CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL SR. SIEGBERT ALBER

presentadas el 29 de enero de 1998 *

A. Introducción

1. La presente cuestión prejudicial versa sobre la interpretación de los conceptos «servicios regulares especializados» y «servicios ocasionales» recogidos en el artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 684/92, [1] y sobre la interpretación del concepto «recorrido», que figura en el punto 3 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85. [2]

2. La Rinchmond Magistrates' Court ha dirigido una petición de decisión prejudicial al Tribunal de Justicia, que se articula sobre los siguientes hechos: Las partes inculpadas en los procedimientos penales nacionales son E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, empresa de autocares establecida en Sydenham (Londres), así como D. J. Ferne, conductor de autocar contratado por dicha empresa.

3. A través de un operador turístico es posible realizar reservas en la sociedad para grupos de viajeros. Tales reservas atañen al transporte de viajeros entre aeropuertos y estaciones de ferrocarril, por un lado, y hoteles, y localidades turísticas interesantes, por otro.

4. El 9 de julio de 1995, como conductor de un autocar de la sociedad E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, el Sr. D. J. Ferne llevó un grupo de pasajeros, de un hotel de Londres al aeropuerto. En el aeropuerto debía recoger otro grupo y, tras recorrer diversos lugares de interés turístico, llevarlo a un hotel del sudoeste de Londres. Según lo expuesto por el órgano jurisdiccional remitente, en un control de carretera efectuado durante el segundo trayecto, el inculpado no pudo presentar las hojas de registro de un tacógrafo en el sentido de los artículos 13 a 15 del Reglamento (CEE) nº 3821/85. [3] La sociedad y el conductor invocaron la disposición que establece excepciones contenida en el punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, según la cual no es obligatorio llevar un tacógrafo en los servicios regulares. La autoridad querellante en el procedimiento principal (Vehicle Inspectorate) niega el hecho de que los inculpados realizasen servicios regulares, y considera que la disposición que establece excepciones no es aplicable.

* Lengua original: alemán.

1 — Reglamento del Consejo de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses (DO L 74, p. 1).

2 — Reglamento del Consejo de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21).

3 — Reglamento del Consejo de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carreteras (DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28).

5. Las disposiciones de Derecho comunitario pertinentes para el caso de autos, rezan del siguiente modo:

En relación con la obligación de llevar un tacógrafo:

— Apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85:

«El aparato de control, se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros o de mercancías, matriculados en un Estado miembro, con excepción de los vehículos contemplados en el artículo 4 y en el apartado 1 del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3820/85.»

— Artículo 4 del Reglamento nº 3820/85:

«El presente Reglamento no se aplicará a los transportes efectuados mediante:

[...]

3) vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros;

[...]»

— El apartado 1 del artículo 14 del Reglamento nº 3820/85 es del siguiente tenor literal:

«En el caso de los transportes regulares de viajeros:

— nacionales,

[...]

que estén sometidos al presente Reglamento, la empresa establecerá un horario y un registro del servicio.»

— Artículo 1 del Reglamento nº 3820/85:

«A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

[...]

7) "servicios regulares de viajeros", los transportes nacionales e internacionales que se ajustan a la definición del artículo 1 del Reglamento nº 117/66/CEE del Consejo, de 28 de julio de 1966, relativo a la introducción de normas comunes para los transportes internacionales de viajeros por carretera efectuados por autocares y autobuses [...]»

El Reglamento nº 117/66/CEE [4] fue ciertamente derogado por el apartado 1 del artículo 21 del Reglamento nº 684/92. No obstante, el apartado 2 del artículo 21 del Reglamento nº 684/92 dispone: «Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento».

4 — Reglamento del Consejo de 28 de julio de 1966, relativo a la introducción de normas comunes para los transportes internacionales de viajeros por carretera efectuados con autocares y autobuses [DO 1966, 147, p. 2688; EE 07/01, p. 98; derogado por el Reglamento nº 684/92 (véase la nota 1)].

Por consiguiente, procede referirse a las definiciones de los servicios regulares y de los servicios regulares especializados acuñadas por dicho Reglamento.

— El artículo 2 del Reglamento nº 684/92 dispone:

«1. Servicios regulares:

1.1. Los servicios regulares son aquellos que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados; estos servicios pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas. Todo el mundo tiene acceso a ellos, aun cuando exista, en su caso, la obligación de reservar.

1.2. Los servicios, quienquiera que sea su organizador, que aseguren el transporte de determinadas categorías de viajeros con exclusión de otros, siempre que se efectúen bajo las condiciones especificadas en el punto 1.1, se considerarán asimismo servicios regulares. Dichos servicios se denominarán "servicios regulares especializados".

Los servicios regulares especializados incluirán, principalmente:

a) el transporte entre el domicilio y el trabajo de los trabajadores,

b) el transporte entre el domicilio y el centro de enseñanza de escolares y estudiantes,

c) el transporte entre el Estado de origen y el lugar de acuartelamiento de militares y de sus familias,

d) [...]

El carácter regular de los servicios especializados no se verá afectado por el hecho de que la organización del transporte se adapte a las necesidades variables de los usuarios.

[...]»

No se dispensa de la obligación de llevar un tacógrafo a los servicios ocasionales definidos en el punto 3 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92:

«3.1. Los servicios ocasionales son los servicios que no responden ni a la definición de servicio regular ni a la definición de servicio de lanzadera.

Estos servicios comprenderán:

a) [...]

b) los servicios:

— realizados para grupos de viajeros previamente constituidos, cuando no se devuelva a los viajeros a su lugar de partida en el transcurso del mismo viaje,

y

— que incluyan, en caso de estancia en el lugar de destino, también el alojamiento u otros servicios turísticos que no sean accesorios al transporte o al alojamiento;

c) [...]

d) los servicios definidos en el Anexo del presente Reglamento;

e) los servicios que no respondan a los criterios mencionados en las letras a) a d), llamados servicios residuales.

[...]

3.3. Los servicios contemplados en el presente punto 3 no perderán su condición de servicio discrecional aunque se efectúe con cierta frecuencia.»

6. De dichas disposiciones se deriva que solamente las personas que realizan servicios regulares o servicios regulares especializados pueden acogerse a la disposición que establece excepciones del punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, pero no las que realizan servicios ocasionales.

7. En consecuencia, el órgano jurisdiccional remitente plantea al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones:

«1) Los grupos de viajeros transportados en un trayecto de ida entre un aeropuerto y un hotel pasando, en su caso, por un lugar de interés turístico ¿constituyen "determinadas categorías de viajeros" a efectos de la aplicación del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92?

2) En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión, ¿debe interpretarse el punto 1.2 del artículo 2 en el sentido de que el transporte de tales viajeros en ese trayecto constituye un "servicio regular especializado", en el sentido de dicha disposición, cuando:

a) cada grupo es recogido en un punto de partida y dejado en un punto de destino (incluyendo, en su caso, una visita a un lugar de interés turístico durante ese trayecto);

b) el mismo trayecto, u otro similar, se repite en varias ocasiones, en el marco de una reserva colectiva efectuada por un organizador de viajes;

c) el itinerario preciso que debe seguirse no se determina de antemano?

3) En caso de respuesta afirmativa a la segunda cuestión, ¿debe interpretarse el punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 en el sentido de que la distancia del "recorrido" efectuado por los servicios regulares ha de calcularse teniendo en cuenta:

a) cada uno de los trayectos que componen el recorrido efectuado por el conductor durante la jornada; o

b) el total de dichos trayectos?

4) En caso de respuesta negativa a la segunda cuestión, ¿debe interpretarse el punto 3 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 en el sentido de que el transporte de tales viajeros, en esas circunstancias, es un "servicio ocasional", en el sentido de dicha disposición?»

8. La empresa inculpada, el Gobierno del Reino Unido y la Comisión han intervenido en la fase oral y en la vista. Me referiré a las alegaciones de las partes al efectuar la apreciación jurídica.

B. Definición de postura

9. Las cuestiones primera, segunda y cuarta del órgano jurisdiccional remitente se refieren esencialmente a la interpretación de los conceptos «servicios regulares especializados» y «servicios ocasionales» en el sentido del punto 1.2 del artículo 2 y del punto 3.1 del artículo 3 del Reglamento nº 684/92, respectivamente. Por lo tanto, procede examinar conjuntamente dichas cuestiones.

10. A tenor de la exposición de motivos del Reglamento nº 3821/85, entre los objetivos de la obligación de utilizar un tacógrafo está contribuir notablemente a la seguridad en carretera y controlar el tiempo de trabajo y de reposo. Por consiguiente, las excepciones

a dicha obligación sólo pueden admitirse en circunstancias extraordinarias. Contrariamente a lo que puede afirmarse de los servicios ocasionales, tal excepción está expresamente establecida para los servicios regulares.

I. *Sobre las cuestiones primera, segunda y cuarta*

11. Los inculpados en el procedimiento principal invocan la disposición que establece excepciones del punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, de la que deducen que están dispensados de la obligación de utilizar un tacógrafo. Exponen que realizan servicios regulares y que los trayectos que cubren no rebasan los 50 kilómetros. De ello se deduce que los recorridos individuales no están comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento, sino que deben ser examinados exclusivamente a la luz del Derecho nacional. Los organizadores de los transportes y los clientes pueden ponerse de acuerdo sobre el contenido de los servicios que deben prestarse. Mediante tales acuerdos pueden determinarse con precisión los transportes regulares y repetidos. De esta manera es posible definir la regularidad del transporte, la ruta que debe seguirse, así como los puntos de partida y de destino, y las posibles paradas intermedias. También de esta manera puede determinarse con precisión los grupos de pasajeros. A juicio de los inculpados, las personas a quienes transportan constituyen «determinadas categorías de viajeros» en el sentido del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92. Estos se distinguen de los viajeros normales en el hecho de que realizan una reserva global, al operador turístico, que integra el trayecto del hotel al aeropuerto, o en sentido inverso, con paradas intermedias para visitar lugares de interés turístico. La enumeración de los ejemplos típicos contenida en el punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 no tiene carácter exhaustivo. También puede considerarse que los turistas de un club determinado o de un grupo que hayan pagado por adelantado están comprendidos en el ámbito de aplicación de esta disposición. No existe ninguna necesidad, explícita o implícita, de que los mismos pasajeros deban realizar varias veces el mismo recorrido. En los ejemplos mencionados en el Reglamento es totalmente posible que se realicen recorridos distintos para pasajeros diferentes. Además, puede determinarse el itinerario que debe seguirse siempre que el conductor pueda identificar las calles por su nombre o su rotulación. En lo que atañe a los transportes realizados en cada caso, tanto el operador como los viajeros conocen perfectamente las horas de salida y de llegada. Es innecesario pedir parada, como no se hace, por ejemplo, en el caso de los autocares de línea que cubren el trayecto entre ciudades.

12. El Gobierno del Reino Unido y la Comisión indican, en primer lugar, que las disposiciones de los Reglamentos pertinentes deben interpretarse en función de su finalidad y de su objetivo. En relación con los servicios regulares especializados en el sentido del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92, ambas partes exponen que, ante todo, es preciso que se den las peculiaridades de los servicios regulares y que a continuación es preciso examinar si se ha realizado el servicio regular para una «categoría determinada de viajeros».

13. De ello resulta que son requisitos de un servicio regular especializado una frecuencia y un itinerario determinados, paradas previamente establecidas, así como una categoría determinada de viajeros.

14. En relación con la frecuencia del transporte, el Gobierno del Reino Unido y la Comisión sostienen el criterio de que sólo se da cuando existe un horario claramente determinado y definitivamente establecido. Debe existir un horario que reproduzca con una gran precisión tanto la repetición como la frecuencia de los transportes. En el asunto principal no existen horas de salida concretas. La salida está en función de la llegada de un avión o de un tren; en su caso, el conductor debe esperar la llegada de los pasajeros. En el supuesto de una reserva de grupo —como en el caso de autos— las horas de salida y de llegada resultan de criterios que no pueden fijarse anticipadamente. Por lo tanto, es imposible determinar por adelantado la frecuencia de los transportes.

15. En lo que atañe al itinerario determinado, el Gobierno del Reino Unido y la Comisión sostienen que es preciso una determinación previa clara y concreta. El recorrido que se seguirá puede ciertamente adaptarse a las necesidades variables de los usuarios (punto 1.2, *in fine*, del artículo 2 del Reglamento nº 684/92). No obstante, los usuarios deben saber anticipadamente qué ruta deberá efectuarse. También las paradas deben determinarse anticipadamente. Al menos, los puntos de salida y de llegada deberán fijarse previamente y no podrán alterarse en cada viaje.

16. En lo que atañe a la peculiaridad de la «categoría determinada de viajeros», el Gobierno del Reino Unido y la Comisión sostienen que los ejemplos enumerados en el punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 ciertamente no representan una lista exhaustiva. Sobre el particular expone el Gobierno del Reino Unido que también los ejemplos se refieren a viajes repetidos. Sin embargo, E. Clarke & Sons realiza sus viajes para los correspondientes pasajeros sólo una vez. La Comisión se refiere también al hecho de que, en cada ocasión, sólo un único viaje está previsto para los pasajeros. La característica que permite catalogar a los pasajeros de los inculpados en una categoría, a saber, la existencia de una única reserva, no es una situación, como en los ejemplos que se mencionan en el punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92. Se refieren a los trabajadores, los escolares y a los militares, que conservan esta condición durante un período considerablemente largo. De lo que antecede resulta que los inculpados no pueden alegar que realizan servicios regulares especializados en el sentido del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92.

1. Servicios regulares y servicios regulares especializados

17. A tenor del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85, el tacógrafo se instalará y utilizará en los vehículos destinados al transporte por carretera de viajeros. Se prevé expresamente una excepción a dicha obligación respecto a los vehículos a que se refieren el

artículo 4 y el apartado 1 del artículo 14 del Reglamento nº 3820/85. A tenor del punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, se trata de vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros. En virtud del apartado 1 del artículo 14, los vehículos que realizan transportes regulares de viajeros están exentos, en la medida en que se trate de transportes nacionales. Debe entenderse por transportes regulares de viajeros los transportes nacionales a que se refiere el Reglamento nº 117/66/CEE. Este Reglamento fue derogado por el Reglamento nº 684/92. A tenor del apartado 2 del artículo 21 del Reglamento nº 684/92, las referencias al Reglamento derogado se entenderán hechas a dicho Reglamento. El punto 1.1 del artículo 2 define los servicios regulares como aquellos que aseguran el transporte de personas con una frecuencia y un itinerario determinados, y que pueden recoger y dejar viajeros en paradas previamente fijadas. Todo el mundo tiene acceso a ellos, aun cuando exista, en su caso, la obligación de reservar.

18. El punto 1.2 del artículo 2 contiene la definición de los servicios regulares especializados. A diferencia de los servicios regulares, se trata del transporte de categorías determinadas de viajeros, con exclusión de otros viajeros. Recuerdo nuevamente los siguientes ejemplos:

a) el transporte de los trabajadores entre el domicilio y el trabajo;

b) el transporte de escolares y estudiantes entre el domicilio y el centro de enseñanza;

c) el transporte de los militares y de sus familias entre el Estado de origen y el lugar de acuartelamiento.

La organización del transporte puede adaptarse a las necesidades variables de los usuarios.

19. Por consiguiente, los requisitos de los servicios regulares especializados son los siguientes:

— una frecuencia determinada;

— un itinerario determinado;

— paradas previamente establecidas;

— categorías determinadas de viajeros.

Procede examinar separadamente dichos criterios.

a) Una frecuencia determinada

20. Una frecuencia determinada puede únicamente significar que se efectúan los transportes a intervalos repetidos según un esquema estrictamente obligatorio. Del propio tenor literal se deduce que la frecuencia de los transportes debe estar establecida. Igualmente resulta del tenor literal que debe tratarse de viajes repetidos. El sentido y la finalidad de los servicios regulares consisten precisamente en enlazar distintos puntos con una frecuencia determinada. La frecuencia supone, asimismo, la previa elaboración de un horario y su puesta a disposición de los interesados. Para que exista una frecuencia determinada es preciso, igualmente, que se observe dicho horario. Los servicios urbanos regulares pueden considerarse un ejemplo típico. Los conductores de autobús deben atenerse al horario prescrito. Pueden ciertamente producirse retrasos moderados, pero dichos conductores procuran observar ese horario. Sin embargo, según las indicaciones del órgano jurisdiccional remitente, ello no se cumple en el caso de autos. La empresa de transportes facilita, ciertamente, una especie de horario, aunque su observancia puede registrar alguna excepción en determinados casos. Como ya ha expuesto la Comisión en su escrito, en ciertos casos el conductor del autocar debe esperar mucho tiempo la llegada de los pasajeros.

21. El conductor puede posteriormente, según las circunstancias, modificar con poca antelación el horario preestablecido. El conductor se encuentra, en tal caso, en una especie de «dependencia» de los pasajeros, contraria al sentido del concepto «frecuencia determinada». Si existe una frecuencia determinada los pasajeros se sujetan al horario previamente establecido. Ese horario mantendrá su vigencia por un largo período. No obstante, en el caso de autos, el ritmo puede variar de un viaje a otro ya que los transportes enlazan puntos de salida y de llegada distintos. Incluso las paradas intermedias pueden variar en función de la reserva. Por lo tanto, se echa en falta la determinación del ritmo y la frecuencia de la repetición de los viajes que realiza E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd.

b) Itinerarios determinados

22. Los itinerarios estarán determinados si antes del trayecto todos los participantes conocen la ruta que debe seguirse. Esta necesidad se deriva del hecho de que la frecuencia será determinada únicamente cuando el itinerario también esté determinado. Dado que el servicio es regular, el pasajero debe tener la posibilidad de saber qué ruta recorrerá el autobús antes de iniciar la marcha. Para ello no basta señalar únicamente los puntos de partida y de llegada y las posibles paradas intermedias. Tampoco es suficiente que antes del viaje el conductor describa la ruta principal indicando las calles principales más próximas. Como han señalado los propios inculpados, en caso de congestiones de tráfico y de similares obstáculos, el conductor tiene siempre la posibilidad de seguir una ruta completamente distinta. Los servicios regulares clásicos pueden también estar obligados a modificar el itinerario debido a obras

o en el caso de que la ruta esté interceptada; no obstante, se conocerán tales obstáculos con una cierta antelación. Entonces se podrá poner la modificación del itinerario previamente en conocimiento de los viajeros. Sin embargo, en caso de retenciones de tráfico los servicios regulares seguirán su itinerario preestablecido. Deben aceptarse los retrasos, especialmente en las horas punta. No obstante, en el caso de autos, si debiera producirse un retraso importante, según sus propias manifestaciones, el conductor podría directamente decidir sin demora tomar un atajo para recuperar el tiempo perdido. Por lo tanto, el itinerario no está claramente determinado.

c) Paradas previamente fijadas

23. Tampoco puede acogerse el razonamiento de E. Clarke & Sons en lo que se refiere a la exigencia de paradas previamente fijadas. Si bien es cierto que el punto 1.1 del artículo 2 requiere únicamente que haya paradas previamente fijadas en las que se puedan recoger y dejar viajeros, ello no puede significar que dichas paradas puedan ser distintos aeropuertos, hoteles, o estaciones de ferrocarril, en función del grupo de viajeros para el que se haga la reserva. El concepto de paradas previamente fijadas también debe considerarse en relación con la frecuencia y el itinerario determinados. Las paradas deben ser previamente fijadas y regularmente observadas. Este extremo queda asimismo aclarado por los ejemplos del punto 1.2 del artículo 2, en los cuales cabe suponer que los mismos puntos de partida y de destino conservan su vigencia por un largo período.

24. También el punto 2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 confirma la exigencia de que deben observarse varias paradas durante un trayecto. Esta disposición regula los servicios de lanzadera, en los que se lleva a pasajeros mediante repetidos viajes de ida y vuelta desde una única zona de partida a una única zona de destino. En tal caso, en realidad, no habrá necesidad alguna de efectuar paradas intermedias. La empresa de autocares inculpada se refiere a las paradas intermedias para visitar lugares de interés turístico. Puede ser cierto que frecuentemente se efectúan paradas en determinados lugares de interés turístico y que los pasajeros también conocen ese programa, pero probablemente no saben con exactitud dónde se encuentran las paradas ya que no se hallan indicadas de forma específica. Por cuanto, según lo manifestado por los inculpados, también puede alterarse la ruta a causa de retrasos, es totalmente posible que las paradas indicadas se efectúen en lugares distintos de los inicialmente previstos. No obstante, se exige a los servicios regulares que las paradas determinadas sean regularmente observadas. Sin embargo, si las compañías de transporte adaptan sus paradas en función de acuerdos celebrados con los operadores turísticos y tienen la posibilidad de modificar esas paradas, no se puede afirmar que el servicio que prestan sea un servicio regular.

d) Categorías determinadas de viajeros

25. En relación con las «determinadas categorías de viajeros» en el sentido del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92, no puede entenderse que este término se refiere a los turistas transportados en un único viaje entre un aeropuerto y un hotel con posibles paradas intermedias en lugares de interés turístico.

26. Como indica el texto del punto 1.2 del artículo 2 («los servicios regulares especializados incluirán [...]»), los ejemplos citados no integran una lista exhaustiva. Sin embargo, si se examina más detenidamente la lista de ejemplos, resulta que, como ha señalado acertadamente la Comisión, se atribuye una característica a las categorías mencionadas (trabajadores, estudiantes y militares) que, durante un período bastante largo, las distingue de otros viajeros. En el caso de turistas a quienes se conduce en un único viaje de un aeropuerto a un hotel, dicha característica sólo existe esporádicamente. Las empresas de autocares transportan repetida y regularmente a los grupos enumerados, a modo de ejemplo, en dicho artículo entre los puntos predeterminados debido a la característica que les es inherente. Es cierto que, según este precepto, pueden variarse los servicios regulares de acuerdo con las necesidades de los usuarios. Pero ello no puede significar la posibilidad de organizar cada trayecto de forma distinta en el caso de los servicios regulares. No habría regularidad de transporte si existieran horarios diferentes, una ruta diferente y viajeros diferentes respecto a cada recorrido.

27. De todo lo expuesto se deriva que los transportes realizados por E. Clarke & Sons (Coaches) no están comprendidos en el concepto «servicios regulares» ni en el concepto «servicios regulares especializados» en el sentido de los puntos 1.1 y 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92.

2. Servicios ocasionales

28. A juicio de la empresa de autocares inculpada, no es necesario examinar esta cuestión. Dado que los servicios de transporte que presta deben refutarse servicios regulares especializados, no pueden considerarse simultáneamente servicios ocasionales.

29. En sus observaciones, tanto el Gobierno del Reino Unido como la Comisión llegan a la conclusión de que los transportes efectuados son servicios ocasionales en el sentido de dicho Reglamento. El Gobierno del Reino Unido considera que tales transportes son servicios en el sentido de la letra b) del punto 3.1 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 y, en lo que se refiere al grupo de viajeros previamente constituido, se remite a la definición que figura en el punto 3.2 de dicho artículo. A este respecto expone la Comisión que puede tratarse de tales servicios, pero que es asimismo posible que se trate de servicios en el sentido de la letra d) o la letra e) del punto 3.1 del artículo 2. En cualquier caso, se tratará de servicios ocasionales a efectos del Reglamento. Tanto el Gobierno del Reino Unido como la Comisión recuerdan, además, que una cierta frecuencia con la

que se efectúan dichos viajes no puede alterar su calificación de servicios ocasionales. Alegan que ello se deriva del punto 3.3 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92.

30. En definitiva, procede suscribir los criterios del Gobierno del Reino Unido y de la Comisión. Con arreglo a la letra b) del punto 3.1 del artículo 2, está comprendido en el concepto de servicio ocasional el servicio realizado para grupos de viajeros previamente constituidos que no son devueltos a su lugar de partida en el transcurso de un único y mismo viaje, y que incluyen en caso de estancia en el lugar de destino, también el alojamiento u otros servicios turísticos que no sean accesorios al transporte o al alojamiento.

31. Según las indicaciones del órgano jurisdiccional remitente, las reservas de grupos se realizan en la sociedad de autocares inculpada. Tales reservas de grupos incluyen la recogida de grupos de viajeros en el hotel y su transporte al aeropuerto o la recogida de viajeros en los aeropuertos o estaciones de ferrocarril para conducirlos posteriormente a su hotel. Debe dejarse a los turistas en su lugar de destino y no se los debe devolver a su punto de partida en el marco del mismo viaje. De lo expuesto por el órgano jurisdiccional nacional se deduce que la sociedad de autocares inculpada ha prestado servicios turísticos en el marco de dichos transportes en forma de visitas a sitios de interés turístico. Ello excluye la aplicación de la letra b) del punto 3.1 del artículo 2. No obstante, podría concebirse la aplicación de lo dispuesto en la letra d) del punto 3.1 del artículo 2 en relación con el Anexo de dicho Reglamento. En tal caso, se trataría del servicio de un transporte que incluiría un desplazamiento con viajeros desde un punto de partida específico a un punto de destino específico, seguido de un desplazamiento del vehículo vacío hasta su punto de partida. No obstante, se cumplirían los requisitos de la letra e) del punto 3.1 del artículo 2 si no se realizara dicho desplazamiento del vehículo vacío. A tenor de este precepto debe entenderse por servicios ocasionales aquellos que no responden a los criterios de las letras a) a d), denominados «servicios residuales». Tal determinación corresponde, no obstante, al órgano jurisdiccional remitente, puesto que se trata de cuestiones de hecho. Sin embargo, dado que estamos ante servicios ocasionales, resulta patente que en el caso de autos los inculpados no realizan servicios regulares de transporte de viajeros.

32. En consecuencia, procede responder del siguiente modo a las cuestiones primera, segunda y cuarta del órgano jurisdiccional remitente:

A la primera cuestión

A efectos del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92, no constituyen «determinadas categorías de viajeros» los grupos de viajeros transportados en un único viaje entre un aeropuerto y un hotel —con parada, en su caso, en un lugar de interés turístico—.

A la segunda cuestión

El punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 debe interpretarse en el sentido de que no es un «servicio regular especializado» el transporte de tales viajeros durante un viaje caracterizado por el hecho de que:

a) se recoja cada grupo en un punto de partida concreto y se le deje en un punto de llegada (con la posibilidad de que se visite un lugar de interés turístico como parte del viaje);

b) un operador turístico repita varias veces el mismo viaje u otro similar con arreglo a una reserva de grupo;

c) no se determine previamente el itinerario concreto que debe ser seguirse.

A la cuarta cuestión

El punto 3 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 debe interpretarse en el sentido de que el transporte de los referidos viajeros, en las citadas circunstancias, puede constituir un «servicio ocasional» en el sentido de dicho artículo.

Sin embargo, corresponde al órgano jurisdiccional nacional determinar si concurren los requisitos de hecho.

II. *Sobre la tercera cuestión*

33. Mediante su tercera cuestión el órgano jurisdiccional remitente desea que se dilucide el método según el cual debe calcularse la distancia del recorrido del «transporte de viajeros en servicios regulares», en el sentido del punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85. Debe tomarse en consideración el cálculo de cada trayecto efectuado en un día o el cálculo de la totalidad de tales trayectos. Según las indicaciones del órgano jurisdiccional remitente, los distintos trayectos individuales efectuados por los inculpados el día en que fueron objeto de control fueron inferiores a 50 kilómetros. No obstante, la totalidad de tales trayectos sobrepasó los 50 kilómetros.

34. Según el punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, no puede aplicarse dicho Reglamento a los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros.

35. E. Clarke & Sons sostiene que el «recorrido» debe calcularse en relación con cada uno de los trayectos realizados durante el día de que se trate.

36. La Comisión y el Gobierno del Reino Unido señalan, en primer lugar, que no es necesario responder a esta cuestión del órgano jurisdiccional remitente. Dado que esta disposición que establece excepciones sólo se aplica a los transportes en servicios regulares y que, precisamente, los viajes de los inculpados no están comprendidos en dicho concepto, la referida disposición no es aplicable en el caso de autos. Por lo tanto, la respuesta a esta cuestión carece de pertinencia para la resolución del procedimiento principal.

37. Por lo demás, a juicio del Gobierno del Reino Unido, no se discute que no haya obligación de utilizar un tacógrafo en caso de un «servicio regular especializado», independientemente de sí los trayectos efectuados superan o no los 50 kilómetros. Por lo tanto, en el presente asunto, no se plantea el problema de la interpretación del punto 3 del artículo 4.

Debe acogerse el punto de vista del Gobierno del Reino Unido, aunque procedo a examinar la tercera cuestión con carácter meramente subsidiario.

38. La Comisión alega que la disposición que establece excepciones del punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 no es aplicable al caso de autos. A su juicio, la enumeración de las excepciones contenida en el artículo 4 es exhaustiva, por lo cual, los hechos del presente asunto no están comprendidos en el ámbito de aplicación de dicho precepto. Las excepciones deben considerarse en el contexto general del Reglamento, y se establecieron porque los objetivos de seguridad relacionados con el Reglamento podían alcanzarse por otros medios en los ejemplos indicados. Dado que las excepciones deben interpretarse en sentido estricto, no pueden tener ninguna aplicación en el presente asunto.

39. Según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, para interpretar una disposición del Derecho comunitario han de tenerse en cuenta a la vez sus términos, su contexto y sus objetivos. [5]

40. En relación con el artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, el Tribunal de Justicia declaró en la sentencia Goupil que, por constituir una excepción al régimen general, el artículo 4 no puede interpretarse de forma que sus efectos se apliquen más allá de lo necesario para asegurar la protección de los intereses que tiene por objeto garantizar. Además, el alcance de las excepciones que prevé debe determinarse teniendo en cuenta las finalidades del Reglamento. [6]

5 — Sentencias de 21 de febrero de 1984, Nikolaus Brennerei und Liquörfabrik (337/82, Rec. p. 1051); de 17 de octubre de 1995, Leifer y otros (C-83/94, Rec. p. I-3231), y de 30 de julio de 1996, Bosphorus (C-84/95, Rec. p. I-3953).

6 — Sentencia de 21 de marzo de 1996 (C-39/95, Rec. p. I-1601).

41. El objetivo del Reglamento nº 3820/85, según su primer considerando, además de la armonización de las condiciones de competencia, es, particularmente, la mejora tanto de las condiciones de trabajo como de la seguridad en carretera. Para ello, regula los tiempos de trabajo y de descanso (Secciones IV y V) de los conductores que hayan cumplido la edad mínima exigida (Sección III) que realicen transportes por carretera comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (Sección II). Prohíbe la retribución en función de las distancias recorridas y/o del volumen de las mercancías transportadas, a menos que dichas remuneraciones no puedan comprometer la seguridad en carretera (Sección VI), sólo limitadamente prevé algunas excepciones (Sección VII) y a efectos de su ejecución contiene disposiciones sobre procedimientos de control y sanciones (Sección VIII).

42. La disposición que establece excepciones contenida en el punto 3 del artículo 4 en favor de los vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuyo recorrido no supere los 50 kilómetros se explica en función de los objetivos del Reglamento. Los transportes de viajeros en servicios regulares no pueden infringir las disposiciones protectoras que figuran en el Reglamento, o sólo difícilmente pueden infringirlas. Habida cuenta de que en los servicios regulares las jornadas laborales del personal resultan precisamente de los horarios, no es necesario que además se utilice un tacógrafo. Es posible determinar exactamente qué conductor ha trabajado y durante cuánto tiempo en un trayecto determinado.

43. El artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 contiene una lista exhaustiva de excepciones. Por lo tanto, no es posible la ampliación a situaciones aparentemente similares. Dado que el objetivo manifestado del Reglamento es garantizar la seguridad en carretera y mejorar las condiciones de trabajo, sólo puede aplicarse una excepción si se cumplen los requisitos del artículo 4.

44. No obstante, habida cuenta de que, como he señalado, los transportes de viajeros que efectúa la empresa de autocares inculpada no se desarrollan en el marco de un servicio regular, dicha empresa no puede invocar la excepción que establece el artículo 4 del Reglamento nº 3820/85.

45. De la relación entre esta disposición que establece excepciones y el sistema general de normas del Reglamento se deduce que el concepto de recorrido debe calcularse en función de cada parte individual del transporte efectuada por el conductor en un día. Un servicio regular tiene la peculiaridad típica consistente en un tiempo de descanso al final de un viaje. Tampoco resulta contrario al afán de seguridad del Reglamento el hecho de que un conductor realice varios trayectos cortos en un solo día.

46. Por consiguiente, la respuesta a la tercera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional debe ser que el punto 3 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 debe interpretarse en el sentido de que el «transporte de viajeros en servicios regulares» debe calcularse en función de cada trayecto realizado por el conductor en un día.

C. Conclusión

47. Propongo al Tribunal de Justicia que responda del siguiente modo a las cuestiones prejudiciales:

«1) A efectos del punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 684/92 del Consejo, de 16 de marzo de 1992, por el que se establecen normas comunes para los transportes internacionales de viajeros efectuados con autocares y autobuses, no constituyen "determinadas categorías de viajeros" los grupos de viajeros transportados en un único viaje entre un aeropuerto y un hotel —con parada, en su caso, en un lugar de interés turístico—.

2) El punto 1.2 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 debe interpretarse en el sentido de que no es un "servicio regular especializado" el transporte de tales viajeros en un viaje caracterizado por el hecho de que:

a) se recoja cada grupo en un punto de partida concreto y se le deje en un punto de llegada (ocasionalmente con la visita de un lugar de interés turístico como parte del viaje);

b) un operador turístico repita varias veces el mismo viaje u otro similar con arreglo a una reserva de grupo;

c) no se determine previamente el itinerario concreto que debe seguirse.

3) El punto 3 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, debe interpretarse en el sentido de que el "transporte de viajeros en servicios regulares" debe calcularse en función de cada trayecto realizado por el conductor en un día.

4) El punto 3 del artículo 2 del Reglamento nº 684/92 debe interpretarse en el sentido de que el transporte de los referidos viajeros, en las citadas circunstancias, puede constituir un "servicio ocasional" en el sentido de dicho artículo.»