ΕΚΘΕΣΗ ΑΚΡΟΑΤΗΡΙΟΥ
στην υπόθεση C-116/91 *

I — Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

1. *Κοινοτικό νομικό πλαίσιο*

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 1, στο εξής: κανονισμός 3820/85) σκοπεί την εξάλειψη των διαφορών που μπορούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των οδικών μεταφορών και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας. Προς τον σκοπό αυτό θέτει κανόνες που αφορούν μεταξύ άλλων το κατώτατο όριο ηλικίας των οδηγών, τον χρόνον οδηγήσεως και τον τρόπον αμοιβής των οδηγών.

Κατά το άρθρο 2 του κανονισμού 3820/85, οι διατάξεις αυτές εφαρμόζονται στις οδικές μεταφορές που εκτελούνται στο εσωτερικό της Κοινότητας. Ο όρος «οδική μεταφορά» σημαίνει «κάθε μετακίνηση επί οδών που είναι ανοικτές σε δημόσια χρήση με ή χωρίς φορτίο, οχήματος που χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων» (άρθρο 1, σημείο 1, του κανονισμού 3820/85). Κατά το άρθρο 4 του κανονισμού 3820/85, όμως, από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού εξαιρούνται οι μεταφορές που εκτελούνται με ορισμένα οχήματα. Συγκεκριμένα, ο κανονισμός 3820/85 δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές που εκτελούνται με οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά εμπορευμάτων με μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος που δεν ξεπερνά τους 3,5 τόνους (άρθρο 4, σημείο 1, του κανονισμού 3820/85).

Εξάλλου, στο άρθρο 4, σημείο 6, ο κανονισμός 3820/85 δεν εφαρμόζεται στις μεταφορές που εκτελούνται από

«οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποχετεύσεων, αντιπλημμυρικής προστασίας, υδρεύσεως, αερίου, ηλεκτρισμού, οδοποιίας, αποκομιδής απορριμμάτων, τηλεγράφου, τηλεφώνου, ταχυδρομικών αποστολών, ραδιοφωνίας, τηλεοράσεως και ανιχνεύσεως των πομπών ή δεκτών τηλεοράσεως ή ραδιοφώνου».

Για να μπορεί να ελέγχεται αποτελεσματικά η τήρηση ορισμένων διατάξεων του κανονισμού 3820/85, ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8, στο εξής: κανονισμός 3821/85), προβλέπει την υποχρεωτική τοποθέτηση μιας συσκευής που καλείται «ταχογράφος», στα οχήματα που χρησιμοποιούνται για οδικές μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων και έχουν άδεια κυκλοφορίας ενός των κρατών μελών. Ο ταχογράφος είναι μια συσκευή που καταγράφει σε ειδικό φύλλο την απόσταση που διήνυσε το όχημα, την ταχύτητά του, τον χρόνον οδηγήσεως, τις άλλες χρονικές περιόδους εργασίας και διαθεσιμότητας, τις διακοπές της εργασίας, τις περιόδους ημερησίας αναπαύσεως καθώς και τα ανοίγματα του περιβλήματος που περιέχει

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

το φύλλο καταγραφής (παράρτημα I, του κανονισμού 3821/85).

Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 3821/85, δεν απαιτείται τοποθέτηση ταχογράφου στα οχήματα του άρθρου 4, του κανονισμού 3820/85 επί των οποίων και δεν έχει εφαρμογή ο κανονισμός αυτός.

2. *Η διαφορά στην κύρια δίκη και τα προδικαστικά ερωτήματα*

Η British Gas plc (στο εξής: British Gas) είναι ο μόνος δημόσιος προμηθευτής αερίου, του οποίου η λειτουργία επιτρέπεται από το άρθρο 7 του Gas Act 1986 (νόμος του 1986 περί αερίου) και έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να προμηθεύει αέριο σε ορισμένα κτίρια μέσω αγωγών. Άλλες επιχειρήσεις προμηθεύουν αέριο σε κτίρια επί των οποίων δεν ισχύει το αποκλειστικό δικαίωμα της British Gas, χρησιμοποιώντας προς τούτο το δίκτυο της British Gas.

Εξάλλου, η British Gas προμηθεύει και πωλεί συσκευές αερίου όπως θερμαντικά σώματα τοίχου και κουζίνες. Ως προς τη δραστηριότητα αυτή η British Gas ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις καίτοι έχει ορισμένα προνόμια και υπόκειται σε ειδικό έλεγχο.

Οι δραστηριότητες της British Gas ασκούνται από δύο διαφορετικές υπηρεσίες, την τεχνική υπηρεσία και την εμπορική υπηρεσία που είναι σε μεγάλο βαθμό οργανωμένες επί περιφερειακής βάσεως. Η τεχνική υπηρεσία είναι υπεύθυνη για τα της διανομής αερίου όπως είναι η κατασκευή και συντήρηση των αγωγών και η συντήρηση των ρυθμιστών πιέσεως. Η εμπορική υπηρεσία απαρτίζεται από το τμήμα πωλήσεων που ασχολείται με την προώθηση των πωλήσεων αερίου και συσκευών αερίου στο κοινό και το τμήμα «πελατεία» που ασχολείται με την εγκατάσταση και τη συντήρηση των συσκευών αυτών.

Κατά τον κρίσιμο χρόνον η British Gas χρησιμοποιούσε 2 244 οχήματα για τις δραστηριότητές της. Τα περισσότερα από αυτά (1 601 οχήματα) τα χρησιμοποιούσε η τεχνική υπηρεσία για τη μεταφορά των αναγκαίων υλικών (στο εξής: τεχνικά προϊόντα) ενώ η εμπορική υπηρεσία χρησιμοποιούσε αποκλειστικά 372 οχήματα για τη μεταφορά συσκευών αερίου (στο εξής: εμπορικά προϊόντα) μεταξύ των καταστημάτων και αποθηκών της British Gas και των οικιών των πελατών της. Τα λοιπά οχήματα (271) τα χρησιμοποιούσε τόσον η τεχνική όσο και η εμπορική υπηρεσία για τη μεταφορά τεχνικών ή εμπορικών προϊόντων, αναλόγως των αναγκών.

Τα συνήθη δρομολόγια των οχημάτων αυτών είναι τα περισσότερα πολύ μικρά. Το μεγαλύτερο δρομολόγιο που εκτελείται σε μια μέρα στη νότια περιφέρεια (όπου σημειώθηκαν τα πραγματικά περιστατικά) είναι 184 μίλια. Η μέση απόσταση που διανύουν τα οχήματα της περιοχής αυτής μόλις ξεπερνά τα 15 000 μίλια τον χρόνο για κάθε όχημα.

Στις 8 Ιουνίου 1990 η τροχαία σταμάτησε ένα όχημα της British Gas ενώ μετέφερε παλαιές κουζίνες αερίου, μια νέα κουζίνα, παλαιούς θερμοσίφωνες, παλαιούς μετρητές αερίου, μπουκάλες αερίου και δοχεία απορριμμάτων. Κατά τον Μάιο και τον Ιούνιο του 1990, το ίδιο όχημα μετέφερε συγχρόνως τεχνικά και εμπορικά προϊόντα. Το όχημα αυτό δεν είχε ταχογράφο.

Η Licensing Authority South Eastern Traffic Area (υπηρεσία που χορηγεί τις άδειες μεταφορών στη νοτιοανατολική περιφέρεια, στο εξής: SETA) μήνυσε την British Gas επειδή χρησιμοποίησε για την οδική μεταφορά εμπορευμάτων όχημα που δεν ήταν εξοπλισμένο με τον ταχογράφο που προβλέπει ο κανονισμός 3821/85. Τα περιστατικά αυτά στοιχειοθετούν ποινικό αδίκημα κατά το άρθρο 97, παράγραφος 1, του Transport Act 1968 (νόμος του 1968 περί μεταφορών).

Ενώπιον του Petersfield Magistrates' Court, η British Gas υποστήριξε ότι το επίδικο όχημα απαλλάσσεται της υποχρεώσεως να φέρει ταχογράφο βάσει του άρθρου 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 3821/85 σε συνδυασμό με το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85. Κατά την άποψή της, η εξαίρεση αυτή καλύπτει όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούνταν κατά τον κρίσιμο χρόνο από την υπηρεσία αερίου της British Gas ανεξαρτήτως του φορτίου τους. Αντιθέτως, η SETA υποστήριξε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου ότι η εξαίρεση αφορά αποκλειστικά τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την προμήθεια αερίου και όχι αυτά που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά συσκευών αερίου. Κατά την άποψή της η ερμηνεία των επιδίκων διατάξεων που υποστηρίζει η British Gas αντιστρατεύεται τους στόχους του κανονισμού 3820/85.

Υπό τις συνθήκες αυτές, το εθνικό δικαστήριο, με απόφαση της 10ης Ιανουαρίου 1991 ανέστειλε τη διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα ακόλουθα προδικαστικά ερωτήματα:

« 1) Καλύπτουν οι εξαιρετικές διατάξεις του άρθρου 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 και του άρθρου 4, παράγραφος 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85, καθόσον εφαρμόζονται στα οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αερίου, όλα τα φορτηγά οχήματα που υπερβαίνουν το προβλεπόμενο βάρος ανεξαρτήτως της φύσεως του φορτίου που μεταφέρουν κατά τον συγκεκριμένο χρόνο, εφόσον χρησιμοποιούνται από επιχείρηση που ασχολείται μεταξύ άλλων με την κατασκευή ή τη λειτουργία μονίμου δικτύου για την παροχή υπηρεσίας στο κοινό και συγκεκριμένα την παραγωγή, μεταφορά και διανομή αερίου, χρησιμοποιούνται δε για την εν λόγω υπηρεσία, και μεταξύ άλλων για τη μεταφορά υλικών κατασκευής, επιδιορθώσεως, συντηρήσεως, εγκαταστάσεως ή καταναλώσεως, περιλαμβανομένης και της προμηθείας και εγκαταστάσεως συσκευών αερίου;

2) Εξαρτάται η εφαρμογή των εν λόγω εξαιρετικών διατάξεων από τη φύση του φορτίου που μεταφέρει το όχημα όπως προσδιορίζεται στο ερώτημα 1 κατά τον συγκεκριμένο χρόνο, και, σε περίπτωση καταφατικής απαντήσεως, καλύπτει η εξαίρεση:

α) οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορικών προϊόντων;

β) οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά και εμπορικών προϊόντων και τεχνικού υλικού και έχει μήπως σημασία αν τα δύο αυτά είδη υλικού μεταφέρονται συγχρόνως ή διαδοχικά;

γ) οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά μόνο τεχνικού υλικού; »

3. *Διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου*

Η Διάταξη περί παραπομπής του Petersfield Magistrates' Court πρωτοκολλήθηκε στη Γραμματεία του Δικαστηρίου στις 23 Απριλίου 1991.

Σύμφωνα με το άρθρο 20 του Πρωτοκόλλου του Οργανισμού του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η εταιρία British Gas plc, εκπροσωπούμενη από τους David Vaughan QC, Andrew Geddes, barrister και M. C. E. H. Twiss, solicitor, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, εκπροσωπούμενη από τον John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor και η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από τους Xavier Lewis και Lucio Gussetti, μέλη της Νομικής Υπηρεσίας.

Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή και μετά από ακρόαση του γενικού εισαγγελέα το Δικαστήριο αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία χωρίς προηγούμενη διεξαγωγή αποδείξεων. Βάσει του άρθρου 95, παράγραφοι 1 και 2, του Κανονισμού Διαδικασίας το Δικαστήριο ανέθεσε την υπόθεση στο δεύτερο τμήμα με απόφαση της 5ης Φεβρουαρίου 1992.

II — Γραπτές παρατηρήσεις που κατατέθηκαν στο Δικαστήριο

Με τις γραπτές τους παρατηρήσεις, η British Gas, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου και η Επιτροπή εξετάζουν αμφότερα τα προδικαστικά ερωτήματα μαζί.

Η *British Gas* παρατηρεί ότι το άρθρο 4 του κανονισμού 3820/85 χρησιμοποιεί διάφορα κριτήρια για να προσδιορίσει τα οχήματα στα οποία δεν εφαρμόζεται ο κανονισμός. Τέτοια κριτήρια είναι, μεταξύ άλλων, ο εκ κατασκευής προορισμός του οχήματος για ειδικές χρήσεις, τα φυσικά χαρακτηριστικά του οχήματος, η πραγματική χρησιμοποίησή του κατά τον κρίσιμο χρόνο και η φύση του μεταφερομένου φορτίου. Η British Gas υποστηρίζει ότι η ακριβής έκταση κάθε μιας των εξαιρέσεων του άρθρου 4, του κανονισμού 3820/85 πρέπει να προσδιορίζεται με βάση μόνο τα κριτήρια που χρησιμοποιεί το άρθρο 4 για να εξειδικεύσει τα οχήματα που εμπίπτουν στην εξαίρεση. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, το κριτήριο που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό των απαλλασσομένων οχημάτων είναι η φύση της υπηρεσίας για την οποία χρησιμοποιείται το όχημα. Στο πλαίσιο του άρθρου 4, σημείο 6, δεν έχει σημασία η φύση του φορτίου που μεταφέρει το όχημα, που αποτελεί το σχετικό κριτήριο βάσει άλλων εξαιρετικών διατάξεων του κανονισμού 3820/85 (λόγου χάρη, το άρθρο 4, σημεία 9 και 13).

Κατά την British Gas στην περίπτωση της υπηρεσίας αερίου, οι μεταφορές που εμπίπτουν στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 είναι οι μεταφορές που εκτελούνται από επιχείρηση η οποία έχει ως κύρια δραστηριότητα τη διάθεση ή την εκμετάλλευση ενός σταθερού δικτύου που προορίζεται για την παροχή υπηρεσίας στο κοινό, στον τομέα της παραγωγής, της μεταφοράς ή της διανομής αερίου ή την τροφοδοσία του δικτύου αυτού. Οι μεταφορές συσκευών αερίου που εκτελεί η επιχείρηση αυτή εμπίπτουν στην εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 διότι η πώληση, άρα και η μεταφορά των συσκευών αυτών αποτελούν συνήθη δραστηριότητα της επιχειρήσεως οι δε συσκευές αυτές είναι απαραίτητες για την κατανάλωση αερίου και συνδέονται φυσικά και μόνιμα με το σταθερό δίκτυο που εκμεταλλεύεται η επιχείρηση η δε πώλησή τους συνδέεται με την υπηρεσία αερίου.

Εξάλλου, η British Gas παρατηρεί ότι το άρθρο 4, σημείο 6, υπό τη σημερινή του μορφή δεν απαιτεί να παρέχονται συγκεκριμένες υπηρεσίες από δημόσιο φορέα. Ομοίως, δεν απαιτείται το συγκεκριμένο όχημα να είναι υπηρεσιακό ή να χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την υπηρεσία αερίου. Αρκεί να χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο γι' αυτή την υπηρεσία. Η British Gas παρατηρεί συναφώς ότι με πολλαπλές τροποποιήσεις διευρύνθηκε προοδευτικά το πεδίο εφαρμογής της επίδικης διατάξεως.

Η British Gas παρατηρεί ότι η ερμηνεία που θα περιόριζε το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85, μόνο στα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνιμα για τη μεταφορά τεχνικών προϊόντων θα προκαλούσε διοικητικές δυσχέρειες, νομική ανασφάλεια και αύξηση του κόστους εις βάρος των καταναλωτών.

Κατά την British Gas, οι διοικητικές δυσχέρειες που θα συναντούσε θα ήταν η υποχρέωση να τοποθετήσει ταχογράφο σε όλα τα οχήματα που χρησιμοποιεί για τη μεταφορά τεχνικών και εμπορικών προϊόντων ή διαφορετικά να αγοράσει και άλλα οχήματα που θα χρησιμοποιεί για τη μεταφορά μόνο μιας κατηγορίας προϊόντων.

Η νομική ανασφάλεια θα προέκυπτε από το ότι είναι δύσκολο να οριοθετηθεί επακριβώς η έννοια των όρων « τεχνικά προϊόντα » και « εμπορικά προϊόντα », άρα και το πεδίο εφαρμογής της υποχρεώσεως τοποθετήσεως ταχογράφου στα οχήματα. Είναι πράγματι δύσκολο να προσδιοριστεί αν συσκευές όπως οι μετρητές αερίου ή οι παλαιές συσκευές αερίου ανήκουν στην κατηγορία « τεχνικά προϊόντα » ή στην κατηγορία « εμπορικά προϊόντα ».

Τέλος, μια ερμηνεία που θα περιόριζε την έκταση της εξαιρέσεως του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 μόνο στα οχήματα που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνιμα για τη μεταφορά τεχνικών προϊόντων θα υποχρέωνε την British Gas να τοποθετήσει ταχογράφο σε όλα τα άλλα οχήματα που χρησιμοποιεί και να αγοράσει μερικά νέα οχήματα για την περίπτωση της ακινητοποιήσεως των οχημάτων λόγω συντηρήσεως των ταχογράφων. Η μόνη άλλη λύση θα ήταν να χρησιμοποιεί τα οχήματα για μεταφορά μόνο μιας κατηγορίας προϊόντων, πράγμα που θα την ανάγκαζε να αγοράσει σημαντικό αριθμό οχημάτων και δεν θα της επέτρεπε να χρησιμοποιήσει τα οχήματα που διαθέτει ήδη κατά το μέγιστο των δυνατοτήτων τους. Κατά συνέπεια, η ερμηνεία αυτή θα προκαλούσε εν πάση

περιπτώσει αύξηση του κόστους για την British Gas, άρα και για τον καταναλωτή.

Εξάλλου, η British Gas υποστηρίζει ότι η ερμηνεία που προτείνει για το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 δεν υπονομεύει την επίτευξη των στόχων του κανονισμού λαμβανομένου υπόψη του πραγματικού και του νομικού πλαισίου εντός των οποίων ασκεί τις δραστηριότητές της, κατά τούτο δε συνάδει προς τις αρχές που θέτει ο κανονισμός 3820/85 (βλ. ιδίως την πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού) και επισημαίνει το Δικαστήριο, μεταξύ άλλων, με τις αποφάσεις της 6ης Δεκεμβρίου 1979, 47/79, Nehlsen (ECR 1979, σ. 3639), και της 11ης Ιουλίου 1984, 133/83, Regina κατά Scott (Συλλογή 1984, σ. 2863).

Σχετικά με το νομικό πλαίσιο, η British Gas παρατηρεί ότι οι εθνικές διατάξεις που διέπουν την οδήγηση οχημάτων διαφορετικών από τα οχήματα στα οποία εφαρμόζονται οι κοινοτικές διατάξεις, από οδηγούς που αφιερώνουν ολόκληρη την ημέρα εργασίας ή το μεγαλύτερο μέρος της στην οδήγηση αυτών των οχημάτων [1] περιορίζουν τον χρόνο οδηγήσεως σε διάρκεια παραπλήσια αυτής που προβλέπει ο κανονισμός 3820/85. Όσον αφορά το πραγματικό πλαίσιο εντός του οποίου ασκεί τις δραστηριότητές της η British Gas υπογραμμίζει ότι ο μεγάλος αριθμός αποθηκών που διαθέτει αποκλείει κάθε πιθανότητα μεγάλων δρομολογίων ή υπερβολικά μεγάλου χρόνου οδηγήσεως. Λαμβανομένου υπόψη αυτού του πραγματικού και νομικού πλαισίου η British Gas φρονεί ότι δεν έχει κανένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων επιχειρήσεων εκτός από την οικονομία των εξόδων εγκαταστάσεως και συντηρήσεως των ταχογράφων.

Κατά συνέπεια, η British Gas προτείνει καταφατική απάντηση στο πρώτο ερώτημα του εθνικού δικαστηρίου. Στο δεύτερο ερώτημα προτείνει αρνητική απάντηση, με τη διευκρίνιση ότι οι εξαιρετικές διατάξεις δεν εξαρτώνται από τη φύση του μεταφερομένου φορτίου κατά τον κρίσιμο χρόνο. Η British Gas προσθέτει ότι αν η εξαίρεση εξαρτάται από τη φύση του φορτίου, η απάντηση στα σημεία α, β και γ του δευτέρου ερωτήματος πρέπει να είναι καταφατική.

Η *Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου* παρατηρεί εκ προοιμίου ότι το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 που προβλέπει εξαίρεση από τις διατάξεις του κανονισμού αυτού και του κανονισμού 3821/85, πρέπει να ερμηνεύεται συσταλτικά λαμβανομένων υπόψη των στόχων που επιδιώκουν οι κανονισμοί αυτοί.

Κατά την Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου, η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 εφαρμόζεται μόνο στη μεταφορά που εκτελείται με όχημα το οποίο, κατά τη συγκεκριμένη διαδρομή, χρησιμοποιείται αποκλειστικά για την προμήθεια αερίου στους καταναλωτές. Δεν εφαρμόζεται στη μεταφορά που εκτελείται με όχημα το οποίο κατά τη συγκεκριμένη διαδρομή χρησιμοποιείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει για την πώληση συσκευών αερίου. Η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου στηρίζει την ερμηνεία αυτή σε τρία επιχειρήματα.

1 — Πρόκειται για τα άρθρα 95 και 96 του Transport Act 1968 (νόμος του 1968 περί μεταφορών), όπως τροποποιήθηκαν με το Drivers Hours (Goods Vehicles) (Modifications) Order 1986 S. I. 1459 [κανονισμός του 1986 περί του χρόνου οδηγήσεως (οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων) (τροποποιήσεις)] και με τους κανονισμούς Drivers Hours (Harmonisation with Community Rules) Regulations 1986 S. I. 1458 [κανονισμός του 1986 περί του χρόνου οδηγήσεως (εναρμόνιση με τις κοινοτικές διατάξεις)].

Πρώτον, από το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 προκύπτει ότι η διάταξη αυτή αναφέρεται στις μεταφορές που εκτελούνται με οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παροχή ζωτικών δημοσίων υπηρεσιών ή την εκτέλεση σημαντικών δημοσίων καθηκόντων και όχι σ' αυτά που χρησιμοποιούνται για λιανική πώληση.

Δεύτερον, η διασταλτική ερμηνεία της διατάξεως αυτής θα είχε ως αποτέλεσμα να αποκλείσει από το πεδίο εφαρμογής τους κανονισμούς 3820/85 και 3821/85 τις μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα τα οποία χρησιμοποιεί μεγάλος αριθμός ιδιωτικών και δημοσίων επιχειρήσεων (μεταξύ άλλων τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την εμπορία συσκευών αερίου, ηλεκτρικών συσκευών, συσκευών τηλεφώνου και τηλεοράσεως). Υπό τις συνθήκες αυτές, η ερμηνεία αυτή θα ήταν επικίνδυνη για την οδική ασφάλεια άρα θα υπονόμευε έναν από τους στόχους των κανονισμών 3820/85 και 3821/85.

Τρίτον, η πώληση συσκευών αερίου είναι δραστηριότητα την οποία οι φορείς όπως η British Gas ασκούν ανταγωνιζόμενοι με άλλες επιχειρήσεις. Εξάλλου, η τοποθέτηση ταχογράφου σε κάποιο όχημα κοστίζει μεταξύ 300 και άνω των 550 λιρών Αγγλίας (UKL). Κατά συνέπεια, αν η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 εφαρμοζόταν στη μεταφορά συσκευών αερίου που πωλούνται από φορείς όπως η British Gas, εκτελούμενη με οχήματα που χρησιμοποιούνται επίσης για την προμήθεια αερίου κατά τη συγκεκριμένη διαδρομή, στην περίπτωση αυτή οι εν λόγω φορείς έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων επιχειρήσεων που πωλούν επίσης συσκευές αερίου αλλά δεν προμηθεύουν αέριο. Αυτό αντιστρατεύεται έναν άλλο από τους στόχους της εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών, δηλαδή την ισότητα των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ μεταφορέων (βλ. απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 1978, 97/78, Schumalla, ECR 1978, σ. 2311, σκέψη 3).

Κατά συνέπεια, η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου προτείνει την ακόλουθη απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα του εθνικού δικαστηρίου:

« Η εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 (που εφαρμόζεται δυνάμει του άρθρου 3, του κανονισμού 3821/85) έχει την έννοια, καθόσον αναφέρεται στις " μεταφορές που εκτελούνται από οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες (...) αερίου " ότι εφαρμόζεται μόνο στις μεταφορές που εκτελούνται με όχημα (που υπερβαίνει το καθορισμένο βάρος), το οποίο κατά τον συγκεκριμένο χρόνο χρησιμοποιείται αποκλειστικά ή εν μέρει στην πώληση σε πελάτες συσκευών αερίου. Κατά συνέπεια, η εξαίρεση δεν εφαρμόζεται οσάκις ένας φορέας όπως η British Gas plc, η οποία έχει την άδεια να προμηθεύει αέριο μέσω αγωγών σε όλα τα κτίρια στη Μεγάλη Βρετανία, χρησιμοποιεί κατά τη συγκεκριμένη στιγμή ένα όχημα εξ ολοκλήρου ή εν μέρει για δραστηριότητες που είναι βασικά και κατά φύση δραστηριότητες λιανικής πωλήσεως. Για να κριθεί αν έχει εφαρμογή η εξαίρεση πρέπει να ληφθεί υπόψη η φύση του φορτίου που μεταφέρει το όχημα κατά τον συγκεκριμένο χρόνο ».

Η *Επιτροπή* παρατηρεί εκ προοιμίου ότι οι κανονισμοί 3820/85 και 3821/85 που σκοπούν την κοινωνική προστασία των οδηγών, τη

βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εξάλειψη των διαφορών που είναι ικανές να προκαλέσουν στρέβλωση του ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών μεταφορών.

Αναφερόμενη στις προαναφερθείσες αποφάσεις του Δικαστηρίου της 6ης Δεκεμβρίου 1979, Nehlsen και της 11ης Ιουλίου 1984, Regina κατά Scott, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η έκταση των εξαιρέσεων από το πεδίο εφαρμογής των κανονισμών αυτών πρέπει να προσδιορίζεται αναλόγως των στόχων που επιδιώκουν αυτοί και του νομικού πλαισίου εντός του οποίου εντάσσονται οι εξαιρέσεις. Ο κανονισμός 3820/85 σκοπεί να καταστήσει ελαστικότερες τις ισχύουσες διατάξεις χωρίς όμως να θίξει τους στόχους τους (όπως προκύπτει από την πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3820/85), οι δε εξαιρέσεις που προβλέπει πρέπει, κατά την Επιτροπή, να ερμηνεύονται συσταλτικά ώστε να μην υπονομεύονται οι στόχοι της σχετικής κοινωνικής ρυθμίσεως. Την αρχή αυτή επιβεβαίωσε το Δικαστήριο μεταξύ άλλων με τις προαναφερθείσες αποφάσεις της 6ης Δεκεμβρίου 1979, Nehlsen και της 11ης Ιουλίου 1984, Regina κατά Scott. Η Επιτροπή φρονεί συναφώς, αναφερομένη στην προαναφερθείσα απόφαση της 11ης Ιουλίου 1984, Regina κατά Scott, ότι η συσταλτική ερμηνεία δικαιολογείται από το γεγονός ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά τεχνικών και εμπορικών προϊόντων δεν εμφανίζουν τα μόνιμα χαρακτηριστικά που εγγυώνται ότι χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές που προβλέπουν οι εξαιρετικές διατάξεις του άρθρου 4, του κανονισμού 3820/85.

Η Επιτροπή παρατηρεί εν συνεχεία ότι όταν τα οχήματα χρησιμοποιούνται για μεταφορά τεχνικών και εμπορικών προϊόντων και μεταφέρουν εμπορικά προϊόντα, τότε χρησιμοποιούνται για δραστηριότητα στο πλαίσιο της οποίας η British Gas λειτουργεί ανταγωνιστικά προς άλλες επιχειρήσεις.

Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 δεν στηρίζεται στη φύση των δραστηριοτήτων του κυρίου ή του οδηγού του οχήματος αλλά στην πραγματική χρησιμοποίησή του. Κατά την άποψή της η εξαίρεση αυτή καλύπτει τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για δραστηριότητα, στην άσκηση της οποίας δεν υπεισέρχεται κανένα στοιχείο ανταγωνισμού, με σκοπό την παροχή ειδικής υπηρεσίας ή εξυπηρετήσεως στο κοινό. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι λοιπές εξαιρέσεις που προβλέπει το άρθρο 4 και ειδικότερα στα σημεία 5, 7, 8, 11 και 12 στηρίζονται στην ίδια αρχή. Η Επιτροπή παρατηρεί περαιτέρω ότι με την προαναφερθείσα απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1979, Nehlsen, το Δικαστήριο ερμήνευσε την εξαίρεση που πρόβλεπε η τότε ισχύουσα κοινοτική ρύθμιση [2] δηλαδή των «οχημάτων που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για υπηρεσίες προς το κοινό» ως καλύπτουσα αποκλειστικά περιπτώσεις στις οποίες δεν υπεισέρχεται κανένα στοιχείο ανταγωνισμού.

Βάσει των προεκτεθέντων, η Επιτροπή φρονεί ότι η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 καλύπτει μόνο τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για δραστηριότητες οι οποίες αφορούν την παραγωγή αερίου, τη μεταφορά του (μέσω αγωγού με μεγάλη πίεση) ή τη διανομή του (δηλαδή τη

2 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 543/69 του Συμβουλίου, της 25ης Μαρτίου 1969, περί εναρμονίσεως ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών (OJ L 77, σ. 49), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) 2827/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (OJ L 334, σ. 1).

μεταφορά του αερίου μέσω περιφερειακού ή τοπικού αγωγού με σκοπό την παροχή του στον καταναλωτή), ή τη συντήρηση των προς τούτο αναγκαίων εγκαταστάσεων. Αντιθέτως, η χρησιμοποίηση ενός οχήματος για δραστηριότητες κατά την άσκηση των οποίων η επιχείρηση ανταγωνίζεται άλλες επιχειρήσεις που δεν μετέχουν στην παραγωγή, τη μεταφορά ή τη διανομή αερίου αποκλείεται του πεδίου εφαρμογής της εξαιρέσεως. Στην προκειμένη περίπτωση αυτό σημαίνει ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά τεχνικών και εμπορικών προϊόντων πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ταχογράφο, ο οποίος και πρέπει να χρησιμοποιείται όσάκις το φορτίο του οχήματος περιλαμβάνει εμπορικά προϊόντα.

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή προτείνει την ακόλουθη απάντηση στα προδικαστικά ερωτήματα του εθνικού δικαστηρίου:

« 1) Οι κανονισμοί (ΕΟΚ) 3820/85 και 3821/85 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά, η οποία δεν συνδέεται πλήρως και αποκλειστικά με την παραγωγή, τη μεταφορά ή τη διανομή αερίου και τη συντήρηση των προς τούτο αναγκαίων εγκαταστάσεων, ανεξαρτήτως του γεγονότος ότι ο κύριος ή ο οδηγός των οχημάτων ασκεί κατά κύριο λόγο αυτές τις δραστηριότητες.

2) Η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 και του άρθρου 3, του κανονισμού 3821/85 καλύπτει τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά, η οποία συνδέεται πλήρως και αποκλειστικά με την παραγωγή, τη μεταφορά ή τη διανομή αερίου και με τη συντήρηση των προς τούτο αναγκαίων εγκαταστάσεων. »

J. L. Murray
εισηγητής δικαστής