CONCLUSÕES DO ADVOGADO-GERAL SIEGBERT ALBER

apresentadas em 29 de Janeiro de 1998 *

A — Introdução

1. O presente processo prejudicial incide sobre a interpretação das expressões «serviços regulares especializados» e «serviços ocasionais», utilizadas no artigo 2.° do Regulamento (CEE) n.° 684/92 [1], e sobre a interpretação da expressão «percurso da linha», constante do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 [2].

2. A Richmond Magistrates' Court dirigiu ao Tribunal de Justiça um pedido de decisão prejudicial que se inscreve no âmbito dos factos a seguir descritos. Os acusados no processo penal nacional são E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, uma sociedade de autocarros sedeada em Sydenham (Londres), e D. J. Ferne, um condutor de autocarro empregado nessa sociedade.

3. Os organizadores de viagens podem efectuar reservas de grupo nesta sociedade. Estas reservas são relativas ao transporte de turistas entre aeroportos ou gares e hotéis ou atracções turísticas.

4. Em 9 de Julho de 1995, D. J. Ferne conduziu, enquanto motorista, um autocarro da sociedade E. Clarke & Sons (Coaches), com o fim de transportar um grupo de passageiros de um hotel de Londres para o aeroporto. No aeroporto, devia embarcar outro grupo e conduzi-lo a um hotel do Sudoeste de Londres, após fazer um desvio por um local turístico. Num controlo rodoviário efectuado no decurso deste segundo trajecto, o acusado não pôde, segundo as indicações do órgão jurisdicional de reenvio, apresentar as folhas de registo do taquímetro, na acepção dos artigos 13.° a 15.° do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 [3]. A sociedade e o motorista invocaram a disposição derrogatória constante do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85, por força do qual a utilização de um taquímetro não é exigida no quadro de serviços regulares. A autoridade que deduz a acusação no processo principal (Vehicle Inspectorate) contesta que os acusados efectuassem um serviço regular e considera, em consequência, que a disposição derrogatória não é aplicável.

* Língua original: alemão.

1 — Regulamento do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro (JO L 74, p. 1).

2 — Regulamento do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 1; EE 07 F4 p. 21).

3 — Regulamento do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 8; EE 07 F4 p. 28).

5. As disposições de direito comunitário pertinentes no caso vertente têm a seguinte redacção:

No que respeita à obrigação de utilizar um taquímetro:

— O artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3821/85 dispõe:

«O aparelho de controlo deve ser instalado e utilizado nos veículos afectos ao transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias matriculados num Estado-Membro, com excepção dos veículos referidos no artigo 4.° e no n.° 1 do artigo 14.° do Regulamento (CEE) n.° 3820/85.»

No que respeita às derrogações a esta obrigação (serviços regulares e serviços regulares especializados):

— O artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 dispõe:

«O presente regulamento não se aplica aos transportes efectuados por meio de:

...

3. Veículos afectos ao serviço regular de passageiros, cujo percurso da linha não ultrapasse 50 quilómetros...»

— O artigo 14.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3820/85 dispõe:

«No caso de transportes regulares de passageiros:

— nacionais,

...

que são objecto do presente regulamento, são estabelecidos pela empresa um horário e um registo de serviço.»

— O artigo 1.° do Regulamento n.° 3820/85 dispõe:

«Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

...

7. "Serviços regulares de passageiros": os transportes nacionais e internacionais referidos no artigo 1.° do Regulamento n.° 117/66/CEE do Conselho, de 28 de Julho de 1966, relativo ao estabelecimento de regras comuns para os transportes rodoviários internacionais de passageiros efectuados em autocarros...»

É exacto que o Regulamento n.° 117/66/CEE [4] foi revogado pelo artigo 21.°, n.° 1, do Regulamento n.° 684/92, mas o artigo 21.°, n.° 2, deste mesmo Regulamento n.° 684/92 dispõe: «As remissões para os regulamentos revogados entendem-se como feitas para o presente regulamento.»

4 — Regulamento do Conselho, de 28 de Julho de 1966, relativo ao estabelecimento de regras comuns para os transportes rodoviários internacionais de passageiros efectuados em autocarros [JO 1966, 147, p. 2688; revogado pelo Regulamento n.° 684/92 (v. nota 1)].

Devemos portanto reportar-nos às definições dos serviços regulares e dos serviços regulares especializados estabelecidas neste regulamento.

— O artigo 2.° do Regulamento n.° 684/92 dispõe:

«1. Serviços regulares

1.1. Serviços regulares são os que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e uma relação determinadas e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas. Os serviços regulares são acessíveis a todos, apesar da obrigação de reservar, caso seja necessário.

1.2. São igualmente considerados serviços regulares, independentemente de quem os organiza, os que asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com a exclusão de outros, na medida em que sejam efectuados nas condições descritas no ponto 1.1. Esses serviços são denominados "serviços regulares especializados".

Os serviços regulares especializados incluem, nomeadamente:

a) O transporte de trabalhadores entre o domicílio e o respectivo local de trabalho;

b) O transporte de estudantes entre o domicílio e o respectivo estabelecimento de ensino;

c) O transporte de militares entre o seu Estado de origem e o local de aquartelamento, bem como o das respectivas famílias;

d) ...

O facto de a organização do transporte ser adaptada às necessidades variáveis dos utentes não afecta o carácter regular dos serviços especializados.

...»

Não estão dispensados da obrigação de utilizar um taquímetro os serviços ocasionais definidos no artigo 2.°, ponto 3, do Regulamento n.° 684/92:

«3.1. Serviços ocasionais são os que não correspondem à definição de serviços regulares, nem à definição de serviços de lançadeira.

Os serviços ocasionais incluem:

a) ...

b) Os serviços:

— realizados para grupos de passageiros previamente constituídos, não sendo os passageiros reconduzidos ao local de partida no decurso da mesma viagem

e

— que incluam igualmente, caso haja estadia no local de destino, o alojamento ou outros serviços turísticos não acessórios ao transporte ou ao alojamento;

c) ...

d) Os serviços definidos no anexo do presente regulamento;

e) Os serviços que não correspondam aos critérios das alíneas a) a d), ditos serviços residuais.

...

3.3. Os serviços a que se refere o presente ponto 3 não perdem o carácter de serviço ocasional pelo facto de serem efectuados com uma certa frequência.»

6. Resulta destas disposições que só quem efectua serviços regulares ou serviços regulares especializados pode invocar a disposição derrogatória do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85, e não quem efectua serviços ocasionais.

7. O órgão jurisdicional de reenvio apresentou, consequentemente, as seguintes questões ao Tribunal de Justiça:

«1) Os grupos de passageiros transportados num único percurso entre um aeroporto e um hotel, passando, em certas ocasiões, por um local de atracção turística, são considerados "determinadas categorias de passageiros" para efeitos da aplicação do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento (CEE) n.° 684/92 do Conselho?

2) Se a resposta à primeira questão for afirmativa, o artigo 2.°, ponto 1.2, deve ser interpretado de forma que o transporte desses passageiros nesse percurso, em que:

a) cada grupo é tomado num ponto de partida e largado no ponto de destino (incluindo, em certas ocasiões, uma visita a um lugar de atracção turística como parte desse percurso);

b) o mesmo percurso ou um percurso similar se repete um certo número de ocasiões de acordo com uma reserva de grupo feita por um operador turístico;

c) não está predeterminada a estrada concreta que deve ser seguida;

deve ser considerado um "serviço regular especializado" na acepção desse artigo?

3) Se a resposta à segunda questão for afirmativa, o artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho deve ser interpretado no sentido de que a distância do "percurso da linha" do serviço em questão deve ser calculada por referência a:

a) cada parte componente do percurso diário do condutor; ou

b) pelo conjunto dessas partes componentes?

4) Se a resposta à segunda questão for negativa, o artigo 2.°, n.° 3, do Regulamento (CEE) n.° 684/92 do Conselho deve ser interpretado no sentido de que o transporte desses passageiros nessas circunstâncias é um "serviço ocasional" na acepção desse artigo?»

8. A sociedade acusada, o Governo do Reino Unido e a Comissão participaram na fase escrita do processo e intervieram na audiência. Abordaremos os argumentos das partes no âmbito da apreciação jurídica.

B — Tomada de posição

9. As primeira, segunda e quarta questões do órgão jurisdicional de reenvio incidem, no essencial, sobre a interpretação das expressões «serviços regulares especializados», na acepção do artigo 2.°, ponto 1.2, e «serviços ocasionais», na acepção do artigo 3.°, ponto 3.1, do Regulamento n.° 684/92. Há, portanto, que examinar estas questões em conjunto.

10. Nos termos do preâmbulo do Regulamento n.° 3821/85, a obrigação de utilizar um taquímetro destina-se nomeadamente a contribuir significativamente para a segurança rodoviária e a permitir controlar os

tempos de trabalho e de repouso. Assim, só em circunstâncias excepcionais podem ser autorizadas derrogações a esta obrigação. Uma tal excepção está expressamente prevista para os serviços regulares, mas não para os serviços ocasionais.

I — *Quanto às primeira, segunda e quarta questões*

11. Os acusados no processo principal baseiam-se na disposição derrogatória do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85 para sustentar que estão dispensados da obrigação de utilizar um taquímetro. Declaram que efectuam serviços regulares e que o percurso das linhas não ultrapassa 50 quilómetros. Daqui resulta que os transportes efectuados se não incluem no âmbito de aplicação dos regulamentos, devendo ser apreciados exclusivamente no âmbito do direito nacional. Os organizadores dos transportes e os clientes podem convencionar o conteúdo dos serviços a fornecer. Estes acordos permitem determinar precisamente serviços regulares e repetidos. É assim possível definir a frequência dos serviços, o itinerário, os locais de partida e de chegada e as eventuais paragens intermédias. O grupo de passageiros pode também ser assim determinado. Na opinião dos acusados, as pessoas que transportam são «determinadas categorias de passageiros» na acepção do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92. Estes distinguem-se dos passageiros normais pelo facto de terem reservado, num organizador de viagens, um pacote composto pelo trajecto do hotel ao aeroporto, ou em sentido inverso, com paragens intermédias para visitar atracções turísticas. A enumeração dos exemplos-tipo feita no artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92 não é exaustiva. É também admissível que turistas membros de um determinado clube ou de um grupo que pagou antecipadamente se incluam no âmbito de aplicação desta disposição. Não existe qualquer obrigação expressa ou tácita, segundo a qual os mesmos passageiros devam efectuar a mesma viagem de modo repetido. Nos exemplos mencionados no regulamento, é perfeitamente possível que passageiros diferentes sejam transportados em trajectos distintos. Além disso, o itinerário a seguir pode ser determinado na medida em que o condutor possa identificar as estradas pelo seu nome ou pela sua classificação. No que respeita aos transportes efectuados, as horas de partida e de chegada são conhecidas com antecipação tanto pelo organizador como pelos passageiros. Não é necessário exigir paragens, do mesmo modo que tais paragens não têm de ser exigidas relativamente, por exemplo, aos autocarros de carreira entre cidades.

12. O Governo do Reino Unido e a Comissão começam por esclarecer que as disposições dos regulamentos pertinentes devem ser interpretadas em função dos seus objectivos. No que respeita aos serviços regulares especializados na acepção do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92, as duas partes declaram que é primeiramente necessário que as características dos serviços regulares se verifiquem, sendo, num segundo momento, necessário examinar se o serviço regular foi fornecido a uma «determinada categoria de passageiros».

13. Daqui resulta, segundo estas partes, que as condições dos serviços regulares especializados consistem numa frequência determinada, numa relação determinada, em paragens previamente fixadas e numa determinada categoria de passageiros.

14. No que respeita à frequência do serviço, o Governo do Reino Unido e a Comissão sustentam que ela pressupõe horários claramente determinados e definitivamente fixados. Deve existir um horário que indique a repetição ou a frequência dos transportes, com grande precisão. No processo principal, não há horas de partida precisas. A partida depende da chegada de um avião ou de um comboio; o condutor deve, se necessário, esperar a chegada dos passageiros. No caso de uma reserva de grupo — como no caso vertente —, as horas de partida e de chegada resultam de critérios que não podem ser previamente fixados. A frequência dos transportes não pode, pois, ser determinada antecipadamente.

15. No que respeita à relação determinada, o Governo do Reino Unido e a Comissão sustentam que é necessária uma determinação prévia, clara e precisa. É certo que o itinerário a seguir pode ser adaptado às necessidades variáveis dos utentes (artigo 2.°, ponto 1.2, *in fine*, do Regulamento n.° 684/92). No entanto, os utentes devem saber antecipadamente qual o itinerário que vai ser seguido. As paragens devem ainda ser determinadas com antecedência. Os locais de partida e de chegada devem, pelo menos, ser fixados antecipadamente, não podendo variar em cada viagem.

16. No que respeita à condição «determinada categoria de passageiros», o Governo do Reino Unido e a Comissão declaram que os exemplos-tipo enumerados no artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92 não constituem certamente um catálogo exaustivo. Os transportes efectuados não se incluem, contudo, nesta disposição. O Governo do Reino Unido declara, a este respeito, que os exemplos-tipo dizem também respeito a viagens repetidas. Ora, a sociedade E. Clarke & Sons transporta os passageiros em causa uma única vez. A Comissão chama ainda a atenção para o facto de estar prevista, para os passageiros, uma única viagem. A característica que permitiria fazer dos passageiros da acusada uma categoria, consistente na existência de uma reserva única, não tem um estatuto durável, contrariamente ao que sucede quanto aos exemplos-tipo citados no artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92. Estes dizem respeito aos trabalhadores, aos estudantes e aos militares, os quais conservam o seu estatuto durante um período bastante longo. O Governo do Reino Unido e a Comissão concluem que os acusados não podem pretender efectuar serviços regulares especializados, na acepção do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92.

1. Serviços regulares e serviços regulares especializados

17. Nos termos do artigo 3.° do Regulamento n.° 3821/85, deve ser instalado e utilizado um taquímetro nos veículos afectos ao transporte rodoviário de passageiros. Uma excepção a esta obrigação está expressamente prevista quanto aos veículos referidos no

artigo 4.° e no artigo 14.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3820/85. Trata-se, nos termos do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85, de veículos afectos ao serviço regular de transporte de passageiros, cujo percurso da linha não ultrapasse 50 quilómetros. Por força do artigo 14.°, n.° 1, estão isentos os veículos que efectuam transportes regulares de passageiros, na medida em que se trate de transportes nacionais. Por transportes regulares de passageiros deve entender-se os transportes nacionais referidos no Regulamento n.° 117/66. Este regulamento foi revogado pelo Regulamento n.° 684/92. As referências feitas ao regulamento revogado entendem-se, nos termos do artigo 21.°, n.° 2, do Regulamento n.° 684/92, como feitas a este regulamento. O artigo 2.°, ponto 1.1, define os serviços regulares como os serviços que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e uma relação determinadas e em que os passageiros podem ser tomados e largados em paragens previamente estabelecidas. Os serviços regulares são acessíveis a todos, apesar da obrigação de reservar, caso seja necessário.

18. Os serviços regulares especializados estão definidos no artigo 2.°, ponto 1.2. Diferentemente do que sucede com os serviços regulares, está aqui em causa o transporte de determinadas categorias de passageiros, com exclusão de outros passageiros. Recordamos os seguintes exemplos:

a) O transporte de trabalhadores entre o domicílio e o respectivo local de trabalho;

b) O transporte de estudantes entre o domicílio e o respectivo estabelecimento de ensino;

c) O transporte de militares entre o seu Estado de origem e o local de aquartelamento, bem como o das respectivas famílias.

A organização do transporte pode ser adaptada às necessidades variáveis dos utentes.

19. As condições dos serviços regulares especializados são, portanto, as seguintes:

— uma frequência determinada

— uma relação determinada

— paragens previamente fixadas

— determinadas categorias de passageiros.

É necessário verificar a presença de cada um destes critérios.

a) Uma frequência determinada

20. Uma frequência determinada pode unicamente significar que os transportes são efectuados a intervalos repetidos, segundo um esquema mais ou menos vinculativo. Resulta dos próprios termos que os transportes devem ser efectuados com uma certa frequência. Deles resulta também que se deve tratar de viagens repetidas. O espírito e a finalidade dos serviços regulares consistem precisamente em ligar diferentes pontos com uma certa frequência. Esta frequência supõe ainda que um horário tenha sido antecipadamente elaborado e posto à disposição dos interessados. Para que haja frequência determinada, é ainda necessário que este horário seja também respeitado. Os serviços urbanos regulares podem ser considerados o exemplo típico. Os condutores desses autocarros têm a obrigação de cumprir o horário prescrito. Podem, é certo, ocorrer pequenos atrasos, mas eles tentam respeitar tal horário. Ora, segundo as indicações do órgão jurisdicional de reenvio, não é esse o caso presente. É certo que a empresa de transportes fornece uma espécie de horário, mas ele pode ser alterado em casos particulares. Como a Comissão declarou no seu articulado, o condutor do autocarro deve, em certos casos, esperar muito tempo pela chegada dos passageiros.

21. O horário preestabelecido pode seguidamente ser alterado com pouca antecedência, pelo condutor, em função da situação. O condutor encontra-se, nesse caso, numa espécie de «dependência» dos passageiros, que é contrária ao sentido da expressão «frequência determinada». Quando a frequência é determinada, os passageiros adaptam-se ao horário preestabelecido. Além disso, tal horário mantém-se válido durante um período bastante longo. No caso presente, a duração pode variar de uma viagem para a outra, uma vez que os transportes ligam locais de partida e locais de chegada diferentes. As paragens intermédias podem também variar de uma reserva para a outra. Não há, portanto, determinação da duração da viagem nem frequência da repetição nos transportes efectuados por E. Clarke & Sons (Coaches).

b) Uma relação determinada

22. A relação é determinada se o itinerário a seguir é conhecido de todos os participantes antes do transporte. Esta necessidade resulta do facto de só poder haver frequência determinada quando a relação também é determinada. Sendo o serviço regular, o passageiro deve poder saber, antes do início da viagem, qual o itinerário que o autocarro seguirá. Para isto não é suficiente fixar apenas os locais de partida e de chegada e as eventuais paragens intermédias. Também não é suficiente que o condutor descreva, antes da viagem, o trajecto principal, nomeando as grandes vias. Como os próprios acusados referiram, o condutor tem sempre a possibilidade, no caso de engarrafamentos ou de outros obstáculos à circulação, de utilizar um caminho totalmente diferente. É certo que os serviços regulares clássicos também podem

ser obrigados a alterar a relação, em razão de trabalhos na estrada ou de estradas cortadas; no entanto, tais obstáculos serão conhecidos com alguma antecedência. A alteração da relação pode então ser previamente dada a conhecer aos passageiros. Em caso de engarrafamento, os serviços regulares seguem no entanto o seu itinerário preestabelecido. Os atrasos devem ser aceites, nomeadamente, em horas de ponta. No entanto, no caso vertente, se tivesse de haver uma demora importante, o condutor poderia decidir na altura, segundo as suas próprias declarações, tomar um caminho mais curto para recuperar o tempo perdido. A relação não está pois claramente determinada.

c) Paragens previamente fixadas

23. A argumentação de E. Clarke & Sons também não pode ser aceite no que respeita à exigência das paragens previamente fixadas. É certo que o artigo 2.°, ponto 1.1, apenas exige a existência de paragens previamente estabelecidas, em que os passageiros possam ser tomados ou largados; isto não significa, no entanto, que tais paragens possam ser aeroportos, hotéis ou estações de caminho-de-ferro, consoante o grupo de passageiros para o qual a reserva foi feita. O conceito de paragens previamente estabelecidas deve ainda ser considerado no contexto de uma frequência e de uma relação determinadas. As paragens devem ser fixadas antecipadamente e servidas regularmente. Isto é também ilustrado pelos exemplos do artigo 2.°, ponto 1.2, no quadro dos quais é de supor que os mesmos locais de partida e de destino se mantêm válidos durante um período bastante longo.

24. A disposição do artigo 2.°, n.° 2, do Regulamento n.° 684/92 confirma ainda que várias paragens devem ser servidas no decurso de uma mesma viagem. Esta disposição rege os serviços de lançadeira, no quadro dos quais os passageiros são transportados em várias viagens de ida e volta de uma mesma zona de partida para uma mesma zona de chegada. As paragens intermédias não são efectivamente necessárias neste quadro. A sociedade de autocarros acusada invoca as paragens intermédias que foram intercaladas para permitir a visita de locais turísticos. É sem dúvida exacto que os passageiros são frequentemente conduzidos a determinados locais e que conhecem esse programa, mas decerto não sabem exactamente onde ficam essas paragens, dado que estas não são objecto de uma sinalização particular. Além disso, dado que, segundo as declarações dos acusados, os itinerários podem ser modificados em caso de atraso, há sempre a possibilidade de as paragens indicadas ocorrerem noutro lugar diferente do inicialmente previsto. Ora, os serviços regulares pressupõem que as paragens determinadas sejam regularmente servidas. Quando as empresas de transporte adaptam as suas paragens em função de acordos celebrados com os organizadores de viagens e quando têm a possibilidade de alterar tais paragens, não se pode falar, a esse respeito, de serviço regular.

d) Determinadas categorias de passageiros

25. No que respeita às «determinadas categorias de passageiros» na acepção do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92, não se pode entender por esta expressão os turistas que são transportados, no decurso de uma única viagem, entre um aeroporto e um hotel, com eventuais paragens intermédias em locais de atracção turística.

26. Como refere o texto do artigo 2.°, ponto 1.2 («São igualmente considerados serviços regulares...»), os exemplos enumerados não constituem um catálogo exaustivo. No entanto, se se examinar o catálogo dos exemplos mais de perto, dele resulta que, como a Comissão justamente declarou, é conferido aos grupos mencionados (trabalhadores, estudantes e militares) um estatuto que os distingue, durante um período bastante longo, de outros passageiros. No caso de turistas, que são conduzidos, no decurso de uma única viagem, de um aeroporto a um hotel, tal estatuto só existe provisoriamente. Os grupos enumerados a título de exemplo neste artigo são transportados de maneira repetida e com uma certa regularidade entre pontos determinados pelas companhias de transporte, em razão do estatuto que lhes é próprio. É certo que esta disposição prevê que os serviços regulares possam ser adaptados às necessidades variáveis dos utentes, mas isso não pode significar que cada transporte possa ser organizado de modo diferente no quadro dos serviços regulares. Deixa de haver regularidade dos transportes se existirem horários diferentes, um itinerário diferente e passageiros diferentes em cada viagem.

27. Daqui deve concluir-se que os transportes efectuados por E. Clarke & Sons (Coaches) se não incluem nos conceitos de «serviços regulares» ou «serviços regulares especializados» na acepção do artigo 2.°, pontos 1.1 e 1.2, do Regulamento n.° 684/92.

2. Serviços ocasionais

28. Na opinião da empresa de autocarros acusada, não é necessário examinar esta questão. Sendo os serviços de transporte que fornece serviços regulares especializados, não podem ser simultaneamente considerados serviços ocasionais.

29. Tanto o Governo do Reino Unido como a Comissão chegam à conclusão, nas suas observações, de que os transportes efectuados são serviços ocasionais na acepção do regulamento. O Governo do Reino Unido considera que estes transportes são serviços na acepção do artigo 2.°, ponto 3.1, alínea b), do Regulamento n.° 684/92 e remete, no que respeita ao grupo de passageiros previamente constituído, para a definição constante do ponto 3.2 deste artigo. A Comissão declara, a este respeito, que os serviços em causa podem ser dessa espécie, mas que é também possível que se trate de serviços na acepção do artigo 2.°, ponto 3.1, alíneas d) ou e). Em qualquer caso, no entanto, são serviços ocasionais na acepção deste regulamento. Tanto o Governo do Reino Unido como a Comissão recordam ainda que estes serviços

podem ser qualificados de ocasionais, não obstante serem efectuados com uma certa frequência. Isto resulta do artigo 2.°, ponto 3.3, do Regulamento n.° 684/92.

30. Há que aderir às conclusões a que chegam o Governo do Reino Unido e a Comissão. Nos termos do artigo 2.°, ponto 3.1, alínea b), inclui-se na noção de serviço ocasional o serviço em cujo âmbito grupos de passageiros previamente constituídos não são reconduzidos ao seu local de partida no decurso de uma única e mesma viagem e que comporta, no caso de existir uma estada no local de destino, também o alojamento ou outros serviços turísticos não acessórios ao transporte ou ao alojamento.

31. Segundo as indicações do órgão jurisdicional de reenvio, foram efectuadas reservas de grupo na sociedade de autocarros acusada. Tais reservas de grupo englobavam a tomada de grupos de passageiros no hotel e o seu transporte para o aeroporto, ou a tomada de passageiros nos aeroportos ou nas estações de caminho-de-ferro para os conduzir seguidamente aos seus hotéis. Os turistas deviam ser deixados no seu local de destino e não tinham de ser reconduzidos ao seu local de partida no âmbito da mesma viagem. É certo que resulta das considerações feitas pelo órgão jurisdicional de reenvio que a sociedade de autocarros acusada forneceu incontestavelmente serviços turísticos no quadro de tais transportes, sob a forma de visitas a locais turísticos. Isto exclui, segundo ele, a aplicação do artigo 2.°, ponto 3.1, alínea b). É no entanto concebível aplicar as disposições conjugadas do artigo 2.°, ponto 3.1, alínea d), e do anexo deste regulamento. Tratar-se-ia então de um serviço englobando um transporte de passageiros de um local de partida para um local de destino, seguido de uma viagem sem passageiros até ao local de partida do veículo. No entanto, na ausência de uma tal viagem sem passageiros, as condições do artigo 2.°, ponto 3.1, alínea e), estariam preenchidas. Nos termos deste artigo, deve entender-se por serviços ocasionais os serviços que não correspondam aos critérios das alíneas a) a d), ditos «serviços residuais». Compete no entanto ao órgão jurisdicional de reenvio proceder a esta verificação, uma vez que se trata de matéria de facto. Dado que estamos em presença de serviços ocasionais, está no entanto demonstrado que os acusados não efectuam, no caso presente, o transporte de passageiros em serviços regulares.

32. Em consequência, deve responder-se às primeira, segunda e quarta questões do órgão jurisdicional de reenvio:

Quanto à primeira questão

Um grupo de passageiros transportado numa única viagem entre um aeroporto e um hotel, com uma eventual passagem por um local de atracção turística, não é, para efeitos da aplicação do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento n.° 684/92, uma «determinada categoria de passageiros».

Quanto à segunda questão

O artigo 2.°, ponto 1.2, deve ser interpretado no sentido de que o transporte de passageiros no decurso de uma viagem caracterizada pelo facto de:

a) cada grupo ser embarcado num local de partida e deixado num local de chegada (com, entretanto, a eventual visita de uma atracção turística no decurso da viagem),

b) a mesma viagem, ou uma viagem similar, ser efectuada por várias vezes, no âmbito de uma reserva de conjunto efectuada por um organizador de viagens,

c) a relação precisa a seguir não estar previamente fixada,

não é um serviço regular especializado.

Quanto à quarta questão

O artigo 2.°, ponto 3, do Regulamento n.° 684/92 deve ser interpretado no sentido de que o transporte de tais passageiros nessas circunstâncias pode constituir um «serviço ocasional» na acepção deste artigo.

Compete, no entanto, ao órgão jurisdicional nacional determinar se as condições de facto estão reunidas.

II — *Quanto à terceira questão*

33. Pela sua terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber qual o método pelo qual deve ser calculada a distância do «percurso da linha», na acepção do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85. Os métodos que entram em linha de conta são o cálculo de cada trajecto efectuado no decurso de cada dia ou o cálculo do conjunto desses trajectos. Segundo as indicações do órgão jurisdicional de reenvio, os diferentes trajectos efectuados no dia em que os acusados foram controlados eram inferiores a 50 quilómetros. O conjunto dos trajectos ultrapassava, no entanto, os 50 quilómetros.

34. Por força do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85, o regulamento não é aplicável aos veículos afectos ao serviço regular de passageiros cujo percurso da linha não ultrapasse 50 quilómetros.

35. E. Clarke & Sons sustenta que o «percurso da linha» deve ser calculado relativamente a cada um dos trajectos efectuados no decurso do dia em questão.

36. A Comissão e o Governo do Reino Unido indicam, antes de mais, que não é necessário responder a esta questão do órgão jurisdicional de reenvio. Uma vez que esta disposição derrogatória apenas se aplica aos transportes em serviços regulares e que as viagens dos acusados não se incluem neste conceito, tal disposição não é aplicável ao caso vertente. A resposta a esta questão não é, pois, pertinente para efeitos do litígio principal.

37. Além disso, não é contestado, na opinião do Governo do Reino Unido, que a utilização de um taquímetro não seria obrigatória se se tratasse de um «serviço regular especializado», independentemente da questão de saber se os trajectos efectuados ultrapassam ou não os 50 quilómetros. A questão da interpretação do artigo 4.°, ponto 3, não se coloca, portanto, no caso vertente.

Aderimos ao ponto de vista do Governo do Reino Unido, de modo que só a título subsidiário procederemos ao exame da terceira questão.

38. A Comissão declara que a disposição derrogatória do artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85 não é aplicável no caso vertente. Segundo ela, a enumeração das excepções feita no artigo 4.° é exaustiva, de modo que o caso vertente não se inclui no âmbito de aplicação desta disposição. As excepções devem ser consideradas no contexto global do regulamento; estão previstas porque os objectivos de segurança exigidos pelo regulamento são atingidos de outro modo nos exemplos mencionados. Sendo as excepções de interpretação restrita, não podem ser aplicadas ao presente caso.

39. O Tribunal de Justiça sublinhou, em jurisprudência constante, que, para a interpretação de uma disposição de direito comunitário, há que ter em conta simultaneamente os seus termos, o seu contexto e os seus objectivos [5].

40. No que respeita ao artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85, o Tribunal de Justiça declarou, no acórdão Goupil, que, constituindo uma derrogação ao regime geral, o artigo 4.° não pode ser interpretado por forma a ampliar os seus efeitos para além do necessário para assegurar a protecção dos interesses que visa garantir. Ademais, o alcance das derrogações nele previstas deve ser delimitado em função dos objectivos do regulamento [6].

5 — Acórdãos de 21 de Fevereiro de 1984, Nikolaus Brennerei und Liquörfabrik (337/82, Recueil, 1051); de 17 de Outubro de 1995, Leifer e o. (C-83/94, Colect., p. I-3231); e de 30 de Julho de 1996, Bosphorus (C-84/95, Colect., p. I-3953).

6 — Acórdão de 21 de Março de 1996 (C-39/95, Colect., p. I-1601).

41. O Regulamento n.° 3820/85 visa nomeadamente, segundo o seu primeiro considerando, para além da harmonização das condições de concorrência, o melhoramento das condições de trabalho e da segurança rodoviária. Para este fim, regulamenta os períodos de condução e de repouso (secções IV e V) dos condutores que, tendo atingido a idade mínima (secção III), efectuam transportes rodoviários incluídos no âmbito de aplicação do regulamento (secção II). Proíbe a remuneração em função das distâncias percorridas e/ou do volume das mercadorias transportadas, desde que tais remunerações comprometam a segurança rodoviária (secção VI); só em medida limitada prevê derrogações (secção VII) e comporta medidas de controlo e de sanções para efeitos da sua aplicação (secção VIII).

42. A disposição derrogatória adoptada no artigo 4.°, ponto 3, a favor dos veículos afectos ao serviço regular cujo percurso da linha não ultrapasse 50 quilómetros explica-se face aos objectivos do regulamento. As disposições protectoras constantes do regulamento não podem ou só dificilmente podem ser violadas por transportes de passageiros em serviços regulares. Dado que, no quadro dos serviços regulares, cuja condição é precisamente a regularidade, os períodos de trabalho do pessoal são determinados pelo horário, não é necessário exigir, além disso, a utilização de um taquímetro. É possível determinar de modo exacto o período de tempo em que um condutor trabalhou numa dada linha.

43. O artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 contém um catálogo exaustivo de derrogações. Não é portanto possível alargá-lo a circunstâncias que pareçam similares. Tendo o regulamento por objectivo declarado garantir a segurança rodoviária e melhorar as condições de trabalho, só pode ser aplicada uma derrogação quando as condições do artigo 4.° estiverem preenchidas.

44. No entanto, dado que, como já mostrámos, os transportes de passageiros efectuados pela empresa de autocarros acusada não se enquadram nos serviços regulares, ela não pode invocar a derrogação constante do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85.

45. Resulta da relação entre esta disposição derrogatória e o conjunto das prescrições do regulamento que o percurso da linha deve ser calculado relativamente a cada fracção do transporte efectuado pelo condutor no decurso do dia. É característico dos serviços regulares que um período de repouso se intercale após o termo de uma viagem. Também não é contrário à preocupação de segurança do regulamento que um condutor efectue vários trajectos curtos no decurso de um dia.

46. Deve, pois, responder-se à terceira questão do órgão jurisdicional de reenvio que o artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento n.° 3820/85 deve ser interpretado no sentido de que a distância do «percurso da linha» deve ser calculada relativamente a cada trajecto efectuado pelo condutor no decurso de um dia.

C — Conclusão

47. Propomos ao Tribunal de Justiça que responda do seguinte modo às questões prejudiciais:

«1) Um grupo de passageiros transportado numa única viagem entre um aeroporto e um hotel, com uma eventual passagem por um local de atracção turística, não é, para efeitos da aplicação do artigo 2.°, ponto 1.2, do Regulamento (CEE) n.° 684/92 do Conselho, de 16 de Março de 1992, que estabelece regras comuns para os transportes internacionais de passageiros em autocarro, uma "determinada categoria de passageiros".

2) O artigo 2.°, ponto 1.2, deve ser interpretado no sentido de que o transporte de passageiros no decurso de uma viagem caracterizada pelo facto de:

a) cada grupo ser embarcado num local de partida e deixado num local de chegada (com, entretanto, a eventual visita de uma atracção turística no decurso da viagem),

b) a mesma viagem, ou uma viagem similar, ser assegurada por várias vezes, no âmbito de uma reserva de conjunto efectuada por um organizador de viagens,

c) a relação precisa a seguir não estar previamente fixada,

não é um serviço regular especializado.

3) O artigo 4.°, ponto 3, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, deve ser interpretado no sentido de que a distância do "percurso da linha" deve ser calculada relativamente a cada trajecto efectuado pelo condutor no decurso de um dia.

4) O artigo 2.°, ponto 3, do Regulamento n.° 684/92 deve ser interpretado no sentido de que o transporte de tais passageiros nessas circunstâncias pode constituir um "serviço ocasional" na acepção deste artigo.»