tiltalte i hovedsagen har påberåbt sig undtagelsesreglen i artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85 og gjort gældende, at de som følge af denne bestemmelse er fritaget for pligten til at anvende fartskriver. De har fremført, at de foretager rutekørsel, og at de tilbagelagte strækninger ikke var på over 50 km. Som følge heraf henhører de enkelte kørsler efter tiltaltes opfattelse ikke under forordningens anvendelsesområde, men skal udelukkende bedømmes i henhold til national ret. Den, der organiserer kørslerne, og kunderne kan aftale indholdet af den tjenesteydelse, der skal erlægges. Gennem sådanne aftaler kan der opstilles nærmere betingelser for regelmæssig og gentagen transport af rejsende. Man kan således fastlægge tidsintervallerne for transporten, den rute, der skal benyttes, og afgangssteder, bestemmelsessteder samt eventuelle standsninger undervejs. Man kan herved ligeledes definere kredsen af passager. Efter de tiltaltes opfattelse er de personer, de befordrer, »bestemte kategorier af passagerer« i henhold til artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92. Disse passagerer adskiller sig fra normale passagerer ved, at de har bestilt en samlet pakke hos en rejsearrangør, og at der på turen mellem hotel og lufthavn og i den modsatte retning gøres ophold undervejs med henblik på besigtigelse af seværdigheder. De eksempler, der gives i artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92, er ikke udtryk for nogen udtømmende opregning. Det er også muligt, at turister fra en bestemt klub eller en gruppe, der har betalt på forhånd, er omfattet af denne bestemmelses anvendelsesområde. Det kræves ikke, hverken direkte eller indirekte, at de samme passagerer skal tilbagelægge én og samme strækning flere gange. Hvad angår de eksempler, der nævnes i forordningen, er det absolut muligt, at der ved forskellige kørsler befordres forskellige passagerer. Desuden kan den rute, der skal følges, bestemmes, idet chaufføren kan nævne gadenavnene eller -betegnelserne. Afgangs- og ankomsttider kender både arrangørerne og passagererne på forhånd. Det er ikke nødvendigt, at der foretages standsninger undervejs, da dette heller ikke kræves ved f.eks. rutebiler, der kører mellem byer.

12. Det Forenede Kongeriges regering og Kommissionen har indledningsvis bemærket, at bestemmelserne i de relevante forordninger skal fortolkes i lyset af deres formål. Hvad angår den specielle rutekørsel i henhold til artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92 har begge parter fremført, at det først skal konstateres, at kendetegnene ved rutekørsel er opfyldt, og derefter skal det undersøges, om rutekørslen foretages for en »bestemt kategori af passagerer«.

13. Forudsætningerne for, at der er tale om en speciel rutekørsel, er ifølge den britiske regering og Kommissionen således, at der foreligger faste tidsintervaller, en bestemt trafikforbindelse, forud fastsatte stoppesteder og en bestemt kategori af passagerer.

14. Hvad angår de faste tidsintervaller har den britiske regering og Kommissionen gjort gældende, at denne forudsætning kun er opfyldt, såfremt der foreligger klart og endelig fastlagte kørselstider. Der skal eksistere en køreplan, hvoraf det præcist fremgår, hvor regelmæssigt eller hyppigt kørslerne foretages. I henhold til de faktiske omstændigheder i hovedsagen eksisterer der ikke nogen præcise køretider. Kørslerne afhænger af et flys eller togs ankomst, og chaufføren må i givet fald vente på, at passagererne ankommer. Ved en gruppereservation — som i det foreliggende tilfælde — afhænger afgangs- og ankomsttider af kriterier, der ikke kan beregnes på forhånd. Det er derfor ikke muligt at forudbestemme, hvor regelmæssigt transporten foregår.

15. Hvad angår de bestemte trafikforbindelser har den britiske regering og Kommissionen fremført, at der kræves en klar og præcis forudbestemmelse. Kørslen kan ganske vist tilrettelægges efter brugernes varierende behov (forordning nr. 684/92's artikel 2, nr. 1.2 in fine). Men brugerne skal på forhånd være klar over, hvilken rute der køres ad. Stoppestederne skal også være fastsat forud. I det mindste skal afgangs- og bestemmelsesstederne fremgå klart, og disse steder skal ikke ændres ved hver kørsel.

16. Med hensyn til kriteriet »bestemte kategorier af passagerer« har den britiske regering og Kommissionen gjort gældende, at de eksempler, der nævnes i artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92, ganske vist ikke udgør nogen udtømmende opregning. Alligevel henhører de udførte befordringer ikke under denne bestemmelse. Den britiske regering har i denne forbindelse fremført, at der også for de anførte eksemplers vedkommende er tale om kørsler, der foretages gentagne gange. De enkelte passagergrupper befordrede selskabet E. Clarke & Sons derimod kun én gang. Kommissionen har ligeledes henvist til, at der kun blev gennemført én enkelttur for passagererne. Den omstændighed, at tiltaltes passagerer udgør en gruppe, idet der kun er foretaget én enkelt reservering, giver ikke nogen fast gruppestatus som i eksemplerne i artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92. I denne bestemmelse er der tale om arbejdstagere, skoleelever og militærpersonale, der har denne status igennem et længere stykke tid. Af alle disse omstændigheder fremgår det ifølge Kommissionen, at de tiltalte ikke kan påberåbe sig, at de foretager »speciel rutekørsel« i henhold til artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92.

1. Rutekørsel og speciel rutekørsel

17. I henhold til artikel 3 i forordning nr. 3821/85 skal der installeres og anvendes en fartskriver i køretøjer, som benyttes til person- eller godsbefordring på vej. De køretøjer, der nævnes i artikel 4 og artikel 14, stk. 1, i forordning nr. 3820/85, er udtryk-

kelig undtaget fra denne forpligtelse. I henhold til artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85 gælder undtagelsen for køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km. Ifølge artikel 14, stk. 1, er de køretøjer undtaget, der anvendes til rutekørsel med personer i indenlandsk trafik. Ved rutekørsel med personer skal forstås de former for indenlandsk befordring, der er nævnt i forordning nr. 117/66. Denne forordning blev ophævet ved forordning nr. 684/92. Ifølge artikel 21, stk. 2, i forordning nr. 684/92 anses henvisninger til den ophævede forordning for henvisninger til forordning nr. 684/92. I artikel 2, nr. 1.1, defineres rutekørsel som personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Rutekørsel kan benyttes af alle, uanset om der eventuelt skal foretages reservation.

18. I artikel 2, nr. 1.2, defineres udtrykket speciel rutekørsel. I modsætning til normal rutekørsel foretages der ved speciel rutekørsel befordring af bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes. Som eksempler skal her igen nævnes

a) befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde

b) befordring af skoleelever og studerende mellem bopæl og uddannelsesinstitution og

c) befordring af militærpersonale og dets familie mellem oprindelsesstat og kaserneområde.

Den specielle kørsel kan tilrettelægges efter brugernes varierende behov.

19. Forudsætningerne for, at der foreligger »speciel rutekørsel« er altså, at der er tale om:

— befordring efter faste tidsintervaller

— bestemte trafikforbindelser

— forud fastsatte stoppesteder

— bestemte kategorier af passagerer.

Det skal undersøges nærmere, om disse kriterier er opfyldt.

a) Befordring efter faste tidsintervaller

20. Befordring efter faste tidsintervaller kan kun betyde, at kørslerne i henhold til et skema, der i overvejende grad er bindende, gennemføres med gentagne intervaller. Det fremgår allerede af ordlyden, at køretiderne skal være regelbundne. Det fremgår ligeledes, at kørslerne skal foretages gentagne gange. Formålet med rutekørsel er netop, at der til forskellige steder er forbindelse med en bestemt hyppighed. Kravet om regelmæssighed forudsætter også, at der allerede på forhånd er udarbejdet en køreplan, som stilles de interesserede til rådighed. Et yderligere kendetegn, der taler for, at der foreligger befordring efter faste tidsintervaller, er, at køreplanen også overholdes. Som typisk eksempel kan nævnes rutekørslen i byerne. Her er buschaufførerne forpligtet til at holde sig til angivelserne i køreplanen. Der kan ganske vist opstå mindre forsinkelser, men man forsøger at overholde køreplanen. I den konkrete sag er dette, efter hvad den forelæggende ret har anført, imidlertid ikke tilfældet. Transportselskabet opstiller ganske vist en slags tidsplan, men der kan afviges fra den i særlige tilfælde. Som Kommissionen allerede har anført i sit skriftlige indlæg, må buschaufføren i visse tilfælde vente i længere tid på, at passagererne ankommer.

21. Den forud fastsatte tidsplan kan chaufføren så ændre på stedet, afhængigt af situationen. Chaufføren er på så vis »afhængig« af passagererne på en måde, der strider mod begrebet »befordring efter faste tidsintervaller«. Ved befordring efter faste tidsintervaller er passagererne bundet til den forud fastsatte køreplan. En sådan køreplan er også gyldig i et længere tidsrum. I det konkrete tilfælde kan tidsplanen derimod ændres fra den ene tur til den anden, idet der køres fra forskellige afgangs-til forskellige bestemmelsessteder. De mellemliggende stoppesteder kan også variere fra gang til gang. Det tidsmæssige forløb af de befordringer, som E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd foretog, kunne således ikke bestemmes på forhånd, og turene foretoges ikke så hyppigt som nødvendigt.

b) Bestemte trafikforbindelser

22. Der foreligger bestemte trafikforbindelser, hvis det forud for kørslen er klart for alle parter, hvilken rute der følges. Dette er en nødvendig forudsætning, da der kun kan foretages en regelmæssig befordring, hvis trafikforbindelserne også er fastlagt. Da rutekørsel foretages regelmæssigt, må en passager, allerede inden han stiger på, have mulighed for at vide, hvilken vej bussen kører. Det kan ikke være nok blot at fastlægge afgangs- og bestemmelsesstederne samt eventuelle mellemliggende stoppesteder. Det er heller ikke tilstrækkeligt, at chaufføren før afgang beskriver ruten nærmere ved at nævne de større veje, der køres ad. Som de tiltalte selv har anført, står det chaufføren frit for at benytte sig af en helt anden rute i tilfælde af trafikpropper eller lignende hindringer. Ganske vist kan man også ved

klassisk rutekørsel være tvunget til at ændre rute som følge af vejarbejde eller afspærringer, men sådanne hindringer vil være kendt et stykke tid i forvejen. Man kan således i god tid informere passagererne om en ændring i trafikforbindelsen. Er der derimod tale om trafikpropper, bliver man på den forud fastlagte rute. Passagererne må så, frem for alt i myldretiden, tage forsinkelser med i købet. I det foreliggende tilfælde har chaufføren — som han selv har anført — hvis der indtræder en større forsinkelse, mulighed for på stedet at vælge at køre en genvej for at indhente forsinkelsen. Dermed kan trafikforbindelsen ikke bestemmes klart.

c) Forud fastsatte stoppesteder

23. Hvad betingelsen om forud fastsatte stoppesteder angår kan man heller ikke følge E. Clarke & Sons' anbringender. Ganske vist kræves det i henhold til artikel 2, nr. 1.1, kun, at der eksisterer forud fastsatte stoppesteder, hvor passagerer kan stige af og på, men dette kan ikke betyde, at stoppestederne kan være varierende lufthavne, hoteller eller banegårde, alt efter hvilken rejsegruppe der er foretaget en reservation for. Begrebet »forud fastsatte stoppesteder« skal også ses i sammenhæng med den regelmæssige befordring i bestemte trafikforbindelser. Stoppestederne skal være fastlagt på forhånd, og der skal regelmæssigt stoppes ved dem. Dette fremgår også af eksemplerne i artikel 2, nr. 1.2, hvor man må gå ud fra, at afgangs- og bestemmelsesstederne er de samme i et relativt langt tidsrum.

24. Også artikel 2, nr. 2, i forordning nr. 684/92 taler for kravet om, at der skal holdes ved flere stoppesteder i løbet af en tur. Denne bestemmelse regulerer pendulkørsel, der er kendetegnet ved, at passagerer ved flere ud- og tilbageture bringes fra samme afgangsområde til samme bestemmelsesområde. I dette tilfælde kræves der ikke mellemliggende stoppesteder. Det tiltalte busselskab har henvist til de mellemliggende stop, der foretages med henblik på besigtigelse af seværdigheder. Det er muligt, at der hyppigt gøres ophold ved bestemte seværdigheder, og at passagerne har kendskab til dette program, men de ved næppe nøjagtigt, hvor disse stoppesteder er, da de ikke er markeret specielt. Da strækningen, sådan som de tiltalte selv har anført, kan ændres ved forsinkelser, er det absolut muligt, at de angivne ophold foretages på andre steder end dem, der oprindelig var planlagt. En forudsætning for, at der foreligger rutekørsel, er imidlertid, at der regelmæssigt standses ved bestemte stoppesteder. Fastlægger transportvirksomhederne derimod deres stoppesteder efter aftale med rejsebureauerne, og har de mulighed for at ændre disse stoppesteder, så kan der ud fra denne synsvinkel ikke være tale om rutekørsel.

d) Bestemte kategorier af passagerer

25. Ved begrebet »bestemte kategorier af passagerer« i artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92 kan der ikke forstås de turister, der befordres én enkelt gang mellem en lufthavn og et hotel, idet der lejlighedsvis gøres ophold undervejs ved seværdigheder.

26. Som det allerede fremgår af ordlyden af artikel 2, nr. 1.2 (»... speciel rutekørsel omfatter bl.a. ...«), udgør de opstillede eksempler ikke nogen udtømmende opregning. Ser man nærmere på de nævnte eksempler, så fremgår det dog, sådan som Kommissionen med rette har anført, at de nævnte grupper (arbejdstagere, skoleelever og militærpersonale) har en egenskab, der i en længere periode adskiller dem fra andre passagerer. Turister, der på en enkelt tur bringes fra en lufthavn til et hotel, har kun i et kort tidsrum karakter af en gruppe. De grupper, der nævnes som eksempler i artikel 2, nr. 1.2, bringer transportvirksomhederne på grundlag af gruppernes vedvarende status gentagne gange og i faste tidsintervaller regelmæssigt frem og tilbage mellem nærmere bestemte steder. Ganske vist kan rutekørslen i henhold til denne artikel tilrettelægges efter brugernes varierende behov, men dette kan ikke betyde, at der for hver enkelt tur ændres på planen. Befordringen ville ikke længere være regelbundet, hvis man kunne gennemføre hver kørsel til forskellige tider, ad forskellige ruter og med forskellige passagerer.

27. På grundlag af alle disse omstændigheder må det konstateres, at E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd's befordring ikke er omfattet af begrebet »rutekørsel« eller »speciel rutekørsel« i henholdsvis artikel 2, nr. 1.1, og nr. 1.2, i forordning nr. 684/92.

2. Lejlighedsvis kørsel

28. Efter det tiltalte busselskabs opfattelse er det ikke nødvendigt at undersøge dette punkt. Da de befordringsydelser, som selskabet erlægger, skal anses for særlig rutekørsel, kan de ikke samtidig opfattes som lejlighedsvis kørsel.

29. Både den britiske regering og Kommissionen når til det resultat, at de erlagte befordringsydelser er lejlighedsvis kørsel i denne forordnings forstand. Den britiske regering har fremført, at der er tale om kørsel i henhold til artikel 2, nr. 3.1, litra b), i forordning nr. 684/92 og har hvad angår den forud organiserede gruppe af passagerer henvist til definitionen i artikel 2, nr. 3.2. Kommissionen har anført, at der muligvis er tale om en sådan form for kørsel; der kunne dog også være tale om kørsel i henhold til artikel 2, nr. 3.1, litra d) eller e). Ifølge Kommissionen drejer det sig dog under alle omstændigheder om lejlighedsvis kørsel i forordningens forstand. Både den britiske regering og Kommissionen har også henvist til, at kørslerne

ikke mister deres karakter af lejlighedsvis kørsel, fordi de foretages relativt hyppigt. Dette fremgår af artikel 2, nr. 3.3, i forordning nr. 684/92.

30. Den konklusion, som den britiske regering og Kommissionen når frem til, skal tiltrædes. I henhold til artikel 2, nr. 3.1, litra b), omfatter begrebet »kørsel« befordring af grupper af passagerer, som er organiseret på forhånd, og hvor passagererne ikke bringes tilbage til afgangsstedet under samme rejse, og som i tilfælde af, at der er et ophold på bestemmelsesstedet, ligeledes omfatter indlogering eller andre turisttjenesteydelser, som ikke har tilknytning til befordringen eller indlogeringen.

31. Ifølge den forelæggende ret blev der indgået rammeaftaler med det tiltalte busselskab. Disse rammeaftaler omfattede afhentning af rejsegrupper på deres hotel og kørsel til lufthavnen eller afhentning ved lufthavne eller banegårde og kørsel til de forskellige hoteller. Turisterne skulle sættes af på de forskellige bestemmelsessteder og ikke under samme rejse bringes tilbage til afgangsstedet. Det fremgår dog af den forelæggende rets angivelser, at det tiltalte busselskab under kørslerne rent faktisk erlagde turisttjenesteydelser i form af besigtigelse af seværdigheder. I et sådant tilfælde er det udelukket at anvende artikel 2, nr. 3.1, litra b). Det kunne dog tænkes, at man kunne anvende artikel 2, nr. 3.1, litra d), sammenholdt med bilaget til forordningen. I denne situation ville der være tale om kørsel, som omfatter kørsel med passagerer fra et afgangssted til et bestemmelsessted efterfulgt af tomkørsel til køretøjets afgangssted. Foretages en sådan tomkørsel imidlertid ikke, så er betingelsen i henhold til artikel 2, nr. 3.1, litra e), opfyldt. Ifølge denne artikel er de øvrige former for kørsel, dvs. kørsel, der ikke opfylder kriterierne i litra a)-d), lejlighedsvis kørsel. Det tilkommer dog den forelæggende ret at fastslå, om dette er tilfældet, da der er tale om en bedømmelse af de faktiske forhold. Da der er tale om lejlighedskørsel, står det dog fast, at de tiltalte i det foreliggende tilfælde ikke foretog personbefordring ved rutekørsel.

32. Den forelæggende rets første, andet og fjerde spørgsmål skal derfor besvares således:

Spørgsmål 1

Grupper af passagerer, der befordres på enkeltture mellem en lufthavn og et hotel, hvorunder der lejlighedsvis gøres ophold ved en seværdighed, er ikke omfattet af begrebet »bestemte kategorier af passagerer« i henhold til artikel 2, nr. 1.2, i forordning nr. 684/92.

Spørgsmål 2

Artikel 2, nr. 1.2, skal fortolkes således, at befordring af sådanne passagerer på en tur af den omhandlede art,

a) når den enkelte gruppe tages op på et enkelt afgangssted og sættes af på et enkelt bestemmelsessted (hvorved der lejlighedsvis kan være tale om, at der på turen gøres ophold ved en seværdighed)

b) når den samme eller en lignende tur gennemføres flere gange i henhold til en rammeaftale med et rejsebureau

c) og når den nøjagtige trafikforbindelse, der skal anvendes, ikke er fastlagt på forhånd,

ikke er udtryk for »speciel rutekørsel«.

Spørgsmål 4

Artikel 2, nr. 3, i forordning nr. 684/92 skal fortolkes således, at befordring af sådanne passagerer under disse omstændigheder kan være udtryk for »lejlighedsvis kørsel« i den i artikel 2 forudsatte betydning.

Det tilkommer dog den nationale ret at afgøre, om de faktiske forudsætninger er opfyldt.

II — *Tredje spørgsmål*

33. Med sit tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret at få oplyst, efter hvilken metode »rutens længde« i henhold til artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85 skal beregnes. Det kunne komme i betragtning at beregne enten de enkelte kørsler, som er blevet gennemført i løbet af en dag, eller den samlede længde af disse kørsler. Ifølge den forelæggende rets angivelser var de enkelte kørsler på den dag, hvor kontrollen blev foretaget, på under 50 km. Den samlede længde oversteg dog 50 km.

34. I henhold til artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85 gælder denne forordning ikke for køretøjer, der benyttes til rutekørsel, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km.

35. E. Clarke & Sons har gjort gældende, at »rutens længde« skal beregnes på grundlag af de enkelte kørsler den pågældende dag.

36. Kommissionen og den britiske regering har indledningsvis bemærket, at det ikke er nødvendigt at besvare dette spørgsmål fra den forelæggende ret. Bestemmelsen kan ikke anvendes, da undtagelsesreglen kun gælder for rutekørsel, og de tiltaltes kørsel netop ikke er omfattet af dette begreb. Besvarelsen af spørgsmålet er derfor irrelevant for hovedsagen.

37. For det tilfælde, at der måtte være tale om en »speciel rutekørsel«, har den britiske regering subsidiært gjort gældende, at »rutens længde« i henhold til artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85 skal beregnes på grundlag af de enkelte kørsler. Dette ville — set ud fra den forelæggende rets angivelser — betyde, at busselskabet og chaufføren ikke var forpligtet til at anvende en fartskriver.

38. Kommissionen har anført, at undtagelsesreglen i artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85 ikke kan anvendes i den foreliggende sag. Opregningen af undtagelser i artikel 4 er udtømmende, og de foreliggende faktiske omstændigheder henhører således ikke under denne bestemmelses anvendelsesområde. Undtagelserne skal ifølge Kommissionen ses ud fra forordningens overordnede sammenhæng; de tillades, fordi de sikkerhedsformål, som forordningen har, kan opnås på en anden måde i de nævnte eksempler. Da undtagelserne skal fortolkes restriktivt, kan de ikke anvendes i det foreliggende tilfælde.

39. Domstolen har i fast praksis fremhævet, at der ved fortolkningen af en fællesskabsretlig bestemmelse skal tages hensyn til både bestemmelsens ordlyd, dens sammenhæng og formål [5].

40. I Goupil-sagen fastslog Domstolen hvad angår artikel 4 i forordning nr. 3820/85, at artikel 4 som undtagelse fra forordningens almindelige ordning ikke kan fortolkes således, at den har virkninger ud over, hvad der er nødvendigt for at sikre beskyttelsen af de interesser, den har til formål at varetage. Endvidere bør rækkevidden af de undtagelser, den foreskriver, bestemmes under hensyntagen til forordningens målsætning [6].

5 — Dom af 21.2.1984, sag 337/82, St. Nikolaus Brennerei, Sml. s. 1051, af 17.10.1995, sag C-83/94, Leifer m.fl., Sml. I, s. 3231, og af 30.7.1996, sag C-84/95, Bosphorus, Sml. I, s. 3953.

6 — Dom af 21.3.1996, sag C-39/95, Sml. I, s. 1601.

41. Ifølge første betragtning til forordning nr. 3820/85 er forordningens formål foruden en harmonisering af konkurrencevilkårene især en forbedring af arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Med henblik herpå er der i forordningen fastsat bestemmelser om køretid, pauser og hviletid (afdeling IV og V) for førere, der har nået den nødvendige minimumsalder (afdeling III), og som foretager vejtransport, der er omfattet af forordningens gyldighedsområde (afdeling II). Forordningen indeholder et forbud mod aflønning i forhold til den tilbagelagte strækning og/eller den transporterede godsmængde, såfremt denne form for aflønning kan bringe færdselssikkerheden i fare (afdeling VI); forordningen tillader kun i begrænset omfang undtagelser (afdeling VII), og den indeholder med henblik på overholdelse af bestemmelserne regler om kontrol og sanktioner (afdeling VIII).

42. Undtagelsesreglen i artikel 4, nr. 3, for køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, såfremt rutens længde ikke overstiger 50 km, kan forklares ud fra forordningens formål. Ved rutekørsel med personer er det ikke muligt eller i hvert fald meget vanskeligt at krænke de beskyttelsesbestemmelser, som er opstillet i forordningen. Da personalets arbejdstid som følge af de faste tidsintervaller ved rutekørsel konkretiseres på grundlag af køreplanen, er det ikke nødvendigt, at der også anvendes fartskriver. Det kan fastslås nøjagtigt, hvilken chauffør der kører hvor længe på hvilken strækning.

43. I artikel 4 i forordning nr. 3820/85 er der foretaget en udtømmende opregning af undtagelser. Det er derfor ikke muligt at foretage en udvidelse, der omfatter faktiske forhold, som ligner de nævnte. Da forordningens udtrykkelige formål er at sikre færdselssikkerheden og forbedre arbejdsvilkårene, kan der kun antages at foreligge en undtagelse, hvis betingelserne i artikel 4 er opfyldt.

44. Da det tiltalte busselskabs befordring af personer som vist ikke foregik som rutekørsel, kan selskabet ikke påberåbe sig undtagelsen i artikel 4 i forordning nr. 3820/85.

45. Det fremgår af sammenhængen mellem denne undtagelsesbestemmelse og forordningen som helhed, at begrebet »rutens længde« skal beregnes på grundlag af de enkelte kørsler, som føreren har gennemført i løbet af en dag. Det er et typisk kendetegn ved rutekørsel, at der er en pause efter afslutning af en strækning. Det strider heller ikke mod forordningens beskyttelsesformål, hvis en fører foretager flere korte strækninger på én dag.

46. Det tredje spørgsmål fra den forelæggende ret skal derfor besvares med, at artikel 4, nr. 3, i forordning nr. 3820/85 skal fortolkes således, at »rutens længde« skal beregnes på grundlag af de enkelte kørsler, som føreren har gennemført i løbet af en dag.

C — Forslag til afgørelse

47. Jeg foreslår følgende besvarelse af de præjudicielle spørgsmål:

»1) Grupper af passagerer, der befordres på enkeltture mellem en lufthavn og et hotel, hvorunder der lejlighedsvis gøres ophold ved en seværdighed, er ikke omfattet af begrebet 'bestemte kategorier af passagerer' i henhold til artikel 2, nr. 1.2, i forordning (EØF) nr. 684/92.

2) Artikel 2, nr. 1.2, skal fortolkes således, at befordring af sådanne passagerer på en tur af den omhandlede art,

a) når den enkelte gruppe tages op på et enkelt afgangssted og sættes af på et enkelt bestemmelsessted (hvorved der lejlighedsvis kan være tale om, at der på turen gøres ophold ved en seværdighed)

b) når den samme eller en lignende tur gennemføres flere gange i henhold til en rammeaftale med et rejsebureau

c) og når den nøjagtige trafikforbindelse, der skal anvendes, ikke er fastlagt på forhånd,

ikke er udtryk for speciel rutekørsel.

3) Artikel 4, nr. 3, i forordning (EØF) nr. 3820/85 skal fortolkes således, at 'rutens længde' skal beregnes på grundlag af de enkelte kørsler, som føreren har gennemført i løbet af en dag.

4) Artikel 2, nr. 3, i forordning (EØF) nr. 684/92 skal fortolkes således, at befordring af sådanne passagerer under disse omstændigheder kan være udtryk for 'lejlighedsvis kørsel' i den i artikel 2 forudsatte betydning.«