RETSMØDERAPPORT
i sag C-116/91 *

I — Faktiske omstændigheder og retsforhandlinger

1. *Gældende fællesskabsforskrifter*

Rådets forordning (EØF) nr. 3820/85 af 20. december 1985 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport (EFT L 370, s. 1, herefter benævnt »forordning nr. 3820/85«) har til formål at fjerne forskelle, der kan fordreje konkurrencen inden for landevejstransport, og at forbedre arbejdsvilkårene og færdselssikkerheden. Med henblik herpå er der i forordningen fastsat regler vedrørende bl.a. mindstealderen for førere af køretøjer, køretid, afbrydelser af køretid, hviletid og aflønning af førerne.

I henhold til artikel 2 i forordning nr. 3820/85 gælder disse regler for vejtransport, der foregår inden for Fællesskabet. Ved »vejtransport« forstås »al kørsel på vej, der er åben for offentlig adgang, med et til person- eller godsbefordring bestemt køretøj i tom eller lastet stand« (artikel 1, nr. 1, i forordning nr. 3820/85). I medfør af artikel 4 i forordning nr. 3820/85 falder transport, der foregår med visse køretøjer, imidlertid uden for forordningens anvendelsesområde. Således gælder forordning nr. 3820/85 ikke for transport med køretøjer, der benyttes til godstransport, såfremt den største tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 tons (artikel 4, nr. 1, i forordning nr. 3820/85).

I medfør af artikel 4, nr. 6, gælder forordning nr. 3820/85 endvidere ikke for transport med

»køretøjer, der benyttes af vandbygningsvæsenet eller af vandværker, gas- eller elektricitetsvæsenet, af vejvæsenet, til renovation, af telegraf- og telefonvæsenet, af postvæsenet eller af radio og fjernsyn samt radio- og fjernsynspejlevogne«.

For at muliggøre en effektiv kontrol af overholdelsen af visse bestemmelser i ovennævnte forordning nr. 3820/85 foreskrives det i Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (EFT L 370, s. 8, herefter benævnt »forordning nr. 3821/85«), at der i køretøjer, som benyttes til person- eller godsbefordring på vej, og som er indregistreret i en medlemsstat, skal installeres et apparat benævnt »fartskriver«. Fartskriveren er et apparat, der på et ark optegner den af køretøjet tilbagelagte vejstrækning, køretøjets hastighed, køretiden, de øvrige arbejds- og rådighedstider, arbejdsafbrydelser, daglige

* Processprog: engelsk.

hviletider samt åbning af kassen, som indeholder diagramarket (bilag I til forordning nr. 3821/85).

I medfør af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 3821/85 er installering af fartskriver i de køretøjer, der er nævnt i artikel 4 i ovennævnte forordning nr. 3820/85 — som denne sidstnævnte forordning ikke finder anvendelse på — ikke påbudt ved forordning nr. 3821/85.

2. *Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål*

British Gas plc (herefter benævnt »British Gas«) er i medfør af section 7 i »Gas Act 1986« den eneste offentlige gasforsyningsvirksomhed og har monopol på at levere gas til visse ejendomme gennem ledninger. Andre virksomheder leverer gas til ejendomme, der ikke er omfattet af British Gas' monopol, og anvender i det øjemed British Gas' distributionsnet.

Endvidere leverer og sælger British Gas gasapparatur, som f.eks. vægradiatorer og komfurer. Det sker i konkurrence med andre virksomheder, selv om British Gas på dette område har visse fortrinsrettigheder og er undergivet et særligt tilsyn.

British Gas' aktiviteter udføres af to forskellige afdelinger, nemlig Teknisk Afdeling og Marketingafdelingen, der i stor udtrækning er organiseret på regionalt plan. Teknisk Afdeling har ansvaret for alle forhold vedrørende gasdistribution, f.eks. etablering og vedligeholdelse af ledninger og vedligeholdelse af trykregulatorer. Marketingafdelingen består af en salgsafdeling, hvis funktion er at fremme salget af gas og gasapparatur, og af en afdeling for kundeservice, hvis opgave består i installation af og service vedrørende gasapparatur.

På tidspunktet for de faktiske omstændigheder anvendte British Gas 2 244 køretøjer i forbindelse med sine aktiviteter. Størsteparten (1 601 køretøjer) anvendtes af Teknisk Afdeling til transport af materialer og genstande, der er nødvendige for afdelingens aktiviteter (herefter benævnt »teknisk materiel«), mens 372 køretøjer blev anvendt udelukkende af Marketingafdelingen til transport af gasapparatur (herefter benævnt »marketingprodukter«) mellem British Gas' lagre og depoter og kundernes hjem. De øvrige 271 køretøjer blev anvendt dels af Teknisk Afdeling, dels af Marketingafdelingen til transport af teknisk materiel og/eller marketingprodukter, afhængig af afdelingernes behov.

Den typiske kørselsstrækning er overvejende meget kort. Den længste daglige kørselsstrækning i Southern Region (hvor den omhandlede begivenhed fandt sted) er på 184 miles. Gennemsnitlig tilbagelægger køretøjerne i Southern Region lidt over 15 000 miles pr. år pr. køretøj.

Den 8. juni 1990 blev et køretøj, der tilhørte British Gas, standset, da det medbragte kasserede gaskomfurer, et nyt komfur, kasserede varmekedler, kasserede gasmålere, cylindre og kasser med affald. I løbet af maj og juni måned 1990 transporterede det samme køretøj såvel teknisk materiel som marketingprodukter. Køretøjet var ikke udstyret med fartskriver.

Der blev rejst sag imod British Gas af Licensing Authority South Eastern Traffic Area (en myndighed, der har til opgave at udstede tilladelser på transportområdet i South East Region, herefter benævnt »SETA«), idet sidstnævnte gjorde gældende, at British Gas i forbindelse med godstransport ad landevej anvendte et køretøj, der ikke var udstyret med fartskriver, således som det er bestemt i ovennævnte forordning nr. 3821/85. Ifølge SETA udgjorde dette en overtrædelse af bestemmelserne i section 97(1) i Transport Act 1968.

Ved Petersfield Magistrates' Court har British Gas anført, at det pågældende køretøj var undtaget fra kravet om installering af en fartskriver i medfør af bestemmelsen i artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 3821/85, sammenholdt med bestemmelsen i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85. Ifølge British Gas omfattede denne undtagelse ethvert køretøj, der på det pågældende tidspunkt benyttedes af British Gas i forbindelse med selskabets gasforsyningsvirksomhed uden hensyn til karakteren af køretøjets last. SETA har anført, at undtagelsen kun gjaldt køretøjer, der benyttedes i forbindelse med forsyning med gas, og ikke køretøjer, der anvendtes til transport af gasapparatur. Ifølge SETA modvirkede den af British Gas anførte fortolkning formålene i forordning nr. 3820/85.

Det er på den baggrund, at den nationale ret den 10. januar 1991 besluttede at udsætte sagen og at anmode Domstolen om en præjudiciel afgørelse af følgende spørgsmål:

»1) For så vidt de i artikel 3 i forordning (EØF) nr. 3821/85 og artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 indeholdte undtagelsesbestemmelser finder anvendelse på køretøjer benyttet af gasvæsenet, finder de da anvendelse på alle godstransportkøretøjer over den angivne vægt, uanset karakteren af den til enhver tid værende last, så længe køretøjerne benyttes af en virksomhed, der bl.a. tilvejebringer eller driver et fast offentligt forsyningsnet som led i virksomhedens fremstilling, transport og distribution af gas, når køretøjerne benyttes i forbindelse med denne virksomhed, herunder til transport af bygnings-, reparations-, vedligeholdelses-, installations- eller forbrugsmateriel vedrørende denne forsyningsvirksomhed og til levering og installation af gasapparatur?

2) Afhænger anvendelsen af disse undtagelsesbestemmelser af karakteren af den last, der transporteres af det i spørgsmål 1) nævnte køretøj på det pågældende tidspunkt, og, i bekræftende fald, omfatter undtagelsen da:

a) køretøjer, som udelukkende benyttes til transport af marketingprodukter?

b) køretøjer, der benyttes til transport af såvel marketingprodukter som teknisk materiel, og har det betydning, om det sker samtidigt eller efter hinanden?

c) køretøjer, der udelukkende benyttes til transport af teknisk materiel?«

3. *Retsforhandlinger*

Forelæggelseskendelsen fra Petersfield Magistrates' Court blev registreret på Domstolens Justitskontor den 23. april 1991.

I henhold til artikel 20 i protokollen vedrørende statutten for EØF-Domstolen er der indgivet skriftlige indlæg af selskabet British Gas plc ved QC David Vaughan, Barrister Andrew Geddes og Solicitor C. E. H. Twiss, af Det Forenede Kongerige ved Assistant Treasury Solicitor John E. Collins, som befuldmægtiget, og af Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved de juridiske konsulenter Xavier Lewis og Lucio Gussetti, Kommissionens Juridiske Tjeneste, som befuldmægtigede.

På grundlag af retsmøderapporten og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisoptagelse. I medfør af procesreglementets artikel 95, stk. 1 og 2, har Domstolen ved beslutning af 5. februar 1992 henvist sagen til anden afdeling.

II — Skriftlige indlæg indgivet til Domstolen

I deres skriftlige indlæg har British Gas, Det Forenede Kongerige og Kommissionen behandlet de to spørgsmål fra den nationale ret samtidig.

British Gas har bemærket, at der i artikel 4 i forordning nr. 3820/85 opstilles en række kriterier, der nærmere beskriver de former for transport, som forordningens bestemmelser ikke finder anvendelse på. Disse kriterier vedrører bl.a. benyttelsen af køretøjet i forbindelse med særlige formål, køretøjets fysiske data, den anvendelse, der rent faktisk gøres af køretøjet på det pågældende tidspunkt, eller karakteren af køretøjets last. British Gas gør gældende, at den nøjagtige rækkevidde af en hvilken som helst af de i artikel 4 i forordning nr. 3820/85 nævnte undtagelser skal fastsættes ved kun at tage de kriterier i betragtning, der er nævnt i den pågældende bestemmelse i artikel 4 med henblik på identificeringen af det køretøj, undtagelsen gælder. Vedrørende den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 fastsatte undtagelse er kriteriet for, hvilke køretøjer der er undtaget, således baseret på karakteren af det formål, køretøjerne anvendes til. Karakteren af køretøjets last, der er omhandlet i andre undtagelsesbestemmelser i forordning nr. 3820/85 (f.eks. artikel 4, nr. 9 og 13), er irrelevant i forbindelse med artikel 4, nr. 6.

Ifølge British Gas omfatter i forbindelse med gasforsyningsvirksomhed de i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 nævnte transportaktiviteter sådanne aktiviteter, der udføres af en virksomhed, der har som hovedformål at etablere eller varetage driften af et fast forsyningsnet, i kraft af hvilket der leveres ydelser til kunder inden for fremstilling, transport eller distribution af gas, eller at forsyne dette distributionsnet. Transport af gasapparatur, som udføres af en sådan virksomhed, falder ind under den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 nævnte undtagelse, eftersom transporten af det nævnte apparatur udgør en del af denne virksomheds normale aktiviteter, og eftersom apparaturet er nødvendigt for forbruget af gas, og da det er forbundet fysisk og vedvarende til det faste forsyningsnet, der drives af den pågældende virksomhed, er salget af apparaturet knyttet til gasforsyningsvirksomheden.

Videre anfører British Gas, at artikel 4, nr. 6, i sin nuværende udformning ikke kræver, at de omhandlede ydelser leveres af en offentlig myndighed. Desuden er det ikke krævet, at det pågældende køretøj er et tjenestekøretøj, og heller ikke, at det anvendes i forbindelse med gasforsyningsvirksomhed. Det er tilstrækkeligt, at det i det væsentlige og hovedsagelig anvendes til dette formål. I den henseende anfører British Gas, at den omhandlede bestemmelse har undergået en række ændringer, der gradvis har udvidet dens anvendelsesområde.

British Gas gør gældende, at en fortolkning, der indskrænker anvendelsesområdet for artikel 4, nr. 6, i ovennævnte forordning nr. 3820/85 til de køretøjer, der udelukkende og til stadighed anvendes til transport af teknisk materiel, skaber administrative vanskeligheder, mangel på retssikkerhed og højere omkostninger for kunderne.

Ifølge British Gas vil de administrative vanskeligheder, selskabet ville komme ud for, bestå i pligten til at udstyre alle de køretøjer med fartskriver, der jævnligt anvendes til transport af såvel tekniske produkter som marketingprodukter, eller i nødvendigheden af at købe ekstra køretøjer, der kun anvendtes til transport af én bestemt produktkategori.

Den manglende retssikkerhed skyldes vanskeligheden ved præcist at afgrænse rækkevidden af udtrykkene »teknisk materiel« og »marketingprodukter« og dermed anvendelsesområdet for pligten til at udstyre køretøjerne med en fartskriver. Det ville nemlig være vanskeligt at fastslå, om apparatur som f.eks. gasmålere eller gammelt gasapparatur skal henregnes under kategorien »teknisk materiel« eller under kategorien »marketingprodukter«.

Endelig vil en fortolkning, der indskrænker rækkevidden af den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 nævnte undtagelse til kun at gælde de køretøjer, der anvendes udelukkende og vedvarende til transport af teknisk materiel, tvinge British Gas til at udstyre alle selskabets øvrige køretøjer med fartskriver og til at indkøbe ekstra køretøjer, da det ville være nødvendigt at tage køretøjer ud af drift for at vedligeholde fartskriveren. Det eneste alternativ vil bestå i kun at anvende køretøjerne til transport af en bestemt produktkategori, hvilket vil tvinge British Gas til at indkøbe et ikke ubetydeligt antal ekstra køretøjer og vil forhindre selskabet i at anvende de køretøjer, det ejer, maksimalt. Derfor vil en sådan fortolkning under alle

omstændigheder betyde en omkostningsforøgelse for British Gas og følgelig også for kunderne.

Videre gør British Gas gældende, at den fortolkning, selskabet foreslår at anlægge af artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 — og helt i samklang med de i forordning nr. 3820/85 nedfældede principper (jf. bl.a. den første betragtning i forordningens præambel), som Domstolen bl.a. henviste til i dom af 6. december 1979 (sag 47/79, Nehlsen, Sml. s. 3639) og af 11. juli 1984 (sag 133/83, Anklagemyndigheden mod Scott, Sml. s. 2863) — ikke modvirker opfyldelsen af denne forordnings formål, når man tager den faktiske og retlige sammenhæng i betragtning, inden for hvilken selskabet udøver sin virksomhed.

Med hensyn til den retlige sammenhæng bemærker British Gas, at de nationale regler for kørsel med andre køretøjer end dem, på hvilke fællesskabsbestemmelserne finder anvendelse, hvor føreren anvender hele eller størstedelen af sin arbejdsdag på denne kørsel [1], begrænser køretiden til en varighed meget nær den, der er fastsat ved forordning nr. 3820/85. For så vidt angår den konkrete sammenhæng fremhæver British Gas, at det store antal depoter, selskabet ejer, fjerner enhver mulighed for ekstremt lange kørselsstrækninger eller køretider. Henset til den konkrete og retlige sammenhæng vurderer British Gas, at selskabet ikke kan have nogen anden fordel i konkurrencen med de øvrige virksomheder end den, der følger af installerings- og vedligeholdelsesbesparelsen på fartskriverne.

Følgelig foreslår British Gas at svare bekræftende på det første spørgsmål, der er forelagt af den nationale ret. Selskabet foreslår at svare benægtende på det andet spørgsmål og at anføre, at undtagelsesbestemmelserne ikke afhænger af karakteren af lasten på det pågældende tidspunkt. British Gas tilføjer, at hvis undtagelsen afhænger af karakteren af lasten, skal hver enkelt af punkterne a), b) og c) i det andet spørgsmål besvares bekræftende.

Det Forenede Kongerige har indledningsvis gjort gældende, at eftersom artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 fastsætter undtagelser for så vidt angår bestemmelserne i denne forordning og forordning nr. 3821/85, bør artiklen fortolkes snævert under hensyntagen til forordningernes formål.

Ifølge Det Forenede Kongerige gælder den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85, nævnte undtagelse kun transport, der udføres med et køretøj, som på den pågældende kørselsstrækning udelukkende anvendes til levering af gas til forbrugerne. Den finder ikke anvendelse på transport, der udføres med et køretøj, som på den pågældende kørselsstrækning anvendes helt eller delvis til salg af gasapparatur. Det Forenede Kongerige fremfører tre argumenter til støtte for denne fortolkning.

1 — Nemlig section 95 og 96 i Transport Act 1968, som ændret ved Drivers' Hours (Goods Vehicles) (Modifications) Order 1986 S. I. 1459 og Drivers' Hours (Harmonization with Community Rules) Regulations 1986 S. I. 1458.

For det første fremgår det af ordlyden af artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85, at denne artikel tager sigte på transport med køretøjer, der anvendes til udførelsen af vitale offentlige ydelser eller vigtige offentlige hverv, og ikke på køretøjer, som benyttes til detailsalg.

For det andet vil en vidtgående fortolkning af denne bestemmelse indebære, at transport med køretøjer, der anvendes af et stort antal private og offentlige virksomheder (bl.a. køretøjer, der benyttes til salg af gasapparatur, elektrisk apparatur, telefoner og fjernsynsapparater), udelukkes fra anvendelsesområdet for forordning nr. 3820/85 og nr. 3821/85. En sådan fortolkning vil således bringe færdselssikkerheden i fare og dermed modvirke et af formålene i forordningerne nr. 3820/85 og nr. 3821/85.

For det tredje er salg af gasapparatur en aktivitet, som selskaber som f.eks. British Gas udfører i konkurrence med andre virksomheder. Videre koster installering af en fartskriver på et køretøj imellem 300 UKL og 550 UKL. Hvis derfor den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 nævnte undtagelse fandt anvendelse på transport af gasapparatur, der sælges af selskaber som f.eks. British Gas, med køretøjer, der desuden anvendes til levering af gas på den pågældende kørselsstrækning, ville disse selskaber konkurrencemæssigt set blive stillet bedre end andre virksomheder, der ligeledes sælger gasapparatur, men som ikke leverer gas. Dette ville være i strid med et andet formål vedrørende harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport, nemlig lige konkurrencevilkår for transportvirksomheder, jf. dom at 28. november 1978 (sag 97/78, Schumalla, Sml. s. 2311, præmis 3).

Det Forenede Kongerige foreslår derfor at besvare den nationale rets spørgsmål på følgende måde:

»Den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 omhandlede undtagelse (der finder anvendelse i medfør af artikel 3 i forordning nr. 3821/85) skal, for så vidt som den omfatter '... transport med køretøjer, der benyttes af ... gas-... væsenet', fortolkes således, at den kun gælder transport med et køretøj (som overstiger den fastsatte vægt), der på det pågældende tidspunkt udelukkende anvendes til levering af gas til kunder og ikke til transport med et køretøj som, på det pågældende tidspunkt, udelukkende eller delvis anvendes til salg af gasapparatur til kunder. Følgelig gælder undtagelsen ikke, når et selskab som f.eks. British Gas, der har tilladelse til at levere gas igennem ledninger til alle ejendomme i Storbritannien, på det pågældende tidspunkt anvender et køretøj helt eller delvis til aktiviteter, der ifølge deres natur i det væsentlige henhører under detailhandel. Med henblik på at fastslå, om undtagelsen finder anvendelse, er det nødvendigt at tage hensyn til karakteren af den last, som transporteres af det omhandlede køretøj på det pågældende tidspunkt.«

Kommissionen har indledningsvis påpeget, at de ovennævnte forordninger nr. 3820/85 og nr. 3821/85 har til formål at sikre førere af

køretøjer beskyttelse på det sociale område, at forbedre færdselssikkerheden og at fjerne forskelle, der kan fordreje konkurrencen inden for landevejstransport.

Under henvisning til ovennævnte dom af 6. december 1979, Nehlsen, og ovennævnte dom af 11. juli 1984, Anklagemyndigheden mod Scott, gør Kommissionen gældende, at rækkevidden af undtagelserne fra bestemmelserne i disse forordninger skal fastsættes under hensyntagen til forordningernes formål og til den retlige sammenhæng, i hvilken disse undtagelser er fastsat. Da forordning nr. 3820/85 har til formål at gøre de tidligere gældende bestemmelser mere fleksible, uden at målsætningerne derved anfægtes (som det fremgår af den første betragtning i præamblen til forordning nr. 3820/85), bør de i nævnte forordning fastsatte undtagelser ifølge Kommissionen fortolkes snævert for ikke at anfægte målsætningerne i de pågældende forskrifter på det sociale område. Dette princip er bl.a. knæsat i ovennævnte dom af 6. december 1979, Nehlsen, og i ovennævnte dom af 11. juli 1984, Anklagemyndigheden mod Scott. I den henseende finder Kommissionen under henvisning til ovennævnte dom af 11. juli 1984, Anklagemyndigheden mod Scott, at en snæver fortolkning er berettiget, eftersom køretøjerne, der anvendes til transport af teknisk materiel og marketingprodukter, ikke har en permanent karakter, som sikrer, at de udelukkende anvendes til de i undtagelsesbestemmelserne i artikel 4 i forordning nr. 3820/85 omhandlede transportopgaver.

Kommissionen bemærker dernæst, at når køretøjer, der anvendes til transport af teknisk materiel og marketingprodukter, medfører marketingprodukter, anvendes disse køretøjer inden for rammerne af en aktivitet, hvor British Gas konkurrerer med andre virksomheder.

Kommissionen gør endvidere gældende, at den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 nævnte undtagelse ikke tager sigte på arten af ejerens eller førerens aktiviteter, men på den faktiske anvendelse af det pågældende køretøj. Ifølge Kommissionen omfatter denne undtagelse køretøjer, der anvendes i forbindelse med aktiviteter, hvor der ikke indgår noget konkurrenceelement, med henblik på at yde kunder en særlig tjeneste eller service. Kommissionen anfører, at de øvrige undtagelser, der er fastsat i artikel 4, navnlig undtagelserne i artikel 4, nr. 5, 7, 8, 11 og 12, følger samme princip. Videre anfører Kommissionen, at Domstolen i ovennævnte dom af 6. december 1979, Nehlsen, har fortolket de på daværende tidspunkt gældende fællesskabsforskrifter [2] for så vidt angår »køretøjer, der anvendes af andre offentlige myndigheder til offentlige tjenesteydelser«, som alene omfattende situationer, hvor intet konkurrenceelement kan komme på tale.

På denne baggrund finder Kommissionen, at den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 nævnte undtagelse udelukkende dækker køretøjer, der anvendes til aktiviteter vedrørende gasproduktion, levering af gas (dvs. transport af gas i en højtryksledning) eller gasdistribution (dvs. transport af gas i en

2 — Rådets forordning (EØF) nr. 543/69 af 25.3.1969 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for landevejstransport (EFT 1969 I, s. 158), som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 2827/77 af 12.12.1977 (EFT L 334, s. 1).

regional eller lokal ledning med henblik på levering til forbrugeren) eller vedligeholdelse af de hertil nødvendige installationer. Derimod falder anvendelsen af et køretøj i forbindelse med aktiviteter, hvor virksomheden konkurrerer med andre virksomheder, som ikke deltager i produktion, levering eller distribution af gas, uden for denne undtagelses anvendelsesområde. I den foreliggende sag betyder dette, at køretøjer, der anvendes til transport af teknisk materiel og marketingprodukter, skal udstyres med en fartskriver og at denne skal anvendes, når køretøjets last omfatter marketingprodukter.

Følgelig foreslår Kommissionen at afgive følgende svar på den nationale rets spørgsmål:

»1) Rådets forordninger (EØF) nr. 3820/85 og (EØF) nr. 3821/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og om kontrolapparatet inden for vejtransport finder anvendelse på alle køretøjer, der anvendes til transport, som ikke i det hele og udelukkende finder sted i forbindelse med produktion, levering eller distribution af gas og i forbindelse med vedligeholdelse af de hertil nødvendige installationer, uanset om ejeren eller føreren af køretøjerne udøver disse aktiviteter som sit hovederhverv.

2) Den i artikel 4, nr. 6, i forordning nr. 3820/85 og i artikel 3 i forordning nr. 3821/85 nævnte undtagelse tager sigte på køretøjer, der anvendes til transport, som i det hele og udelukkende finder sted i forbindelse med produktion, levering eller distribution af gas og i forbindelse med vedligeholdelse af de hertil nødvendige installationer.«

J. L. Murray
Refererende dommer