ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ SIEGBERT ALBER της 29ης Ιανουαρίου 1998 *

Α — Εισαγωγή

1. Η παρούσα διαδικασία για έκδοση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία των εννοιών «ειδικές τακτικές γραμμές» και «έκτακτες γραμμές» που χρησιμοποιούνται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) 684/92 [1] καθώς και την ερμηνεία της εκφράσεως «διαδρομή» που περιέχεται στο άρθρο 4, σημείο 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 [2].

2. Το Richmond Magistrates Court απηύθυνε στο Δικαστήριο αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως η οποία εντάσσεται στο πλαίσιο των ακολούθων περιστατικών. Κατηγορούμενοι στο πλαίσιο της ποινικής δίκης ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου είναι οι E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, εταιρία πούλμαν με έδρα το Sydenham (Λονδίνο), και D. J. Ferne, οδηγός πούλμαν, υπάλληλος της εταιρίας αυτής.

3. Τα γραφεία ταξιδίων μπορούν να συνάπτουν συμβάσεις με την εταιρία αυτή για τη μεταφορά ομάδων τουριστών μεταξύ, αφενός, αεροδρομίων ή σταθμών τρένων και ξενοδοχείων και, αφετέρου, τουριστικών αξιοθεάτων.

4. Στις 9 Ιουλίου 1995, ο D. J. Ferne οδηγούσε πούλμαν ανήκον στην εταιρία E. Clarke & Sons (Coaches) προκειμένου να μεταφέρει ομάδα ταξιδιωτών από ένα ξενοδοχείο του Λονδίνου στο αεροδρόμιο. Στο αεροδρόμιο επρόκειτο να παραλάβει άλλη ομάδα ταξιδιωτών για να την οδηγήσει σε ένα ξενοδοχείο στα νοτιοδυτικά του Λονδίνου, περνώντας προηγουμένως από έναν τόπο τουριστικού αξιοθέατου. Σε έλεγχο που διενεργήθηκε κατά τη διάρκεια της δεύτερης διαδρομής, ο κατηγορούμενος δεν ήταν σε θέση, σύμφωνα με τα στοιχεία που περιέχει το αιτούν δικαστήριο, να επιδείξει τα φύλλα καταγραφής ταχογράφου κατά την έννοια των άρθρων 13 έως 15 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 [3]. Η εταιρία και ο οδηγός στηρίχθηκαν στην εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85, δυνάμει της οποίας στις τακτικές επιβατικές γραμμές δεν απαιτείται χρησιμοποίηση ταχογράφου. Η ασκήσασα την ποινική δίωξη αρμόδια αρχή, η Vehicle Inspectorate, αμφισβητεί το ότι οι κατηγορούμενοι χρησιμοποιούν το όχημά τους σε τακτική επιβατική γραμμή και θεωρεί, κατά συνέπεια, ότι η σχετική εξαίρεση δεν τυγχάνει εν προκειμένω εφαρμογής.

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γερμανική.

1 — Κανονισμός του Συμβουλίου, της 16ης Μαρτίου 1992, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία (ΕΕ L 74, σ. 1).

2 — Κανονισμός του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1).

3 — Κανονισμός του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8).

5. Οι εν προκειμένω σχετικές διατάξεις του κοινοτικού δικαίου είναι οι ακόλουθες:

Όσον αφορά την υποχρέωση χρησιμοποιήσεως ταχογράφου:

— Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 3821/85 προβλέπει:

«Η συσκευή ελέγχου τοποθετείται και χρησιμοποιείται σε οχήματα οδικής μεταφοράς επιβατών ή εμπορευμάτων τα οποία έχουν άδεια κυκλοφορίας εκδόσεως ενός κράτους μέλους, εκτός των οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 4 και στο άρθρο 14, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85.»

Όσον αφορά την εξαίρεση από την υποχρέωση αυτή (τακτικές γραμμές και ειδικές τακτικές γραμμές):

— Το άρθρο 4 του κανονισμού 3820/85 προβλέπει:

«Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται επί των μεταφορών που εκτελούνται από:

(...)

3) οχήματα που χρησιμοποιούνται σε τακτικές επιβατικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 km (...).»

— Το άρθρο 14, παράγραφος 1, του κανονισμού 3820/85 ορίζει:

«Στην περίπτωση τακτικών μεταφορών επιβατών:

— εθνικών,

(...)

οι οποίες εμπίπτουν στον παρόντα κανονισμό, η επιχείρηση καταρτίζει πίνακα δρομολογίων και πρόγραμμα υπηρεσίας.»

— Το άρθρο 1 του κανονισμού 3820/85 προβλέπει:

«Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού νοούνται ως:

(...)

7) "τακτικές επιβατικές γραμμές": οι εθνικές και διεθνείς μεταφορές, που ανταποκρίνονται στον ορισμό του άρθρου 1 του κανονισμού 117/66/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 28ης Ιουλίου 1966, περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για τις διεθνείς οδικές επιβατικές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία (...).»

Είναι αληθές ότι ο κανονισμός 117/66/ΕΟΚ [4] ναι μεν καταργήθηκε με το άρθρο 21, παράγραφος 1, του κανονισμού 684/92, πλην όμως το άρθρο 21, παράγραφος 2, του κανονισμού 684/92 ορίζει: «Οι αναφορές που γίνονται στους κανονισμούς που καταργούνται λογίζεται ότι γίνονται στον παρόντα κανονισμό.»

4 — Κανονισμός του Συμβουλίου, της 28ης Ιουλίου 1966, περί θεσπίσεως κοινών κανόνων για τις διεθνείς οδικές επιβατικές μεταφορές με πούλμαν και λεωφορεία [ΕΕ ειδ. έκδ. 07/001, σ. 71· που καταργήθηκε με τον κανονισμό 684/92 (βλ. υποσημείωση 1)].

Πρέπει επομένως να γίνει αναφορά στους ορισμούς των τακτικών γραμμών και των ειδικών τακτικών γραμμών που περιλαμβάνονται στον κανονισμό αυτό.

— Το άρθρο 2 του κανονισμού 684/92 προβλέπει:

«1. Τακτικές γραμμές

1.1. Τακτικές γραμμές είναι εκείνες με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες, σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, κατά τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται από το όχημα σε προκαθορισμένα σημεία στάσης. Οι τακτικές γραμμές είναι ανοικτές σε όλους εφόσον, ενδεχομένως, έχει κρατηθεί θέση.

1.2. Οι γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται ειδικές κατηγορίες επιβατών, αποκλειομένων άλλων επιβατών, από οποιονδήποτε και αν οργανώνονται και εφόσον γίνονται υπό τους όρους του σημείου 1.1, θεωρούνται και αυτές τακτικές γραμμές. Οι γραμμές αυτές καλούνται στο εξής "ειδικές τακτικές γραμμές".

Οι ειδικές τακτικές γραμμές περιλαμβάνουν ιδίως:

α) τη μεταφορά των εργαζομένων μεταξύ της κατοικίας και της εργασίας τους·

β) τη μεταφορά των μαθητών και σπουδαστών μεταξύ της κατοικίας και του εκπαιδευτηρίου τους·

γ) τη μεταφορά των στρατιωτικών και των οικογενειών τους μεταξύ του κράτους καταγωγής και της βάσης τους·

δ) (...)

Ο τακτικός χαρακτήρας των ειδικών γραμμών δεν επηρεάζεται από το γεγονός ότι η οργάνωση της μεταφοράς προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των χρηστών.

(...)»

Δεν απαλλάσσονται από τη χρησιμοποίηση ταχογράφου οι έκτακτες γραμμές, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού 684/92:

«3.1. Έκτακτες γραμμές είναι εκείνες οι οποίες δεν ανταποκρίνονται ούτε στον ορισμό της τακτικής γραμμής ούτε στον ορισμό της γραμμής κλειστής διαδρομής.

Οι έκτακτες γραμμές περιλαμβάνουν:

α) (...)

β) τις γραμμές:

— στις οποίες εκτελούνται μεταφορές προσχηματισμένων ομάδων επιβατών, χωρίς οι επιβάτες να επανέρχονται στο σημείο αναχώρησης κατά τη διάρκεια του ίδιου ταξιδιού

και

— οι οποίες συμπεριλαμβάνουν, στην περίπτωση παραμονής στον τόπο προορισμού, παροχή καταλύματος ή άλλες τουριστικές υπηρεσίες που δεν είναι παρεπόμενες της μεταφοράς ή της παροχής καταλύματος·

γ) (...)

δ) τις γραμμές που αναφέρονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού·

ε) τις γραμμές που δεν ανταποκρίνονται στα κριτήρια των στοιχείων α΄, β΄, γ΄ και δ΄ και που αποκαλούνται "λοιπές γραμμές".

(...)

3.3. Οι γραμμές που αναφέρονται στο παρόν σημείο 3 διατηρούν τον χαρακτήρα της έκτακτης γραμμής έστω και αν εκτελούνται με μια κάποια συχνότητα.»

6. Από τις διατάξεις αυτές προκύπτει ότι η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85 ισχύει μόνο για τις τακτικές ή τις ειδικές τακτικές γραμμές και όχι για τις έκτακτες γραμμές.

7. Το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Αποτελούν "ειδικές κατηγορίες επιβατών", για την εφαρμογή του άρθρου 2, σημείο 1.2 του κανονισμού 684/92 του Συμβουλίου, ομάδες επιβατών οι οποίοι μεταφέρονται σε μία μόνο διαδρομή μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου, με στάση, ενίοτε, για την επίσκεψη τουριστικού αξιοθέατου;

2) Αν η απάντηση στο πρώτο ερώτημα είναι καταφατική, έχει το άρθρο 2, σημείο 1.2, την έννοια ότι η μεταφορά των επιβατών αυτών σε μια τέτοια διαδρομή, όπου:

α) κάθε ομάδα επιβιβάζεται στο λεωφορείο στον τόπο αναχωρήσεως και αποβιβάζεται στον τόπο προορισμού (περιλαμβανομένης, μερικές φορές, μιας επισκέψεως τουριστικού αξιοθέατου, η οποία αποτελεί μέρος του ταξιδιού)·

β) η ίδια ή παρόμοια διαδρομή επαναλαμβάνεται μερικές φορές βάσει γενικής συμβάσεως μισθώσεως λεωφορείων συναφθείσας από γραφείο ταξιδίων·

γ) η ακολουθητέα διαδρομή δεν είναι προκαθορισμένη·

αποτελεί "ειδική τακτική γραμμή" κατά την έννοια του ως άνω άρθρου;

3) Αν η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι καταφατική, έχει το άρθρο 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85 του Συμβουλίου την έννοια ότι η μνημονευόμενη σ' αυτό "διαδρομή" πρέπει να υπολογίζεται σε αναφορά:

α) με κάθε χωριστό τμήμα της διαδρομής που καλύπτει ο οδηγός κατά τη διάρκεια της ημέρας·

β) [ή] με το σύνολο αυτών των τμημάτων;

4) Αν η απάντηση στο δεύτερο ερώτημα είναι αρνητική, έχει το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού 684/92 του Συμβουλίου την έννοια ότι η μεταφορά των επιβατών αυτών υπό τις ως άνω συνθήκες αποτελεί "έκτακτη γραμμή" κατά την έννοια του ως άνω άρθρου;»

8. Στη γραπτή διαδικασία και στην επ' ακροατηρίου συζήτηση συμμετείχαν η καθής εταιρία, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή. Όσον αφορά τα επιχειρήματα που ανέπτυξαν οι διάδικοι, ας μου επιτραπεί να επανέλθω αργότερα στο ζήτημα αυτό στο πλαίσιο της νομικής εκτιμήσεως.

Β — Η γνώμη μου επί της υποθέσεως

9. Το πρώτο, το δεύτερο και το τέταρτο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου αφορούν, κατ' ουσίαν, την ερμηνεία των εννοιών «ειδική τακτική γραμμή» κατά το άρθρο 2, σημείο 1.2, και «έκτακτη γραμμή» κατά το άρθρο 3, σημείο 3.1, του κανονισμού 684/92. Κατά συνέπεια, τα ερωτήματα αυτά πρέπει να εξεταστούν από κοινού.

10. Σύμφωνα με τις αιτιολογικές σκέψεις του κανονισμού 3821/85, με την υποχρέωση χρησιμοποιήσεως ταχογράφου σκοπείται, κυρίως, να αυξηθεί αισθητώς η οδική ασφάλεια και να καταστεί δυνατός ο έλεγχος του χρόνου εργασίας και αναπαύσεως. Κατά συνέπεια, εξαιρέσεις από την

υποχρέωση αυτή πρέπει να επιτρέπονται μόνον υπό εξαιρετικές περιστάσεις. Τέτοια εξαίρεση ρητώς προβλέπεται για τις τακτικές γραμμές όχι όμως και για τις έκτακτες γραμμές.

I — *Όσον αφορά το πρώτο, το δεύτερο και το τέταρτο ερώτημα*

11. Οι κατηγορούμενοι της κύριας δίκης, στηριζόμενοι στην εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85, υποστηρίζουν ότι είναι απαλλαγμένοι της υποχρεώσεως χρησιμοποιήσεως ταχογράφου. Ισχυρίζονται ότι εργάζονται σε τακτικές γραμμές και ότι η σχετική διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 km. Εξ αυτού προκύπτει ότι οι πραγματοποιούμενες μεταφορές δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των κανονισμών, αλλά πρέπει να εκτιμηθούν από πλευράς του εθνικού και μόνον δικαίου. Τα γραφεία ταξιδίων και οι πελάτες μπορούν να συνάπτουν συμφωνίες σχετικά με το περιεχόμενο των παρεχομένων υπηρεσιών. Οι συμφωνίες αυτές καθιστούν δυνατό τον συγκεκριμένο καθορισμό τακτικών και επαναλαμβανομένων γραμμών. Κατ' αυτόν τον τρόπο μπορεί να καθορίζεται η τακτικότητα των γραμμών, η πορεία, τα σημεία αναχωρήσεως και αφίξεως καθώς και οι τυχόν ενδιάμεσες στάσεις. Ομοίως, μπορεί επίσης να καθορίζεται η ομάδα των επιβατών. Κατά τη γνώμη των κατηγορουμένων, τα μεταφερόμενα πρόσωπα είναι «ειδικές κατηγορίες επιβατών» κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92. Οι τελευταίοι διαφοροποιούνται από τους συνήθεις επιβάτες λόγω του γεγονότος ότι έχουν κλείσει θέση με το γραφείο ταξιδίων για ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα που περιλαμβάνει τη διαδρομή από το ξενοδοχείο στο αεροδρόμιο ή αντιθέτως, με ενδιάμεσες στάσεις για επίσκεψη τουριστικών αξιοθεάτων. Η απαρίθμηση των χαρακτηριστικών παραδειγμάτων που γίνεται στο άρθρο 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92 δεν είναι αποκλειστική. Είναι επίσης νοητό στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως αυτής να εμπίπτουν και τουρίστες, μέλη συγκεκριμένου σωματείου ή ομάδας έχουσας προκαταβάλει το σχετικό κόστος. Δεν υφίσταται καμία ρητή ή σιωπηρή υποχρέωση δυνάμει της οποίας οι ίδιοι ταξιδιώτες να πρέπει να πραγματοποιούν επανειλημμένως το ίδιο ταξίδι. Στα μνημονευόμενα στον κανονισμό παραδείγματα, είναι απολύτως δυνατό διαφορετικοί ταξιδιώτες να μεταφέρονται σε διαφορετικές διαδρομές. Εξάλλου, η διαδρομή που πρόκειται να ακολουθηθεί μπορεί να προσδιορίζεται στο μέτρο όπου ο οδηγός είναι σε θέση να αναγνωρίζει τους δρόμους με το όνομά τους ή σύμφωνα με την κατάταξή τους. Όσον αφορά τις πραγματοποιούμενες μεταφορές, οι ώρες αναχωρήσεως και αφίξεως είναι γνωστές κατά την αναχώρηση τόσο στο γραφείο ταξιδίων όσο και στους ταξιδιώτες. Δεν είναι αναγκαίο να απαιτούνται στάσεις διότι κάτι τέτοιο δεν απαιτείται ούτε για τα πούλμαν γραμμής που συνδέουν, π.χ., πόλεις.

12. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή υποστηρίζουν, κατ' αρχάς, ότι οι διατάξεις των σχετικών κανονισμών πρέπει να ερμηνεύονται με βάση τους σκοπούς τους. Όσον αφορά τις ειδικές τακτικές γραμμές, κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92, οι δύο μετέχοντες της διαδικασίας υποστηρίζουν ότι πρέπει, καταρχάς, να συντρέχουν τα κριτήρια των τακτικών γραμμών και ότι πρέπει να εξεταστεί, σε δεύτερο στάδιο, εάν η τακτική γραμμή χρησιμοποιείται από «ειδική κατηγορία επιβατών».

13. Εξ αυτού προκύπτει, κατά τη γνώμη τους, ότι οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη ειδικών τακτικών γραμμών είναι η μεταφορά επιβατών να γίνεται κατά καθορισμένα χρονικά διαστήματα σε συγκεκριμένη διαδρομή, με προκαθορισμένες στάσεις και για συγκεκριμένη κατηγορία επιβατών.

14. Όσον αφορά την τακτικότητα της γραμμής, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι τούτο προϋποθέτει την ύπαρξη σαφώς προσδιορισμένων και οριστικώς καθορισμένων ωραρίων. Πρέπει να υφίσταται ωράριο από το οποίο να προκύπτει, με μεγάλη ακρίβεια, η επαναληπτικότητα ή η τακτικότητα των μεταφορών. Στην υπόθεση της κύριας δίκης δεν υφίστανται ακριβείς ώρες αναχωρήσεως. Η αναχώρηση εξαρτάται από την άφιξη του αεροπλάνου ή του τρένου· ο οδηγός οφείλει, ενδεχομένως, να αναμένει την άφιξη των επιβατών. Στο πλαίσιο μισθώσεως από ομάδα επιβατών — όπως συμβαίνει εν προκειμένω — οι ώρες αναχωρήσεως και αφίξεως προκύπτουν από κριτήρια μη δυνάμενα να προσδιοριστούν εκ των προτέρων. Επομένως, η τακτικότητα των μεταφορών δεν μπορεί να καθορίζεται εκ των προτέρων.

15. Όσον αφορά τη συγκεκριμένη διαδρομή, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι είναι αναγκαίος ο εκ των προτέρων καθορισμός σαφούς και ακριβούς διαδρομής. Βεβαίως, η ακολουθητέα πορεία μπορεί να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες ανάγκες των χρηστών (άρθρο 2, σημείο 1.2, τελευταία φράση, του κανονισμού 684/92). Πάντως, οι χρήστες πρέπει εκ των προτέρων να γνωρίζουν ποια πορεία πρόκειται να ακολουθηθεί. Επίσης, οι στάσεις πρέπει να είναι εκ των προτέρων καθορισμένες. Τα σημεία αναχωρήσεως και αφίξεως πρέπει, τουλάχιστον, να είναι εκ των προτέρων καθορισμένα και δεν μπορούν ν' αλλάζουν σε κάθε ταξίδι.

16. Όσον αφορά το κριτήριο της «ειδικής κατηγορίας επιβατών», η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή υποστηρίζουν ότι τα απαριθμούμενα στο άρθρο 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92 χαρακτηριστικά παραδείγματα δεν αποτελούν, βεβαίως, πλήρη κατάλογο. Ωστόσο, οι πραγματοποιηθείσες μεταφορές δεν εμπίπτουν στη διάταξη αυτή. Συναφώς, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζει ότι τα χαρακτηριστικά παραδείγματα αφορούν και επαναλαμβανόμενα ταξίδια. Όμως, η εταιρία E. Clarke & Sons μεταφέρει τους οικείους ταξιδιώτες μία μόνο φορά. Η Επιτροπή επισύρει επίσης την προσοχή επί του γεγονότος ότι για τους επιβάτες προβλέπεται ένα μόνο ταξίδι. Το χαρακτηριστικό που θα επέτρεπε να θεωρηθούν οι επιβάτες της κατηγορουμένης εταρίας ότι αποτελούν μία κατηγορία, δηλαδή η ύπαρξη μιας ενιαίας κρατήσεως θέσεων, δεν συνιστά, αντίθετα απ' ό,τι συμβαίνει στα χαρακτηριστικά παραδείγματα του άρθρου 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92, μια διαρκή ιδιότητα. Τα σχετικά παραδείγματα αφορούν εργαζομένους, μαθητές ή στρατιωτικούς, οι οποίοι διατηρούν αυτή την ιδιότητα για σχετικά μακρά περίοδο. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι οι κατηγορούμενοι δεν μπορούν να υποστηρίζουν ότι διενεργούν μεταφορές σε ειδικές τακτικές γραμμές κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92.

1. Τακτικές γραμμές και ειδικές τακτικές γραμμές

17. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του κανονισμού 3821/85, ο ταχογράφος τοποθετείται και χρησιμοποιείται επί των οχημάτων που μεταφέρουν επιβάτες. Εξαίρεση από την υποχρέωση αυτή προβλέπεται ρητώς για τα οχήματα που μνημονεύονται στο άρθρο 4 και στο άρθρο 14, παράγραφος 1, του

κανονισμού 3820/85. Πρόκειται, σύμφωνα με το άρθρο 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85, για οχήματα που χρησιμοποιούνται σε τακτικές επιβατικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 km. Δυνάμει του άρθρου 14, παράγραφος 1, τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τακτικές μεταφορές επιβατών εξαιρούνται εφόσον πρόκειται για εγχώριες μεταφορές. Με την έκφραση τακτικές μεταφορές επιβατών νοούνται οι εγχώριες μεταφορές που μνημονεύονται στον κανονισμό 117/66/ΕΟΚ. Ο κανονισμός αυτός καταργήθηκε με τον κανονισμό 684/92. Οι αναφορές που γίνονται στον καταργηθέντα κανονισμό θεωρούνται, σύμφωνα με το άρθρο 21, παράγραφος 2, του κανονισμού 684/92, ως αναφορές στον εν λόγω κανονισμό. Το άρθρο 2, σημείο 1.1, ορίζει τις τακτικές γραμμές ως τις γραμμές με τις οποίες μεταφέρονται επιβάτες σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές, κατά τις οποίες οι επιβάτες μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται σε προκαθορισμένα σημεία στάσης. Οι τακτικές γραμμές είναι ανοικτές σε όλο τον κόσμο, εφόσον, ενδεχομένως, έχει κρατηθεί θέση.

18. Οι ειδικές τακτικές γραμμές ορίζονται στο άρθρο 2, σημείο 1.2. Αντίθετα από τις τακτικές γραμμές, πρόκειται εδώ περί μεταφοράς συγκεκριμένων επιβατών, αποκλειομένου κάθε άλλου επιβάτη. Υπενθυμίζω τα ακόλουθα παραδείγματα:

α) η μεταφορά εργαζομένων μεταξύ της οικίας και της εργασίας τους·

β) η μεταφορά μαθητών και σπουδαστών μεταξύ της κατοικίας και του εκπαιδευτηρίου τους·

γ) η μεταφορά των στρατιωτικών και των οικογενειών τους μεταξύ του κράτους καταγωγής και της βάσης τους.

Η οργάνωση της μεταφοράς μπορεί να προσαρμόζεται προς τις ποικίλλουσες ανάγκες των χρηστών.

19. Επομένως, τα χαρακτηριστικά των τακτικών γραμμών είναι τα ακόλουθα:

— καθορισμένα χρονικά διαστήματα μεταφοράς,

— καθορισμένη διαδρομή,

— προκαθορισμένα σημεία στάσης,

— ειδικές κατηγορίες επιβατών.

Πρέπει να εξεταστεί καθένα από τα κριτήρια αυτά.

α) Καθορισμένα χρονικά διαστήματα μεταφοράς

20. Τα καθορισμένα χρονικά διαστήματα μεταφοράς σημαίνουν απλώς ότι οι μεταφορές πραγματοποιούνται κατά επαναλαμβανόμενα διαστήματα βάσει κατ' εξοχήν υποχρεωτικού ωραρίου. Από την ίδια την εν λόγω διατύπωση προκύπτει ότι οι μεταφορές πρέπει να γίνονται με ορισμένη τακτικότητα. Ομοίως προκύπτει ότι πρέπει να πρόκειται για επαναλαμβανόμενα ταξίδια. Το πνεύμα και ο σκοπός των τακτικών γραμμών είναι η σύνδεση διαφόρων σημείων με δεδομένη συχνότητα. Η τακτικότητα προϋποθέτει επίσης ότι έχει εκ των προτέρων καταρτισθεί και τεθεί στη διάθεση των ενδιαφερομένων ένα ωράριο. Εξάλλου, προκειμένου να υφίσταται μεταφορά κατά καθορισμένα χρονικά διαστήματα πρέπει επίσης να τηρείται το ωράριο αυτό. Ως τυπικό παράδειγμα πρέπει να θεωρηθούν οι τακτικές αστικές γραμμές. Οι οδηγοί των λεωφορείων πρέπει να τηρούν το προκαθορισμένο ωράριο. Μικρές καθυστερήσεις μπορεί να σημειωθούν, πλην όμως οι οδηγοί προσπαθούν να τηρούν αυτό το ωράριο. Όμως, σύμφωνα με το αιτούν δικαστήριο, κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει εν προκειμένω. Βεβαίως, η επιχείρηση μεταφορών επιβάλλει κάποιο ωράριο, πλην όμως είναι δυνατές, σε ειδικές περιπτώσεις, παρεκκλίσεις από αυτό. Όπως η Επιτροπή έχει ήδη εκθέσει στο υπόμνημά της, ο οδηγός του πούλμαν οφείλει, σε ορισμένες περιπτώσεις, να αναμένει επί μακρόν την άφιξη των επιβατών.

21. Το προκαθορισμένο ωράριο μπορεί στη συνέχεια να τροποποιείται βραχυπρόθεσμα από τον οδηγό ανάλογα με τις περιστάσεις. Στην περίπτωση αυτή, ο οδηγός βρίσκεται υπό το κράτος ενός είδους «εξαρτήσεως» από τους επιβάτες, πράγμα αντίθετο προς την έννοια της φράσεως «μεταφορά σε προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα». Όταν η μεταφορά γίνεται κατά προκαθορισμένα χρονικά διαστήματα, οι επιβάτες προσαρμόζονται στο προκαθορισμένο ωράριο. Επί πλέον, ένα τέτοιο ωράριο ισχύει για αρκετά μακρά περίοδο. Όμως, όσον αφορά την υπό κρίση περίπτωση, η διεξαγωγή του ταξιδιού μπορεί να ποικίλλει από τη μια περίπτωση στην άλλη, διότι όταν οι μεταφορές συνδέουν διαφορετικά σημεία αναχωρήσεως και αφίξεως. Επίσης είναι δυνατό οι ενδιάμεσες στάσεις να ποικίλλουν από τη μια μίσθωση στην άλλη. Επομένως, δεν υφίσταται ούτε προκαθορισμένη διεξαγωγή ταξιδιού ούτε τακτικότητα της επαναλήψεως των πραγματοποιουμένων από την E. Clarke & Sons (Coaches) μεταφορών.

β) Καθορισμένη διαδρομή

22. Μια διαδρομή είναι καθορισμένη όταν είναι γνωστή σε όλους τους συμμετέχοντες στη μεταφορά. Η ανάγκη αυτή προκύπτει από το γεγονός ότι μεταφορά σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα υφίσταται μόνον εφόσον και η διαδρομή είναι καθορισμένη. Δεδομένου ότι η γραμμή είναι τακτική, ο επιβάτης πρέπει να μπορεί να γνωρίζει, ήδη πριν από την έναρξη του ταξιδιού, την πορεία που θα ακολουθήσει το λεωφορείο. Προς τούτο δεν αρκεί μόνο ο καθορισμός σημείων αναχωρήσεως και αφίξεως, καθώς και τυχόν ενδιαμέσων στάσεων. Ούτε εξάλλου αρκεί να περιγράφει ο οδηγός, πριν από το ταξίδι, την κύρια πορεία, αναφέροντας τις βασικές αρτηρίες. Όπως οι ίδιοι οι κατηγορούμενοι εξέθεσαν, ο οδηγός έχει πάντοτε τη δυνατότητα, σε περίπτωση κυκλοφοριακής συμφορήσεως ή άλλων εμποδίων στην κυκλοφορία, να ακολουθεί τελείως διαφορετικούς δρόμους. Βεβαίως, και στις κλασικές τακτικές γραμμές είναι δυνατή η τροποποίηση της διαδρομής λόγω έργων στους δρόμους ή αν οι

οδοί είναι φραγμένες· όμως τέτοια εμπόδια θα είναι γνωστά από αρκετό χρόνο προηγουμένως. Επομένως, η αλλαγή της διαδρομής μπορεί να γνωστοποιείται εκ των προτέρων στους επιβάτες. Ωστόσο, σε περίπτωση κυκλοφοριακής συμφορήσεως, τα λεωφορεία των τακτικών γραμμών ακολουθούν την προκαθορισμένη πορεία τους. Οι καθυστερήσεις πρέπει να είναι αποδεκτές, ιδίως σε ώρες αιχμής. Πάντως, στην υπό κρίση περίπτωση, αν επρόκειτο να υπάρξει σημαντική καθυστέρηση, ο οδηγός θα μπορούσε απλώς να αποφασίσει, το ταχύτερο δυνατόν, όπως ο ίδιος δήλωσε, να ακολουθήσει συντομότερη διαδρομή ώστε να ανακτήσει τον χαμένο χρόνο. Επομένως, η διαδρομή δεν είναι σαφώς καθορισμένη.

γ) Προκαθορισμένες στάσεις

23. Ούτε η σχετική με την προϋπόθεση προκαθορισμένων στάσεων επιχειρηματολογία της E. Clarke & Sons μπορεί να γίνει δεκτή. Βεβαίως, το άρθρο 2, σημείο 1.1, δεν επιβάλλει την ύπαρξη προκαθορισμένων στάσεων, όπου οι επιβάτες θα μπορούν να επιβιβάζονται και να αποβιβάζονται· όμως, τούτο δεν σημαίνει ότι οι στάσεις αυτές μπορεί να είναι αεροδρόμια, ξενοδοχεία ή σιδηροδρομικοί σταθμοί, που διαφέρουν ανάλογα με την ομάδα ταξιδιωτών για την οποία έχει γίνει σχετική κράτηση. Και η έννοια των προκαθορισμένων στάσεων πρέπει να νοείται στο πλαίσιο της υπάρξεως μεταφορών σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα και διαδρομές. Οι στάσεις πρέπει να είναι προκαθορισμένες και να γίνονται τακτικώς. Τούτο καταφαίνεται από τα παραδείγματα του άρθρου 2, σημείο 1.2, στο πλαίσιο των οποίων προϋποτίθεται ότι τα ίδια σημεία αναχωρήσεως και προορισμού ισχύουν για αρκετά μακρά περίοδο.

24. Επίσης, η διάταξη του άρθρου 2, σημείο 2, του κανονισμού 684/92 επιβεβαιώνει το γεγονός ότι πρέπει να γίνονται αρκετές στάσεις κατά τη διάρκεια ενός και του αυτού ταξιδιού. Η διάταξη αυτή διέπει τις γραμμές κλειστής διαδρομής, στο πλαίσιο των οποίων οργανώνονται πολλαπλές μεταβάσεις και επιστροφές επιβατών, από την ίδια ζώνη αναχωρήσεως στην ίδια ζώνη προορισμού. Πράγματι, ενδιάμεσες στάσεις δεν είναι αναγκαίες στο πλαίσιο αυτό. Η καθής εταιρία πούλμαν επικαλείται τις ενδιάμεσες στάσεις που παρεμβάλλονται προς επίσκεψη τουριστικών τόπων. Είναι αναμφιβόλως ακριβές ότι οι επιβάτες οδηγούνται συχνά σε ορισμένους τόπους και ότι γνωρίζουν το πρόγραμμα αυτό, πλην όμως δεν ξέρουν ασφαλώς με ακρίβεια πού βρίσκονται οι στάσεις αυτές, εφόσον οι εν λόγω στάσεις δεν αποτελούν το αντικείμενο ιδιαίτερης επισημάνσεως. Επί πλέον, δεδομένου ότι, σύμφωνα με τις δηλώσεις των κατηγορουμένων, οι διαδρομές μπορούν να τροποποιούνται σε περίπτωση καθυστερήσεως, υφίσταται πάντοτε η δυνατότητα οι αναφερόμενες στάσεις να γίνονται σε μέρος διαφορετικό από το αρχικώς προβλεπόμενο. Όμως, οι τακτικές γραμμές προϋποθέτουν την ύπαρξη συγκεκριμένων στάσεων οι οποίες πραγματοποιούνται τακτικώς. Όταν οι επιχειρήσεις μεταφορών προσαρμόζουν τις στάσεις τους ανάλογα με τις συμφωνίες που συνάπτουν με τα γραφεία ταξιδίων και έχουν τη δυνατότητα να τις αλλάζουν δεν μπορεί να γίνεται λόγος, εν προκειμένω, για τακτική γραμμή.

δ) Ειδικές κατηγορίες επιβατών

25. Όσον αφορά τις «ειδικές κατηγορίες επιβατών» κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92, δεν είναι δυνατό με την έκφραση αυτή να νοούνται οι τουρίστες που μεταφέρονται, κατά τη διάρκεια ενός και μόνο ταξιδιού, μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου, με τυχόν ενδιάμεσες στάσεις σε τουριστικά αξιοθέατα.

26. Όπως καταδεικνύεται από το κείμενο του άρθρου 2, σημείο 1.2 [«οι ειδικές τακτικές γραμμές περιλαμβάνουν ιδίως (...)]», τα απαριθμούμενα παραδείγματα δεν αποτελούν πλήρη κατάλογο. Ωστόσο, εξετάζοντας προσεκτικότερα τον κατάλογο των παραδειγμάτων, προκύπτει ότι, όπως ορθώς υποστηρίζει η Επιτροπή, στις μνημονευόμενες ομάδες (εργαζόμενοι, μαθητές και στρατιωτικοί) προσδίδεται μια ιδιότητα που τις διακρίνει, για μια αρκετά μακρά περίοδο, από τους άλλους επιβάτες. Στην περίπτωση τουριστών, οι οποίοι μεταφέρονται, κατά τη διάρκεια ενός και μόνο ταξιδίου, από αεροδρόμιο σε ξενοδοχείο, η ιδιότητα αυτή υφίσταται μόνο προσωρινώς. Οι απαριθμούμενες ως παράδειγμα στο άρθρο αυτό ομάδες μεταφέρονται κατά τρόπο επαναλαμβανόμενο και με ορισμένη τακτικότητα μεταξύ καθορισμένων σημείων από τις εταιρίες μεταφορών λόγω της ιδιότητας που τις χαρακτηρίζει. Βεβαίως, η διάταξη αυτή προβλέπει ότι οι τακτικές γραμμές μπορούν να προσαρμόζονται στις ποικίλλουσες ανάγκες των χρηστών, πράγμα που δεν μπορεί ωστόσο να σημαίνει ότι είναι δυνατό στο πλαίσιο τακτικών γραμμών κάθε μεταφορά να οργανώνεται κατά τρόπο διαφορετικό. Τακτικότητα μεταφορών παύει να υφίσταται όταν υπάρχουν διαφορετικά ωράρια, διαφορετική διαδρομή και διαφορετικοί για κάθε ταξίδι ταξιδιώτες.

27. Εκ των ανωτέρω πρέπει να συναχθεί ότι οι μεταφορές που πραγματοποιεί η E. Clarke & Sons (Coaches) δεν εμπίπτουν στις έννοιες των «τακτικών γραμμών» ή των «ειδικών τακτικών γραμμών» κατά την έννοια του άρθρου 2, σημεία 1.1 και 1.2, του κανονισμού 684/92.

2. Έκτακτες γραμμές

28. Κατά τη γνώμη της καθής επιχειρήσεως πούλμαν, δεν παρίσταται ανάγκη να εξεταστεί το ζήτημα αυτό. Δεδομένου ότι οι σχετικές με μεταφορά υπηρεσίες που παρέχει αποτελούν ειδικές τακτικές γραμμές, δεν μπορούν αυτές να θεωρηθούν ταυτόχρονα και ως έκτακτες γραμμές.

29. Εν προκειμένω, τόσο η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου όσο και η Επιτροπή καταλήγουν, με τις παρατηρήσεις τους, στο συμπέρασμα ότι οι πραγματοποιηθείσες μεταφορές αποτελούν έκτακτες κατά την έννοια του κανονισμού αυτού γραμμές. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου θεωρεί δεδομένη την ύπαρξη γραμμής κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 3.1, στοιχείο β', του κανονισμού 684/92 και παραπέμπει, όσον αφορά την προσχηματισμένη ομάδα επιβατών, στον ορισμό του σημείου 3.2 του άρθρου αυτού. Συναφώς, η Επιτροπή εκθέτει ότι ναι μεν μπορεί να πρόκειται για τέτοιες γραμμές πλην όμως είναι επίσης δυνατό να πρόκειται για γραμμές κατά την έννοια του άρθρου 2, σημείο 3.1, στοιχεία δ' ή ε'. Ωστόσο, σε όλες τις περιπτώσεις πρόκειται για έκτακτες, κατά την έννοια του κανονισμού αυτού, γραμμές. Επί πλέον, τόσο η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου όσο και η Επιτροπή υπενθυμίζουν ότι οι γραμμές αυτές μπορούν να

χαρακτηρίζονται έκτακτες παρά το γεγονός ότι πραγματοποιούνται με κάποια συχνότητα. Τούτο προκύπτει από το άρθρο 2, σημείο 3.3, του κανονισμού 684/92.

30. Είμαι σύμφωνος με τα συμπεράσματα στα οποία καταλήγουν η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή. Κατά το άρθρο 2, σημείο 3.1, στοιχείο β', στην έννοια των εκτάκτων γραμμών εμπίπτει η γραμμή στο πλαίσιο της οποίας προσχηματισμένες ομάδες επιβατών δεν επαναφέρονται στο σημείο αναχωρήσεως κατά τη διάρκεια ενός και του ίδιου ταξιδιού, στο πλαίσιο του οποίου περιλαμβάνονται, σε περίπτωση όπου υφίσταται διαμονή στον τόπο προορισμού, παροχή καταλύματος ή τουριστικές υπηρεσίες που δεν είναι μη παρεπόμενες της μεταφοράς ή της παροχής καταλύματος.

31. Σύμφωνα με τα όσα εκθέτει το αιτούν δικαστήριο, στην καθής εταιρία πούλμαν έγιναν ομαδικές κρατήσεις. Οι ομαδικές αυτές κρατήσεις περιελάμβαναν την παραλαβή ομάδων ταξιδιωτών στο ξενοδοχείο και τη μεταφορά τους στο αεροδρόμιο ή την παραλαβή ταξιδιωτών στα αεροδρόμια ή στους σιδηροδρομικούς σταθμούς και την μεταφορά τους, στη συνέχεια, στο ξενοδοχείο τους. Οι τουρίστες επρόκειτο να μεταφερθούν στον τόπο προορισμού τους χωρίς να επαναφερθούν, στο πλαίσιο του ίδιου ταξιδιού, στο σημείο αναχωρήσεώς τους. Βεβαίως, από τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο προκύπτει ότι η καθής εταιρία πούλμαν αναμφιβόλως παρείχε, στο πλαίσιο των μεταφορών αυτών, τουριστικές υπηρεσίες υπό τη μορφή επισκέψεων σε τουριστικούς τόπους. Τούτο αποκλείει την εφαρμογή του άρθρου 2, σημείο 3.1, στοιχείο β'. Θα ήταν ωστόσο νοητό να τύχουν εφαρμογής οι συνδυασμένες διατάξεις του άρθρου 2, σημείο 3.1, στοιχείο δ', και του παραρτήματος του κανονισμού αυτού. Θα επρόκειτο τότε για υπηρεσία περιλαμβάνουσα την ανάληψη μεταφοράς από τον τόπο αναχωρήσεως στον τόπο προορισμού, ακολουθούμενη από μετακίνηση, χωρίς επιβάτες, μέχρι τον τόπο αναχωρήσεως του οχήματος. Όμως, ελλείψει τέτοιας μετακινήσεως χωρίς επιβάτες, συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 2, σημείο 3.1, στοιχείο ε'. Σύμφωνα με την τελευταία αυτή διάταξη, με την έκφραση έκτακτες γραμμές πρέπει να νοούνται οι γραμμές που δεν πληρούν τα κριτήρια των σημείων α' έως δ', δηλαδή οι αποκαλούμενες «λοιπές γραμμές». Ωστόσο, στο αιτούν δικαστήριο εναπόκειται να προβεί σε μια τέτοια διαπίστωση, διότι πρόκειται για πραγματικά ζητήματα. Δεδομένου ότι στην υπό κρίση περίπτωση πρόκειται για έκτακτες γραμμές, είναι εν τούτοις βέβαιο ότι οι κατηγορούμενοι δεν πραγματοποιούν εν προκειμένω μεταφορές επιβατών σε τακτικές γραμμές.

32. Κατά συνέπεια, στο πρώτο, στο δεύτερο και στο τέταρτο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι:

Επί του πρώτου ερωτήματος

Μια ομάδα ταξιδιωτών που μεταφέρονται κατά τη διάρκεια μιας και μόνο ημέρας μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου, με στάση, ενδεχομένως, σε ένα τόπο τουριστικού αξιοθέατου, δεν αποτελεί, για την εφαρμογή του άρθρου 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92 «ειδική κατηγορία επιβατών».

Επί του δευτέρου ερωτήματος

Το άρθρο 2, σημείο 1.2, έχει την έννοια ότι μεταφορά ταξιδιωτών κατά τη διάρκεια ταξιδιού χαρακτηριζόμενου από το γεγονός ότι:

α) κάθε ομάδα παραλαμβάνεται σε κάποιο σημείο αναχωρήσεως και μεταφέρεται σε άλλο σημείο προορισμού (αφού γίνει εν τω μεταξύ, ενδεχομένως, επίσκεψη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σε τουριστικό αξιοθέατο)·

β) το ίδιο ή παρόμοιο ταξίδι πραγματοποιείται επανειλημμένως στο πλαίσιο συνολικής κρατήσεως μέσω γραφείου ταξιδίων·

γ) η συγκεκριμένη διαδρομή που πρόκειται να ακολουθεί δεν είναι προκαθορισμένη

δεν αποτελεί ειδική τακτική γραμμή.

Επί του τετάρτου ερωτήματος

Το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού 684/92 έχει την έννοια ότι η μεταφορά τέτοιων ταξιδιωτών υπό τις περιστάσεις αυτές μπορεί να αποτελεί «έκτακτη γραμμή» κατά το άρθρο αυτό.

Πάντως, στο εθνικό δικαστήριο εναπόκειται να προσδιορίσει αν συντρέχουν οι πραγματικές προϋποθέσεις.

II — *Όσον αφορά το τρίτο ερώτημα*

33. Με το τρίτο ερώτημά του, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να πληροφορηθεί βάσει ποιας μεθόδου πρέπει να υπολογίζεται η απόσταση της διαδρομής «που πραγματοποιείται από οχήματα που χρησιμοποιούνται σε τακτικές επιβατικές γραμμές» κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85. Οι μέθοδοι που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη είναι είτε ο υπολογισμός κάθε χωριστής διαδρομής που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια μιας ημέρας είτε ο υπολογισμός του συνόλου αυτών των χωριστών διαδρομών. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρέσχε το αιτούν δικαστήριο, κάθε μία από τις διάφορες χωριστές διαδρομές που πραγματοποιήθηκαν την ημέρα που ασκήθηκε έλεγχος επί των κατηγορουμένων ήταν μικρότερη των 50 km. Όμως, το σύνολο των χωριστών αυτών διαδρομών υπερέβαινε τα 50 km.

34. Δυνάμει του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85, ο κανονισμός αυτός δεν εφαρμόζεται επί των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε τακτικές επιβατικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 χιλιόμετρα.

35. Η E. Clarke & Sons υποστηρίζει ότι η «διαδρομή της γραμμής» πρέπει να υπολογίζεται σε σχέση με κάθε χωριστή διαδρομή που πραγματοποιείται κατά τη διάρκεια της εν λόγω ημέρας.

36. Η Επιτροπή και η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου υποστηρίζουν, κατ' αρχάς, ότι δεν είναι ανάγκη να δοθεί απάντηση σ' αυτό το ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου. Δεδομένου ότι αυτή η περί εξαιρέσεως διάταξη εφαρμόζεται μόνο επί των μεταφορών μέσω τακτικών γραμμών, ενώ τα ταξίδια των κατηγορουμένων δεν εμπίπτουν ακριβώς στην έννοια αυτή, η εν λόγω διάταξη δεν τυγχάνει εν προκειμένω εφαρμογής. Επομένως, η απάντηση στο ερώτημα αυτό δεν ασκεί επιρροή όσον αφορά την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης.

37. Εξάλλου, δεν αμφισβητείται, κατά τη γνώμη της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, ότι η χρησιμοποίηση ταχογράφου δεν είναι υποχρεωτική αν πρόκειται για «ειδική τακτική γραμμή», και τούτο ασχέτως του ζητήματος αν οι πραγματοποιηθείσες διαδρομές υπερβαίνουν ή όχι τα 50 km. Επομένως, δεν τίθεται εν προκειμένω ζήτημα ερμηνείας του άρθρου 4, σημείο 3.

Είμαι σύμφωνος με αυτή την άποψη της Κυβερνήσεως του Ηνωμένου Βασιλείου, οπότε μόνο επικουρικώς πρόκειται να προβώ στην εξέταση του τρίτου ερωτήματος.

38. Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι η προβλέπουσα εξαίρεση διάταξη του άρθρου 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85 δεν τυγχάνει εν προκειμένω εφαρμογής. Κατ' αυτήν, η απαρίθμηση στο άρθρο 4 των εξαιρέσεων είναι αποκλειστική, οπότε η υπό κρίση περίπτωση δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της διατάξεως αυτής. Οι εξαιρέσεις πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στο συνολικό πλαίσιο του κανονισμού· προβλέπονται διότι οι σχετικοί με την ασφάλεια στόχοι του κανονισμού επιτυγχάνονται, στα μνημονευόμενα παραδείγματα, κατ' άλλον τρόπο. Δεδομένου ότι οι εξαιρέσεις πρέπει να ερμηνεύονται στενώς, δεν μπορούν να εφαρμοστούν στην υπό κρίση υπόθεση.

39. Το Δικαστήριο έχει υπογραμμίσει, κατά πάγια νομολογία, ότι πρέπει, για την ερμηνεία μιας διατάξεως κοινοτικού δικαίου, να λαμβάνονται, εξίσου, υπόψη το περιεχόμενο, το πλαίσιο και οι στόχοι της [5].

40. Όσον αφορά το άρθρο 4 του κανονισμού 3820/85, το Δικαστήριο έχει κρίνει, στο πλαίσιο της υποθέσεως Goupil, ότι το άρθρο 4, δεδομένου ότι αποτελεί εξαίρεση από το γενικό σύστημα, δεν μπορεί να ερμηνεύεται κατά τρόπο ώστε να επεκτείνονται τα αποτελέσματά του και πέραν αυτού που είναι αναγκαίο για την κατοχύρωση της προστασίας των δικαιωμάτων που σκοπεί να διασφαλίζει. Επί πλέον, η έκταση των εξαιρέσεων που αυτό προβλέπει πρέπει να προσδιορίζεται ενόψει των σκοπών του κανονισμού [6].

5 — Αποφάσεις της 21ης Φεβρουαρίου 1984, 337/82, Nikolaus Brennerei und Liqueörfabrik (Συλλογή 1984, σ. 1051)· της 17ης Οκτωβρίου 1995, C-83/94, Leifer κ.λπ. (Συλλογή 1995, σ. I-3231), και της 30ής Ιουλίου 1996, C-84/95, Bosphorus (Συλλογή 1996, σ. I-3953).

6 — Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1996, C-39/95, Συλλογή 1996, σ. I-1601.

41. Ο κανονισμός 3820/85 σκοπεί, μεταξύ άλλων, σύμφωνα με την πρώτη αιτιολογική σκέψη του, εκτός από την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού, στη βελτίωση τόσο των συνθηκών εργασίας όσο και της οδικής ασφάλειας. Για τον σκοπό αυτό, ρυθμίζει τον χρόνο εργασίας και αναπαύσεως (τμήματα IV και V) των οδηγών που έχουν συμπληρώσει το ελάχιστο όριο ηλικίας (τμήμα III) και εκτελούν οδικές μεταφορές εμπίπτουσες στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (τμήμα II). Ο εν λόγω κανονισμός απαγορεύει αμοιβή βάσει των διανυομένων αποστάσεων και/ή του όγκου των μεταφερομένων εμπορευμάτων, καθόσον με επί τέτοιας βάσεως αμοιβή τίθεται σε κίνδυνο η οδική ασφάλεια (τμήμα IV), προβλέπει παρεκκλίσεις μόνο σε περιορισμένη έκταση (τμήμα VII) και συνοδεύεται από μέτρα ελέγχου καθώς και κυρώσεις για τη μη εφαρμογή του (τμήμα VIII).

42. Η κατ' εξαίρεση διάταξη του άρθρου 4, σημείο 3, υπέρ των οχημάτων που χρησιμοποιούνται σε τακτικές επιβατικές γραμμές των οποίων η διαδρομή δεν υπερβαίνει τα 50 km εξηγείται ενόψει των σκοπών του κανονισμού. Οι προστατευτικές διατάξεις του κανονισμού δεν μπορούν ή δυσχερώς μόνο μπορούν να παραβιάζονται από μεταφορές επιβατών μέσω τακτικών γραμμών. Δεδομένου ότι στο πλαίσιο των τακτικών γραμμών, προϋπόθεση ακριβώς των οποίων είναι η τακτικότητα, ο χρόνος εργασίας του προσωπικού προκύπτει από το ωράριο, δεν απαιτείται η χρησιμοποίηση, επί πλέον, ταχογράφου. Είναι δυνατόν να προσδιορίζεται με ακρίβεια το επί πόσο χρονικό διάστημα ένας οδηγός έχει εργαστεί σε συγκεκριμένη γραμμή.

43. Το άρθρο 4 του κανονισμού 3820/85 περιλαμβάνει εξαντλητικό κατάλογο των εξαιρέσεων. Κατά συνέπεια, δεν είναι δυνατή η επέκτασή του σε καταστάσεις που φαίνονται παρόμοιες. Δεδομένου ότι ο κανονισμός έχει ως δεδηλωμένο σκοπό την κατοχύρωση της οδικής ασφάλειας και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας, παρέκκλιση από αυτόν μπορεί να υφίσταται μόνον εάν συντρέχουν οι προϋποθέσεις του άρθρου 4.

44. Εν τούτοις, δεδομένου ότι, όπως έχω ήδη καταδείξει, οι μεταφορές ταξιδιωτών της καθής επιχειρήσεως πούλμαν δεν έγιναν στο πλαίσιο τακτικών γραμμών, η εν λόγω επιχείρηση δεν μπορεί να επικαλεστεί την παρέκκλιση του άρθρου 4 του κανονισμού 3820/85.

45. Από το σύνδεσμο που υφίσταται μεταξύ αυτής της περί εξαιρέσεως διατάξεως και του συνόλου των επιταγών του κανονισμού προκύπτει ότι η έννοια της διαδρομής πρέπει να υπολογίζεται σε σχέση με κάθε τμήμα της μεταφοράς που πραγματοποιείται από τον οδηγό κατά τη διάρκεια της ημέρας. Χαρακτηριστικό των τακτικών γραμμών είναι το γεγονός ότι μετά το πέρας ενός ταξιδίου παρεμβάλλεται χρόνος αναπαύσεως. Ούτε εξάλλου είναι αντίθετο προς την σχετική με την ασφάλεια μέριμνα του κανονισμού το να πραγματοποιεί ένας οδηγός, κατά τη διάρκεια μιας ημέρας, αρκετές σύντομες διαδρομές.

46. Κατά συνέπεια, στο τρίτο ερώτημα του αιτούντος δικαστηρίου πρέπει να δοθεί απάντηση ότι το άρθρο 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85 έχει την έννοια ότι η απόσταση της διαδρομής «που πραγματοποιείται στο πλαίσιο τακτικών επιβατικών γραμμών» πρέπει να υπολογίζεται σε σχέση με κάθε χωριστή διαδρομή που πραγματοποιείται από τον οδηγό κατά τη διάρκεια μιας ημέρας.

Γ — Πρόταση

47. Προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα ως εξής:

«1) Μια ομάδα ταξιδιωτών που μεταφέρονται κατά τη διάρκεια μιας και μόνο ημέρας μεταξύ αεροδρομίου και ξενοδοχείου, με στάση, ενδεχομένως, σε ένα τόπο τουριστικού αξιοθέατου δεν αποτελεί, για την εφαρμογή του άρθρου 2, σημείο 1.2, του κανονισμού 684/92 "ειδική κατηγορία επιβατών".

2) Το άρθρο 2, σημείο 1.2, έχει την έννοια ότι μια μεταφορά ταξιδιωτών κατά τη διάρκεια ταξιδίου χαρακτηριζομένου από το γεγονός ότι:

α) κάθε ομάδα παραλαμβάνεται σε κάποιο σημείο αναχωρήσεως και μεταφέρεται σε άλλο σημείο προορισμού (αφού γίνει εν τω μεταξύ, ενδεχομένως, επίσκεψη κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σε τουριστικό αξιοθέατο)·

β) το ίδιο ή παρόμοιο ταξίδι, πραγματοποιείται επανειλημμένως στο πλαίσιο συνολικής κρατήσεως μέσω γραφείου ταξιδίων·

γ) η συγκεκριμένη διαδρομή που πρόκειται να ακολουθεί δεν είναι προκαθορισμένη

δεν αποτελεί ειδική τακτική γραμμή.

3) Το άρθρο 4, σημείο 3, του κανονισμού 3820/85 έχει την έννοια ότι η απόσταση της διαδρομής «που πραγματοποιείται στο πλαίσιο τακτικών επιβατικών γραμμών» πρέπει να υπολογίζεται σε σχέση με κάθε χωριστή διαδρομή που πραγματοποιείται από τον οδηγό κατά τη διάρκεια μιας ημέρας.

4) Το άρθρο 2, σημείο 3, του κανονισμού 684/92 έχει την έννοια ότι η μεταφορά τέτοιων ταξιδιωτών υπό τις περιστάσεις αυτές μπορεί να αποτελεί "έκτακτη γραμμή" κατά το άρθρο αυτό.»