RAPPORT D'AUDIENCE
présenté dans l'affaire C-116/91 *

I — Faits et procédure

1. *Cadre juridique communautaire*

Le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 1, ci-après « règlement n° 3820/85 ») vise à éliminer les disparités susceptibles de fausser la concurrence dans le secteur des transports par route et à améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. A cet effet, il fixe des règles concernant, entre autres, l'âge minimal des conducteurs, le temps de conduite, les interruptions de conduite, le temps de repos et le mode de rémunération des conducteurs.

En vertu de l'article 2 du règlement n° 3820/85, ces règles sont applicables aux transports par route effectués à l'intérieur de la Communauté. Les termes « transport par route » visent « tout déplacement effectué sur les routes ouvertes à l'usage public, à vide ou en charge, d'un véhicule affecté au transport de voyageurs ou de marchandises » (article 1er, point 1, du règlement n° 3820/85). Toutefois, en vertu de l'article 4 du règlement n° 3820/85, les transports effectués au moyen de certains véhicules sont exclus du champ d'application du règlement. Ainsi, le règlement n° 3820/85 ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de véhicules affectés au transport de marchandises et dont le poids maximal autorisé ne dépasse pas 3,5 tonnes (article 4, point 1, du règlement n° 3820/85).

Par ailleurs, en vertu de l'article 4, point 6, le règlement n° 3820/85 ne s'applique pas aux transports effectués au moyen de

« véhicules affectés aux services des égouts, de la protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, de l'enlèvement des immondices, des télégraphes, des téléphones, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de télévision ou de radio ».

Afin de permettre un contrôle efficace du respect de certaines dispositions du règlement n° 3820/85, précité, le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (JO L 370, p. 8, ci-après « règlement n° 3821/85 »), prévoit l'installation obligatoire d'un appareil, dénommé « tachygraphe », sur les véhicules affectés aux transports par route de voyageurs ou de marchandises et immatriculés dans un État membre. Le tachygraphe est un appareil qui enregistre sur une feuille la distance parcourue par le véhicule, la vitesse du véhicule, le temps de conduite, les autres périodes de travail et de disponibilité, les interruptions de travail, les périodes de repos journalier, ainsi que les ouvertures du

* Langue de procédure: l'anglais.

boîtier contenant la feuille d'enregistrement (annexe I du règlement n° 3821/85).

En vertu de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 3821/85, l'installation d'un tachygraphe sur les véhicules visés à l'article 4 du règlement n° 3820/85, précité — auxquels ce dernier règlement ne s'applique pas — n'est pas requise par le règlement n° 3821/85.

2. *Le litige au principal et les questions préjudicielles*

Seul fournisseur public de gaz autorisé en vertu de l'article 7 du Gas Act 1986 (loi de 1986 sur le gaz), British Gas plc (ci-après « British Gas ») bénéficie du droit exclusif de fournir du gaz par conduites à certains locaux. D'autres entreprises fournissent du gaz aux locaux tombant en dehors du champ d'application du droit exclusif conféré à British Gas, en utilisant à cet effet le réseau de British Gas.

Par ailleurs, British Gas fournit et vend des appareils à gaz, tels que des radiateurs muraux et des cuisinières. Cette dernière activité est exercée par British Gas en concurrence avec d'autres entreprises, même si dans ce domaine British Gas bénéficie de certaines prérogatives et est soumise à un contrôle particulier.

Les activités de British Gas sont exercées par deux services distincts, à savoir le service technique et le service commercial, qui sont organisés dans une large mesure sur une base régionale. Le service technique est responsable de tous les aspects de la distribution de gaz, tels que la construction et l'entretien des conduites et l'entretien des régulateurs de pression. Le service commercial est composé d'un département « ventes », qui est chargé de promouvoir les ventes de gaz et d'appareils à gaz auprès du public, et d'un département « clientèle », qui est chargé de l'installation et de l'entretien de ces appareils à gaz.

A l'époque des faits, British Gas utilisait 2 244 véhicules dans le cadre de ses activités. La majorité d'entre eux (1 601 véhicules) étaient utilisés par le service technique pour le transport de matériaux et d'articles nécessaires aux activités de ce service (ci-après « produits techniques »), alors que 372 véhicules étaient affectés exclusivement à l'usage du service commercial pour le transport d'appareils à gaz (ci-après « produits commerciaux ») entre les magasins et dépôts de British Gas et les foyers des clients de celle-ci. Les autres véhicules (soit 271 véhicules) étaient utilisés tant par le service technique que par le service commercial pour le transport de produits techniques et/ou de produits commerciaux, en fonction des besoins des services.

Les trajets habituellement parcourus par ces véhicules sont pour l'essentiel très courts. Le trajet le plus long effectué au cours d'une journée dans la région sud (où les faits de l'espèce se sont produits) s'étend sur une distance de 184 milles. En moyenne, la distance parcourue par les véhicules de cette région est à peine supérieure à 15 000 milles par an et par véhicule.

Le 8 juin 1990, un véhicule appartenant à British Gas a été arrêté alors qu'il transportait des cuisinières à gaz destinées au rebut, une cuisinière neuve, des chauffe-eau destinés au rebut, des compteurs à gaz destinés au rebut, des bonbonnes de gaz et des boîtes de déchets. Au cours des mois de mai et juin 1990, le même véhicule a transporté à la fois des produits techniques et des produits commerciaux. Ce véhicule n'était pas équipé d'un tachygraphe.

Des poursuites ont été intentées contre British Gas par la Licensing Authority South Eastern Traffic Area (autorité chargée de délivrer les autorisations en matière de transport pour la région sud-est, ci-après « SETA ») au motif qu'elle utilisait, pour le transport de marchandises par route, un véhicule non équipé du tachygraphe prévu par le règlement n° 3821/85, précité. Ces faits seraient constitutifs d'une infraction visée à l'article 97, paragraphe 1, du Transport Act 1968 (loi de 1968 sur le transport).

Devant la Petersfield Magistrates' Court, British Gas a soutenu que le véhicule en question était exempté de l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe en vertu des dispositions combinées de l'article 3, paragraphe 1, du règlement n° 3821/85 et de l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85. Selon elle, cette exemption s'appliquerait à tous les véhicules affectés, au moment considéré, au service du gaz assuré par British Gas, quelle que soit la nature de leur chargement. Par contre, la SETA a soutenu devant la juridiction nationale que cette exemption visait exclusivement les véhicules affectés à la fourniture de gaz, et non ceux utilisés pour le transport d'appareils à gaz. Selon elle, l'interprétation des dispositions en cause soutenue par British Gas porterait atteinte aux objectifs du règlement n° 3820/85.

C'est dans ces conditions que la juridiction nationale a, le 10 janvier 1991, décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

« 1) Les dispositions d'exemption, figurant à l'article 3 du règlement (CEE) n° 3821/85 et à l'article 4, point 6, du règlement (CEE) n° 3820/85, dans la mesure où elles s'appliquent aux véhicules affectés au service du gaz, s'appliquent-elles à tous les véhicules de transport de marchandises dépassant le poids fixé, quelle que soit la nature du chargement qu'ils peuvent transporter au moment considéré, dès lors qu'ils sont utilisés par une entreprise dont l'une des activités est la fourniture ou l'exploitation d'un réseau fixe destiné à fournir au public un service comprenant la production, le transport et la distribution de gaz et qu'ils sont affectés à ce service, celui-ci incluant le transport des moyens de construction, de réparation, de maintenance, d'installation ou de consommation du service ainsi fourni, y compris la fourniture et l'installation d'appareils consommant du gaz?

2) La mise en jeu de ces dispositions d'exemption dépend-elle de la nature du chargement transporté par le véhicule visé à la question 1 au moment considéré et, dans l'affirmative, l'exemption s'applique-t-elle:

a) aux véhicules utilisés exclusivement pour le transport de produits commerciaux?

b) aux véhicules utilisés pour le transport tant de produits commerciaux que de produits techniques, et y a-t-il une différence selon que ceux-ci sont transportés de manière simultanée ou consécutive?

c) aux véhicules utilisés exclusivement pour le transport des seuls produits techniques? »

3. *Procédure devant la Cour*

L'ordonnance de renvoi de la Petersfield Magistrates' Court a été enregistrée au greffe de la Cour le 23 avril 1991.

Conformément à l'article 20 du protocole sur le statut de la Cour de justice de la Communauté économique européenne, des observations écrites ont été déposées par la société British Gas plc, représentée par M. David Vaughan, QC, M. Andrew Geddes, barrister, et M. C. E. H. Twiss, solicitor, par le gouvernement du Royaume-Uni, représenté par M. John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, en qualité d'agent, et par la Commission des Communautés européennes, représentée par MM. Xavier Lewis et Lucio Gussetti, membres du service juridique, en qualité d'agents.

Sur rapport du juge rapporteur, l'avocat général entendu, la Cour a décidé d'ouvrir la procédure orale sans mesures d'instruction préalables. En application de l'article 95, paragraphes 1 et 2, du règlement de procédure, la Cour, par décision du 5 février 1992, a renvoyé l'affaire devant la deuxième chambre.

II — Observations écrites déposées devant la Cour

Dans leurs observations écrites, British Gas, le gouvernement du Royaume-Uni et la Commission ont traité conjointement les deux questions posées par la juridiction nationale.

British Gas relève que différents critères sont retenus par l'article 4 du règlement n° 3820/85 pour caractériser les transports auxquels les dispositions de ce règlement ne sont pas applicables. Ces critères concernent, entre autres, l'affectation du véhicule à des services particuliers, les caractéristiques physiques du véhicule, l'usage auquel le véhicule est effectivement affecté au moment considéré, ou encore la nature du chargement transporté. British Gas fait valoir que la portée précise de l'une quelconque des dérogations prévues par l'article 4 du règlement n° 3820/85 doit être déterminée en prenant en considération les seuls critères retenus par la disposition de l'article 4 en cause pour identifier le véhicule bénéficiant de cette exemption. Ainsi, s'agissant de l'exemption prévue par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85, le critère retenu pour caractériser les véhicules exemptés tiendrait dans la nature du service auxquels ces véhicules sont affectés. La nature du chargement transporté par le véhicule, qui est retenue par d'autres dispositions d'exemption du règlement n° 3820/85 (par exemple, l'article 4, points 9 et 13), serait dépourvue de pertinence dans le cadre de l'article 4, point 6.

Selon British Gas, dans le cas du service du gaz, les transports visés par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 sont les transports effectués par une entreprise qui a pour activité principale la mise à disposition ou l'exploitation d'un réseau fixe destiné à fournir un service au public dans le domaine de la production, du transport ou de la distribution de gaz, ou l'alimentation de ce réseau. Les transports d'appareils à gaz effectués par une telle entreprise bénéficieraient de l'exemption prévue par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 aux motifs que la vente et, partant, le transport de ces appareils font partie des activités normales de cette entreprise et que, ces appareils étant nécessaires à la consommation de gaz et étant reliés de manière physique et permanente au réseau fixe exploité par l'entreprise en question, leur vente est liée au service du gaz.

Par ailleurs, British Gas relève que, dans sa rédaction actuelle, l'article 4, point 6, n'exige pas que les services visés soient fournis par un organisme public. En outre, il ne serait pas exigé que le véhicule en cause soit un véhicule de service ni qu'il soit affecté exclusivement au service du gaz. Il suffirait qu'il soit affecté de manière substantielle ou prédominante à ce service. A cet égard, British Gas observe que la disposition en cause a fait l'objet de plusieurs modifications successives qui ont progressivement étendu son champ d'application.

British Gas fait valoir qu'une interprétation qui limiterait le champ d'application de l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85, précité, aux seuls véhicules affectés de manière exclusive et permanente au transport de produits techniques, provoquerait des difficultés administratives, une insécurité juridique et une augmentation des coûts pour le consommateur.

Selon British Gas, les difficultés administratives qu'elle rencontrerait tiendraient dans l'obligation d'équiper d'un tachygraphe tous les véhicules couramment utilisés pour le transport tant de produits techniques que de produits commerciaux ou, alternativement, d'acheter des véhicules supplémentaires qui seraient utilisés pour le transport d'une seule catégorie de produits.

L'insécurité juridique résulterait de la difficulté de délimiter de manière précise la portée des expressions « produits techniques » et « produits commerciaux » et, par conséquent, le champ d'application de l'obligation d'équiper les véhicules d'un tachygraphe. Il serait, en effet, difficile de déterminer si des appareils tels que les compteurs à gaz ou les anciens appareils à gaz doivent être rangés dans la catégorie « produits techniques » ou dans la catégorie « produits commerciaux ».

Enfin, une interprétation qui limiterait la portée de l'exemption prévue par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 aux seuls véhicules affectés de manière exclusive et permanente au transport de produits techniques obligerait British Gas à équiper d'un tachygraphe tous les autres véhicules qu'elle utilise et à acheter quelques véhicules supplémentaires en prévision de l'immobilisation nécessitée par l'entretien de ces tachygraphes. La seule alternative consisterait à n'utiliser les véhicules que pour le transport d'une seule catégorie de produits, ce qui obligerait British Gas à acheter un nombre non négligeable de véhicules supplémentaires et l'empêcherait d'utiliser les véhicules qu'elle possède au maximum de leurs possibilités. Par conséquent, cette interprétation provoquerait en tout état de cause une

augmentation de coûts pour British Gas et, partant, pour le consommateur.

Par ailleurs, British Gas fait valoir que — respectant en cela les principes posés par le règlement n° 3820/85 (voir, notamment, le premier considérant du préambule du règlement) et rappelés par la Cour notamment dans les arrêts du 6 décembre 1979, Nehlsen (47/79, Rec. p. 3639), et du 11 juillet 1984, Regina/Scott (133/83, Rec. p. 2863) — l'interprétation qu'elle propose de donner à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 ne porte pas atteinte à la réalisation des objectifs de ce règlement, en raison des contextes factuel et légal dans lequel elle exerce ses activités.

S'agissant du contexte légal, British Gas observe que les dispositions nationales applicables à la conduite de véhicules autres que ceux auxquels les dispositions communautaires s'appliquent, par des conducteurs qui consacrent la totalité ou la majeure partie de leur journée de travail à la conduite de ces véhicules [1], limitent le temps de conduite à une durée proche de celle prévue par le règlement n° 3820/85. En ce qui concerne le contexte factuel dans lequel elle exerce ses activités, British Gas souligne que le grand nombre de dépôts qu'elle possède élimine toute probabilité de trajets prolongés ou de temps de conduite excessifs. Eu égard à ces contextes factuel et légal, British Gas considère qu'elle ne saurait bénéficier d'aucun avantage concurrentiel sur les autres entreprises, autre que celui résultant de l'économie des coûts d'installation et d'entretien des tachygraphes.

Par conséquent, British Gas propose de répondre affirmativement à la première question posée par la juridiction nationale. Elle propose de répondre négativement à la deuxième question et d'indiquer que les dispositions d'exemption ne dépendent pas de la nature du chargement transporté au moment considéré. British Gas ajoute que si l'exemption dépend de la nature du chargement, la réponse à apporter à chacun des points a), b) et c) de la deuxième question est une réponse affirmative.

A titre liminaire, le *gouvernement du Royaume-Uni* fait valoir que, l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 prévoyant une dérogation aux dispositions de ce règlement et du règlement n° 3821/85, précité, doit faire l'objet d'une interprétation stricte tenant compte des objectifs poursuivis par ces règlements.

Selon le gouvernement du Royaume-Uni, l'exemption prévue par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 s'applique uniquement au transport effectué au moyen d'un véhicule qui, lors du trajet en question, est affecté exclusivement à la fourniture de gaz aux consommateurs. Elle ne s'appliquerait pas au transport effectué au moyen d'un véhicule qui, lors du trajet en question, est affecté totalement ou partiellement à la vente d'appareils à gaz. Le gouvernement du Royaume-Uni fait valoir trois arguments à l'appui de cette interprétation.

1 — Il s'agit des articles 95 et 96 du Transport Act 1968 (loi de 1968 sur les transports), tels que modifiés par le Drivers Hours (Goods Vehicles) (Modifications) Order 1986 S. I. 1459 [règlement de 1986 sur les temps de conduite (véhicules de transport de marchandises) (modifications)] et par les Drivers Hours (Harmonisation with Community Rules) Regulations 1986 S. I. 1458 [règlement de 1986 sur les temps de conduite (harmonisation avec les dispositions communautaires)].

En premier lieu, il résulterait du libellé de l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 que celui-ci vise les transports effectués par des véhicules affectés à l'accomplissement de services publics vitaux ou de tâches publiques essentielles, non des véhicules affectés à des activités de vente au détail.

En second lieu, une interprétation large de cette disposition aurait pour effet d'exclure du champ d'application des règlements n^{os} 3820/85 et 3821/85 les transports effectués au moyen de véhicules utilisés par un grand nombre d'entreprises privées et publiques (et, notamment, les véhicules affectés à la commercialisation d'appareils à gaz, d'appareils électriques, de téléphones et de téléviseurs). Dans ces conditions, une telle interprétation mettrait en cause la sécurité routière et, partant, l'un des objectifs des règlements n^{os} 3820/85 et 3821/85.

En troisième lieu, la vente d'appareils à gaz est une activité que des organismes tels que British Gas exercent en concurrence avec d'autres entreprises. Par ailleurs, l'installation d'un tachygraphe sur un véhicule est une opération dont le coût varie entre 300 et plus de 550 UKL. Par conséquent, si l'exemption prévue par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 était applicable au transport d'appareils à gaz vendus par des organismes tels que British Gas, effectué au moyen de véhicules affectés, en outre, à la fourniture de gaz lors du trajet en cause, ces organismes bénéficieraient d'un avantage concurrentiel par rapport aux autres entreprises qui vendent également des appareils à gaz, mais ne fournissent pas de gaz. Cela serait contraire à un autre objectif poursuivi par l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, à savoir l'égalité de concurrence entre les transporteurs (voir arrêt du 28 novembre 1978, Schumalla, point 3, 97/78, Rec. p. 2311).

Par conséquent, le gouvernement du Royaume-Uni propose d'apporter la réponse suivante aux questions posées par la juridiction nationale:

« L'exemption figurant à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 (applicable en vertu de l'article 3 du règlement n° 3821/85) doit être interprétée, en tant qu'elle vise les '... transports effectués au moyen de véhicules affectés aux services ... du gaz', en ce sens qu'elle ne s'applique qu'aux transports effectués au moyen d'un véhicule (dépassant le poids fixé) qui, au moment considéré, est affecté exclusivement à la fourniture de gaz aux clients et non aux transports effectués au moyen d'un véhicule qui, au moment considéré, est affecté exclusivement ou partiellement à la vente aux clients d'appareils consommant du gaz. En conséquence, l'exemption ne s'applique pas lorsqu'un organisme tel que British Gas plc, qui est autorisé à fournir du gaz au moyen de conduites à tous les locaux situés en Grande-Bretagne, affecte au moment considéré un véhicule, totalement ou partiellement, à des activités qui sont essentiellement, par nature, celles d'un détaillant. En vue de déterminer si la dérogation s'applique, il est nécessaire de prendre en considération la nature du chargement transporté au moment considéré par le véhicule en question. »

La *Commission* rappelle, à titre liminaire, que les règlements n^{os} 3820/85 et 3821/85, précités, visent à assurer la protection

sociale des conducteurs, l'amélioration de la sécurité routière et l'élimination des disparités susceptibles d'entraîner des distorsions de concurrence dans le secteur des transports par route.

Se référant aux arrêts du 6 décembre 1979, Nehlsen, et du 11 juillet 1984, Regina/Scott, précités, elle fait valoir que la portée des exemptions à ces règlements doit être déterminée en fonction des objectifs qu'ils poursuivent et du contexte juridique dans lequel ces exemptions sont prévues. Le règlement n° 3820/85 visant à assouplir les dispositions antérieurement applicables sans qu'il ne soit porté atteinte à leurs objectifs (ainsi qu'il ressort du premier considérant du préambule du règlement n° 3820/85), les exemptions prévues par ce règlement devraient, selon la Commission, faire l'objet d'une interprétation stricte afin de ne pas mettre en péril les objectifs de la réglementation sociale en cause. Ce principe serait confirmé notamment par les arrêts du 6 décembre 1979, Nehlsen, et du 11 juillet 1984, Regina/Scott, précités. A cet égard, se référant à l'arrêt du 11 juillet 1984, Regina/Scott, précité, la Commission estime qu'une interprétation stricte est justifiée par le fait que les véhicules affectés au transport de produits techniques et de produits commerciaux ne présentent pas de caractéristiques permanentes garantissant qu'ils sont utilisés exclusivement pour des transports visés par les dispositions d'exemption de l'article 4 du règlement n° 3820/85.

La Commission observe ensuite que, lorsque des véhicules affectés au transport de produits techniques et de produits commerciaux transportent des produits commerciaux, ces véhicules sont utilisés dans le cadre d'une activité dans l'exercice de laquelle British Gas entre en concurrence avec d'autres entreprises.

Elle fait, par ailleurs, valoir que l'exemption prévue par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 n'est pas fondée sur la nature des activités du propriétaire ou du conducteur du véhicule, mais sur l'utilisation réelle du véhicule concerné. Selon elle, cette exemption couvrirait les véhicules qui sont utilisés dans le cadre d'activités dans l'exercice desquelles aucun élément de concurrence n'entre en jeu, en vue de fournir un service particulier ou une commodité au public. Elle relève que les autres exemptions prévues par l'article 4, et en particulier celles prévues par l'article 4, points 5, 7, 8, 11 et 12, seraient fondées sur la même idée. Par ailleurs, la Commission relève que, dans l'arrêt du 6 décembre 1979, Nehlsen, précité, la Cour a interprété l'exemption prévue par la réglementation communautaire en vigueur à ce moment[2] au bénéfice des « véhicules utilisés par d'autres autorités publiques pour des services publics » comme visant uniquement des situations où aucun élément de concurrence ne pouvait entrer en jeu.

Eu égard à ce qui précède, la Commission estime que l'exemption prévue par l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 couvre uniquement les véhicules affectés à des activités concernant la production de gaz, sa transmission (c'est-à-dire le transport de gaz par une conduite à haute pression) ou sa

2 — Règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 77, p. 49), tel que modifié par le règlement (CEE) n° 2827/77 du Conseil, du 12 décembre 1977 (JO L 334, p. 1).

distribution (c'est-à-dire le transport de gaz par une conduite régionale ou locale en vue de sa fourniture au consommateur), ou l'entretien des installations nécessaires à cet effet. Par contre, l'utilisation d'un véhicule dans le cadre d'activités dans l'exercice desquelles l'entreprise est en concurrence avec d'autres entreprises qui ne participent pas à la production, la transmission ou la distribution de gaz serait exclue du champ d'application de cette exemption. Dans le cas présent, cela signifierait que les véhicules affectés au transport de produits techniques et de produits commerciaux devraient être équipés d'un tachygraphe et que cet appareil devrait être utilisé lorsque le chargement du véhicule comporte des produits commerciaux.

Par conséquent, la Commission propose d'apporter les réponses suivantes aux questions posées par la juridiction nationale:

« 1) Les règlements n° 3820/85 et n° 3821/85 du Conseil relatifs à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, s'appliquent à tous les véhicules utilisés en vue d'un transport qui n'est pas entièrement et exclusivement lié à la production, la transmission ou la distribution de gaz et à l'entretien des installations nécessaires à cet effet, indépendamment du fait que le propriétaire ou le conducteur des véhicules exerce ces activités à titre principal.

2) L'exemption visée à l'article 4, point 6, du règlement n° 3820/85 et à l'article 3 du règlement n° 3821/85 se réfère aux véhicules utilisés en vue d'un transport qui est entièrement et exclusivement lié à la production, la transmission ou la distribution de gaz et à l'entretien des installations nécessaires à cet effet. »

J. L. Murray
Juge rapporteur