RELAZIONE D'UDIENZA
presentata nella causa C-116/91 *

I — Antefatti e procedimento

1. *Il contesto giuridico comunitario*

Il regolamento del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3820, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 1, in prosieguo: il « regolamento n. 3820/85 »), è inteso ad eliminare le disparità idonee a falsare la concorrenza nel settore dei trasporti su strada e a migliorare le condizioni di lavoro e la sicurezza stradale. A questo proposito, fissa delle norme riguardanti, tra l'altro, l'età minima dei conducenti, i tempi di guida, le interruzioni nei periodi di guida, i tempi di riposo e le modalità della retribuzione dei conducenti.

In virtù dell'art. 2 del regolamento n. 3820/85, dette norme si applicano ai trasporti su strada effettuati all'interno della Comunità. Col termine « trasporto su strada » si intende « qualsiasi spostamento su strade aperte ad uso pubblico, a vuoto o a carico, di un veicolo adibito al trasporto di viaggiatori o di merci (art. 1, n. 1 del regolamento n. 3820/85). Tuttavia, in virtù dell'art. 4 del regolamento n. 3820/85 i trasporti effettuati a mezzo di determinati veicoli sono esclusi dalla sfera di applicazione del regolamento. Così, il regolamento n. 3820/85 non trova applicazione ai trasporti effettuati a mezzo di veicoli adibiti al trasporto di merci ed il cui peso massimo autorizzato non supera le 3,5 t (art. 4, punto 1 del regolamento n. 3820/85).

Tra l'altro, in virtù dell'art. 4, punto 6, il regolamento n. 3820/85 non si applica ai trasporti effettuati a mezzo di

« veicoli adibiti ai servizi delle fognature, di protezione contro le inondazioni, dell'acqua, del gas, dell'elettricità, della rete stradale, della nettezza urbana, dei telegrafi, dei telefoni, delle spedizioni postali, della radiodiffusione, della televisione e della rilevazione di emittenti o riceventi di televisione o radio ».

Onde consentire un controllo efficace del rispetto di talune disposizioni del citato regolamento n. 3820/85, il regolamento del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3821 relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 8, in prosieguo: il « regolamento n. 3821/85 »), prevede l'installazione obbligatoria di un apparecchio denominato « tachigrafo » sui veicoli adibiti al trasporto su strada di passeggeri o di merci e immatricolati in uno Stato membro. Il tachigrafo è un apparecchio che registra su un foglio la distanza percorsa dal veicolo, la velocità, il tempo di guida, gli altri periodi di lavoro e di disponibilità, le interruzioni di lavoro, i periodi di riposo giornaliero nonché le aperture dalla custodia

* Lingua processuale: l'inglese.

contenente il foglio di registrazione (allegato I del regolamento n. 3821/85).

In virtù dell'art. 3, n. 1, del regolamento n. 3821/85, l'installazione di un tachigrafo sui veicoli contemplati dall'art. 4 del citato regolamento n. 3820/85 — ai quali quest'ultimo regolamento non trova applicazione — non è richiesta dal regolamento n. 3821/85.

2. *La controversia di cui alla causa principale e le questioni pregiudiziali*

L'unico fornitore di gas autorizzato in virtù dell'art. 7 del Gas Act 1986 (legge sul gas del 1986), la British Gas plc (in prosieguo: la « British Gas ») beneficia del diritto esclusivo di fornire gas attraverso condutture a taluni locali. Altre imprese forniscono gas ai locali che non rientrano nella sfera di applicazione del diritto esclusivo conferito alla British Gas, utilzzando a tal fine la rete della British Gas.

Del resto, la British Gas fornisce e vende apparecchi a gas come radiatori murali e cucine. Quest'ultima attività viene svolta dalla British Gas in concorrenza con altre imprese, anche se in questo settore la British Gas beneficia di talune prerogative ed è soggetta ad un controllo particolare.

Le attività della British Gas sono esercitate da due servizi distinti, cioè il servizio tecnico e il servizio commerciale, i quali sono organizzati in ampia misura su base regionale. Il servizio tecnico è responsabile di tutti gli aspetti della distribuzione del gas, quali la costruzione e la manutenzione delle condutture e la manutenzione dei regolatori di pressione. Il servizio commerciale è composto da un dipartimento « vendite », che è preposto alla promozione delle vendite di gas e di apparecchi a gas al pubblico e da un dipartimento « clientela » che è preposto all'installazione e alla manutenzione di detti apparecchi a gas.

All'epoca dei fatti, la British Gas utilizzava 2 244 veicoli nel contesto delle sue attività. La più parte di essi (1 601 veicoli) erano utilizzati dal servizio tecnico per il trasporto di materiali e di articoli necessari alle attività di questo servizio (in prosieguo: i « prodotti tecnici »), mente 372 veicoli erano destinati esclusivamente all'uso del servizio commerciale per il trasporto di apparecchi a gas (in prosieguo: i « prodotti commerciali ») tra i magazzini e i depositi della British Gas e le abitazioni dei suoi clienti. Gli altri veicoli (cioè 271 veicoli) erano utilizzati tanto dal servizio tecnico che dal servizio commericiale per il trasporto di prodotti tecnici o di prodotti commerciali, in funzione delle esigenze dei servizi.

I tragitti abitualmente percorsi da detti veicoli sono essenzialmente molto brevi. Il tragitto più lungo effettuato nel corso di una giornata nella regione sud (dove i fatti di specie si sono prodotti) si estende su una distanza di 184 miglia. In media, la distanza percorsa dai veicoli di questa regione è appena superiore alle 15 000 miglia per anno e per veicolo.

L'8 giugno 1990, un veicolo appartenente alla British Gas veniva fermato mentre trasportava cucine a gas destinate alla discarica, una cucina nuova, scaldacqua destinati alla discarica, contatori a gas da gettare via, bombole da gas e scatole di rifiuti. Nel corso dei mesi di maggio e di giugno 1990, il medesimo veicolo ha trasportato, contemporaneamente, prodotti tecnici e prodotti commerciali. Detto veicolo non era equipaggiato di tachigrafo.

Nei confronti della British Gas venivano aperti dei procedimenti penali dal Licensing Authority South Eastern Traffic Area (autorità preposta al rilascio delle autorizzazioni in materia di trasporto per la regione del sud-est, in prosieguo: la « SETA ») per il motivo che utilizzava, per il trasporto di merci su strada, un veicolo non munito del tachigrafo previsto dal citato regolamento 3821/85. Questi fatti sarebbero integrativi di un'infrazione contemplata dall'art. 97, n. 1, del Transport Act 1968 (legge sul trasporto del 1968).

Dinanzi alla Petersfield Magistrates' Court, la British Gas ha sostenuto che il veicolo considerato era esente dall'obbligo di essere equipaggiato con un tachigrafo in forza del combinato disposto dell'art. 3, n. 1, del regolamento n. 3821/85 e dell'art. 4, n. 6, del regolamento n. 3820/85. A suo parere, questa esenzione trova applicazione a tutti i veicoli destinati, nel momento che qui rileva, al servizio del gas disimpegnato dalla British Gas, quale che sia la natura del loro carico. La SETA, per contro, ha sostenuto dinanzi al giudice nazionale che detta esenzione riguardava esclusivamente i veicoli destinati alla fornitura di gas, e non quelli utilizzati per il trasporto di apparecchi a gas. A suo parere, l'interpretazione delle disposizioni considerate sostenuta dalla British Gas, è lesiva degli obiettivi del regolamento n. 3820/85.

Alla luce di quanto considerato, il giudice a quo, il 10 gennaio 1991 ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

« 1) Se le disposizioni di esenzione contenute negli artt. 3 del regolamento (CEE) n. 3821/85 e 4, n. 6, del regolamento (CEE) n. 3820/85, in quanto si applicano agli autoveicoli adibiti ai servizi del gas, si applichino a tutti gli automezzi per il trasporto merci che superano un certo peso, indipendentemente dalla natura del carico che questi possono trasportare nel momento in cui occorre tener conto, fintantoché essi sono utilizzati da un'impresa che annovera tra le sue attività l'allestimento o la messa in opera di una rete fissa diretta ad assicurare al pubblico un servizio di produzione, trasporto e distribuzione di gas e sono adibiti a questo servizio, incluso il trasporto degli strumenti di costruzione, riparazione, manutenzione, installazione o consumo legati a detto servizio, inclusa la fornitura e l'installazione di apparecchi a gas.

2) Se in detta esenzione, qualora la sua esistenza, come precisato nella questione sub 1, dipenda dalla natura del carico trasportato dagli automezzi nel momento di cui occorre tener conto, rientrino:

a) i veicoli adibiti esclusivamente al trasporto di prodotti commerciali;

b) i veicoli adibiti al trasporto sia di prodotti commerciali sia di prodotti tecnici, e se sia rilevante in questo caso la circostanza che prodotti delle due categorie vengano trasportati contemporaneamente o consecutivamente;

c) i veicoli adibiti esclusivamente al trasporto di prodotti tecnici ».

3. *Il procedimento dinanzi alla Corte*

L'ordinanza della Petersfield Magistrates' Court è stata registrata nella cancelleria della Corte il 23 aprile 1991.

Conformemente all'art. 20 del Protocollo sullo Statuto della Corte di giustizia delle Comunità europee, hanno depositato osservazioni scritte la società British Gas plc, rappresentata dai signori David Vaughan QC, Andrew Geddes, barrister e C. E. H. Twiss, solicitor, il governo del Regno Unito, rappresentato dal signor John E. Collins, assistant Treasury Solicitor, in qualità di agente e la Commissione delle Comunità europee, rappresentata dai signori Xavier Lewis e Lucio Gussetti, membri del servizio giuridico, in qualità di agenti.

Su relazione del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, la Corte ha deciso di passare alla fase orale senza previa istruttoria. In applicazione dell'art. 95, nn. 1 e 2, del regolamento di procedura, la Corte, con decisione 5 febbraio 1992, ha attribuito la causa alla Seconda Sezione.

II — Osservazioni scritte presentate alla Corte

Nelle loro osservazioni scritte, la British Gas, il governo del Regno Unito e la Commissione hanno trattato congiuntamente le due questioni sollevate dal giudice nazionale.

La *British Gas* rileva che l'art. 4 del regolamento n. 3820/85 ha assunto vari criteri per caratterizzare i trasporti, ai quali non si applicano le disposizioni di detto regolamento. Detti criteri riguardano, tra l'altro, la destinazione del veicolo a dei servizi particolari, le caratteristiche fisiche del veicolo, l'uso al quale il veicolo è effettivamente destinato nel momento considerato, o ancora la natura del carico trasportato. La British Gas sostiene che l'esatta portata di una qualsiasi delle deroghe previste dall'art. 4 del regolamento n. 3820/85 deve essere determinata prendendo in considerazione solo i criteri assunti dal menzionato art. 4 per identificare il veicolo che beneficia di detta esenzione. In tal modo, trattandosi dell'esenzione prevista dall'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85, il criterio assunto per caratterizzare i veicoli esentati fa riferimento alla natura del servizio al quale detti veicoli sono destinati. La natura del carico trasportato dal veicolo, che è considerato in altre disposizioni di esenzione del regolamento n. 3820/85 (per esempio, l'art. 4, punti 9 e 13) è inconferente nel contesto dell'art. 4, punto 6.

Secondo la British Gas, nel caso del servizio del gas, i trasporti contemplati dall'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 sono i trasporti effettuati da un'impresa avente come attività principale la messa a disposizione o la gestione di una rete fissa, destinata a fornire un servizio pubblico nel settore della produzione, trasporto e distribuzione del gas, o all'alimentazione di detta rete. I trasporti di apparecchi a gas effettuati da una siffatta impresa beneficiano dell'esenzione prevista dall'art 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 per il motivo che la vendita e, pertanto, il trasporto di detti apparecchi rientrano nelle attività normali di detta impresa, detti apparecchi sono necessari per il consumo del gas poiché sono allacciati fisicamente e permanentemente alla rete fissa gestita dall'impresa considerata, e la loro vendita è connessa con il servizio del gas.

Del resto, la British Gas rileva che, nella sua attuale redazione, l'art. 4, punto 6, non esige che i servizi contemplati siano forniti da un ente pubblico. Inoltre, non è richiesto che il veicolo considerato sia un veicolo di servizio e neppure che sia adibito esclusivamente al servizio del gas. È sufficiente che sia adibito in modo sostanziale o prevalente a detto servizio. A questo proposito, la British Gas osserva che la disposizione considerata ha costituito oggetto di varie modifiche successive che ne hanno progressivamente esteso il campo di applicazione.

La British Gas sostiene che un'interpretazione che limita la sfera di applicazione dell'art. 4, punto 6, del citato regolamento n. 3820/85 ai soli veicoli adibiti in maniera esclusiva e permanente al trasporto di prodotti tecnici provoca difficoltà amministrative, incertezza giuridica ed un aumento dei costi per il consumatore.

Secondo la British Gas, le difficoltà amministrative che essa incontra rientrano nell'obbligo di equipaggiare di tachigrafo tutti i veicoli correntemente utilizzati per il trasporto, sia di prodotti tecnici che di prodotti commerciali o, in alternativa, di acquistare veicoli supplementari utilizzati per il trasporto di una sola categoria di prodotti.

L'incertezza giuridica deriva dalla difficoltà di delimitare in modo preciso la portata delle espressioni « prodotti tecnici » e « prodotti commerciali » e, di conseguenza, il campo di applicazione dell'obbligo di dotare i veicoli di un tachigrafo. È infatti difficile determinare se apparecchi quali i contatori a gas o i vecchi apparecchi a gas debbano essere classificati nella categorie « prodotti tecnici » o nella categoria « prodotti commerciali ».

Infine, un'interpretazione che limita la portata dell'esenzione prevista dall'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 ai soli veicoli destinati in modo esclusivo e permanente al trasporto di prodotti tecnici obbliga la British Gas a dotare di tachigrafo tutti gli altri veicoli da lei utilizzati e ad acquistare qualche veicolo supplementare in previsione dell'immobilizzo dovuto alla manutenzione di detti tachigrafi. L'unica alternativa consiste nell'utilizzare i veicoli solo per il trasporto di una sola categoria di prodotti, il che obbligherebbe la British Gas ad acquistare un numero non trascurabile di veicoli supplementari che le impedirebbe di utilizzare i veicoli da lei posseduti al massimo delle loro possibilità. Di conseguenza questa interpretazione provocherebbe ad ogni modo un au-

mento dei costi per la British Gas e, pertanto, per il consumatore.

Del resto, la British Gas sostiene che ° rispettando in questo i principi posti dal regolamento n. 3820/85 (v., in particolare, il primo " considerando " del regolamento) e ricordati dalla Corte, in particolare, nelle sentenze 6 dicembre 1979, causa 47/79, Nehlsen (Racc. pag. 3639), e 11 luglio 1984, causa 133/83, Regina/Scott (Racc. pag. 2863) — l'interpretazione dell'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 da lei suggerita non mette a repentaglio la realizzazione degli obiettivi di questo regolamento in ragione del contesto di fatto e giuridico nel quale esercita le sue attività.

A proposito del contesto giuridico, la British Gas osserva che le disposizioni nazionali che vigono per la guida di veicoli diversi da quelli ai quali si applicano le disposizioni comunitarie da parte di conducenti che dedicano la totalità o la più parte della loro giornata lavorativa alla guida di detti veicoli [1], limitano il tempo di guida ad una durata prossima a quella prevista dal regolamento 3820/85. Per quanto riguarda il contesto di fatto nel quale la British Gas svolge le sue attività, questa sottolinea che il gran numero di depositi posseduti elimina ogni possibilità di tragitti prolungati o di tempi di guida eccessivi. Considerati questi contesti di fatto e giuridico, la British Gas considera di non poter beneficiare di alcun vantaggio concorrenziale sulle altre imprese diverso da quello derivante dalle economie dei costi d'istallazione e di gestione dei tachigrafi.

Di conseguenza, la British Gas suggerisce di risolvere affermativamente la prima questione sollevata dal giudice nazionale; negativamente la seconda e di dichiarare che le disposizioni di esenzione non dipendono dalla natura del carico trasportato al momento considerato. La British Gas aggiunge che se l'esenzione dipende dalla natura del carico, ciascuno dei punti a), b) e c) della seconda questione va risolto in senso affermativo.

In limine il *governo del Regno Unito* deduce che l'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 che prevede una deroga alle disposizioni di questo regolamento e del citato regolamento n. 3821/85 deve essere interpretato restrittivamente e tenere conto degli obiettivi perseguiti da detti regolamenti.

Secondo il governo del Regno Unito, l'esenzione prevista dall'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 trova unicamente applicazione ai trasporti effettuati mediante un veicolo che in occasione del percorso considerato, è destinato esclusivamente alla fornitura di gas ai consumatori. Essa non si applica al trasporto effettuato mediante un veicolo che, al momento del tragitto considerato, è destinato in tutto o in parte alla vendita di apparecchi a gas. Il governo del Regno Unito deduce tre argomenti a sostegno di detta interpretazione.

1 — Si tratta degli artt. 95 e 96 del Transport Act 1968 (legge sui trasporti nel 1968) come successivamente modificato dal Drivers Hours (Goods Vehicles) (Modifications) Order 1986 S. I. 1459 [regolamento 1986 sui periodi di guida (veicoli per il trasporto merci) (emendamenti)] e dalle Drivers Hours (Harmonisation with Community Rules) Regulations 1986 S. I. 1458 [regolamento del 1986 sui periodi di guida (armonizzazione con le disposizioni comunitarie)].

In primo luogo, dalla formulazione dell'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 emerge che esso riguarda i trasporti effettuati da veicoli destinati allo svolgimento di servizi pubblici e vitali o di funzioni pubbliche essenziali e non di veicoli destinati ad attività di vendita al dettaglio.

In secondo luogo, un'interpretazione lata di detta disposizione avrebbe l'effetto di escludere dal campo di applicazione dei regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85 i trasporti effettuati mediante veicoli utilizzati da un gran numero di imprese pubbliche e private (e in particolare, i veicoli destinati alla commercializzazione di apparecchi a gas, di apparecchi elettrici, di telefoni e di televisori). Alla luce di quanto considerato, una siffatta interpretazione mette in discussione la sicurezza stradale e, pertanto, uno degli obiettivi dei regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85.

In terzo luogo, la vendita di apparecchi a gas è un'attività che enti come la British Gas svolgono in concorrenza con altre imprese. Del resto, l'installazione di un tachigrafo su un autoveicolo è un'operazione il cui costo varia tra le 300 e le 550 UKL e oltre. Di conseguenza, se l'esenzione prevista dall'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 fosse applicabile al trasporto di apparecchi a gas venduti da enti come la British Gas, effettuato mediante i veicoli adibiti, inoltre, in occasione del tragitto considerato, alla fornitura di gas, questi enti beneficerebbero sul piano della concorrenza di un vantaggio rispetto alle altre imprese che vendono pure apparecchi a gas, ma non forniscono gas. Questo è in contrasto con un altro obiettivo perseguito dall'armonizzazione di talune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti stradali, cioè la parità di concorrenza tra i trasportatori (v. sentenza 28 novembre 1978, causa 97/78, Schumalla (Racc. pag. 2311, punto 3 della motivazione).

Di conseguenza, il governo del Regno Unito suggerisce di dare alle questioni sollevate dal giudice nazionale la seguente soluzione:

« L'esenzione di cui all'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 (applicabile in virtù dell'art. 3 del regolamento n. 3821/85) deve interpretarsi, nella misura in cui riguarda i " (...) trasporti effettuati a mezzo di veicoli adibiti ai servizi (...) del gas ", nel senso che trova applicazione solo ai trasporti effettuati mediante un veicolo (eccedente il peso stabilito) che, al momento considerato, è destinato esclusivamente alla fornitura di gas ai clienti e non ai trasporti effettuati mediante un veicolo che, al momennto considerato, è adibito esclusivamente o parzialmente alla vendita ai clienti di apparecchi che consumano gas. Di conseguenza, l'esenzione non trova applicazione qualora un ente, quale la British Gas plc, che è autorizzato a fornire gas attraverso condutture a tutti i locali situati nella Gran Bretagna, destina al momento considerato un veicolo, in tutto o in parte ad attività che sono essenzialmente, per natura, quelle di un dettagliante. Onde determinare se la deroga trova applicazione, è necessario prendere in considerazione la natura del carico trasportato al momento considerato dal veicolo in oggetto ».

La *Commissione* ricorda, in limine, che i citati regolamenti nn. 3820/85 e 3821/85 sono intesi ad assicurare la protezione so-

ciale dei conducenti, il miglioramento della sicurezza stradale e l'eliminazione di disparità idonee a comportare distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti su strada.

Facendo riferimento alle citate sentenze 6 dicembre 1979, Nehlsen e 11 luglio 1984, Regina/Scott, sostiene che la portata delle esenzioni a detti regolamenti dev'essere determinata in funzione degli obiettivi che essi perseguono e del contesto giuridico nel quale dette esenzioni sono previste. Secondo la Commissione, poiché il regolamento n. 3820/85 è inteso a rendere più flessibili le disposizioni in precedenza vigenti pur senza pregiudicarne gli obiettivi, (come emerge dal primo " considerando " del preambolo del regolamento n. 3820/85), le esenzioni previste da detto regolamento debbano, costituire materia di interpretazione restrittiva, onde non mettere a repentaglio gli obiettivi della normativa sociale considerata. Questo principio è confermato, in particolare, dalle citate sentenze 6 dicembre 1979, Nehlsen, e 11 luglio 1984, Regina/Scott. A questo proposito, facendo riferimento alla citata sentenza 11 luglio 1984, Regina/Scott, la Commissione ritiene che un'interpretazione restrittiva sia giustificata per il fatto che i veicoli adibiti al trasporto di prodotti tecnici e di prodotti commerciali non presentano caratteristiche permanenti che garantiscano che essi siano utilizzati esclusivamente per i trasporti contemplati dalle disposizioni di esenzione di cui all'art. 4 del regolamento n. 3820/85.

La Commissione osserva poi che allorché veicoli adibiti al trasporto di prodotti tecnici e di prodotti commerciali trasportano prodotti commerciali, questi veicoli sono utilizzati nel contesto di un'attività nel cui esercizio la British Gas entra in concorrenza con altre imprese.

Sostiene, del resto, che l'esenzione prevista dall'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 non è basata sulla natura delle attività del proprietario o del conducente del veicolo, ma sull'effettivo utilizzo del veicolo considerato. A suo parere, questa esenzione copre i veicoli utilizzati nel contesto di attività nel cui esercizio non entra in gioco alcun elemento di concorrenza inteso a fornire un servizio particolare o una comodità al pubblico. Rileva che le altre esenzioni previste dall'art. 4, e in particolare, quelle previste dall'art. 4, punti 5, 7, 8, 11 e 12, sono fondate sulla medesima idea. Del resto, la Commissione rileva che nella citata sentenza 6 dicembre 1979, Nehlsen, la Corte ha interpretato l'esenzione prevista dalla norma comunitaria al momento vigente [2] a favore dei « veicoli utilizzati da altre autorità pubbliche per servizi pubblici » nel senso che contemplano unicamente situazioni nelle quali non può giocare alcun elemento di concorrenza.

Considerato quanto precede, la Commissione ritiene che l'esenzione contemplata dall'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 copre unicamente i veicoli adibiti ad attività riguardanti la produzione di gas, la sua trasmissione (cioè il trasporto del gas attraverso condutture ad alta pressione)

2 — Regolamento (CEE) del Consiglio 25 marzo 1969, relativo all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada (GU L 77, pag. 49), come successivamente modificato con regolamento (CEE) del Consiglio 12 dicembre 1977, n. 2827 (GU L 334, pag. 1).

o la sua distribuzione (cioè il trasporto del gas mediante una conduttura regionale o locale per la sua fornitura al consumatore), o la manutenzione delle installazioni a tal fine necessarie. Per contro, l'utilizzo di un veicolo nel contesto di attività nel cui esercizio l'impresa si pone in concorrenza con altre imprese che non partecipano alla produzione, trasmissione o distribuzione di gas è escluso dal campo di applicazione di questa esenzione. Nel caso di specie, questo sta a significare che i veicoli adibiti al trasporto di prodotti tecnici e di prodotti commerciali dovrebbero essere equipaggiati di un tachigrafo e che questo apparecchio dovrebbe essere utilizzato qualora il carico del veicolo comprenda prodotti commerciali.

Di conseguenza la Commissione suggerisce di risolvere le questioni sollevate dal giudice nazionale nel modo seguente:

« 1) I regolamenti (CEE) del Consiglio n. 3820/85 e n. 3821/85, relativi all'armonizzazione di alcune disposizioni in materia sociale nel settore dei trasporti su strada e all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, si applicano a tutti i veicoli adibiti ad un trasporto non interamente o esclusivamente legato alla produzione, trasmissione o distribuzione di gas e alla manutenzione delle installazioni a tal fine necessarie, a prescindere dal fatto che il proprietario o il conducente dei veicoli eserciti dette attività a titolo principale.

2) L'esenzione contemplata dall'art. 4, punto 6, del regolamento n. 3820/85 e dall'art. 3 del regolamento n. 3821/85 si riferisce ai veicoli utilizzati per un trasporto che è interamente o esclusivamente legato alla produzione, alla trasmissione o alla distribuzione di gas e alla manutenzione delle installazioni a tal fine necessarie ».

J. L. Murray
giudice relatore