CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL S. ALBER van 29 januari 1998 *

A — Inleiding

1. Deze prejudiciële procedure betreft de uitlegging van de begrippen „bijzondere vorm van geregeld vervoer" en „ongeregeld vervoer" in artikel 2 van verordening (EEG) nr. 684/92 [1] en „traject" in artikel 4, sub 3, van verordening (EEG) nr. 3820/85. [2]

2. Aan het verzoek om een prejudiciële beslissing van de Richmond Magistrates Court (Verenigd Koninkrijk) ligt de volgende casuspositie ten grondslag: het hoofdgeding is een strafzaak tegen E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, een touringcarbedrijf te Sydenham bij Londen, en D. J. Ferne, een buschauffeur bij dat bedrijf.

3. Reisagentschappen kunnen met het bedrijf groepsreserveringen overeenkomen voor het vervoer van reizigers van luchthavens en stations naar hotels en toeristische attracties.

4. Op 9 juli 1995 bracht Ferne met een touringcar van E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd een groep reizigers van een hotel in Londen naar de luchthaven. Daar moest hij een andere groep reizigers opnemen en via een toeristische attractie naar een hotel in Zuidwest-Londen brengen. Bij een controle tijdens het tweede traject kon verdachte volgens de verwijzende rechter geen registratiebladen van de tachograaf in de zin van de artikelen 13 tot en met 15 van verordening (EEG) nr. 3281/85 [3] overleggen. Het bedrijf en de chauffeur beriepen zich op de uitzondering in artikel 4, sub 3, van verordening nr. 3820/85, volgens welke bij geregeld vervoer het gebruik van een tachograaf niet vereist is. Verzoeker in het hoofdgeding (het Vehicle Inspectorate) betwist, dat verdachten geregeld vervoer verrichtten, en acht de uitzonderingsregeling dan ook niet van toepassing.

* Oorspronkelijke taal: Duits.

1 — Verordening van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen (PB L 74, blz. 1).

2 — Verordening van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PB L 370, blz. 1).

3 — Verordening van de Raad van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer (PB L 370, blz. 8).

5. De relevante bepalingen van het gemeenschapsrecht luiden als volgt:

Wat het verplicht gebruik van een tachograaf betreft, bepaalt

— artikel 3, lid 1, van verordening nr. 3821/85 het volgende:

„Het controleapparaat moet zijn geïnstalleerd en worden gebruikt in voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer over de weg van personen of van goederen, en die in een lidstaat zijn ingeschreven, met uitzondering van de in artikel 4 en artikel 14, lid 1, van verordening (EEG) nr. 3820/85 bedoelde voertuigen."

Met betrekking tot de uitzondering op deze verplichting (voor geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer):

— heet het in artikel 4 van verordening nr. 3820/85:

„Deze verordening is niet van toepassing op vervoer met:

(...)

3. voertuigen die bestemd zijn voor het geregeld personenvervoer waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer."

— Artikel 14, lid 1, van verordening nr. 3820/85 luidt als volgt:

„In onderstaande gevallen worden door de onderneming een dienstregeling en een dienstrooster opgesteld:

— binnenlands geregeld personenvervoer

(...)

waarop deze verordening van toepassing is."

— Artikel 1 van verordening nr. 3820/85 luidt als volgt:

„In deze verordening wordt verstaan onder:

(...)

7. ‚geregeld personenvervoer': nationaal en internationaal vervoer overeenkomstig de definitie van artikel 1 van verordening nr. 117/66/EEG van de Raad van 28 juli 1966 betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen."

Verordening nr. 117/66/EEG [4] is ingetrokken bij artikel 21, lid 1, van verordening nr. 684/92. Artikel 21, lid 2, van verordening nr. 684/92 luidt evenwel als volgt: „De verwijzingen naar de ingetrokken verordeningen worden verstaan als verwijzingen naar deze verordening."

4 — Verordening nr. 117/66/EEG van de Raad van 28 juli 1966 betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer van personen over de weg met autobussen [PB 1966, blz. 2688; ingetrokken bij verordening nr. 684/92 (zie voetnoot 1)].

Derhalve gelden de in die verordening gegeven definities van geregeld vervoer en van de bijzondere vormen daarvan.

— Artikel 2 van verordening nr. 684/92 bepaalt het volgende:

„1. Geregeld vervoer

1.1. Geregeld vervoer is vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht, in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken.

1.2. Tevens wordt als geregeld vervoer beschouwd, ongeacht door wie het wordt georganiseerd, vervoer van bepaalde categorieën reizigers met uitsluiting van andere reizigers, voor zover dat vervoer op de in punt 1.1 bepaalde wijze geschiedt. Dergelijk vervoer wordt ‚bijzondere vorm van geregeld vervoer' genoemd.

De bijzondere vorm van geregeld vervoer omvat met name:

a) vervoer naar en van het werk van werknemers,

b) vervoer naar en van de onderwijsinstelling van scholieren en studenten,

c) vervoer tussen land van oorsprong en plaats van legering van militairen en hun gezinnen,

d) (...)

De aanpassing van de organisatie van het vervoer aan de wisselende behoeften van de gebruikers doet aan het geregelde karakter van de bijzondere vorm van het vervoer geen afbreuk.

(...)"

Het in artikel 2, punt 3, van verordening nr. 684/92 gedefinieerde ongeregeld vervoer ontkomt niet aan de verplichting om een tachograaf te gebruiken:

„3.1. Ongeregeld vervoer is vervoer dat noch aan de definitie van geregeld vervoer, noch aan die van pendelvervoer beantwoordt.

Het omvat:

a) (...)

b) vervoer

— voor vooraf samengestelde groepen reizigers, waarbij de reizigers niet tijdens dezelfde reis naar de plaats van vertrek worden teruggebracht,

en

— dat, in geval van een verblijf op de plaats van bestemming, tevens het logies of andere niet bij het vervoer of het logies bijkomstige toeristische diensten omvat;

c) (...)

d) vervoer dat omschreven wordt in de bijlage bij deze verordening;

e) vervoer dat niet beantwoordt aan de criteria van de punten a) tot en met d), zogenaamd resterend vervoer.

(...)

3.3. Het ongeregelde karakter van het in punt 3 bedoelde vervoer gaat niet verloren doordat het met een zekere regelmaat geschiedt."

6. Uit deze bepalingen volgt, dat de uitzondering van artikel 4, sub 3, van verordening nr. 3820/85 slechts geldt voor geregeld vervoer of één van de bijzondere vormen daarvan, maar niet voor ongeregeld vervoer.

7. De verwijzende rechter heeft het Hof daarom de volgende vragen gesteld:

„1) Zijn groepen reizigers die eenmalig worden vervoerd tussen een luchthaven en een hotel, waarbij soms een toeristische attractie wordt aangedaan, ‚bepaalde categorieën reizigers' in de zin van artikel 2, punt 1.2, van verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad?

2) Zo ja, moet artikel 2, punt 1.2, aldus worden uitgelegd, dat het vervoer van deze reizigers tijdens die reis, waarbij:

a) elke groep op één punt van vertrek wordt opgenomen en op één punt van bestemming wordt afgezet (soms met een bezoek aan een toeristische attractie als onderdeel van de reis);

b) deze zelfde reis of een soortgelijke reis herhaalde malen wordt uitgevoerd ingevolge een groepsreservering door een reisagent;

c) de precieze reisweg niet van tevoren is vastgesteld,

is aan te merken als een ‚bijzondere vorm van geregeld vervoer' in de zin van dat artikel?

3) Bij bevestigende beantwoording van de tweede vraag: Moet artikel 4, sub 3, van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad aldus worden uitgelegd, dat ter berekening van de ‚lengte van het traject' dient te worden uitgegaan van:

a) elk afzonderlijk deel van de reis van de chauffeur op een bepaalde dag; ofwel van

b) het totaal van al die delen?

4) Indien de tweede vraag ontkennend wordt beantwoord, moet artikel 2, punt 3, van verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad dan aldus worden uitgelegd, dat het vervoer van die reizigers onder deze omstandigheden is aan te merken als ‚ongeregeld vervoer' in de zin van dat artikel?"

8. De verwerende onderneming, de regering van het Verenigd Koninkrijk en de Commissie hebben deelgenomen aan de schriftelijke en de mondelinge behandeling. Bij de juridische beoordeling zal ik nader ingaan op de argumenten van de betrokkenen.

B — Standpuntbepaling

9. De eerste, de tweede en de vierde vraag van de verwijzende rechter betreffen in wezen de uitlegging van de begrippen „bijzondere vorm van geregeld vervoer" in de zin van artikel 2, punt 1.2, en „ongeregeld vervoer" in de zin van artikel 2, punt 3.1, van verordening nr. 684/92. Het lijkt mij dan ook opportuun, deze vragen tezamen te onderzoeken.

10. Volgens de considerans van verordening nr. 3821/85 dient het verplichte gebruik van een tachograaf onder meer aanmerkelijk bij te dragen tot de veiligheid op de weg en de controle op de werk- en rusttijden mogelijk

te maken. Vrijstellingen van deze verplichting mogen daarom enkel onder buitengewone omstandigheden worden verleend. Anders dan voor ongeregeld vervoer is voor geregeld vervoer uitdrukkelijk in een dergelijke vrijstelling voorzien.

I — *De eerste, de tweede en de vierde vraag*

11. Verdachten in het hoofdgeding beroepen zich op de uitzonderingsregeling van artikel 4, sub 3, van verordening nr. 3820/85, zodat zij niet verplicht zouden zijn een tachograaf te gebruiken. Zij stellen, dat zij geregeld vervoer verrichten en dat de afgelegde trajecten niet langer zijn dan 50 kilometer. Dat betekent, dat de afzonderlijke ritten niet binnen de werkingssfeer van de verordeningen vallen, maar uitsluitend naar nationaal recht moeten worden beoordeeld. De reisagenten en de klanten kunnen overeenkomsten sluiten over de inhoud van de dienstverrichting. Die overeenkomsten kunnen nadere bepalingen bevatten inzake regelmatig en herhaald vervoer. Zo kunnen de frequentie van het vervoer, de te volgen weg, de punten van vertrek en aankomst en eventuele tussenstops worden vastgelegd. Ook kan nader worden bepaald wie wordt vervoerd. Volgens verdachten zijn de door hen vervoerde personen „bepaalde categorieën reizigers" in de zin van artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92. Het verschil met gewone reizigers is, dat zij bij een reisagent een pakket hebben geboekt, en dat het traject de weg van het hotel naar de luchthaven of omgekeerd met tussenstops bij toeristische attracties bevat. De lijst van voorbeelden in artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92 is niet exhaustief. Het is ook mogelijk, dat toeristen van een bepaalde club of van een groep die vooraf heeft betaald binnen de werkingssfeer van die bepaling vallen. Er is niet uitdrukkelijk of impliciet vereist, dat dezelfde reizigers verschillende keren hetzelfde traject afleggen. Bij de in de verordening gegeven voorbeelden is het zeer wel mogelijk, dat tijdens verschillende ritten verschillende reizigers worden vervoerd. Bovendien kan de te volgen route worden bepaald doordat de chauffeur de straatnaam of het nummer van de weg kan noemen. Bij het betrokken vervoer kennen zowel de reisagent als de reizigers van tevoren het tijdstip van vertrek en van aankomst. Stopplaatsen zijn niet noodzakelijk, zoals blijkt uit het voorbeeld van lijnbussen tussen steden.

12. De regering van het Verenigd Koninkrijk en de Commissie wijzen er allereerst op, dat de bepalingen van de betrokken verordeningen teleologisch moeten worden uitgelegd. Wat de bijzondere vormen van geregeld vervoer in de zin van artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92 betreft, stellen zij, dat eerst moet zijn voldaan aan de voorwaarden voor geregeld vervoer, en dat daarna moet worden onderzocht, of er sprake is van geregeld vervoer van een „bepaalde categorie reizigers".

13. De vereisten voor een bijzondere vorm van geregeld vervoer zijn dus een bepaalde regelmaat, een bepaalde reisweg, vooraf bepaalde stopplaatsen en een bepaalde categorie reizigers.

14. Met betrekking tot de regelmaat van het vervoer verdedigen de regering van het Verenigd Koninkrijk en de Commissie de opvatting, dat daarvan slechts sprake is, wanneer er een duidelijk en definitief vastgesteld schema van de ritten bestaat. Er moet een dienstregeling zijn, die zeer duidelijk de frequentie van de ritten weergeeft. In de onderhavige casuspositie zijn geen nauwkeurige vertrektijden vastgesteld. De ritten zijn afhankelijk van de aankomst van een vliegtuig of trein, en de chauffeur moet in voorkomend geval wachten op de reizigers. Bij groepsreserveringen als de onderhavige wordt het tijdstip van vertrek en aankomst bepaald door factoren die niet van tevoren vaststaan. De regelmaat van het vervoer kan dan ook niet van tevoren worden bepaald.

15. Wat de bepaalde reisweg betreft, stellen de regering van het Verenigd Koninkrijk en de Commissie, dat deze vooraf duidelijk en nauwkeurig moet worden vastgelegd. De te volgen reisweg kan weliswaar worden aangepast aan de wisselende behoeften van de gebruikers (artikel 2, punt 1.2, in fine, van verordening nr. 684/92), maar niettemin moet het voor de gebruikers vooraf duidelijk zijn, welke weg wordt gevolgd. Ook de stopplaatsen moeten van tevoren vastliggen. Alleszins moeten de punten van vertrek en van aankomst duidelijk zijn, en deze mogen niet voor elke rit veranderd worden.

16. Inzake het criterium „bepaalde categorieën reizigers" stellen de regering van het Verenigd Koninkrijk en de Commissie, dat de in artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92 gegeven voorbeelden weliswaar niet exhaustief zijn, maar dat het vervoer dat hier aan de orde is, niet onder deze bepaling valt. Volgens de regering van het Verenigd Koninkrijk gaat het ook in deze voorbeelden om ritten die bij herhaling plaatsvinden. E. Clarke & Sons vervoert de betrokken reizigers evenwel slechts één keer. Ook de Commissie wijst erop, dat de reizigers telkens slechts een enkele reis maken. De eigenschap die de door de verdachten vervoerde reizigers tot een groep verbindt, namelijk de groepsreservering, verleent hen geen permanent statuut, zoals wel het geval is in de voorbeelden van artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92. Daarin worden werknemers, scholieren en studenten, en militairen genoemd, die hun statuut lange tijd behouden. Uit een en ander volgt, dat verdachten niet kunnen stellen, dat zij een bijzondere vorm van geregeld vervoer verrichten in de zin van artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92.

1. Geregeld vervoer en bijzondere vormen van geregeld vervoer

17. Krachtens artikel 3 van verordening nr. 3821/85 moet een tachograaf zijn geïnstalleerd en worden gebruikt in voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer over de weg van personen. De in de artikelen 4 en 14, lid 1, van verordening nr. 3820/85 bedoelde

voertuigen zijn uitdrukkelijk van deze verplichting vrijgesteld. Artikel 4, sub 3, van verordening nr. 3820/85 noemt voertuigen die bestemd zijn voor het geregeld personenvervoer waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer. Volgens artikel 14, lid 1, geldt die vrijstelling voor voertuigen voor binnenlands geregeld personenvervoer. Geregeld personenvervoer is het in verordening nr. 117/66 bedoelde binnenlands vervoer. Die verordening is ingetrokken bij verordening nr. 684/92. Krachtens artikel 21, lid 2, van verordening nr. 684/92 worden verwijzingen naar de ingetrokken verordening verstaan als verwijzingen naar die verordening. In artikel 2, punt 1.1, wordt geregeld vervoer gedefinieerd als vervoer van personen met een bepaalde regelmaat en langs een bepaalde reisweg, waarbij op vooraf vastgestelde stopplaatsen reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet. Geregeld vervoer is voor iedereen toegankelijk, ongeacht, in voorkomend geval, de verplichting om de reis te boeken.

18. Artikel 2, punt 1.2, geeft de definitie van „bijzondere vorm van geregeld vervoer". Anders dan bij gewoon geregeld vervoer worden daarbij bepaalde categorieën reizigers vervoerd, met uitsluiting van andere reizigers. Ik geef opnieuw de volgende voorbeelden:

a) vervoer naar en van het werk van werknemers,

b) vervoer naar en van de onderwijsinstelling van studenten,

c) vervoer tussen land van oorsprong en plaats van legering van militairen en hun gezinnen.

De organisatie van het vervoer kan aan de wisselende behoeften van de gebruikers worden aangepast.

19. Het bestaan van een bijzondere vorm van geregeld vervoer vereist dus:

— vervoer met een bepaalde regelmaat

— een bepaalde reisweg

— vooraf vastgestelde stopplaatsen

— bepaalde categorieën reizigers.

Hierna zal ik die criteria één voor één onderzoeken.

a) Vervoer met een bepaalde regelmaat

20. Vervoer met een bepaalde regelmaat kan enkel betekenen, dat de ritten met regelmatige tussenpozen plaatsvinden volgens een grotendeels verbindend rooster. Uit de tekst alleen reeds blijkt, dat het vervoer een bepaald tijdschema moet volgen. Het is ook duidelijk, dat de ritten bij herhaling moeten plaatsvinden. Geregeld vervoer heeft tot doel, verschillende punten aan te doen met een bepaalde frequentie. De regelmaat impliceert ook, dat van tevoren een dienstregeling wordt uitgewerkt en aan belangstellenden ter beschikking wordt gesteld. Een ander kenmerk van geregeld vervoer is dat de dienstregeling moet worden nageleefd. Het geregeld vervoer in steden is daarvan een typisch voorbeeld. De buschauffeurs moeten de dienstregeling volgen. Hoewel kleine vertragingen kunnen optreden, wordt gepoogd de dienstregeling te eerbiedigen. Volgens de door de verwijzende rechter verstrekte gegevens is dat hier evenwel niet het geval. Het touringcarbedrijf heeft weliswaar een soort dienstregeling, maar daarvan kan in individuele gevallen worden afgeweken. Zoals de Commissie in haar schriftelijke opmerkingen heeft gesteld, moet de buschauffeur soms vrij lang wachten op de passagiers.

21. De vooraf opgestelde dienstregeling kan dan naar gelang van de omstandigheden door de chauffeur op het laatste ogenblik worden gewijzigd. De chauffeur wordt dan als het ware „afhankelijk" van de passagiers, hetgeen haaks staat op het begrip „vervoer met een bepaalde regelmaat". Bij vervoer met een bepaalde regelmaat volgen de reizigers de van tevoren opgestelde dienstregeling. Een dergelijke dienstregeling blijft dan ook langere tijd geldig. In deze zaak kan het tijdschema van rit tot rit verschillen, daar telkens van andere vertrekpunten naar andere bestemmingen wordt gereden. Ook de stopplaatsen kunnen voor elke reservering verschillen. Daardoor verdwijnt de voorspelbaarheid van het tijdschema en van de frequentie van de door E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd aangeboden ritten.

b) Bepaalde reisweg

22. Er is sprake van een bepaalde reisweg, wanneer de gevolgde weg vóór de rit voor alle betrokkenen duidelijk is. Dit vereiste volgt uit het feit, dat vervoer met een bepaalde regelmaat slechts mogelijk is, wanneer ook de reisweg vaststaat. Daar geregeld vervoer met een bepaalde regelmaat plaatsvindt, moet de passagier reeds voor het begin van de rit kunnen weten, welke weg de bus zal volgen. Het vaststellen van de punten van vertrek en aankomst en van eventuele haltes kan daarvoor niet volstaan. Het volstaat evenmin, dat de chauffeur vóór de rit de route nader omschrijft door de hoofdwegen te vermelden. Zoals de verdachten zelf hebben aangevoerd, kan de chauffeur bij files en soortgelijke hindernissen een geheel nieuwe weg volgen. Weliswaar kan ook het klassieke

geregeld vervoer gedwongen zijn de reisweg wegens werkzaamheden of omleidingen te wijzigen, maar dergelijke hindernissen zullen reeds voordien bekend zijn. De wijziging van de reisweg kan dan tijdig aan de passagiers worden meegedeeld. Bij opstoppingen volgt het geregeld vervoer evenwel de van tevoren vastgelegde route. Vooral in de spits moeten vertragingen op de koop toe genomen worden. Wanneer in de onderhavige zaak evenwel een belangrijke vertraging optreedt, kan de chauffeur naar eigen zeggen een kortere weg nemen om de verloren tijd goed te maken. Daardoor kan de reisweg evenwel niet eenduidig worden bepaald.

c) Vooraf vastgestelde stopplaatsen

23. Het betoog van E. Clarke & Sons kan evenmin worden gevolgd wat het vereiste van vooraf vastgestelde stopplaatsen betreft. Weliswaar vereist artikel 2, punt 1.1, enkel dat er vooraf vastgestelde stopplaatsen moeten zijn waar reizigers mogen worden opgenomen of mogen worden afgezet, maar dat kan niet betekenen, dat die stopplaatsen verschillende luchthavens, hotels of stations kunnen zijn, afhankelijk van de groep waarvoor is geboekt. Het begrip „vooraf vastgestelde stopplaatsen" moet ook hier worden gezien in samenhang met het vereiste van een bepaalde regelmaat en een bepaalde reisweg. De stopplaatsen moeten vooraf zijn vastgesteld en moeten met een bepaalde regelmaat worden aangedaan. Dat blijkt ook uit de voorbeelden in artikel 2, punt 1.2, die ervan uitgaan dat het punt van vertrek en van aankomst lange tijd hetzelfde blijft.

24. Voor het vereiste dat tijdens een rit verschillende stopplaatsen moeten worden aangedaan, pleit ook de regeling van artikel 2, punt 2, van verordening nr. 684/92. Dit punt regelt het pendelvervoer, waarbij reizigers in verscheidene heen- en terugreizen van dezelfde zone van vertrek naar dezelfde zone van bestemming worden vervoerd. Hier zijn tussenliggende stopplaatsen inderdaad niet vereist. De verwerende onderneming verwijst naar de tussenstops voor het bezoek van toeristische attracties. Het mag dan al juist zijn, dat bepaalde attracties vaak worden aangedaan, en dat de reizigers dat programma ook kennen; zij weten evenwel niet precies waar die stopplaatsen zijn, daar deze niet specifiek zijn aangegeven. Daar ook volgens verdachten de route wegens vertragingen kan worden gewijzigd, is het zeer wel mogelijk, dat elders wordt halt gehouden dan oorspronkelijk was gepland. Voor geregeld vervoer is evenwel vereist, dat bepaalde stopplaatsen regelmatig worden aangedaan. Wanneer de vervoerondernemingen de stopplaatsen evenwel vaststellen aan de hand van overeenkomsten met de reisagenten en deze stopplaatsen kunnen veranderen, dan kan er in dit opzicht geen sprake zijn van geregeld vervoer.

d) Bepaalde categorieën reizigers

25. Als „bepaalde categorieën reizigers" in de zin van artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92 kunnen niet worden beschouwd toeristen die een enkele reis maken tussen een luchthaven en een hotel, met een eventuele tussenstop bij een toeristische attractie.

26. Zoals reeds uit de tekst van artikel 2, punt 1.2, blijkt („de bijzonder vorm van geregeld vervoer omvat met name"), is de lijst met voorbeelden niet exhaustief. Bekijkt men de voorbeelden van dichterbij, dan blijkt dat de Commissie terecht heeft gesteld, dat de bedoelde categorieën (werknemers, scholieren en militairen) een eigenschap hebben die hen langere tijd van andere reizigers onderscheidt. Bij toeristen die een enkele reis maken van een luchthaven naar een hotel, is een dergelijke eigenschap slechts zeer kortstondig aanwezig. De in dat artikel als voorbeeld gegeven categorieën worden door de vervoerondernemingop grond van hun kenmerkende eigenschap bij herhaling en regelmatig tussen nader bepaalde punten in beide richtingen vervoerd. Ofschoon het vervoer volgens deze bepaling aan de wisselende behoeften van de gebruikers kan worden aangepast, kan dat niet betekenen, dat bij geregeld vervoer elke rit anders kan worden georganiseerd. De regel waarop het vervoer is gebaseerd, zou niet meer gelden, indien elke rit op andere tijdstippen, via een andere reisweg en met andere reizigers zou geschieden.

27. Uit een en ander volgt, dat het door E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd aangeboden vervoer niet onder de begrippen „geregeld vervoer" of „bijzondere vorm van geregeld vervoer" in de zin van artikel 2, punten 1.1 en 1.2, van verordening nr. 684/92 kan vallen.

2. Ongeregeld vervoer

28. Volgens het verwerende touringcarbedrijf behoeft dit punt niet te worden onderzocht. Daar het door hem aangeboden vervoer als een bijzondere vorm van geregeld vervoer moet worden beschouwd, kan het niet tegelijkertijd als ongeregeld vervoer worden aangemerkt.

29. Zowel de regering van het Verenigd Koninkrijk als de Commissie komen in hun opmerkingen tot de slotsom, dat hier sprake is van ongeregeld vervoer in de zin van de verordening. Volgens de regering van het Verenigd Koninkrijk gaat het om vervoer in de zin van artikel 2, punt 3.1, sub b, van verordening nr. 684/92. Met betrekking tot de vooraf samengestelde groep reizigers verwijst zij naar de definitie in punt 3.2 van dat artikel. Volgens de Commissie kan het om een dergelijk vervoer gaan, maar is het ook mogelijk dat er sprake is van vervoer in de zin van artikel 2, punt 3.1, sub d of e. Het gaat echter hoe dan ook om ongeregeld vervoer in de zin van de verordening. Zowel de regering van het Verenigd Koninkrijk als de

Commissie wijzen er nog op, dat de frequentie van het vervoer niets aan de kwalificatie als ongeregeld vervoer verandert. Dat volgt uit artikel 2, punt 3.3, van verordening nr. 684/92.

30. De opvatting van de regering van het Verenigd Koninkrijk en van de Commissie moet worden aanvaard. Volgens artikel 2, punt 3.1, sub b, omvat het begrip ongeregeld vervoer het vervoer waarbij vooraf samengestelde groepen reizigers niet tijdens dezelfde reis naar de plaats van vertrek worden teruggebracht, en dat, in geval van een verblijf op de plaats van bestemming, tevens het logies of andere niet bij het vervoer of het logies bijkomstige toeristische diensten omvat.

31. Volgens de door de verwijzende rechter verstrekte gegevens worden bij verweerster groepsreserveringen geboekt. Daarbij worden reizigers van hun hotel opgehaald en naar de luchthaven gebracht of van de luchthaven of het station opgehaald en naar hun hotel gebracht. De toeristen worden telkens ter bestemming afgezet, en worden niet tijdens dezelfde rit weer naar hun punt van vertrek gebracht. Uit de verwijzingsbeschikking blijkt evenwel, dat het touringcarbedrijf bij dergelijke ritten gewoonlijk ook toeristische diensten verricht in de vorm van bezoeken aan toeristische attracties. In een dergelijk geval kan artikel 2, punt 3.1, sub b, niet worden toegepast. Het is echter denkbaar om artikel 2, punt 3.1, sub d, juncto de bijlage bij de verordening toe te passen. Het zou dan gaan om vervoer van reizigers van een plaats van vertrek naar een plaats van bestemming gevolgd door een rit met een leeg voertuig tot zijn plaats van vertrek. Vindt geen dergelijke rit met een leeg voertuig plaats, dan is voldaan aan het criterium van artikel 2, punt 3.1, sub e. Op grond daarvan moet als resterend vervoer worden aangemerkt vervoer dat niet beantwoordt aan de criteria van de punten a tot en met d. Daar het hier om een feitelijke kwestie gaat, is het aan de verwijzende rechter om dat vast te stellen. Nu het evenwel gaat om ongeregeld vervoer, staat vast, dat verdachten in deze zaak geen geregeld personenvervoer hebben verricht.

32. De eerste, de tweede en de vierde vraag van de verwijzende rechter moeten derhalve worden beantwoord als volgt:

De eerste vraag

Groepen reizigers die eenmalig worden vervoerd tussen een luchthaven en een hotel, waarbij soms een toeristische attractie wordt aangedaan, zijn geen „bepaalde categorieën reizigers" in de zin van artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92.

De tweede vraag

Artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92 moet aldus worden uitgelegd, dat het vervoer van deze reizigers tijdens die reis, waarbij:

a) elke groep op één punt van vertrek wordt opgenomen en op één punt van bestemming wordt afgezet (soms met een bezoek aan een toeristische attractie als onderdeel van de reis);

b) deze zelfde reis of een soortgelijke reis herhaalde malen wordt uitgevoerd ingevolge een groepsreservering door een reisagent;

c) de precieze reisweg niet van tevoren is vastgesteld,

niet is aan te merken als een „bijzondere vorm van geregeld vervoer".

De vierde vraag

Artikel 2, punt 3, van verordening (EEG) nr. 684/92 moet aldus worden uitgelegd, dat het vervoer van die reizigers onder deze omstandigheden kan worden aangemerkt als „ongeregeld vervoer" in de zin van dat artikel.

Het is evenwel aan de nationale rechter om vast te stellen, of aan de feitelijke vereisten daarvoor is voldaan.

II — *De derde vraag*

33. Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen, hoe de lengte van het „traject" in de zin van artikel 4, sub 3, van verordening nr. 3820/85 moet worden berekend. Het kan gaan om een berekening van elk afzonderlijk deel van de reis op een bepaalde dag of om het totaal van al die delen. Volgens de verwijzingsbeschikking was elk deel van de reis op de dag van de controle korter dan 50 kilometer, maar bedroeg het totaal daarvan meer dan 50 kilometer.

34. Krachtens artikel 4, sub 3, van verordening nr. 3820/85 is deze verordening niet van toepassing op voertuigen voor geregeld vervoer waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer.

35. Volgens E. Clarke & Sons moet bij de berekening van het „traject" worden uitgegaan van elk afzonderlijk deel van de reis op een bepaalde dag.

36. De Commissie en de regering van het Verenigd Koninkrijk wijzen er allereerst op, dat deze vraag van de verwijzende rechter niet behoeft te worden beantwoord. Daar deze uitzondering enkel geldt voor geregeld vervoer en de ritten van de verdachten niet onder dat begrip kunnen vallen, kan deze bepaling niet worden toegepast. Derhalve is een antwoord op deze vraag niet relevant voor het hoofdgeding.

37. Volgens de regering van het Verenigd Koninkrijk staat bovendien vast, dat indien het toch om een „bijzondere vorm van geregeld vervoer" zou gaan, er geen verplichting is om een tachograaf te gebruiken, ongeacht of de reisweg meer of minder dan 50 kilometer lang is. Derhalve rijst in deze zaak geen vraag over de uitlegging van artikel 4, sub 3.

Ik ben het eens met het standpunt van de regering van het Verenigd Koninkrijk, zodat ik de derde vraag hier slechts subsidiair onderzoek.

38. Volgens de Commissie is de uitzondering van artikel 4, sub 3, van verordening nr. 3820/85 hier niet van toepassing. Artikel 4 bevat een exhaustieve lijst van vrijstellingen, zodat deze casuspositie niet binnen de werkingssfeer van deze bepaling valt. De uitzonderingen moeten in het geheel van de verordening worden gezien. Zij zijn ingevoerd omdat de met de verordening beoogde doelstellingen inzake veiligheid in die gevallen ook met andere middelen kunnen worden bereikt. Daar die uitzonderingen strikt moeten worden uitgelegd, kunnen zij hier niet worden toegepast.

39. Het is vaste rechtspraak van het Hof, dat bij de uitlegging van een gemeenschapsrechtelijke bepaling niet alleen rekening moet worden gehouden met de bewoordingen, maar ook met de context en de doelstellingen ervan. [5]

40. Met betrekking tot artikel 4 van verordening nr. 3820/85 overwoog het Hof in het arrest Goupil, dat artikel 4 als afwijking van de algemene regeling niet aldus kan worden uitgelegd, dat de gevolgen ervan verder gaan dan noodzakelijk is ter vrijwaring van de belangen die het beoogt te beschermen. Bovendien moet de draagwijdte van de toegestane afwijkingen worden bepaald in het licht van de doelstelling van de verordening. [6]

5 — Arresten van 21 februari 1984, St. Nikolaus Brennerei (337/82, Jurispr. blz. 1051); 17 oktober 1995, Leifer e. a. (C-83/94, Jurispr. blz. I-3231), en 30 juli 1996, Bosphorus (C-84/95, Jurispr. blz. I-3953).

6 — Arrest van 21 maart 1996 (C-39/95, Jurispr. blz. I-1601).

41. Blijkens de eerste overweging van de considerans beoogt verordening nr. 3820/85 de concurrentievoorwaarden te harmoniseren en de arbeidsvoorwaarden en de verkeersveiligheid te verbeteren. Met het oog daarop voorziet de verordening in rij- en rusttijden (afdelingen IV en V) voor bestuurders die de vereiste minimumleeftijd hebben (afdeling III) en binnen de werkingssfeer van de verordening vallend wegvervoer verrichten (afdeling II). Zij verbiedt de bestuurders te belonen naar gelang van de afgelegde afstand en/of de hoeveelheid vervoerde goederen, wanneer deze beloningen de verkeersveiligheid in gevaar kunnen brengen (afdeling VI), staat slechts beperkte afwijkingen toe (afdeling VII) en bevat een controle- en sanctieregeling (afdeling VIII).

42. De in artikel 4, sub 3, neergelegde uitzondering voor voertuigen die worden gebruikt voor geregeld vervoer waarvan de lengte van het traject niet groter is dan 50 kilometer, is te verklaren door het doel van deze verordening. De beschermingsbepalingen van de verordening kunnen door geregeld personenvervoer niet of slechts zeer moeilijk worden geschonden. Daar de werktijden van het personeel in het geregeld vervoer, waarvoor regelmaat kenmerkend is, voortvloeien uit een dienstregeling, is het niet nodig dat daarnaast nog een tachograaf wordt gebruikt. Er kan precies worden vastgesteld, welke chauffeur hoelang op welk traject is ingezet.

43. Artikel 4 van verordening nr. 3820/85 bevat een exhaustieve lijst van uitzonderingen. Een uitbreiding tot kennelijk vergelijkbare situaties is dan ook niet mogelijk. Daar de verordening tot doel heeft, de arbeidsvoorwaarden en de verkeersveiligheid te verbeteren, kan slechts een uitzondering worden gemaakt wanneer is voldaan aan de voorwaarden van artikel 4.

44. Daar het touringcarbedrijf, zoals ik al zei, de personen niet vervoerde in het kader van geregeld vervoer, kan het zich ook niet op de uitzondering van artikel 4 van verordening nr. 3820/85 beroepen.

45. Uit de samenhang van deze uitzondering en het geheel van de regeling in de verordening volgt, dat ter berekening van het „traject" dient te worden uitgegaan van elk afzonderlijk deel van de reis van de chauffeur op een dag. Het is typisch voor geregeld vervoer, dat na afloop van een rit een rusttijd wordt ingelast. Het druist ook niet in tegen de veiligheidsdoelstelling van de verordening, dat een chauffeur op een dag verschillende korte ritten maakt.

46. Op de derde vraag van de verwijzende rechter moet derhalve worden geantwoord, dat artikel 4, sub 3, van verordening nr. 3820/85 aldus moet worden uitgelegd, dat ter berekening van de „lengte van het traject" dient te worden uitgegaan van elk afzonderlijk deel van de reis van de chauffeur op een dag.

C — Conclusie

47. Mitsdien geef ik het Hof in overweging, de prejudiciële vragen te beantwoorden als volgt:

„1) Groepen reizigers die eenmalig worden vervoerd tussen een luchthaven en een hotel, waarbij soms een toeristische attractie wordt aangedaan, zijn geen ‚bepaalde categorieën reizigers' in de zin van artikel 2, punt 1.2, van verordening (EEG) nr. 684/92 van de Raad van 16 maart 1992 houdende gemeenschappelijke regels voor het internationaal vervoer van personen met touringcars en met autobussen.

2) Artikel 2, punt 1.2, van verordening nr. 684/92 moet aldus worden uitgelegd, dat het vervoer van deze reizigers tijdens die reis, waarbij:

a) elke groep op één punt van vertrek wordt opgenomen en op één punt van bestemming wordt afgezet (soms met een bezoek aan een toeristische attractie als onderdeel van de reis);

b) deze zelfde reis of een soortgelijke reis herhaalde malen wordt uitgevoerd ingevolge een groepsreservering door een reisagent;

c) de precieze reisweg niet van tevoren is vastgesteld,

niet is aan te merken als een ‚bijzondere vorm van geregeld vervoer'.

3) Artikel 4, sub 3, van verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad van 20 december 1985 tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, moet aldus worden uitgelegd, dat ter berekening van de ‚lengte van het traject' dient te worden uitgegaan van elk afzonderlijk deel van de reis van de chauffeur op een dag.

4) Artikel 2, punt 3, van verordening nr. 684/92 moet aldus worden uitgelegd, dat het vervoer van die reizigers onder deze omstandigheden kan worden aangemerkt als ‚ongeregeld vervoer' in de zin van dat artikel."