SITZUNGSBERICHT
in der Rechtssache C-116/91 *

I — Sachverhalt und Verfahren

1. *Gemeinschaftsrechtlicher Rahmen*

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 1) soll Unterschiede beseitigen, die den Wettbewerb im Straßenverkehrssektor verfälschen können, und dient der Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Sicherheit im Straßenverkehr. Sie enthält zu diesem Zweck Bestimmungen u. a. über das Mindestalter der Fahrer, die Lenkzeiten, die Unterbrechungen der Lenkzeiten, die Ruhezeiten und die Art der Entlohnung der Fahrer.

Gemäß Artikel 2 der Verordnung Nr. 3820/85 gelten diese Bestimmungen für innergemeinschaftliche Beförderungen im Straßenverkehr. Der Begriff „Straßenverkehr" umfaßt „jede Fortbewegung eines zur Personen- oder Güterbeförderung benutzten leeren oder beladenen Fahrzeugs auf Straßen, zu denen die Öffentlichkeit Zugang hat" (Artikel 1 Nr. 1 der Verordnung Nr. 3820/85). Gemäß Artikel 4 der Verordnung Nr. 3820/85 sind jedoch Beförderungen mit bestimmten Fahrzeugen vom Geltungsbereich der Verordnung ausgeschlossen. So gilt die Verordnung Nr. 3820/85 nicht für Beförderungen mit Fahrzeugen, die zur Güterbeförderung dienen und deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 Tonnen nicht übersteigt (Artikel 4 Nr. 1 der Verordnung Nr. 3820/85).

Darüber hinaus gilt die Verordnung Nr. 3820/85 gemäß Artikel 4 Nr. 6 nicht für Beförderungen mit

„Fahrzeugen, die von den zuständigen Stellen für Kanalisation, Hochwasserschutz, der Wasser-, Gas- und Elektrizitätswerke, der Straßenbauämter, der Müllabfuhr, des Telegraphen- und Fernsprechdienstes, des Postsachenbeförderungsdienstes, von Rundfunk und Fernsehen oder für die Erkennung von Rundfunk- und Fernsehübertragungen oder -empfang eingesetzt werden".

Um eine wirksame Kontrolle der Beachtung bestimmter Vorschriften der Verordnung Nr. 3820/85 zu ermöglichen, sieht die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 8) vor, daß bei Fahrzeugen, die der Personen- oder Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen und in einem Mitgliedstaat zugelassen sind, ein sogenannter Fahrtenschreiber eingebaut werden muß. Der Fahrtenschreiber ist ein Gerät, das auf einem Blatt die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegstrecke, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs, die Lenkzeit, die sonstigen Arbeits- und die Bereitschaftszeiten, die Arbeitsunterbrechungen, die Tagesruhezeiten sowie das Öffnen des das Schaublatt enthaltenden Gehäuses

* Verfahrenssprache: Englisch.

aufzeichnen (Anhang I der Verordnung Nr. 3821/85).

Gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3821/85 ist bei den in Artikel 4 der Verordnung Nr. 3820/85 genannten Fahrzeugen ° auf die diese Verordnung keine Anwendung findet ° der Einbau eines Fahrtenschreibers nicht vorgeschrieben.

2. *Das Ausgangsverfahren und die Vorlagefragen*

Die British Gas plc (im folgenden: British Gas), der einzige nach Section 7 des Gas Act 1986 (Gasgesetz von 1986) ermächtigte öffentliche Gaslieferant, verfügt über das ausschließliche Recht, bestimmte Grundstücke über Leitungen mit Gas zu beliefern. Andere Unternehmen liefern Gas an die Grundstücke, die außerhalb des Anwendungsbereichs des British Gas verliehenen ausschließlichen Rechts liegen, wobei sie das Netz von British Gas benutzen.

Darüber hinaus liefert und verkauft British Gas Gasgeräte, wie etwa Wandheizkörper und Herde. Hierbei steht British Gas mit anderen Unternehmen im Wettbewerb, wenn sie auch auf diesem Gebiet über bestimmte Vorrechte verfügt und einer besonderen Kontrolle unterworfen ist.

British Gas übt ihre Tätigkeiten durch zwei verschiedene Betriebe aus, nämlich die technische Abteilung und die Marketingabteilung, die im wesentlichen auf regionaler Ebene organisiert sind. Die technische Abteilung ist für alle Angelegenheiten der Gasversorgung verantwortlich, wie etwa das Legen und die Instandhaltung der Leitungen sowie die Instandhaltung der Druckregler. Die Marketingabteilung setzt sich zusammen aus einer Verkaufsabteilung, deren Aufgabe darin besteht, den Verkauf von Gas und Gasgeräten an die Bevölkerung zu fördern, und einer Kundendienstabteilung, deren Aufgabe in der Installierung und Wartung dieser Gasgeräte besteht.

Im entscheidungserheblichen Zeitraum hatte British Gas im Rahmen ihrer Tätigkeiten 2 244 Fahrzeuge im Gebrauch. Die meisten davon (1 601 Fahrzeuge) wurden von der technischen Abteilung genutzt, um für die Tätigkeit dieser Abteilung erforderliche Materialien und Gegenstände (im folgenden: technische Ware) zu befördern, während 372 Fahrzeuge ausschließlich von der Marketingabteilung verwendet wurden, um Gasgeräte (im folgenden: Absatzware) zwischen den Lagern und Depots von British Gas und den Wohnungen ihrer Kunden zu befördern. Die übrigen Fahrzeuge (271) wurden je nach Bedarf der Abteilungen sowohl von der technischen Abteilung als auch von der Marketingabteilung für die Beförderung von technischer Ware und/oder von Absatzware genutzt.

Die von den Fahrzeugen zurückgelegten Fahrstrecken sind in der Regel sehr kurz. Die längste Fahrstrecke, die innerhalb eines Tages in der Region Süd (wo sich der Sachverhalt des vorliegenden Falls ereignete) zurückgelegt wurde, betrug 184 Meilen. Die durchschnittlich von den Fahrzeugen dieser Region zurückgelegte Strecke beläuft sich auf knapp 15 000 Meilen pro Jahr und Fahrzeug.

Am 8. Juni 1990 wurde ein Fahrzeug von British Gas angehalten, als es zur Verschrottung vorgesehene Gasherde, einen neuen Herd, zur Verschrottung vorgesehene Boiler und Gasherde sowie Gasflaschen und Behälter mit Abfall beförderte. Während der Monate Mai und Juni 1990 beförderte dieses Fahrzeug sowohl technische Ware wie Absatzware. Dieses Fahrzeug war nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet.

Die Licensing Authority South Eastern Traffic Area (für die Erteilung von Beförderungsgenehmigungen für die Region Süd-Ost zuständige Behörde, im folgenden: SETA) leitete gegen British Gas ein Verfahren ein, da diese zur Beförderung von Waren auf der Straße ein Fahrzeug benutzt habe, das nicht mit dem von der Verordnung Nr. 3821/85 vorgeschriebenen Fahrtenschreiber ausgerüstet gewesen sei. Dieser Sachverhalt stelle eine von Section 97(1) des Transport Act 1968 (Verkehrsgesetz von 1968) erfaßte Ordnungswidrigkeit dar.

Vor dem Petersfield Magistrates' Court machte British Gas geltend, das fragliche Fahrzeug brauche gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3821/85 in Verbindung mit Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet zu sein. Diese Ausnahme gelte unabhängig von der Art der Ladung für alle Fahrzeuge, die in der fraglichen Zeit für die von British Gas sichergestellte Gasversorgung verwendet worden seien. Die SETA hingegen vertritt vor dem nationalen Gericht die Ansicht, diese Ausnahme gelte ausschließlich für Fahrzeuge, die bei der Gasversorgung eingesetzt würden, nicht aber für solche, die zur Beförderung von Gasgeräten verwandt würden. Die von British Gas vertretene Auslegung der betreffenden Vorschriften beeinträchtige die Zielsetzungen der Verordnung Nr. 3820/85.

Unter diesen Voraussetzungen hat das nationale Gericht am 10. Januar 1991 beschlossen, das Verfahren auszusetzen und dem Gerichtshof die folgenden Fragen zur Vorabentscheidung vorzulegen:

1) Gelten die Ausnahmebestimmungen in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, soweit sie sich auf Fahrzeuge beziehen, die von den zuständigen Stellen der Gaswerke eingesetzt werden, für alle der Güterbeförderung dienenden Fahrzeuge, die das festgelegte Gewicht überschreiten, unabhängig von der Art der Ladung, die sie im maßgeblichen Zeitpunkt befördern, sofern sie von einem Unternehmen eingesetzt werden, dessen Tätigkeit unter anderem in dem Bereitstellen oder Betreiben eines festen Leitungsnetzes besteht, mit dem der Öffentlichkeit in Zusammenhang mit der Erzeugung, der Beförderung und der Lieferung von Gas ein Dienst erbracht werden soll, und sofern sie in Zusammenhang mit dieser Dienstleistung — auch zur Beförderung der Gerätschaften für Einrichtung, Wiederherstellung, Instandhaltung, Installierung oder Inanspruchnahme dieser Dienstleistung und zur Beschaffung und Installierung von mit Gas betriebenen Geräten — eingesetzt werden?

2) Hängt die Anwendbarkeit dieser Ausnahmebestimmungen von der Art der Ladung ab, die im maßgeblichen Zeitpunkt von dem in Frage 1 genannten Fahrzeug befördert wird, und wenn dies zu bejahen ist, erstreckt sich die Ausnahme

a) auf Fahrzeuge, die ausschließlich zur Beförderung von Absatzware eingesetzt werden;

b) auf Fahrzeuge, die zur Beförderung sowohl von Absatzware als auch von technischem Gerät eingesetzt werden, und macht es einen Unterschied, ob diese Beförderungen gleichzeitig oder nacheinander durchgeführt werden;

c) auf Fahrzeuge, die ausschließlich zur Beförderung von technischem Gerät eingesetzt werden?"

3. *Verfahren vor dem Gerichtshof*

Der Vorlagebeschluß des Petersfield Magistrates' Court ist am 23. April 1991 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden.

Gemäß Artikel 20 des Protokolls über die EWG-Satzung des Gerichtshofes haben schriftliche Erklärungen eingereicht die British Gas plc, vertreten durch David Vaughan, QC, Barrister Andrew Geddes und Solicitor C. E. H. Twiss, das Vereinigte Königreich, vertreten durch Assistant Treasury Solicitor John E. Collins als Bevollmächtigten, und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch A. Xavier Lewis und Lucio Gussetti, Juristischer Dienst der Kommission, als Bevollmächtigte.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen. Mit Beschluß vom 5. Februar 1992 hat er die Rechtssache gemäß Artikel 95 §§ 1 und 2 der Verfahrensordnung an die Zweite Kammer verwiesen.

II — Beim Gerichtshof eingereichte schriftliche Erklärungen

In ihren schriftlichen Erklärungen haben British Gas, das Vereinigte Königreich und die Kommission die beiden von dem nationalen Gericht vorgelegten Fragen zusammen behandelt.

British Gas führt aus, Artikel 4 der Verordnung Nr. 3820/85 enthalte verschiedene Kriterien zur Kennzeichnung der Beförderungen, auf die die Verordnung nicht anwendbar sei. Diese Kriterien beträfen u. a. die Verwendung des Fahrzeugs zu bestimmten Dienstleistungen, die äußere Beschaffenheit des Fahrzeugs, den Gebrauch, dem das Fahrzeug zum erheblichen Zeitpunkt tatsächlich diene, wie auch die Art der beförderten Ladung. Der genaue Geltungsbereich jeder der in Artikel 4 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehenen Ausnahmen dürfe nur anhand der Kriterien bestimmt werden, die Artikel 4 zur Bestimmung des Fahrzeugs aufstelle, für das diese Ausnahme gelte. Soweit es sich etwa um die in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 genannte Ausnahme handele, nehme das zur Beschreibung der freigestellten Fahrzeuge verwandte Kriterium auf die Art der Dienstleistung Bezug, für die diese Fahrzeuge verwendet würden. Die Art der vom Fahrzeug beförderten Ladung, die in anderen Ausnahmevorschriften der Verordnung Nr. 3820/85 Berücksichtigung finde (beispielsweise in Artikel 4 Nrn. 9 und 13), sei im Rahmen von Artikel 4 Nr. 6 unerheblich.

Im Fall der Gasversorgung handele es sich bei den in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 genannten Beförderungsarten um Beförderungen, die von einem Unternehmen durchgeführt würden, dessen Haupttätigkeit darin bestehe, ein festes Leitungsnetz zur Verfügung zu stellen oder zu betreiben, das der Erbringung eines Dienstes für die Allgemeinheit auf dem Gebiet der Erzeugung, der Beförderung oder der Verteilung von Gas oder der Belieferung dieses Leitungsnetzes mit Gas diene. Die von einem solchen Unternehmen durchgeführten Beförderungen von Gasgeräten fielen unter die in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehene Ausnahme, da der Verkauf und damit die Beförderung dieser Geräte Bestandteil der gewöhnlichen Tätigkeiten dieses Unternehmens seien und da der Verkauf dieser Geräte, die für den Verbrauch von Gas erforderlich seien sowie physisch und auf Dauer an das vom fraglichen Unternehmen betriebene feste Leitungsnetz angeschlossen seien, mit der Gasversorgung in Verbindung stehe.

Im übrigen verlange Artikel 4 Nr. 6 in seiner gegenwärtigen Fassung nicht, daß die genannten Dienstleistungen von einer öffentlichen Körperschaft erbracht würden. Auch sei weder erforderlich, daß das fragliche Fahrzeug ein Kundendienstfahrzeug sei, noch daß es ausschließlich der Gasversorgung diene. Es genüge, daß es im wesentlichen oder vorwiegend für solche Dienstleistungen verwendet werde. Dazu weist British Gas darauf hin, daß die fragliche Vorschrift Gegenstand mehrerer Änderungen gewesen sei, die ihren Anwendungsbereich zunehmend ausgedehnt hätten.

Eine Auslegung, die den Anwendungsbereich des Artikels 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 auf Fahrzeuge beschränke, die ausschließlich und dauernd für die Beförderung technischer Waren verwendet würden, führe zu Verwaltungsproblemen, zu Rechtsunsicherheit und zu einer Kostensteigerung für den Verbraucher.

Verwaltungsprobleme ergäben sich daraus, daß alle Fahrzeuge, die gegenwärtig für die Beförderung sowohl technischer Ware als auch von Absatzware verwendet würden, mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet oder als Alternative hierzu zusätzliche Fahrzeuge angeschafft werden müßten, die für die Beförderung nur einer einzigen Warenart verwendet würden.

Die Rechtsunsicherheit sei auf die Schwierigkeit zurückzuführen, die Bedeutung der Begriffe „technische Ware" sowie „Absatzware" und damit den Umfang der Verpflichtung zur Ausstattung der Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber genau zu bestimmen. Es sei nämlich schwierig, zu bestimmen, ob Geräte wie Gaszähler oder alte Gasgeräte in die Kategorie „technische Ware" oder in die Kategorie „Absatzware" eingeordnet werden müßten.

Schließlich zwinge eine Auslegung, die den Geltungsbereich der in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 genannten Ausnahme auf Fahrzeuge beschränke, die ausschließlich und dauernd für die Beförderung technischer Ware verwendet würden, die British Gas dazu, alle übrigen von ihr verwendeten Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber auszurüsten und einige zusätzliche Fahrzeuge zu erwerben, um für die zur Instandhaltung der Fahrtenschreiber erforderlichen Standzeiten Vorsorge zu treffen. Die einzige Alternative liege darin, die Fahrzeuge nur für die Beförderung einer einzigen Warenkategorie zu verwenden, was British Gas dazu zwingen würde, eine beachtliche Anzahl zusätzlicher Fahrzeuge zu erwerben, und sie daran hindern würde, die bereits vorhandenen Fahrzeuge optimal zu nutzen. Demzufolge führe diese Auslegung

in jedem Fall zu einer Kostensteigerung für British Gas und damit für den Verbraucher.

Im übrigen macht British Gas geltend, daß — unter Berücksichtigung der Grundsätze der Verordnung Nr. 3820/85 (vgl. insbesondere die erste Begründungserwägung der Verordnung), auf die der Gerichtshof insbesondere in den Urteilen vom 6. Dezember 1979 in der Rechtssache 47/79 (Nehlsen, Slg. 1979, 3639) und vom 11. Juli 1984 in der Rechtssache 133/83 (Regina/Scott, Slg. 1984, 2863) Bezug genommen habe — die von ihr vorgeschlagene Auslegung des Artikels 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 aufgrund des tatsächlichen und rechtlichen Zusammenhangs, in dem sie ihre Tätigkeiten ausübe, die Verwirklichung der Ziele der Verordnung nicht beeinträchtige.

Zum rechtlichen Zusammenhang weist British Gas darauf hin, daß durch die nationalen Vorschriften, die auf das Führen anderer als der von den Gemeinschaftsvorschriften erfaßten Fahrzeuge durch Fahrer Anwendung fänden, die während ihres gesamten Arbeitstages oder während des größeren Teils davon solche Fahrzeuge lenkten [1], die Lenkzeiten auf eine Dauer beschränkt würden, die der von der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehenen nahekomme. Was den tatsächlichen Zusammenhang anbelangt, in dem sie ihre Tätigkeiten ausübt, so macht British Gas geltend, daß es aufgrund der großen Zahl ihrer Depots ganz unwahrscheinlich sei, daß es zu langen Fahrstrecken oder einer Überschreitung der Lenkzeiten komme. Angesichts dieses tatsächlichen und rechtlichen Zusammenhangs ist British Gas der Auffassung, sie könne, abgesehen von der Einsparung der Kosten für Einbau und Instandhaltung der Fahrtenschreiber, keinen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Unternehmen erlangen.

Demzufolge schlägt British Gas vor, die erste Frage des nationalen Gerichts zu bejahen. Sie schlägt vor, die zweite Frage zu verneinen und dies damit zu begründen, daß die Ausnahmevorschriften nicht auf die Art der im erheblichen Zeitpunkt beförderten Ladung abstellten; sollte dies doch der Fall sein, so wäre die zweite Frage in den Punkten a, b und c zu bejahen.

Das *Vereinigte Königreich* macht zunächst geltend, Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85, der eine Ausnahme zu den Vorschriften dieser Verordnung und der Verordnung Nr. 3821/85 enthalte, müsse unter Berücksichtigung der von diesen Verordnungen verfolgten Ziele eng ausgelegt werden.

Die in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehene Ausnahme sei nur auf Beförderungen anwendbar, die mit einem Fahrzeug durchgeführt würden, das bei der fraglichen Fahrt ausschließlich für die Lieferung von Gas an die Verbraucher verwendet werde. Sie sei nicht auf eine Beförderung anwendbar, die mit einem Fahrzeug durchgeführt werde, das bei der fraglichen Fahrt ganz oder teilweise für den Verkauf von Gasgeräten verwendet werde. Die Regierung des Vereinigten Königreichs führt drei Argumente an, um diese Auslegung zu begründen.

1 — Es handelt sich um die Sections 95 und 96 des Transport Act 1968, geändert durch Drivers Hours (Goods Vehicles) (Modifications) Order 1986 S. I. 1459 (Verordnung von 1986 über die Lenkzeiten [Fahrzeuge für Güterverkehr] [Änderungen]) und durch Drivers Hours (Harmonisation with Community Rules) Regulations 1986 S. I. 1458 (Verordnung von 1986 über die Lenkzeiten [Harmonisierung mit den Gemeinschaftsvorschriften]).

Erstens gehe aus dem Wortlaut des Artikels 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 hervor, daß dieser sich nur auf Beförderungen mit Fahrzeugen beziehe, die bei der Erbringung lebenswichtiger öffentlicher Dienstleistungen oder der Erfüllung wesentlicher öffentlicher Aufgaben verwendet würden, nicht aber auf Beförderungen mit Fahrzeugen, die für Einzelhandelstätigkeiten verwendet würden.

Zweitens hätte eine weite Auslegung dieser Vorschrift zur Folge, daß vom Geltungsbereich der Verordnungen Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 Beförderungen ausgeschlossen würden, die mit Fahrzeugen durchgeführt würden, die von einer großen Zahl privater und öffentlicher Unternehmen verwendet würden (insbesondere Fahrzeuge, die dem Vertrieb von Gas- und Elektrogeräten, Telefonen und Fernsehgeräten dienten). Folglich würde eine solche Auslegung die Sicherheit im Straßenverkehr und damit eines der Ziele der Verordnungen Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 gefährden.

Drittens stelle der Verkauf von Gasgeräten eine Tätigkeit dar, die Körperschaften wie British Gas im Wettbewerb mit anderen Unternehmen ausübten. Im übrigen koste der Einbau eines Fahrtenschreibers in ein Fahrzeug zwischen 300 und 550 UKL. Fände die in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehene Ausnahme auf Beförderungen Anwendung, bei der von Körperschaften wie British Gas verkaufte Gasgeräte mit Fahrzeugen befördert würden, die bei der fraglichen Fahrt darüber hinaus auch der Lieferung von Gas dienten, so erlangten diese Körperschaften einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Unternehmen, die ebenfalls Gasgeräte verkauften, jedoch kein Gas lieferten. Dies stünde im Gegensatz zu einem anderen Ziel, das mit der Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr verfolgt werde, nämlich der Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsunternehmen (vgl. Urteil vom 28. November 1978 in der Rechtssache 97/78, Schumalla, Slg. 1978, 2311, Randnr. 3).

Demzufolge schlägt das Vereinigte Königreich vor, die Fragen des nationalen Gerichts wie folgt zu beantworten:

Die in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 enthaltene Ausnahme (in Bezug genommen in Artikel 3 der Verordnung Nr. 3821/85) ist in dem Sinne auszulegen, daß sie, soweit sie sich auf „Beförderungen mit ... Fahrzeugen, die von den zuständigen Stellen ... der Gaswerke ... eingesetzt werden", bezieht, nur solche Beförderungen umfaßt, die mit einem (das festgelegte Gewicht überschreitenden) Fahrzeug durchgeführt werden, das zum maßgeblichen Zeitpunkt ausschließlich der Lieferung von Gas an die Kunden dient, nicht aber solche Beförderungen umfaßt, die mit einem Fahrzeug durchgeführt werden, das zum maßgeblichen Zeitpunkt ausschließlich oder teilweise dem Verkauf von Gasverbrauchsgeräten an die Kunden dient. Demzufolge findet die Ausnahme keine Anwendung, wenn eine Körperschaft wie die British Gas plc, die befugt ist, überall in Großbritannien Gas über Leitungen an Grundstücke zu liefern, zum maßgeblichen Zeitpunkt ein Fahrzeug ausschließlich oder teilweise für Tätigkeiten verwendet, die ihrer Art nach im wesentlichen die eines Einzelhändlers sind. Ob die Ausnahme anwendbar ist, hängt von der Art der vom fraglichen Fahrzeug zum maßgeblichen Zeitpunkt beförderten Ladung ab.

Die *Kommission* weist einleitend darauf hin, daß die Verordnungen Nr. 3820/85 und Nr. 3821/85 den sozialen Schutz der Fahrer, die

Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr und die Beseitigung von Ungleichheiten, die im Straßenverkehrssektor zu Wettbewerbsverzerrungen führen könnten, bezweckten.

Unter Berufung auf die vorstehend erwähnten Urteile vom 6. Dezember 1979 (Nehlsen) und vom 11. Juli 1984 (Regina/Scott) macht sie geltend, daß der Geltungsbereich der Ausnahmen von diesen Verordnungen anhand der mit ihnen verfolgten Ziele und ihres rechtlichen Zusammenhangs zu bestimmen sei. Da die Verordnung Nr. 3820/85 bezwecke, die vorher geltenden Bestimmungen flexibler zu gestalten, ohne daß dabei deren Ziele beeinträchtigt würden (wie aus der ersten Begründungserwägung der Verordnung Nr. 3820/85 hervorgehe), seien die in dieser Verordnung vorgesehenen Ausnahmen eng auszulegen, um nicht die Ziele der fraglichen Sozialvorschriften zu gefährden. Dieser Grundsatz werde insbesondere von den Urteilen vom 6. Dezember 1979 (Nehlsen) und vom 11. Juli 1984 (Regina/Scott) gestützt. Unter Berufung auf das Urteil vom 11. Juli 1984 (Regina/Scott, a. a. O.) ist die Kommission der Ansicht, eine enge Auslegung sei aufgrund der Tatsache gerechtfertigt, daß die Fahrzeuge, die zur Beförderung von technischer Ware und von Absatzware verwandt würden, keine dauerhaften Eigenschaften aufwiesen, die gewährleisteten, daß sie ausschließlich für die in den Ausnahmebestimmungen des Artikels 4 der Verordnung Nr. 3820/85 aufgeführten Beförderungen benutzt würden.

Wenn zur Beförderung von technischer Ware und von Absatzware verwandte Fahrzeuge Absatzware beförderten, würden diese Fahrzeuge im Rahmen einer Tätigkeit genutzt, bei deren Ausübung British Gas mit anderen Unternehmen im Wettbewerb stehe.

Die in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehene Ausnahme knüpfe nicht an die Art der Tätigkeit des Eigentümers oder Betreibers des Fahrzeugs an, sondern an dessen tatsächliche Verwendung. Diese Ausnahme umfasse die Fahrzeuge, die im Rahmen von Tätigkeiten verwandt würden, bei deren Ausübung Gesichtspunkte des Wettbewerbs keine Rolle spielten, da der Allgemeinheit eine besondere Dienstleistung erbracht oder eine Einrichtung zur Verfügung gestellt werde. Die übrigen in Artikel 4 aufgeführten Ausnahmen, insbesondere Artikel 4 Nrn. 5, 7, 8, 11 und 12, beruhten auf demselben Gedanken. Im übrigen habe der Gerichtshof in seinem Urteil vom 6. Dezember 1979 (Nehlsen, a. a. O.) die von der damals geltenden Gemeinschaftsverordnung [2] vorgesehene Ausnahme zugunsten der „Fahrzeuge, die von anderen Trägern öffentlicher Gewalt zu öffentlichen Zwecken eingesetzt werden", dahin ausgelegt, daß sie nur Sachverhalte umfasse, bei denen keinerlei Wettbewerb ins Spiel kommen könne.

Nach allem ist die Kommission der Ansicht, die in Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 vorgesehene Ausnahme umfasse nur Fahrzeuge, die bei Tätigkeiten verwandt würden, die im Zusammenhang stünden mit der Erzeugung von Gas, seiner Lieferung (d. h. dem Transport von Gas über Hoch-

2 — Verordnung (EWG) Nr. 543/69 des Rates vom 25. März 1969 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 77, S. 49), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 2827/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 (ABl. L 334, S. 1).

druckröhren) oder seiner Verteilung (d. h. dem Transport von Gas über eine regionale oder örtliche Leitung zur Abgabe an den Verbraucher) oder der Instandhaltung der hierfür erforderlichen Anlagen. Demgegenüber sei die Verwendung eines Fahrzeugs im Rahmen von Tätigkeiten, bei deren Ausübung das Unternehmen im Wettbewerb mit anderen Unternehmen stehe, die nicht an der Erzeugung, der Lieferung oder dem Vertrieb von Gas beteiligt seien, vom Anwendungsbereich dieser Ausnahme ausgeschlossen. Im vorliegenden Fall bedeute dies, daß die zur Beförderung von technischer Ware und von Absatzware verwandten Fahrzeuge mit einem Fahrtenschreiber ausgerüstet sein müßten und daß das Gerät benutzt werden müsse, wenn die Ladung des Fahrzeugs Absatzware umfasse.

Demzufolge schlägt die Kommission vor, die Fragen des nationalen Gerichts wie folgt zu beantworten:

1) Die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und über das Kontrollgerät im Straßenverkehr finden auf alle Fahrzeuge Anwendung, die nicht ausschließlich zur Beförderung im Zusammenhang mit der Erzeugung, der Lieferung und dem Vertrieb von Gas oder der Instandhaltung der hierfür erforderlichen Anlagen verwendet werden, unabhängig davon, ob der Eigentümer oder der Betreiber der Fahrzeuge diese Tätigkeiten hauptsächlich ausübt.

2) Die nach Artikel 4 Nr. 6 der Verordnung Nr. 3820/85 und Artikel 3 der Verordnung Nr. 3821/85 bestehende Ausnahme bezieht sich auf Fahrzeuge, die ausschließlich zur Beförderung im Zusammenhang mit der Erzeugung, der Lieferung und dem Vertrieb von Gas oder der Instandhaltung der hierfür erforderlichen Anlagen verwendet werden.

J. L. Murray
Berichterstatter