JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
SIEGBERT ALBER
29 päivänä tammikuuta 1998 *

A Johdanto

1. Esillä olevassa ennakkoratkaisupyynnössä on kysymys asetuksen N:o 684/92 [1] 2 artiklassa käytettyjen käsitteiden "säännöllinen erityisliikenne" ja "satunnaisliikenne" sekä asetuksen N:o 3820/85 [2] 4 artiklan 3 kohdan käsitteen "liikennereitti" tulkinnasta.

2. Englantilainen Richmond Magistrates Court on esittänyt tuomioistuimelle seuraavaan tosiseikastoon perustuvan ennakkoratkaisupyynnön: kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevassa rikosoikeudenkäynnissä ovat vastaajina Lontoon läheltä Sydenhamista oleva linja-autoyritys E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd sekä tämän yhtiön palveluksessa oleva linja-autonkuljettaja D. J. Ferne.

3. Matkanjärjestäjät voivat tehdä yhtiölle ryhmävarauksia. Nämä varaukset kohdistuvat matkustajien kuljettamiseen lentokentiltä ja rautatieasemilta hotelleihin ja matkailullisesti kiinnostaviin kohteisiin.

4. D. J. Ferne kuljetti 9.7.1995 eräällä E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd -yhtiön linja-autolla matkailijaryhmää lontoolaisesta hotellista lentokentälle. Lentokentältä oli tarkoitus ottaa kuljetettavaksi toinen ryhmä ja viedä se matkailunähtävyyksien kautta kiertotietä erääseen Lounais-Lontoossa sijaitsevaan hotelliin. Kansallisen tuomioistuimen mukaan vastaaja Ferne ei häneen toisella osamatkalla kohdistuneessa liikenteenvalvonnassa kyennyt esittämään asetuksen N:o 3821/85 [3] 13—15 artiklassa tarkoitettuja piirturilevyjä. Yhtiö ja kuljettaja vetosivat asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan sisältämään poikkeussääntelyyn, jonka mukaan ajopiirturin käyttöä ei vaadita säännöllisessä henkilöliikenteessä. Oikeudenkäynnin syyttäjäviranomainen (Vehicle Inspectorate) kiistää yhtiön harjoittaman liikenteen olleen säännöllistä henkilöliikennettä ja pitää kyseistä poikkeussääntelyä tämän vuoksi asiaan soveltumattomana.

* Alkuperäinen kieli: saksa.

1 — Yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 16 päivänä maaliskuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 684/92 (EYVL L 74, 20.3.1992, s. 1).

2 — Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta 20 päivänä joulukuuta annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3820/85 (EYVL L 370, 31.12.1985, s. 1).

3 — Tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85 (EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8).

5. Yhteisön oikeuteen sisältyvät seuraavat nyt merkitykselliset säännökset:

Ajopiirturin käyttövelvollisuudesta säädetään:

— asetuksen N:o 3821/85 3 artiklan 1 kohdassa:

"Valvontalaite on asennettava ja sitä on käytettävä jäsenvaltiossa rekisteröidyissä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteessä, lukuun ottamatta asetuksen N:o 3820/85 4 artiklassa ja 14 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja ajoneuvoja."

Poikkeuksina tästä velvollisuudesta (säännöllinen henkilöliikenne ja säännöllinen erityisliikenne) mainitaan

— asetuksen N:o 3820/85 näiltä osin seuraavansisältöisessä 4 artiklassa:

"Tätä asetusta ei sovelleta liikenteeseen, jossa käytetään

— —

3) säännöllisen henkilöliikenteen ajoneuvoja, jos kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä; — — "

— Asetuksen N:o 3820/85 14 artiklan 1 kohta kuuluu seuraavasti:

"Yritysten on laadittava liikenteen aikataulu ja miehistön työvuorolista tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvasta:

— säännöllisestä kansallisesta henkilöliikenteestä

— — "

— Asetuksen N:o 3820/85 1 artikla:

"Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

— —

7) 'säännöllisellä henkilöliikenteellä' yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autolla 28 päivänä heinäkuuta 1966 annetun neuvoston asetuksen N:o 117/66/ETY 1 artiklassa tarkoitettua kansallista ja kansainvälistä liikennettä."

Asetus N:o 117/66/ETY [4] on tosin kumottu asetuksen N:o 684/92 21 artiklan 1 kohdalla, mutta asetuksen N:o 684/92 21 artiklan 2 kohdassa silti todetaan seuraavaan: "Viittauksia kumottuihin asetuksiin pidetään viittauksina tähän asetukseen."

4 — Yhteisistä säännöistä harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla 28 päivänä heinäkuuta 1966 annettu neuvoston asetus N:o 117/66/ETY) (EYVL L 147 s. 2688; kumottu asetuksella N:o 684/92 [ks. alaviite 1])

Näin ollen asetukseen N:o 684/92 sisältyvät säännöllisen henkilöliikenteen ja säännöllisen erityisliikenteen määritelmät ovat ratkaisevia.

— Asetuksen N:o 684/92 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Säännöllinen liikenne

1.1. Säännöllinen liikenne on liikennettä, jolla huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyin väliajoin määrätyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa. Säännöllinen liikenne on kaikkien käytettävissä ja siihen voi tarvittaessa liittyä pakollinen paikanvaraus.

1.2. Säännölliseksi liikenteeksi katsotaan samoin järjestäjästä riippumatta liikenne, jolla huolehditaan vain tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia, jos tällainen liikenne tapahtuu 1.1 kohdan mukaisissa olosuhteissa. Tällaista liikennettä kutsutaan jäljempänä 'säännölliseksi erityisliikenteeksi'.

Säännölliseen erityisliikenteeseen kuuluu erityisesti:

a) kuljetukset työntekijöiden kodin ja työpaikan välillä,

b) koululaisten ja opiskelijoiden kuljetukset kodin ja oppilaitoksen välillä,

c) sotilaiden ja heidän perheidensä kuljetukset kotivaltion ja kasarmin sijaintipaikan välillä,

d) — —

Se seikka, että liikennejärjestelyjä voidaan muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan, ei muuta säännöllisen liikenteen luonnetta.

— — "

Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3 kohdassa määriteltyä satunnaisliikennettä ei ole vapautettu ajopiirturin käyttövelvollisuudesta. Kyseinen säännös kuuluu seuraavasti:

"3.1. Satunnaisliikenne on liikennettä, joka ei vastaa säännöllisen liikenteen eikä edestakaisliikenteen määritelmää.

Siihen kuuluu:

a) — —

b) liikenne,

— jossa kuljetetaan ennalta muodostettuja matkustajaryhmiä ja jolloin matkustajia ei tuoda takaisin lähtöpaikkoihinsa saman matkan aikana,

sekä

— liikenne, silloin kun pysähdytään määräpaikassa, johon sisältyy myös majoitus tai muut turistipalvelut, jotka eivät liity kuljetukseen tai majoitukseen;

c) — —

d) tämän asetuksen liitteessä määritelty liikenne; sekä

e) liikenne, joka ei vastaa a)—d) kohdan vaatimuksia, eli 'jäljelle jäävä liikenne'.

— —

3.3. Edellä 3 kohdassa tarkoitettu liikenne voi olla jossakin määrin toistuvaa olematta sen vuoksi muuta kuin satunnaisliikennettä."

6. Näistä säännöksistä seuraa, että ainoastaan säännöllisen henkilöliikenteen tai säännöllisen erityisliikenteen, mutta ei satunnaisliikenteen, harjoittajilla on oikeus vedota asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan poikkeussääntelyyn.

7. Kansallinen tuomioistuin esittää tämän vuoksi yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat kysymykset:

"1) Voidaanko sellaisia matkustajaryhmiä, jotka kuljetetaan vain kerran, joskus matkailunähtävyyksien kautta, lentokentältä hotelliin, pitää neuvoston asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdassa tarkoitettuina 'tiettyinä matkustajaryhminä'?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohtaa tulkittava siten, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetun säännöllisen erityisliikenteen soveltamisalaan kuuluu tällaisten matkustajien kuljettaminen, jos

a) kukin ryhmä otetaan kyytiin yhdestä lähtöpaikasta ja jätetään kyydistä toisessa määräpaikassa (siten että matkan aikana saatetaan käydä matkailunähtävyyden luona);

b) sama tai vastaavan matka toistuu useita kertoja matkanjärjestäjän kokonaisvarausten mukaisesti;

c) tarkkaa ajoreittiä ei ole ennakolta vahvistettu?

3) Jos toiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko neuvoston asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että 'kyseisen liikennereitin' pituus lasketaan ottaen huomioon

a) kuljettajalle työpäivän aikana kertyneen ajomatkan jokainen osamatka;

b) näiden osamatkojen summa.

4) Jos toiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, onko neuvoston asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että tällaisten matkustajien kuljetusta tällaisissa olosuhteissa on pidettävä tässä artiklassa tarkoitettuna 'satunnaisliikenteenä'?"

8. Pääasian vastaajayhtiö, Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ja komissio ovat esittäneet kirjalliset huomautuksensa asiasta ja osallistuneet sen suulliseen käsittelyyn. Palaan osapuolten esityksiin asian oikeudellisen arvioinnin yhteydessä.

B Oikeudellinen arviointi

9. Kansallisen tuomioistuimen esittämät ensimmäinen, toinen ja neljäs kysymys koskevat olennaisilta osiltaan asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2. kohdassa käytetyn käsitteen "säännöllinen erityisliikenne" ja asetuksen N:o 684/92 3 artiklan 3.1. kohdan käsitteen "satunnaisliikenne" tulkintaa. Tämän vuoksi on tarkoituksenmukaista tarkastella näitä kysymyksiä yhdessä.

10. Asetuksen N:o 3821/85 johdanto-osan perustelukappaleiden mukaan velvoitteella ajopiirturin käyttämiseen pyritään muun muassa siihen, että liikenneturvallisuus oleellisesti paranee ja työ- sekä lepoaikojen

valvonta tulee mahdolliseksi. Poikkeuksia tästä velvoitteesta tulee sen vuoksi sallia vain erityisissä olosuhteissa. Päinvastoin kuin satunnaisliikennettä, säännöllistä liikennettä koskee nimenomaan tällainen poikkeussäänte-ly.

I *Ensimmäinen, toinen ja neljäs kysymys*

11. Pääasian vastaajat katsovat asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan poikkeus-säännöksen vapauttavan heidät velvollisuu-desta ajopiirturin käyttämiseen. He esittävät yhtiön harjoittavan säännöllistä liikennettä ja linjamatkojen pituuden alittavan 50 kilomet-riä. Tästä seuraa heidän mukaansa, etteivät yksittäiset ajomatkat kuulu asetusten sovelta-misalaan, vaan että niitä tulee arvioida yksin-omaan kansallisen oikeuden näkökulmasta. Matkanjärjestäjät ja asiakkaat saattavat sopia tarjottavan palvelun sisällöstä. Tällaisilla sopimuksilla voidaan lähemmin päättää sään-nöllisistä ja toistuvista kuljetuksista. Tällä tavoin on siis mahdollista määritellä kuljetus-ten säännölliset ajankohdat, käytettävä reitti samoin kuin kuljetusten lähtö- ja tulopaikat sekä mahdolliset pysähdyspaikat. Myös mat-kustajien koostumus on tällä tavoin tarkem-min rajattavissa. Vastaajien käsityksen mukaan heidän kuljettamansa henkilöt muo-dostavat asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan mukaisen "tietyn matkustajaryh-män". He eroavat tavallisista matkustajista siinä, että he olivat varanneet matkanjärjestä-jältä kokonaismatkapaketin, joka käsitti matkan hotellilta lentokentälle tai päinvas-toin pysähdyksineen matkailunähtävyyksien kohdalla. Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan esimerkkiluettelo ei ole tyhjen-tävä. Voidaan myös ajatella, että tiettyyn seu-raan tai ennakolta maksaneeseen ryhmään kuuluvat matkailijat ovat tämän säännöksen soveltamisalan piirissä. Samoja matkustajia ei ole nimenomaisesti eikä implisiittisesti vaa-dittu kulkemaan useampaan kertaan samaa reittiä. Asetuksessa mainittujen esimerkkien näkökulmasta on hyvinkin mahdollista, että eri kuljetuskerroilla kuljetetaan eri matkusta-jia. Valittu reitti olisi lisäksi määriteltävissä siten, että kuljettaja ilmoittaisi katujen nimet ja muut yksilöintimerkinnät. Jo suoritettujen kuljetusten lähtö- ja tuloajat olivat sekä mat-kanjärjestäjän että matkustajien tiedossa ennakolta. Pysähdyspaikkoja koskevasta vaa-timuksesta voitaisiin luopua, kuten esimer-kiksi kaupunkien välisessä säännöllisessä linja-autoliikenteessäkin.

12. Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ja komissio viittaavat ensiksi siihen, että asiaan soveltuvien asetusten säännöksiä on tulkit-tava niiden päämäärien ja tarkoitusten mukaisesti. Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan mukaisen säännöllisen erityislii-kenteen osalta nämä molemmat osapuolet esittävät, että ensiksikin säännölliselle liiken-teelle asetettujen vaatimusten tulee täyttyä, minkä jälkeen sitten on selvitettävä, järjeste-täänkö säännöllistä henkilöliikennettä "tie-tylle matkustajaryhmälle".

13. Säännöllisen erityisliikenteen edellytyksiksi muodostuvat täten säännöllinen kuljetus, määrätty liikennereitti, ennakolta vahvistetut pysähdyspaikat samoin kuin tietty matkustajaryhmä.

14. Kuljettamisen säännöllisyyden osalta Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ja komissio katsovat tämän edellyttävän selvästi määrättyjä ja lopullisesti vahvistettuja ajoaikoja. On oltava aikataulu aivan tarkkoine merkintöineen ajojen toistumisesta sekä ajotiheydestä. Vireillä olevan pääasian taustalla ei ole tarkkoja ajoaikoja. Silloin kun kuljetukset riippuvat lentokoneen tai junan saapumisajasta, kuljettajan on tapauskohtaisesti odotettava matkustajien saapumista. Kun kysymys on — nyt esillä olevan tapauksen tavoin — ryhmävarauksesta, lähtö- ja tuloajat määräytyvät sellaisten seikkojen perusteella, jotka eivät ole ennakoitavissa. Kuljettamisen säännöllisyyteen liittyvä vaatimus ajojen määriteltävyydestä ennakolta ei näin ollen täyty.

15. Määrättyjen liikennereittien suhteen Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ja komissio esittävät, että reitin selvä ja täsmällinen määrittäminen ennakolta on tarpeen. Valittavaa reittiä voitaisiin tosin muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan (asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan viimeinen virke). Käyttäjien on silti tiedettävä ajettava reitti ennakolta. Myös pysähdyspaikat on määritettävä ennakkoon. Ainakin kuljetusten lähtö- ja tulopaikkojen on oltava selvillä, eikä niitä tule muuttaa kutakin kuljetusta varten.

16. Kriteerin "tietty matkustajaryhmä" osalta Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ja komissio esittävät, että asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdassa mainitut esimerkit eivät tosin muodosta tyhjentävää luetteloa. Tästä huolimatta suoritetut kuljetukset eivät kuulu tämän säännöksen piiriin. Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus esittää tältä osin, että esimerkeissäkin on kysymys toistuvasti suoritetuista ajoista. E. Clarke & Sons Ltd kuitenkin kuljettaa tiettyjä matkustajia vain kerran. Myös komissio viittaa siihen tosiseikkaan, että matkustajille on kulloinkin osoitettu vain yksi yhdensuuntainen matka. Ominaisuus, joka muodostaa vastaajien matkustajista ryhmän, eli yhden ainoan varauksen olemassaolo, ei ole sellainen pysyvä olotila kuin asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan esimerkeistä on pääteltävissä. Näissä on kysymys työntekijöistä, koululaisista tai sotilaista, jotka pysyvät tämän ryhmän jäseninä pitemmän ajan. Kaikista näistä kohdista seuraa, etteivät vastaajat näiden osapuolten mielestä voi tehokkaasti vedota siihen, että yhtiö harjoittaisi asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan mukaista säännöllistä erityisliikennettä.

1. Säännöllinen henkilöliikenne ja säännöllinen erityisliikenne

17. Asetuksen N:o 3821/85 3 artiklan mukaan ajopiirturi on asennettava ja sitä on käytettävä ajoneuvoissa, joita käytetään maanteiden henkilöliikenteessä. Tästä velvollisuudesta on nimenomaisesti vapautettu asetuksen N:o 3820/85 4 artiklassa ja 14 artiklan

1 kohdassa mainitut ajoneuvot. Asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan mukaan on kysymys säännöllisen henkilöliikenteen ajoneuvoista, kun kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä. Asetuksen N:o 3820/85 14 artiklan 1 kohdan mukaan vapautus koskee säännöllisessä henkilöliikenteessä käytettäviä ajoneuvoja, sikäli kuin on kysymys kansallisesta henkilöliikenteestä. Henkilöliikenteellä tarkoitetaan tällöin asetuksen N:o 117/66/ETY mukaisia kansallisia kuljetuksia. Tämä asetus on kumottu asetuksella N:o 684/92. Viittausten kumottuun asetukseen katsotaan asetuksen N:o 684/92 21 artiklan 2 kohdan mukaisesti tarkoittavan viittauksia tähän asetukseen. Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.1 kohdassa säännöllinen liikenne määritellään liikenteeksi, jossa huolehditaan henkilöliikenteestä määrätyin väliajoin määrätyllä reitillä ja jolla matkustajia otetaan kyytiin ja jätetään kyydistä jo ennalta vahvistetuissa pysähdyspaikoissa. Säännöllinen liikenne on kaikkien käytettävissä, ja siihen voi tarvittaessa liittyä pakollinen paikanvaraus.

18. Säännöllinen erityisliikenne määritellään asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdassa. Säännöllisestä liikenteestä poiketen siinä huolehditaan tiettyjen matkustajaryhmien kuljetuksesta ilman muita matkustajia. Esimerkkeinä mainittakoon tässä uudelleen

a) kuljetukset työntekijöiden kodin ja työpaikan välillä;

b) koululaisten ja opiskelijoiden kuljetukset kodin ja oppilaitoksen välillä;

c) sotilaiden ja heidän perheidensä kuljetukset kotivaltion ja kasarmin sijaintipaikan välillä.

Liikennejärjestelyjä voidaan näissä yhteyksissä muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan.

19. Säännölliselle erityisliikenteelle annettavat vaatimukset ovat siis seuraavat:

— säännöllinen kuljetus

— määrätyt liikennereitit

— ennakolta vahvistetut pysähdyspaikat

— tietyt matkustajaryhmät.

Näitä edellytyksiä tulee tarkastella kutakin erikseen.

a) Säännöllinen kuljetus

20. Säännöllinen kuljetus saattaa tässä yhteydessä tarkoittaa vain liikennettä, jota harjoitetaan pääpiirteissään sitovan suunnitelman mukaisesti ajojen toistuessa säännöllisissä jaksoissa. Jo tästä määritelmästä on pääteltävissä, että kuljetusaikojen on määräydyttävä tiettyjen sääntöjen mukaan. Samoin on ilmeistä, että kuljetusten täytyy toistua. Säännöllisen liikenteen idea ja tarkoitus on juuri siinä, että tiettyihin kohteisiin ajetaan tietyllä tiheydellä. Säännöllisyys edellyttää myös, että jo ennakkoon on laadittu aikataulu ja se on asiasta kiinnostuneiden saatavilla. Lisävaatimuksena säännölliselle kuljetukselle on, että tätä aikataulua myös noudatetaan. Tyypillisenä esimerkkinä säännöllisestä liikenteestä voidaan pitää kaupunkien sisäistä henkilöliikennettä. Sen linja-autonkuljettajien on noudatettava aikataulun ohjeita. Pienehköjä myöhästymisiä saattaa tosin esiintyä, mutta aikataulussa yritetään kuitenkin pysyä. Esillä olevassa tapauksessa näin ei kansallisen tuomioistuimen mukaan kuitenkaan ole. Kuljetusyritys on tosin laatinut eräänlaisen aikataulun, mutta siitä saatetaan yksittäistapauksittain poiketa. Kuten komissio on jo huomautuksissaan todennut, linja-auton kuljettaja joutuu olosuhteista riippuen toisinaan odottamaan matkustajien saapumista pitkäänkin.

21. Kuljettaja voi tilanteen mukaan lyhyelläkin varoitusajalla muuttaa ennakolta laadittua aikataulua. Kuljettaja joutuu tällöin eräänlaiseen "riippuvuussuhteeseen" matkustajista, mikä taas on ristiriidassa käsitteen "säännöllinen kuljetus" merkityssisällön kanssa. Säännöllisessä kuljetuksessa matkustajat sopeutuvat ennakolta laadittuun aikatauluun. Tällainen aikataulu on myös voimassa pitkähkön ajanjakson. Esillä olevassa tapauksessa kuljetukseen käytetty aika saattaa kuitenkin vaihdella kuljetuksesta toiseen ajettaessa eri lähtöpaikoista kulloinkin eri päätepisteisiin. Myös pysähdyspaikat saattavat vaihdella varauksen mukaan. Näissä oloissa ei siten ole mahdollista määrittää E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd:n ajoihin kuluvaa aikaa eikä kuljetustiheyttä.

b) Määrätyt liikennereitit

22. Määrätyistä liikennereiteistä on kysymys silloin, kun ennen matkan alkamista sille osallistujat ovat etukäteen selvillä valittavasta reitistä. Tämä on välttämätöntä siksi, että säännöllistä kuljetusta voidaan harjoittaa vain, mikäli myös reitit on määrätty. Koska säännöllistä liikennettä harjoitetaan säännöllisesti, on matkustajan jo ennen matkan alkamista voitava olla selvillä siitä, mitä reittiä linja-auton on määrä kulkea. Tällöin vain lähtö- ja tulopaikkojen sekä mahdollisten pysähdyspaikkojen määrääminen ei ole riittävää. Tästä syystä sekään ei riitä, että kuljettaja ennen matkan alkamista kuvailee pääreitin lähemmin nimeämällä sen pääkadut. Kuten vastaajat itse ovat esittäneet, kuljettajalle on täysin mahdollista liikennetukosten ja vastaavien esteiden sattuessa käyttää kokonaan toista tietä. Tosin myös perinteisen säännöllisen liikenteen saattaa olla pakko muuttaa reittiään rakennustyömaiden tai

katujen sulkemisen vuoksi, mutta tällaiset esteet ovat silti jo ennakkoon tiedossa tietyn ajan. Matkustajille voidaan silloin jo hyvissä ajoin ilmoittaa reitin muutoksesta. Liikenneruuhkan aikana säännöllinen liikenne kuitenkin ajaa sille ennalta määrättyä reittiä. Erityisesti työpaikkaliikenteestä aiheutuvien ruuhkahuippujen aikaan on tällöin varauduttava viivytyksiin. Mikäli esillä olevassa tapauksessa olisi sattunut suurempi viivytys, kuljettajalla olisi silti hänen oman ilmoituksensa mukaan ollut mahdollisuus lyhyelläkin varoitusajalla valita oikotie menetetyn ajan saamiseksi takaisin. Näissä oloissa ei kuitenkaan ole mahdollista määrittää liikennereittejä ennakolta selkeästi.

esimerkit, joiden tarkoittamissa tapauksissa oletetaan pitempäänkin käytettävän samoja lähtöpaikkoja ja päätepisteitä.

c) Ennakolta vahvistetut pysähdyspaikat

23. Ennakolta vahvistettujen pysähdyspaikkojenkaan osalta ei ole syytä asettua E. Clarke & Sons Ltd:n puolesta esitetylle kannalle. Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.1 kohdassa tosin edellytetään vain sellaisten ennakolta vahvistettujen pysähdyspaikkojen olemassaoloa, joilta matkustajia otetaan kyytiin ja joilla he poistuvat kyydistä, mutta tämä ei voi tarkoittaa sitä, että tällaiset pysähdyspaikat saattaisivat olla eri lentokenttiä, hotelleja tai rautatieasemia siitä matkailijaryhmästä riippuen, jolle varaus on tehty. Ennakolta vahvistetun pysähdyspaikan vaatimusta on tässäkin tarkasteltava yhteydessä säännölliseen kuljetukseen määrättyä liikennereittiä pitkin. Pysähdyspaikat on määrättävä ennakkoon ja niille on ajettava säännöllisesti. Tämän osoittavat myös asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan

24. Se, että ajon aikana on poikettava useammalle pysähdyspaikalle, käy ilmi myös asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 2 kohdasta. Siinä säännellään edestakaisliikennettä, jossa toistuvilla meno- ja paluumatkoilla kuljetetaan matkustajia yhdestä lähtöpaikasta yhteen määräpaikkaan. Tällaisessa asetelmassa pysähdyspaikat eivät tosiaankaan ole tarpeen. Vastaajana oleva linja-autoyritys viittaa pysähdyksiin nähtävyyksien katselemiseksi. Pitää mahdollisesti paikkansa, että tiettyjen nähtävyyksien luokse ajetaan usein ja että matkustajat myös ovat tietoisia tästä ohjelmasta, mutta he eivät kuitenkaan ilmeisesti tiedä tarkalleen, missä pysähdyspaikat sijaitsevat, koska niitä ei ole erikseen merkitty. Kun myös vastaajien ilmoituksen mukaan reittiä voidaan viivästysten vuoksi muuttaa, on täysin mahdollista, että ilmoitetut pysähdykset tapahtuvat muussa kuin alun perin suunnitellussa paikassa. Säännöllisen liikenteen edellytyksenä on kuitenkin, että määrätyille pysähdyspaikoille ajetaan säännöllisesti. Mikäli siis kuljetusyritykset sijoittavat pysähdyspaikat matkanjärjestäjien kanssa tehtyjen sopimusten mukaisesti ja niillä on mahdollisuus muuttaa näitä pysähdyspaikkoja, ei tässä mielessä voida puhua säännöllisestä liikenteestä.

d) Tietyt matkustajaryhmät

25. Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan mukaisina "tiettyinä matkustajaryhminä" ei voida pitää matkustajia, joita kuljetetaan yhdellä ainoalla matkalla lentokentän ja hotellin välillä satunnaisine nähtävyyksillä tapahtuvine pysähdyksineen.

26. Kuten jo asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan sanamuodosta ilmenee ("—— säännölliseen erityisliikenteeseen kuuluu erityisesti —— "), siinä esitetyt esimerkit eivät muodosta tyhjentävää luetteloa. Tarkasteltaessa esimerkkiluetteloa lähemmin kuitenkin ilmenee, kuten komissio on perustellusti huomauttanut, että mainittuihin ryhmiin (työntekijät, koululaiset ja sotilaat) liittyy yhteinen piirre, joka erottaa heidät pidemmäksi ajaksi muista matkustajista. Sellaisten matkailijoiden tapauksessa, joita kuljetetaan yhdellä ainoalla matkalla joltakin lentokentältä johonkin hotelliin, heillä on tällainen yhteinen piirre vain lyhyen ajan. Kuljetusyritykset kuljettavat tässä artiklassa esimerkinomaisesti lueteltuja ryhmiä niiden yhteisen piirteen vuoksi toistuvasti ja säännöllisesti edestakaisin lähemmin määriteltyjen pisteiden välillä. Vaikka tämän säännöksen mukaan säännöllistä liikennettä voidaan muunnella käyttäjien vaihtelevien tarpeiden mukaan, tämä ei siltikään saata tarkoittaa sitä, että säännöllisessä liikenteessä jokainen kuljetus olisi järjestettävissä eri tavoin. Kysymys ei enää olisi säännönmukaisesta kuljetuksesta, mikäli jokaisen kuljetuksen matka-ajat, reitit ja matkustajat poikkeaisivat toisistaan.

27. Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd:n suorittamat kuljetukset eivät kuulu asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.1 ja 1.2 kohdassa tarkoitetun "säännöllisen liikenteen" tai "säännöllisen erityisliikenteen" piiriin.

2. Satunnaisliikenne

28. Vastaajana olevan linja-autoyrityksen käsityksen mukaan tätä kysymystä ei ole tarpeen tutkia. Koska sen tarjoamia kuljetuspalveluita on sen mielestä pidettävä säännöllisenä erityisliikenteenä, samoja kuljetuspalveluita ei samanaikaisesti ole mahdollista pitää myös satunnaisliikenteenä.

29. Sekä Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus että komissio päätyvät huomautuksissaan siihen, että suoritettuja kuljetuksia on pidettävä tämän asetuksen mukaisena satunnaisliikenteenä. Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus katsoo, että kysymyksessä on asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3.1 kohdan b alakohdan mukainen kuljetuspalvelu, ja viittaa ennalta muodostetun matkustajaryhmän määritelmän osalta asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3.2 kohtaan. Komissio esittää tältä osin, että kysymyksessä mahdollisesti olisi tällainen kuljetuspalvelu, mutta että mahdollista olisi myös, että kysymyksessä olisi asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3.1 kohdan d tai e alakohdan mukainen kuljetuspalvelu. Joka tapauksessa kysymys komission mielestä on tämän asetuksen tarkoittamasta satunnaisliikenteestä. Sekä Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus että komissio viittaavat vielä

siihen, että näiden kuljetusten tietty suorittamistiheys ei vaikuta millään tavoin niiden luokittelemiseen satunnaisliikenteeksi. Tämä seuraa asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3.3 kohdasta.

30. On yhdyttävä Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen ja komission esittämään lopputulokseen. Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3.1 kohdan b alakohdan mukaan satunnaisliikennettä on liikennepalvelu, jossa ennalta muodostettuja matkustajaryhmiä ei yhden ja saman matkan aikana tuoda takaisin lähtöpaikkoihinsa ja johon silloin, kun pysähdytään määräpaikassa, sisältyvät myös majoitus- tai muut turistipalvelut, jotka eivät liity kuljetukseen tai majoitukseen.

31. Kansallisen tuomioistuimen mukaan vastaajana olevalle linja-autoyritykselle tehtiin ryhmävarauksia. Nämä ryhmävaraukset kohdistuivat matkailijaryhmien noutamiseen joko hotellilta ja heidän kuljettamiseensa lentokentälle tai noutamiseen lentokentiltä ja rautatieasemilta sekä heidän kuljettamiseensa kulloiseenkin hotelliin. Matkailijat oli tarkoitus jättää kulloiseenkin määräpaikkaan tuomatta heitä saman matkan aikana takaisin heidän lähtöpaikkaansa. Kansallisen tuomioistuimen esittämästä selityksestä tosin ilmenee, että vastaajana oleva linja-autoyritys on näiden kuljetusten aikana todella järjestänyt turistipalveluita, toisin sanoen nähtävyyksiin tutustumisia. Tällaisessa tapauksessa asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3.1 kohdan b alakohta ei olisi sovellettavissa. Mahdollista olisi tällöin epäilemättä soveltaa asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3.1 kohdan d alakohtaa yhdistettynä tämän asetuksen liitteeseen. Kysymykseen tulisi tällöin liikennepalvelu, joka käsittää liikenteen täydellä kuormalla lähtöpaikasta määräpaikkaan ja sitä seuraavan paluumatkan tyhjänä ajoneuvon lähtöpaikkaan. Mikäli tällaista paluumatkaa tyhjänä ei kuitenkaan seuraisi, täyttyisivät asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3.1 kohdan e alakohdan vaatimukset. Tämän säännöksen mukaan satunnaisliikennettä on kaikki sellainen muu liikenne, joka ei vastaa a—d alakohdan vaatimuksia, eli "jäljelle jäävä liikenne". Tämän kysymyksen ratkaiseminen kuuluu kuitenkin kansalliselle tuomioistuimelle, koska ratkaisu tältä osin perustuu asian tosiseikaston arviointiin. Koska kysymyksessä kuitenkin on satunnaisliikenne, on selvää, etteivät vastaajat esillä olevassa tapauksessa ole harjoittaneet henkilökuljetusta säännöllisen liikenteen vaatimukset täyttävin tavoin.

32. Kansalliselle tuomioistuimelle on tämän vuoksi vastattava ensimmäiseen, toiseen ja neljänteen kysymykseen seuraavasti:

Ensimmäinen kysymys

Matkustajaryhmät, jotka kuljetetaan vain kerran, joskus matkailunähtävyyksien kautta, lentokentältä hotelliin, eivät ole "tiettyjä matkustajaryhmiä" asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan tarkoittamassa mielessä.

Toinen kysymys

Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohtaa on tulkittava siten, että näiden matkustajien kuljettamista tällä tavoin, kun

a) kukin ryhmä otetaan kyytiin yhdestä lähtöpaikasta ja jätetään kyydistä toisessa määräpaikassa (siten että matkan aikana saatetaan käydä matkailunähtävyyden luona);

b) sama tai vastaava matka toistuu useita kertoja matkanjärjestäjän kokonaisvarausten mukaisesti,

c) tarkkaa ajoreittiä ei ole ennakolta vahvistettu,

ei ole pidettävä "säännöllisenä erityisliikenteenä".

Neljäs kysymys

Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että näissä olosuhteissa tällaisten matkustajien kuljettamista on mahdollista pitää artiklan tarkoittamana "satunnaisliikenteenä".

Kansallisen tuomioistuimen tehtäväksi kuitenkin jää sen ratkaiseminen, täyttyvätkö pääasiassa tämän tosiasialliset edellytykset.

II *Kolmas kysymys*

33. Kolmannella kysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyrkii selvittämään, miten asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan mukainen "liikennereitin" pituus on määritettävä. Kysymykseen tulee tällöin joko kunkin päivittäin ajetun osamatkan pituuden määrittäminen tai näiden osamatkojen summan käyttäminen. Kansallisen tuomioistuimen mukaan yksittäiset osamatkat olivat pituudeltaan kukin alle 50 kilometriä sinä päivänä, jolloin vastaaja Ferneen kohdistettiin puheena olevat valvontatoimet. Näiden osamatkojen summa oli kuitenkin yli 50 kilometriä.

34. Asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan mukaan sitä ei sovelleta ajoneuvoihin, joita käytetään säännöllisessä liikenteessä, jos kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä.

35. E. Clarke & Sons Ltd esittää, että "linjareitin" pituuden asianmukaisessa määrittämisessä on lähdettävä kustakin yksittäisestä osamatkasta kultakin päivältä.

36. Komissio ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus huomauttavat ensiksikin siitä, että tähän kansallisen tuomioistuimen kysymykseen ei tarvitse vastata. Koska kyseinen poikkeussääntely koskee vain säännöllistä liikennettä, johon vastaajien kuljetukset eivät kuitenkaan kuulu, määräys ei sovellu tähän. Näin ollen tähän kysymykseen vastaamisella ei ole merkitystä pääasian ratkaisemisen kannalta.

37. Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen mukaan on tämän lisäksi riidatonta, ettei velvollisuutta ajopiirturin käyttämiseen ole, vaikka kysymys silti olisi "säännöllisestä erityisliikenteestä", siitä riippumatta, onko ajettu matka alle tai yli 50 kilometriä. Tämän vuoksi esillä olevassa asiassa ei ole kysymys asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan tulkinnasta.

On yhdyttävä Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen käsitykseen, joten kolmatta kysymystä käsitellään tässä vain toissijaisesti.

38. Komissio esittää, ettei esillä olevaan tapaukseen sovellu asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdan mukainen poikkeussääntely. Tämän kohdan luettelo poikkeustilanteista on tyhjentävä, minkä johdosta nyt esillä oleva tilanne ei kuulu säännöksen soveltamisalaan. Poikkeuksia on tarkasteltava asetuksen kokonaisrakenteen näkökulmasta, ja niistä on säädetty, koska asetukseen liittyvät turvallisuusnäkökohdat tulevat esitetyissä esimerkkitapauksissa saavutetuiksi muillakin tavoin. Koska poikkeuksia on tulkittava suppeasti, niitä ei voida soveltaa esillä olevaan tapaukseen.

39. Yhteisöjen tuomioistuin on vakiintuneessa oikeuskäytännössään katsonut, että yhteisön oikeuden säännösten tulkinnassa on otettava huomioon sekä niiden sanamuoto että niiden tarkoitus ja tavoitteet. [5]

40. Asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan osalta yhteisöjen tuomioistuin on asiassa C-39/95, Goupil, 21.3.1996 antamassaan tuomiossa todennut, ettei poikkeuksena yleisestä sääntelystä tätä artiklaa voida tulkita siten, että sen vaikutus ulottuisi yli sen, mikä on tarpeellista sillä tavoiteltujen intressien turvaamiseksi. Lisäksi siinä säädettyjen poikkeusten soveltamisala on määriteltävä asetuksen tarkoitus huomioon ottaen. [6]

5 — Asia 337/82, St. Nikolaus Brennerei, tuomio 21.2.1984 (Kok. 1984, s. 1051); asia C-83/94, Leifer ym., tuomio 17.10.1995 (Kok. 1995, s. I-3231) ja asia C-84/95, Bosphorus, tuomio 30.7.1996 (Kok. 1996, s. I-3953).

6 — Asia C-39/95, Goupil, tuomio 21.3.1996 (Kok. 1996, s. I-1601).

41. Asetuksen N:o 3820/85 tavoitteena on sen ensimmäisen perustelukappaleen mukaan kilpailun edellytysten yhdenmukaistamisen rinnalla erityisesti työolojen ja liikenneturvallisuuden parantaminen. Tässä tarkoituksessa asetuksessa säädetään sen soveltamisalasta (II jakso) siten, että asetus soveltuu maanteillä kuljetuksia suorittaviin sellaisiin kuljettajiin, jotka ovat saavuttaneet vaaditun vähimmäisiän (III jakso), sekä heidän ajo- ja lepoajoistaan (IV ja V jakso). Siinä kielletään palkkioiden maksaminen kuljettajille ajomatkan tai kuljetettujen tavaroiden määrän perusteella, siltä osin kuin nämä palkkiot vaarantavat liikenneturvallisuutta (VI jakso). Siinä sallitaan vain rajoitetussa määrin poikkeuksia (VII jakso), ja se sisältää toimeenpanoansa varten valvonta- ja seuraamussäännökset (VIII jakso).

42. Asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohdassa säädetty poikkeusjärjestely ajoneuvoille, joita käytetään säännöllisessä liikenteessä liikennereitin pituuden ollessa enintään 50 kilometriä, selittyy tämän asetuksen päämäärillä. Säännöllisessä henkilöliikenteessä ei voida rikkoa asetuksessa mainittuja suojasäännöksiä lainkaan tai ei ainakaan kovinkaan helposti. Koska henkilökunnan työssäoloajat on säännöllisessä liikenteessä sidottu aikatauluihin, ei ole tarpeen vielä erikseen käyttää ajopiirturia. Voidaan täsmällisesti todeta, kuka kuljettaja on ajanut milläkin reitillä ja kuinka pitkään.

43. Asetuksen N:o 3820/85 4 artikla sisältää tyhjentävän luettelon poikkeussääntelyistä. Niiden soveltamisen laajentaminen tilanteisiin, jotka vaikuttavat samankaltaisilta, ei näin ollen ole mahdollista. Koska asetuksen nimenomaisena tavoitteena on liikenneturvallisuuden takaaminen ja työolojen parantaminen, poikkeuksellisen tilanteen voidaan olettaa olevan olemassa vain silloin, kun 4 artiklan edellytykset täyttyvät.

44. Kun kuitenkin, kuten on osoitettu, vastaajana olevan linja-autoyrityksen henkilökuljetukset eivät ole säännöllistä liikennettä, se ei myöskään voi vedota asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan poikkeussäätelyyn.

45. Tämän poikkeussäännöksen yhteydestä asetuksen kokonaisrakenteeseen seuraa, että liikennereitin pituus on määritettävä erikseen jokaiselta yksittäiseltä kuljettajan yhden päivän aikana ajamalta osamatkalta. Säännöllisen liikenteen tyypillinen piirre on, että ajon päättymisen jälkeen seuraa lepoaika. Asetuksen suojelutarkoituksen kanssa ei myöskään ole ristiriidassa se, että kuljettaja ajaa yhden päivän aikana useampia lyhyitä matkoja.

46. Kansallisen tuomioistuimen kolmanteen kysymykseen tulee siten vastata, että asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että "liikennereitin" pituus on määritettävä erikseen jokaiselta yksittäiseltä kuljettajan yhden päivän aikana ajamalta osamatkalta.

C Ratkaisuehdotus

47. Ehdotan, että ennakkoratkaisukysymyksiin annetaan seuraavat vastaukset:

1) Matkustajaryhmät, jotka kuljetetaan vain kerran, joskus matkailunähtävyyksien kautta, lentokentältä hotelliin, eivät ole "tiettyjä matkustajaryhmiä" asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohdan tarkoittamassa mielessä.

2) Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 1.2 kohtaa on tulkittava siten, että näiden matkustajien kuljetusta tällä tavoin, kun

   a) kukin ryhmä otetaan kyytiin yhdestä lähtöpaikasta ja jätetään kyydistä toisessa määräpaikassa (siten että matkan aikana saatetaan käydä matkailunähtävyyden luona);

   b) sama tai vastaava matka toistuu useita kertoja matkanjärjestäjän kokonaisvarausten mukaisesti;

   c) tarkkaa ajoreittiä ei ole ennakolta vahvistettu;

   ei ole pidettävä "säännöllisenä erityisliikenteenä".

3) Asetuksen N:o 3820/85 4 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että "liikennereitin" pituus on määritettävä erikseen jokaiselta yksittäiseltä kuljettajan yhden päivän aikana ajamalta osamatkalta.

4) Asetuksen N:o 684/92 2 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että näissä olosuhteissa tämänkaltaisten matkustajien kuljettamista on mahdollista pitää artiklan mukaisena "satunnaisliikenteenä".