FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT SIEGBERT ALBER

föredraget den 29 januari 1998 *

A — Inledning

1. Förevarande begäran om förhandsavgörande rör tolkningen av begreppen "speciell reguljär trafik" och "tillfällig trafik" i artikel 2 i förordning (EEG) nr 684/92 [1] samt tolkningen av begreppet "linjens längd" i artikel 4.3 i förordning (EEG) nr 3820/85 [2].

2. Den brittiska Richmond Magistrates' Court har till domstolen framställt en begäran om förhandsavgörande med anledning av ett brottmål mot E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd, ett i Sydenham nära London etablerat bussföretag, och D. J. Ferne, en vid detta bolag anställd bussförare.

3. Researrangörer kan vid detta bolag göra gruppbokningar som avser transport av passagerare från flygplatser eller järnvägsstationer till hotell och sevärdheter.

4. Den 9 juli 1995 förde D. J. Ferne en buss tillhörande bolaget E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd för att transportera en grupp resenärer från ett hotell i London till flygplatsen. Vid flygplatsen skulle han hämta en annan grupp och transportera den via en omväg förbi en sevärdhet till ett hotell i sydvästra London. Den hänskjutande domstolen har angett att den tilltalade vid en trafikkontroll under den andra resan inte kunde visa fram färdskrivarens diagramblad enligt artikel 13—15 i förordning (EEG) nr 3821/85 [3]. Bolaget och föraren har åberopat undantagsbestämmelsen i artikel 4.3 i förordning nr 3820/85, enligt vilken färdskrivare inte behöver användas i linjetrafik. Den myndighet som väckte åtal i målet vid den nationella domstolen (Vehicle Inspectorate) bestred att de tilltalade hade bedrivit verksamhet i linjetrafik och gjorde därför gällande att undantagsbestämmelsen inte var tillämplig.

* Originalspråk: tyska.

1 — Rådets förordning (EEG) nr 684/92 av den 16 mars 1992 om gemensamma regler för internationell persontransport med buss (EGT L 74, s. 1; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 117).

2 — Rådets förordning (EEG) nr 3820/85 av den 20 december 1985 om harmonisering av viss social lagstiftning om vägtransporter (EGT L 370, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 113).

3 — Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120).

5. De i det aktuella fallet relevanta gemenskapsrättsliga bestämmelserna har följande lydelse:

Om skyldigheten att använda färdskrivare finns föreskrifter i

— artikel 3.1 i förordning nr 3821/85:

"Färdskrivare skall vara installerade och användas i fordon, som är registrerade i en medlemsstat och som används för transporter på väg av passagerare eller gods, med undantag för sådana fordon som avses i artiklarna 4 och 14.1 i förordning (EEG) nr 3820/85."

Om undantag från denna skyldighet (linjetrafik och speciell reguljär trafik) finns föreskrifter i

— artikel 4 i förordning nr 3820/85:

"Denna förordning skall inte tillämpas på transporter med

...

3) fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer, ..."

— Artikel 14.1 i förordning nr 3820/85 har följande lydelse:

"Vid nationell linjetrafik för persontransporter

... som omfattas av denna förordning,

skall trafikföretaget upprätta en tidtabell och en tjänstgöringslista."

— I artikel 1 i förordning nr 3820/85 föreskrivs följande:

"I denna förordning används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

...

7) *Linjetrafik för persontransporter*: nationell och internationell trafik enligt definition i artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 117/66 av den 28 juli 1966 om införande av gemensamma regler för internationella persontransporter med buss ..."

Förordning nr 117/66/EEG upphävdes genom artikel 21.1 i förordning nr 684/92, men artikel 21.2 i förordning nr 684/92 stadgar följande: "Hänvisningar till de upphävda förordningarna skall anses som hänvisningar till denna förordning."

Således är det de i denna förordning givna definitionerna på linjetrafik och speciell reguljär trafik som är relevanta.

— Artikel 2 i förordning nr 684/92 lyder enligt följande:

"1. Linjetrafik

1.1. Med *linjetrafik* avses persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik skall vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt.

1.2. Som linjetrafik anses också, oavsett vem som bedriver trafiken, sådan trafik för befordran av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare som bedrivs i enlighet med vad som sågs i punkt 1.1. Sådan trafik betecknas hädanefter som *speciell reguljär trafik*.

Speciell reguljär trafik omfattar

a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,

b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter,

c) transport av soldater och deras familjer mellan deras ursprungsland och det område där förläggningarna är belägna,

d) ...

Det förhållandet att den speciella trafiken anpassas efter användarnas behov ändrar inte dess karaktär av linjetrafik.

..."

Den i artikel 2.3 i förordning nr 684/92 definierade tillfälliga trafiken är däremot inte befriad från skyldigheten att använda färdskrivare:

"3.1. Med *tillfällig trafik* avses sådan trafik som varken utgör linjetrafik eller pendeltrafik.

Dit räknas

a) ...

b) trafik

— med i förväg bildade grupper av passagerare i fall då passagerarna inte transporteras tillbaka till utgångspunkten under samma resa,

och

— som, i fall då en vistelse på bestämmelseorten ingår, även omfattar logi eller andra turisttjänster, vilka inte har anknytning till transporten eller login,

c) ...

d) sådan trafik som anges i bilagan till denna förordning,

e) sådan trafik som inte uppfyller kriterierna i a, b, c eller d, dvs. övrig trafik.

3.3. Det förhållandet att trafiken bedrivs med vissa intervaller ändrar inte dess karaktär av tillfällig trafik."

6. Det följer av dessa föreskrifter att undantagsbestämmelsen i artikel 4.3 i förordning nr 3820/85 endast kan åberopas av den som bedriver linjetrafik eller speciell reguljär trafik, men inte tillfällig trafik.

7. Den hänskjutande domstolen har ställt följande frågor till domstolen:

"1) Är en grupp passagerare som under en enda resa transporteras mellan en flygplats och ett hotell, ibland via en sevärdhet, att anse som en 'särskild passagerarkategori' i den mening som avses i artikel 2.1.2. i rådets förordning (EEG) nr 684/92?

2) Om svaret på fråga 1 är ja, skall då artikel 2.1.2. tolkas på så sätt att transporten av dessa passagerare under en resa utgör 'speciell reguljär trafik' i artikelns mening, när

a) varje grupp stiger på vid en avreseplats och stiger av vid en ankomstplats (emellanåt innefattande ett besök av en sevärdhet som en del av resan),

b) likadana eller likartade transporter upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och

c) den exakta färdvägen inte är förutbestämd?

3) Om svaret på fråga 2 är ja, skall då artikel 4.3 i rådets förordning (EEG) nr 3820/85 tolkas på så sätt att 'linjens längd' skall bestämmas med hänsyn till

a) varje delsträcka av en förares resa under en dag, eller

b) en förares samlade körsträcka under en dag?

4) Om svaret på fråga 2 är nej, skall då artikel 2.3 i rådets förordning (EEG) nr 684/92 tolkas på så sätt att transporten av sådana passagerare under sådana omständigheter utgör 'tillfällig trafik' i den mening som avses i samma artikel?"

8. Det åtalade bolaget, den brittiska regeringen och kommissionen har deltagit i det skriftliga förfarandet och den muntliga förhandlingen. Jag skall återkomma till deras yttranden inom ramen för den rättsliga bedömningen.

B — Bedömning

9. Den hänskjutande domstolens första, andra och fjärde fråga gäller huvudsakligen tolkningen av begreppen "speciell reguljär trafik" i artikel 2.1.2 och "tillfällig trafik" i artikel 3.3.1 i förordning nr 684/92. Det förefaller därför ändamålsenligt att undersöka dessa frågor gemensamt.

10. Enligt övervägandena i ingressen till förordning nr 3821/85 syftar skyldigheten att använda färdskrivare bland annat till att i väsentlig grad bidra till trafiksäkerheten och kontrollera arbets- och vilotiderna. Undantag från denna skyldighet får därför tillåtas

endast under särskilda omständigheter. I motsats till vad som gäller för den tillfälliga trafiken, är ett sådant undantag uttryckligen föreskrivet för linjetrafiken.

I — *Den första, den andra och den fjärde frågan*

11. De tilltalade i målet vid den nationella domstolen har gjort gällande att de enligt undantagsbestämmelsen i artikel 4.3 i förordning nr 3820/85 är befriade från skyldigheten att använda färdskrivare. De anser att de bedriver linjetrafik och att de tillryggalagda linjernas längd inte överstiger 50 kilometer. De enskilda resorna skulle därför inte omfattas av förordningens tillämpningsområde, utan skulle uteslutande bedömas enligt nationell rätt. Enligt de tilltalade kan researrangörerna och kunderna komma överens om den avtalade tjänstens innebörd. Genom sådana överenskommelser skulle regelbundna och upprepade transporter kunna bestämmas närmare. Det är på detta sätt möjligt att bestämma transporternas regelbundenhet, färdvägen, avrese- och ankomstplats samt eventuella platser där bussen skall stanna på vägen. Även passagerarkretsen skulle på detta vis kunna definieras närmare. Enligt de tilltalades uppfattning är de av dem befordrade personerna "särskilda passagerarkategorier" enligt artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92. Dessa skulle skilja sig från vanliga passagerare genom att de hos en researrangör har bokat ett helt paket som omfattar färdvägen, det vill säga vägen från hotellet till flygplatsen eller tvärtom och avbrott i färden för besök av sevärdheter. De tilltalade anser att uppräkningen av exemplen i artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92 inte är uttömmande. Det är även tänkbart att turister som tillhör en viss klubb eller ingår i en grupp som har betalat i förskott omfattas av denna föreskrifts tillämpningsområde. Det skulle inte krävas, varken uttryckligen eller underförstått, att samma passagerare tillryggalägger en och samma sträcka flera gånger. Det vore fullkomligt möjligt att, i fråga om de exempel som räknas upp i förordningen, befordra olika passagerare vid olika resor. Dessutom skulle färdvägen kunna bestämmas genom att föraren kan nämna gatornas namn och beteckningar. Både arrangörerna och passagerarna skulle i förväg känna till de avtalade transporternas avrese- och ankomsttider. Enligt de tilltalade är kravet på hållplatser inte tvingande. Detta skulle exemplet med linjebussar som trafikerar sträckor mellan olika städer visa.

12. Den brittiska regeringen och kommissionen har påpekat att bestämmelserna i den tillämpliga förordningen måste tolkas med hänsyn till sitt syfte och ändamål. När det gäller speciell reguljär trafik enligt artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92, har båda parter framfört att det först måste undersökas om förutsättningarna för linjetrafik är uppfyllda. Först därefter skall undersökas om linjetrafiken bedrivs för befordran av "särskilda passagerarkategorier".

13. Förutsättningarna för speciell reguljär trafik är enligt den brittiska regeringen och kommissionen följande: transporter vid regelbundna tider, bestämda färdvägar, i förväg bestämda hållplatser och en särskild passagerarkategori.

14. Angående transporternas regelbundenhet anser den brittiska regeringen och kommissionen att en sådan endast föreligger om det finns klart bestämda och definitivt fastlagda restider. Det skulle krävas en tidtabell som med stor precision återger färdernas antal eller frekvens. Enligt den brittiska regeringen och kommissionen finns i det aktuella fallet inga exakta restider. Transporterna skulle vara avhängiga av när flygplanen eller tågen ankommer. Dessutom skulle föraren om nödvändigt behöva invänta passagerarnas ankomst. Vid en gruppbokning — som i det förevarande fallet — skulle avrese- och ankomsttiderna följa kriterier som inte skulle kunna beräknas på förhand. Därmed skulle transporternas regelbundenhet sakna förutbestämbarhet.

15. Vad gäller kravet på bestämda färdvägar gör den brittiska regeringen och kommissionen gällande att dessa skall vara klart och exakt förutbestämda. Visserligen skulle färdvägen kunna anpassas efter användarnas behov (artikel 2.1.2 *in fine* i förordning nr 684/92). Användarna skulle likväl behöva känna till färdvägen på förhand. Enligt den brittiska regeringen och kommissionen skall även hållplatserna vara bestämda i förväg. Åtminstone avrese- och ankomstplats för resorna skulle behöva vara klara och inte förändras för varje resa.

16. Angående förutsättningen "särskild passagerarkategori" har den brittiska regeringen och kommissionen gjort gällande att de i artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92 angivna exemplen visserligen inte utgör någon uttömmande uppräkning. De utförda transporterna skulle emellertid inte omfattas av denna bestämmelse. Den brittiska regeringen har i detta sammanhang anfört att även de exempel som räknas upp gäller färder som utförs vid upprepade tillfällen. Bolaget E. Clarke & Sons skulle däremot utföra endast en resa per passagerargrupp. Likaså har kommissionen påpekat den omständigheten att varje passagerargrupp bara är tänkt att transporteras i en riktning. Den egenskap som skulle innebära att de tilltalades passagerare utgjorde en passagerarkategori, nämligen det faktum att de gjort en enda bokning, skulle inte ge dem någon sådan bestående egenskap som kan antas föreligga beträffande exemplen i artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92. I dessa exempel är det fråga om anställda, elever eller soldater, som skulle behålla denna specifika egenskap över en längre tid. Med hänsyn till alla dessa överväganden anser den brittiska regeringen och kommissionen att de tilltalade inte kan göra gällande att de bedriver speciell reguljär trafik enligt artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92.

1. Linjetrafik och speciell reguljär trafik

17. Enligt artikel 3 i förordning nr 3821/85 skall färdskrivare vara installerade och användas i fordon som används för transporter på väg av passagerare. Härifrån undantas uttryckligen sådana fordon som avses i artiklarna 4 och 14.1 i förordning nr 3820/85.

Artikel 4.3 i förordning nr 3820/85 rör fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer. Enligt artikel 14.1 undantas sådana fordon om de används i nationell linjetrafik för persontransporter. Med linjetrafik för persontransporter avses nationell trafik enligt definition i förordning nr 117/66 [4]. Denna förordning upphävdes genom förordning nr 684/92. Hänvisningar till den upphävda förordningen skall enligt artikel 21.2 i förordning nr 684/92 anses som hänvisningar till denna förordning. I artikel 2.1.1 definieras linjetrafik som persontransporter vid regelbundna tider längs bestämda färdvägar, varvid passagerarna får stiga på och av vid i förväg bestämda hållplatser. Linjetrafik skall vara allmänt tillgänglig, dock med förbehåll för obligatorisk platsreservation där så är lämpligt.

18. Definitionen på speciell reguljär trafik ges i artikel 2.1.2. Till skillnad från linjetrafik avser sådan trafik transport av särskilda passagerarkategorier med uteslutande av andra passagerare. Såsom exempel vill jag här upprepa följande:

a) transport av anställda mellan hemmet och arbetsplatsen,

b) transport av elever och studerande till och från utbildningsanstalter,

c) transport av soldater och deras familjer mellan deras ursprungsland och det område där förläggningarna är belägna.

Resan kan anpassas efter användarnas behov.

19. Förutsättningarna för speciell reguljär trafik är alltså följande:

— transporter vid regelbundna tider,

— bestämda färdvägar,

— i förväg bestämda hållplatser och

— särskilda passagerarkategorier.

4 — Rådets förordning (EEG) nr 117/66 av den 28 juli 1966 om införande av gemensamma regler för internationella persontransporter med buss (EGT 147, 1966, s. 2688; upphävd genom förordning nr 684/92 (se fotnot 1)).

Dessa kriterier skall i det följande närmare undersökas.

a) Transporter vid regelbundna tider

20. För att transporterna skall anses äga rum vid regelbundna tider krävs att färderna genomförs med återkommande intervaller enligt ett mer eller mindre bindande schema. Det framgår redan av ordalydelsen att transporttiderna skall följa vissa regler. Likaså framgår att resorna måste upprepas. Syftet med linjetrafiken är just att bussen stannar vid olika platser med en viss frekvens. Regelbundenhet förutsätter vidare att det i förväg utarbetas en tidtabell som är tillgänglig för alla intresserade. Ytterligare ett kännetecken för transporternas regelbundenhet är att denna tidtabell även skall följas. Som typexempel kan i detta sammanhang nämnas linjetrafiken i städerna, där bussförarna skall följa uppgifterna i tidtabellen. Visserligen kan vissa små förseningar inträffa, men ambitionen är att hålla tiderna i tidtabellen. Enligt den hänskjutande domstolen är detta emellertid inte möjligt i det förevarande fallet. Visserligen tar transportföretaget fram ett slags tidtabell, men avvikelser från denna förekommer i praktiken. Såsom även kommissionen i sitt yttrande har påpekat måste bussföraren i vissa fall vänta en längre stund på passagerarnas ankomst.

21. I sådana fall kan föraren utan vidare ändra den i förväg uppställda tidtabellen efter vad situationen kräver. Föraren står alltså i en form av "beroendeförhållande" till passagerarna som står i motsats till vad uttrycket "transporter vid regelbundna tider" innebär. I fråga om transporter vid regelbundna tider rättar passagerarna sig efter den i förväg uppställda tidtabellen. En sådan tidtabell behåller sin giltighet över en längre tidsperiod. I det aktuella fallet kan ankomsttider respektive avresetider för resorna emellertid variera från fall till fall, eftersom både ankomstplatserna och avreseplatserna varierar. Även platserna där bussen skall stanna på vägen kan skifta beroende på bokningens innehåll. Av detta följer att de av E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd utförda resorna inte kan anses frekvent upprepade och att avrese-respektive ankomsttiderna inte kan anses bestämda.

b) Bestämda färdvägar

22. Detta kriterium är uppfyllt när alla resenärer känner till färdvägen före resans början. Nödvändigheten av detta följer av att transporter vid regelbundna tider förutsätter att färdvägarna är bestämda. Eftersom linjetrafik avser transporter vid regelbundna tider, måste passageraren redan före resans början kunna känna till vilken väg bussen kommer att ta. I detta sammanhang kan det inte vara tillräckligt att bara bestämma avrese- och ankomstplatserna samt eventuella platser där bussen skall stanna på vägen. Det är inte heller tillräckligt att föraren före resans början närmare beskriver färden genom att nämna namnen på större gator. Såsom de tilltalade själva har anfört är det för föraren fullt möjligt att vid uppkomsten av trafikköer eller andra hinder helt ändra vägen. Visserligen kan man även i normal

linjetrafik vara tvungen att ändra färdvägarna på grund av pågående byggarbeten eller gatuspärrar, men sådana hinder brukar vara kända en viss tid innan. Passagerarna kan då i god tid underrättas om en ändring av färdvägen. Vid trafikköer förekommer däremot inga avvikelser från färdvägen. Eventuella förseningar, framför allt vid rusningstid, måste tas med i beräkningen. I det förevarande fallet står det emellertid, såsom föraren själv har uppgivit, föraren fritt att vid större förseningar med kort varsel ta en genväg för att ta igen den förlorade tiden. Detta visar dock att färdvägarna inte är klart bestämda.

c) I förväg bestämda hållplatser

23. Inte heller vad gäller kravet på i förväg bestämda hållplatser kan E. Clarke & Sons argument godtas. Visserligen krävs enligt artikel 2.1.1 bara att det finns i förväg bestämda hållplatser där passagerare kan stiga på eller av. Detta kan emellertid inte innebära att dessa hållplatser kan vara olika flygplatser, hotell eller järnvägsstationer, beroende på vilken grupp resenärer som gjort bokningen. Uttrycket "i förväg bestämda hållplatser" måste ses mot bakgrund av kraven på transporter vid regelbundna tider och bestämda färdvägar. Hållplatserna skall vara bestämda i förväg och passeras regelbundet. Detta visar även exemplen i artikel 2.1.2, där det kan utgås ifrån att avrese- och ankomstplatserna inte ändras under en längre period.

24. Även bestämmelsen i artikel 2.2 i förordning nr 684/92 talar för att flera hållplatser skall passeras under resans gång. Denna bestämmelse reglerar pendeltrafiken, alltså trafik i form av upprepade tur- och returresor för befordran mellan en enda avreseort och en enda bestämmelseort. I detta fall behövs inga hållplatser på vägen. Det tilltalade bussföretaget har påpekat att bussarna emellanåt stannar vid någon sevärdhet. Det må vara sant att bussen ofta stannar vid vissa sevärdheter och att passagerarna har kännedom om detta program. Men passagerarna vet troligen inte exakt var dessa hållplatser ligger, eftersom de inte är särskilt markerade. Eftersom de tilltalade har anfört att färdvägen kan ändras vid förseningar, är det även fullt möjligt att bussen stannar vid andra ställen än de aviserade hållplatserna. För att det skall vara fråga om linjetrafik krävs att vissa hållplatser passeras regelbundet. Om transportföretagen ändrar hållplatserna enligt överenskommelse med researrangörerna i det enskilda fallet, är den för linjetrafik gällande förutsättningen att hållplatserna skall vara bestämda i förväg inte uppfylld.

d) Särskilda passagerarkategorier

25. Vad gäller kravet på "särskilda passagerarkategorier" enligt artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92, avses härmed inte turister som under en enda resa — ibland via en sevärdhet — transporteras mellan en flygplats och ett hotell.

26. Såsom redan framgår av ordalydelsen i artikel 2.1.2 ("... Speciell reguljär trafik omfattar ...") utgör de angivna exemplen inte någon uttömmande uppräkning. Vid en närmare betraktelse av exemplen visar det sig dock att — såsom kommissionen rätteligen har påpekat — de nämnda kategorierna (anställda, elever och soldater) delar en gemensam egenskap som för en längre tidsperiod skiljer dem från andra passagerare. Turister som under en enda resa transporteras från en flygplats till ett hotell har bara under en kort tid en gemensam egenskap. De grupper som räknas upp i denna artikel befordras av transportföretagen på grund av sin specifika egenskap regelbundet mellan de närmare bestämda platserna. Trafiken kan visserligen anpassas efter användarnas behov, men detta kan inte innebära att det för varje transport kan bestämmas ett nytt förlopp. Transporternas regelbundenhet skulle upphävas om det för varje resa bestämdes nya tider, en ny färdväg och nya passagerare.

27. Av allt detta följer att de av E. Clarke & Sons (Coaches) Ltd utförda transporterna inte utgör vare sig "linjetrafik" eller "speciell reguljär trafik" enligt artikel 2.1.1 och 2.1.2 i förordning nr 684/92.

2. Tillfällig trafik

28. Enligt det åtalade bussföretaget behöver denna punkt inte undersökas. Eftersom de av företaget utförda transporterna är att betrakta som speciell reguljär trafik, är det inte samtidigt möjligt att betrakta dem som tillfällig trafik.

29. Både den brittiska regeringen och kommissionen har kommit till den slutsatsen att de utförda transporterna utgör tillfällig trafik i den mening som avses i förordningen. Den brittiska regeringen anser att det är fråga om trafik enligt artikel 2.3.1 b i förordning nr 684/92 och hänvisar angående definitionen på en i förväg bildad grupp till artikel 2.3.2. Kommissionen instämmer i detta, men har tillagt att det även skulle kunna handla om trafik enligt artikel 2.3.1 d eller e. Det vore dock i varje fall fråga om tillfällig trafik enligt denna förordning. Både den brittiska regeringen och kommissionen har påpekat att denna bedömning inte ändras av

att färderna utförs med en viss regelbundenhet. Detta skulle kunna utläsas av artikel 2.3.3 i förordning nr 684/92.

30. Jag ansluter mig till den brittiska regeringens och kommissionens slutsats. Enligt artikel 2.3.1 b räknas som tillfällig trafik all trafik med i förväg bildade grupper av passagerare i fall då passagerarna inte transporteras tillbaka till utgångspunkten under samma resa, och som, i fall då en vistelse på bestämmelseorten ingår, även omfattar logi eller andra turisttjänster, vilka inte har anknytning till transporten eller login.

31. Enligt den nationella domstolen gjordes gruppbokningar vid det tilltalade bussföretaget. Dessa gruppbokningar omfattade antingen avhämtande av grupper av resenärer vid hotellet och transport av dem till flygplatsen, eller avhämtande vid flygplatser eller järnvägsstationer för tranport av passagerarna till deras respektive hotell. Turisterna skulle avlämnas vid ankomstplatsen och alltså inte transporteras tillbaka till utgångspunkten under samma resa. Av den hänskjutande domstolens uppgifter framgår emellertid att det åtalade bussföretaget i samband med dessa resor ibland erbjöd turisttjänster i form av besök av sevärdheter. I ett sådant fall vore det uteslutet att tillämpa artikel 2.3.1 b. I stället vore det tänkbart att tillämpa artikel 2.3.1 d jämförd med bilagan till denna förordning. Det skulle i så fall handla om trafik där resan från avreseorten till bestämmelseorten görs med passagerare och återresan utan passagerare. Om det inte görs någon återresa utan passagerare, är förutsättningen i artikel 2.3.1 e uppfylld. Enligt denna bestämmelse räknas som tillfällig trafik sådan trafik som inte uppfyller kriterierna i a, b, c eller d, det vill säga övrig trafik. Det ankommer emellertid på den hänskjutande domstolen att undersöka detta, eftersom det handlar om sakfrågor. Det står dock klart att det är fråga om tillfällig trafik. De tilltalade har således i förevarande fall inte utfört persontransporter i linjetrafik.

32. Jag föreslår därför att frågorna 1, 2 och 4 skall besvaras på följande sätt:

Fråga 1

En grupp passagerare som under en enda resa transporteras mellan en flygplats och ett hotell — ibland via en sevärdhet — är inte att anse som en "särskild passagerarkategori" i den mening som avses i artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92.

Fråga 2

Artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92 skall tolkas på så sätt att transporten av dessa passagerare under en sådan resa inte är "speciell reguljär trafik" i artikelns mening, när

a) varje grupp stiger på vid en bestämd avreseplats och stiger av vid en ankomstplats (emellanåt innefattande ett besök av en sevärdhet som en del av resan),

b) likadana eller likartade transporter upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och

c) den exakta färdvägen inte är förutbestämd.

Fråga 4

Artikel 2.3 i förordning (EEG) nr 684/92 skall tolkas på så sätt att det under nu angivna omständigheter är möjligt att hänföra transporten av dessa passagerare till "tillfällig trafik" i den mening som avses i denna artikel.

Det ankommer emellertid på den nationella domstolen att undersöka om de faktiska förutsättningarna är uppfyllda.

II — *Den tredje frågan*

33. Genom sin tredje fråga önskar den nationella domstolen veta enligt vilken metod "linjens längd", enligt artikel 4.3 i förordning nr 3820/85, skall bestämmas. Den skulle kunna bestämmas på grundval av antingen varje delsträcka eller förarens samlade körsträcka under en dag. Enligt den nationella domstolen uppgick varje delsträcka till mindre än 50 km den dag som den tilltalade kontrollerades. Förarens samlade körsträcka var dock längre än 50 km.

34. Enligt artikel 4.3 i förordning nr 3820/85 skall denna förordning inte tillämpas på transporter med fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer.

35. E. Clarke & Sons har anfört att "linjens längd" skall bestämmas på grundval av varje delsträcka av en förares samlade körsträcka under en dag.

36. Kommissionen och den brittiska regeringen har till en början påpekat att denna fråga från den nationella domstolen inte behöver besvaras. Enligt deras uppfattning är denna undantagsbestämmelse inte tillämplig i det aktuella fallet, eftersom den endast gäller för transporter i linjetrafik, medan de av de tilltalade utförda transporterna inte tillhör denna kategori. Därför skulle svaret inte vara relevant för målet vid den nationella domstolen.

37. Den brittiska regeringen har anfört att det dessutom är ostridigt att färdskrivare inte behöver användas om transporten i det förevarande fallet ändå skulle utgöra "speciell reguljär trafik", oavsett om den tillryggalagda sträckan var längre än 50 km eller inte. Frågan beträffande tolkningen av artikel 4.3 skulle därför sakna betydelse i det aktuella fallet.

Jag delar den brittiska regeringens uppfattning. Den tredje frågan undersöks således endast i andra hand.

38. Kommissionen anser att undantagsbestämmelsen i artikel 4.3 i förordning nr 3820/85 inte är tillämplig i det aktuella fallet. Eftersom uppräkningen av undantagen i artikel 4 är uttömmande, skulle det förevarande fallet inte omfattas av tillämpningsområdet för denna bestämmelse. Det är viktigt att se undantagen i deras sammanhang i förordningen som helhet. De säkerhetsaspekter som beaktas i förordningen skulle beträffande de uppräknade exemplen kunna tillgodoses på annat sätt. Eftersom undantagen skall tolkas restriktivt, skulle de inte vara tillämpliga i det aktuella fallet.

39. Domstolen har i fast rättspraxis betonat att vid tolkningen av en gemenskapsrättslig bestämmelse skall hänsyn tas såväl till dess ordalydelse som till sammanhanget för och ändamålet med bestämmelsen. [5]

40. Angående artikel 4 i förordning nr 3820/85 har domstolen i domen i målet Goupil fastslagit att artikel 4 såsom ett undantag från det allmänna systemet inte kan tolkas på så sätt att dess verkningar går utöver vad som är nödvändigt för att skydda de intressen som den är avsedd att skydda. Vidare bör räckvidden av de undantag som föreskrivs i förordningen bedömas med beaktande av målsättningen med förordningen. [6]

5 — Se dom av den 21 februari 1984 i mål 337/82, St. Nikolaus Brennerei (REG 1984, s. 1051), och av den 17 oktober 1995 i mål C-83/94, Leifer m. fl. (REG 1995, s. I-3231), och av den 30 juli 1996 i mål C-84/95, Bosphorus (REG 1996, s. I-3953).

6 — Se dom av den 21 mars 1996 i mål C-39/95, Goupil (REG 1996, s. I-1601).

41. Målet med förordning nr 3820/85 är enligt dess första ingressövervägande, förutom harmonisering av konkurrensvillkoren, särskilt förbättring av arbetsförhållanden och trafiksäkerhet. I detta syfte regleras i förordningen körtider och viloperioder (avsnitt IV och V) för förare som har uppnått lägsta ålder för förare (avsnitt III) och som utför sådana vägtransporter som omfattas av förordningens tillämpningsområde (avsnitt II). Förordningen förbjuder betalning som beräknas på grundval av tillryggalagda sträckor och/eller transporterad godsmängd, om inte betalningen är av sådan art att den inte utgör någon fara för trafiksäkerheten (avsnitt VI). Förordningen tillåter endast vissa begränsade undantag (avsnitt VII) och innehåller regler om kontrollförfarande och påföljder (avsnitt VIII).

42. Undantagsbestämmelsen i artikel 4.3 för fordon som används för persontransporter i linjetrafik, om linjens längd inte överstiger 50 kilometer, kan förklaras utifrån målsättningen med förordningen. Det lär knappast förekomma att de skyddsbestämmelser som nämns i förordningen överträds vid persontransporter i linjetrafik. Eftersom regelbundenheten i linjetrafiken medför att personalens körtider är bestämda genom tidtabellen, är det inte nödvändigt att dessutom färdskrivare används. Det kan ändå exakt fastställas vilken förare som kört vilken sträcka under hur lång tid.

43. Uppräkningen av undantagen i artikel 4 i förordning nr 3820/85 är uttömmande. En utvidgning till att omfatta fall som liknar undantagen är inte möjlig. Eftersom det är förordningens uttalade mål att säkerställa trafiksäkerheten och förbättra arbetsförhållandena, kan ett undantag anses föreligga endast om förutsättningarna i artikel 4 är uppfyllda.

44. De persontransporter som utfördes av det åtalade bussföretaget är emellertid, såsom har visats, inte att hänföra till linjetrafik. Företaget kan därför inte göra gällande att det omfattas av undantaget i artikel 4 i förordning nr 3820/85.

45. Vid en samlad bedömning av undantagsbestämmelsen mot bakgrund av förordningen i sin helhet skall "linjens längd" bestämmas på grundval av varje delsträcka av en förares samlade körsträcka under en dag. Det är kännetecknande för linjetrafiken att föraren efter en avslutad sträcka tar en vilopaus. Det motverkar inte heller skyddsändamålet med förordningen, om föraren kör flera korta sträckor på en dag.

46. Den tredje frågan skall således besvaras på så sätt att artikel 4.3 i förordning (EEG) nr 3820/85 skall tolkas på så sätt att "linjens längd" skall bestämmas på grundval av varje delsträcka av en förares samlade körsträcka under en dag.

C — Förslag till avgörande

47. Jag föreslår att frågorna skall besvaras på följande sätt:

1) En grupp passagerare som under en enda resa transporteras mellan en flygplats och ett hotell — ibland via en sevärdhet — är inte att anse som en "särskild passagerarkategori" i den mening som avses i artikel 2.1.2 i förordning nr 684/92.

2) Artikel 2.1.2 i förordning (EEG) nr 684/92 skall tolkas på så sätt att transporten av dessa passagerare under en sådan resa inte är "speciell reguljär trafik" i artikelns mening, när

   a) varje grupp stiger på vid en bestämd avreseplats och stiger av vid en ankomstplats (emellanåt innefattande ett besök av en sevärdhet som en del av resan),

   b) likadana eller likartade transporter upprepas vid ett antal tillfällen till följd av en researrangörs gruppbokningar, och

   c) den exakta färdvägen inte är förutbestämd.

3) Artikel 4.3 i förordning (EEG) nr 3820/85 skall tolkas på så sätt att "linjens längd" avser varje delsträcka av en förares samlade körsträcka under en dag.

4) Artikel 2.3 i förordning (EEG) nr 684/92 skall tolkas på så sätt att det under nu angivna omständigheter är möjligt att hänföra transporten av dessa passagerare till "tillfällig trafik" i den mening som avses i denna artikel.