INFORME PARA LA VISTA
presentado en el asunto C-116/91 *

I. Hechos y procedimiento

1. *Marco jurídico comunitario*

El Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 1; EE 07/04, p. 21; en lo sucesivo, «Reglamento nº 3820/85»), tiene por objeto eliminar las disparidades que puedan falsear la competencia en el sector de los transportes por carretera y mejorar las condiciones de trabajo y la seguridad en carretera. A tal efecto, fija normas relativas, entre otras cosas, a la edad mínima de los conductores, el tiempo de conducción, las interrupciones de conducción, el tiempo de descanso y la modalidad de retribución de los conductores.

De acuerdo con el artículo 2 del Reglamento nº 3820/85, dichas normas se aplicarán a los transportes por carretera que se efectúen dentro de la Comunidad. Los términos «transporte por carretera» se refieren a «todo desplazamiento de un vehículo, vacío o con carga, destinado al transporte de viajeros o de mercancía, efectuado por las carreteras abiertas al uso público» (número 1 del artículo 1 del Reglamento nº 3820/85). No obstante, con arreglo al artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, los transportes efectuados mediante determinados vehículos quedan excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento. Así, el Reglamento nº 3820/85 no se aplicará a los transportes efectuados mediante vehículos destinados al transporte de mercancías cuyo peso máximo autorizado no supere las 3,5 toneladas (número 1 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85).

Por otra parte, de acuerdo con el número 6 del artículo 4, el Reglamento nº 3820/85 no se aplicará a los transportes efectuados mediante:

«vehículos destinados a los servicios de alcantarillado, protección contra inundaciones, agua, gas, electricidad, red viaria, retirada de basuras, telégrafos, teléfonos, envíos postales, radiodifusión, televisión y detección de emisores o receptores de radio o televisión».

Para permitir un control eficaz de la observancia de determinadas disposiciones del citado Reglamento nº 3820/85, el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28; en lo sucesivo, «Reglamento nº 3821/85»), prevé la instalación obligatoria de un aparato, denominado «tacógrafo», en los vehículos destinados a los transportes por carretera de viajeros o de mercancías y matriculados en un Estado miembro. El tacógrafo es un aparato que registra en una hoja la distancia recorrida por el vehículo, la velocidad del vehículo, el tiempo de conducción, los otros tiempos de trabajo y tiempos de disponibilidad, las interrupciones de trabajo y tiempos de descanso diarios, así como las aperturas de la caja que contiene

* Lengua de procedimiento: inglés.

la hoja de registro (Anexo I del Reglamento nº 3821/85).

De acuerdo con el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85, éste no exige la instalación de un tacógrafo en los vehículos a que se refiere el artículo 4 del citado Reglamento nº 3820/85, a los que no se aplica este último Reglamento.

2. *Litigio principal y cuestiones prejudiciales*

Unico proveedor público de gas autorizado con arreglo al artículo 7 de la Gas Act 1986 (Ley del gas de 1986), British Gas plc (en lo sucesivo, «British Gas») disfruta del derecho en exclusiva a suministrar gas a través de determinados conductos a ciertos locales. Otras empresas suministran gas a los locales no incluidos dentro del ámbito de aplicación del derecho en exclusiva conferido a British Gas, utilizando al efecto la red de British Gas.

Por otra parte, British Gas suministra y vende aparatos de gas, como radiadores de pared y cocinas. Esta última actividad la ejerce British Gas compitiendo con otras empresas, aun cuando en este ámbito British Gas disfrute de ciertas prerrogativas y esté sometida a un control especial.

Las actividades de British Gas las ejercen dos servicios distintos, a saber, el servicio técnico y el servicio comercial, organizados en gran parte a escala regional. El servicio técnico se responsabiliza de todos los aspectos de la distribución de gas, como la construcción y el mantenimiento de las conducciones y el mantenimiento de los reguladores de presión. El servicio comercial está compuesto por un departamento de «ventas», encargado de promocionar las ventas de gas y de aparatos de gas entre el público, y de un departamento de «clientes», encargado de la instalación y mantenimiento de dichos aparatos de gas.

En la época que sucedieron los hechos, British Gas utilizaba 2.244 vehículos en el desarrollo de sus actividades. La mayor parte de ellos (1.601 vehículos) la utilizaba el servicio técnico para el transporte de materiales y de artículos necesarios para las actividades de dicho servicio (en lo sucesivo, «productos técnicos»), mientras que 372 vehículos eran destinados exclusivamente al uso del servicio comercial para el transporte de aparatos de gas (en lo sucesivo, «productos comerciales») entre los almacenes y depósitos de British Gas y los locales de los clientes de ésta. Los restantes vehículos (es decir, 271) eran utilizados tanto por el servicio técnico como por el servicio comercial para el transporte de productos técnicos y/o de productos comerciales, en función de las necesidades de los servicios.

Los trayectos recorridos habitualmente por dichos vehículos son fundamentalmente muy cortos. El trayecto más largo efectuado durante una jornada en la región sur (donde se produjeron los hechos del presente caso) abarca una distancia de 184 millas. Por término medio, la distancia recorrida por los vehículos de dicha región apenas si supera las 15.000 millas por vehículo y año.

El 8 de junio de 1990, un vehículo perteneciente a British Gas fue detenido cuando transportaba cocinas de gas destinadas al desecho, una cocina nueva, calentadores de agua destinados al desecho, contadores de gas destinados al desecho, bombonas de gas y cajas de desperdicios. Durante los meses de mayo y junio de 1990, el mismo vehículo transportó al propio tiempo productos técnicos y productos comerciales. Este vehículo no iba equipado con tacógrafo.

La Licensing Authority South Eastern Traffic Area (Autoridad encargada de expedir las autorizaciones en materia de transporte para la región sudeste; en lo sucesivo, «SETA») incoó un procedimiento contra British Gas, basándose en que utilizaba, para el transporte de mercancías por carretera, un vehículo no equipado con el tacógrafo previsto en el citado Reglamento nº 3821/85. Estos hechos eran constitutivos de la infracción prevista en el apartado 1 del artículo 97 de la Transport Act 1968 (Ley de transportes de 1968).

Ante la Petersfield Magistrates' Court, British Gas alegó que el vehículo de que se trata estaba exento de la obligación de incorporar el tacógrafo, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 3 del Reglamento nº 3821/85, en relación con el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85. A su juicio, dicha exención era de aplicación a todos los vehículos destinados, en el momento considerado, a la prestación del servicio de gas por parte de British Gas, con independencia de la naturaleza de su carga. Por el contrario, SETA afirmó ante el órgano jurisdiccional nacional que la referida exención se refería exclusivamente a los vehículos destinados al suministro de gas, y no a los utilizados para el transporte de aparatos de gas. A su juicio, la interpretación de las disposiciones controvertidas sostenida por British Gas es contraria a los objetivos del Reglamento nº 3820/85.

Ante dichas circunstancias, el órgano jurisdiccional nacional decidió, el 10 de enero de 1991, suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) Las excepciones a que se refieren el artículo 3 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 y el número 6 del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 3820/85, en la medida en que rigen para los vehículos utilizados en relación con el servicio de suministro de gas, ¿son aplicables a todos los vehículos de transporte de mercancías que superen el peso establecido, con independencia de la naturaleza de la carga que en su momento transporten, siempre que se utilicen por parte de una empresa que tenga entre sus actividades el abastecimiento o gestión de una red fija de prestación de servicios públicos relacionados con la producción, transporte y distribución de gas y que se utilicen en relación con dicho servicio, incluyendo el transporte de los medios de construcción, reparación, mantenimiento, instalación o consumo del servicio prestado, incluyendo la provisión e instalación de aparatos de consumo de gas?

2) ¿Depende la existencia de dichas dispensas de la naturaleza de la carga que en su momento transporta el vehículo aludido en la cuestión 1 y, en caso afirmativo, la excepción comprende:

a) los vehículos usados exclusivamente para el transporte de productos comerciales;

b) los vehículos usados para el transporte tanto de productos comerciales como de productos técnicos y varía la situación según se transporten simultánea o consecutivamente;

c) los vehículos utilizados única y exclusivamente para el transporte de productos técnicos?»

3. *Procedimiento ante el Tribunal de Justicia*

La resolución de remisión de la Petersfield Magistrates' Court se registró en la Secretaría del Tribunal de Justicia el 23 de abril de 1991.

Conforme al artículo 20 del Protocolo sobre el Estatuto del Tribunal de Justicia de la CEE presentaron observaciones escritas: la sociedad British Gas plc, representada por los Sres. David Vaughan, QC, Andrew Geddes, Barrister, y C. E. H. Twiss, Solicitor; el Gobierno del Reino Unido, representado por el Sr. John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, en calidad de Agente; y la Comisión de las Comunidades Europeas, representada por los Sres. Xavier Lewis y Lucio Gussetti, miembros del Servicio Jurídico, en calidad de Agentes.

Visto el informe del Juez Ponente y oído el Abogado General, el Tribunal de Justicia decidió iniciar la fase oral sin previo recibimiento a prueba. Mediante decisión de 5 de febrero de 1992, el Tribunal de Justicia, con arreglo a los apartados 1 y 2 del artículo 95 del Reglamento de Procedimiento, acordó atribuir el asunto a la Sala Segunda.

II. Observaciones escritas presentadas en el Tribunal de Justicia

En sus observaciones escritas, British Gas, el Gobierno del Reino Unido y la Comisión han tratado conjuntamente las dos cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional nacional.

British Gas señala que el artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 aplica diferentes criterios para caracterizar los transportes a los que no son aplicables las disposiciones de dicho Reglamento. Dichos criterios se refieren, entre otros, al destino del vehículo a servicios específicos, las características físicas del vehículo, el uso al que se destina efectivamente el vehículo en el momento considerado o incluso la naturaleza de la carga transportada. British Gas alega que el alcance preciso de cualquiera de las excepciones previstas por el artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 debe determinarse tomando en consideración únicamente los criterios aplicados por la disposición del artículo 4 controvertida para identificar el vehículo que disfruta de dicha exención. Así, por lo que respecta a la exención prevista en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, el criterio aplicado para caracterizar a los vehículos exentos lo constituye la naturaleza del servicio al que se destinan los mismos. La naturaleza de la carga transportada por el vehículo, aplicada por otras disposiciones de exención del Reglamento nº 3820/85 (por ejemplo, los números 9 y 13 del artículo 4), carece de pertinencia en el contexto del número 6 del artículo 4.

Según British Gas, en el caso del servicio de gas, los transportes a que se refiere el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 son los efectuados por una empresa que tiene como actividad principal la puesta a disposición o explotación de una red fija destinada a prestar un servicio al público en el ámbito de la producción, del transporte o de la distribución de gas, o la alimentación de dicha red. Los transportes de aparatos de gas efectuados por tal empresa disfrutan de la exención prevista en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, puesto que la venta y, por consiguiente, el transporte de los referidos aparatos forman parte de las actividades normales de dicha empresa y que, al ser dichos aparatos necesarios para el consumo de gas y estar conectados de forma física y permanente a la red fija explotada por la mencionada empresa, su venta está vinculada al servicio de gas.

Por otra parte, British Gas afirma que, en su redacción actual, el número 6 del artículo 4 no exige que los servicios de referencia sean prestados por un organismo público. Además, no se exige que el vehículo de que se trata sea un vehículo de servicio ni que se destine exclusivamente al servicio de gas. Basta con que esté destinado de forma sustancial o predominante a dicho servicio. A este respecto, British Gas señala que la disposición controvertida ha sido objeto de varias modificaciones sucesivas, que han ampliado progresivamente su ámbito de aplicación.

British Gas alega que una interpretación que limite el ámbito de aplicación del número 6 del artículo 4 del citado Reglamento nº 3820/85 únicamente a los vehículos destinados de forma exclusiva y permanente al transporte de productos técnicos, provoca dificultades administrativas, inseguridad jurídica y un incremento de los costes para el consumidor.

Según British Gas, las dificultades administrativas que encuentra residen en la obligación de equipar con tacógrafo a todos los vehículos utilizados normalmente para el transporte tanto de productos técnicos como de productos comerciales o, alternativamente, de comprar vehículos suplementarios que se utilizarían para el transporte de un solo tipo de productos.

La inseguridad jurídica resulta de la dificultad de delimitar con precisión el alcance de las expresiones «productos técnicos» y «productos comerciales» y, por consiguiente, el ámbito de aplicación de la obligación de equipar los vehículos con tacógrafo. Es difícil, en efecto, precisar si aparatos como los contadores de gas o los antiguos aparatos de gas deben incluirse en la categoría de «productos técnicos» o en la categoría de «productos comerciales».

Por último, una interpretación que limite el alcance de la exención prevista en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 únicamente a los vehículos destinados de manera exclusiva y permanente al transporte de productos técnicos obligaría a British Gas a equipar con tacógrafos todos los demás vehículos que utiliza y a comprar algunos vehículos más en previsión de la inmovilización requerida por el mantenimiento de dichos tacógrafos. La única alternativa consistiría en utilizar los vehículos solamente para el transporte de un solo tipo de productos, lo cual obligaría a British Gas a comprar un número nada desdeñable de vehículos suplementarios y le impediría utilizar los vehículos que posee al máximo de sus posibilidades. Por consiguiente, dicha interpretación provocaría en todo caso un incre-

mento de costes para British Gas y, por consiguiente, para el consumidor.

Por otra parte, British Gas alega que —respetando en este sentido los principios establecidos por el Reglamento nº 3820/85 (véase, en particular, el primer considerando de la Exposición de motivos del Reglamento) y recordados por el Tribunal de Justicia, en particular en las sentencias de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen (47/79, Rec. p. 3639), y de 11 de julio de 1984, Regina/ Scott (133/83, Rec. p. 2863)— la interpretación que propone que se dé al número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 no es contraria al logro de los objetivos de dicho Reglamento, habida cuenta de los contextos fáctico y legal en que ejerce sus actividades.

Por lo que respecta al contexto legal, British Gas señala que las disposiciones nacionales aplicables a la conducción de vehículos distintos de aquellos a los que se aplican las disposiciones comunitarias, por conductores que dedican la totalidad o la mayor parte de su jornada laboral a la conducción de dichos vehículos,[1] limitan el tiempo de conducción a una duración próxima a la prevista por el Reglamento nº 3820/85. Por lo que respecta al contexto fáctico en el que ejerce sus actividades, British Gas señala que el gran número de depósitos que posee elimina cualquier probabilidad de trayectos largos o de tiempos de conducción excesivos. Habida cuenta de dichos contextos fáctico y legal, British Gas considera que no puede beneficiarse de ninguna ventaja competitiva respecto a las demás empresas, aparte de la resultante de la economía de costes de instalación y mantenimiento de los tacógrafos.

Por consiguiente, British Gas propone que se responda afirmativamente a la primera cuestión planteada por el órgano jurisdiccional nacional. Propone que se responda negativamente a la segunda cuestión y que se declare que las disposiciones de exención no dependen de la naturaleza de la carga transportada en el momento de que se trata. British Gas añade que si la exención depende de la naturaleza de la carga, la respuesta que ha de darse a cada uno de los puntos a), b) y c) de la segunda cuestión es una respuesta afirmativa.

Con carácter previo, el *Gobierno del Reino Unido* alega que el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85, que establece una excepción a lo dispuesto en dicho Reglamento y en el citado Reglamento nº 3821/85, debe interpretarse estrictamente, teniendo en cuenta los objetivos perseguidos por dichos Reglamentos.

Según el Gobierno del Reino Unido, la excepción prevista en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 se aplica únicamente al transporte efectuado mediante un vehículo que, durante el trayecto de que se trata, esté destinado exclusivamente al suministro de gas a los consumidores. Dicha excepción no se aplicaría al transporte efectuado mediante un vehículo que, durante el trayecto de que se trata, esté destinado, total o parcialmente a la venta de aparatos de gas. El Gobierno del Reino Unido expone tres argumentos en apoyo de dicha interpretación.

1 — Se trata de los artículos 95 y 96 de la Transport Act 1968 (Ley de transportes de 1968), tal como fueron modificados por la Drivers Hours (Goods Vehicles) (Modifications) Order 1986 S. I. 1459 [(Reglamento de 1986 sobre tiempos de conducción (vehículos de transporte de mercancías) (Modificaciones)] y por los Drivers Hours (Harmonisation with Community Rules) Regulations 1986 S. I. 1458 [Reglamento de 1986 sobre tiempos de conducción (Armonización con las disposiciones comunitarias)].

En primer lugar, resulta del tenor literal del número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 que éste se refiere a los transportes efectuados mediante vehículos destinados a la prestación de servicios públicos vitales o de labores públicas esenciales, no a los vehículos destinados a actividades de venta al por menor.

En segundo lugar, una interpretación en sentido amplio de dicha disposición tendría como consecuencia la exclusión del ámbito de aplicación de los Reglamentos nº 3820/85 y nº 3821/85 los transportes efectuados mediante vehículos utilizados por gran número de empresas privadas y públicas (y, en particular, los vehículos destinados a la comercialización de aparatos de gas, aparatos eléctricos, teléfonos y televisores). Ante estas circunstancias, tal interpretación comprometería la seguridad en carretera y, por ende, uno de los objetivos de los Reglamentos nº 3820/85 y nº 3821/85.

En tercer lugar, la venta de aparatos de gas es una actividad que organismos como British Gas ejercen compitiendo con otras empresas. Por otra parte, la instalación de un tacógrafo en un vehículo es una operación cuyo coste varía entre 300 y más de 550 UKL. Por consiguiente, si la exención prevista por el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 fuera aplicable al transporte de aparatos de gas vendidos por organismos como British Gas, efectuado mediante vehículos destinados, además, al suministro de gas durante el trayecto de que se trata, dichos organismos disfrutarían de una ventaja en términos de competencia respecto de las restantes empresas que venden también aparatos de gas, pero no suministran gas. Ello sería contrario a otro objetivo perseguido por la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el ámbito de los transportes por carretera, a saber, la igualdad de competencia entre los transportistas (véase sentencia de 28 de noviembre de 1978, Schumalla, 97/78, Rec. p. 2311, apartado 3).

Por consiguiente, el Gobierno del Reino Unido propone que se dé la respuesta siguiente a las cuestiones planteadas por el órgano jurisdiccional nacional:

«La exención que figura en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 (aplicable con arreglo al artículo 3 del Reglamento nº 3821/85) debe interpretarse, por cuanto se refiere a los "[...] transportes efectuados mediante vehículos destinados a los servicios [...] de gas", en el sentido de que sólo se aplica a los transportes efectuados mediante un vehículo (que supere el peso fijado) que, en el momento considerado, esté destinado exclusivamente al suministro de gas a los clientes y no a los transportes efectuados mediante un vehículo que, en el momento considerado, esté destinado exclusiva o parcialmente a la venta a los clientes de aparatos que consuman gas. Por consiguiente, la exención no se aplica cuando un organismo como British Gas plc, que está autorizado para suministrar gas mediante conductos a todos los locales situados en Gran Bretaña, destine en el momento considerado un vehículo, total o parcialmente, a actividades que son esencialmente, por naturaleza, las de minorista. Para determinar si es de aplicación la excepción, es necesario tener en cuenta la naturaleza de la carga transportada en el momento considerado por el vehículo de que se trata.»

La *Comisión* recuerda, con carácter previo, que los citados Reglamentos nº 3820/85 y nº 3821/85 tienen por objeto garantizar la

protección social de los conductores, la mejora de la seguridad en carretera y la eliminación de las disparidades que puedan ocasionar distorsiones de la competencia en el sector de los transportes por carretera.

En relación con las citadas sentencias de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen, y de 11 de julio de 1984, Regina/Scott, alega que el alcance de las exenciones a dichos Reglamentos debe determinarse en función de los objetivos que persiguen y del contexto jurídico en que están previstas dichas exenciones. Al ir dirigido el Reglamento nº 3820/85 a suavizar las disposiciones aplicables anteriormente, sin perjudicar los objetivos de las mismas (según resulta del primer considerando de la Exposición de motivos del Reglamento), las excepciones previstas en dicho Reglamento deberían ser interpretadas estrictamente, según la Comisión, para no poner en peligro los objetivos de la normativa social de que se trata. Dicho principio se confirma, en particular, en las citadas sentencias de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen, y 11 de julio de 1984, Regina/Scott. A este respecto, en relación con la citada sentencia de 11 de julio de 1984, Regina/Scott, la Comisión estima que resulta justificada una interpretación estricta por el hecho de que los vehículos destinados al transporte de productos técnicos y de productos comerciales no ofrecen características permanentes que garanticen su utilización exclusiva para los transportes exceptuados con arreglo al artículo 4 del Reglamento nº 3820/85.

La Comisión señala asimismo que, cuando vehículos destinados al transporte de productos técnicos y de productos comerciales transportan productos comerciales, dichos vehículos se utilizan en el ámbito de una actividad en cuyo ejercicio British Gas compite con otras empresas.

Alega, por otra parte, que la excepción prevista en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 no se basa en la naturaleza de las actividades del propietario o del conductor del vehículo, sino en la utilización real del vehículo. A su juicio, dicha excepción comprende a los vehículos que se utilizan para actividades en cuyo ejercicio no influye ningún elemento de competencia, con objeto de realizar un servicio concreto o una prestación al público. Señala que las restantes excepciones previstas en el artículo 4 y, en particular, las previstas en los números, 5, 7, 8, 11 y 12 del artículo 4, se basan en la misma idea. Por otra parte, la Comisión afirma que, en la citada sentencia, de 6 de diciembre de 1979, Nehlsen, el Tribunal de Justicia interpretó la excepción prevista por la normativa comunitaria en vigor en aquel momento[2] a favor de los «vehículos utilizados por otras autoridades públicas para servicios públicos» en el sentido de que se refiere únicamente a situaciones en las que no puede entrar en juego ningún elemento de competencia.

Habida cuenta de cuanto antecede, la Comisión estima que la excepción prevista en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 incluye únicamente a los vehículos destinados a actividades relacionadas con la producción de gas, su transmisión (es decir, el transporte de gas por un conducto

2 — Reglamento (CEE) nº 543/69 del Consejo, de 25 de marzo de 1969, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 77, p. 49; EE 07/01, p. 116), tal como fue modificado por el Reglamento (CEE) nº 2827/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977 (DO L 334, p. 1; EE 07/02, p. 69).

a alta presión) o su distribución (es decir, el transporte de gas por un conducto regional o local para su suministro al consumidor), o el mantenimiento de las instalaciones necesarias al efecto. Por el contrario, la utilización de un vehículo para actividades en cuyo ejercicio la empresa compite con otras empresas que no participan en la producción, la transmisión o la distribución de gas, está excluida del ámbito de aplicación de dicha excepción. En el presente caso, ello significa que los vehículos destinados al transporte de productos técnicos y de productos comerciales deben ir equipados con tacógrafo y que debe utilizarse dicho aparato cuando la carga del vehículo incluya productos comerciales.

Por consiguiente, la Comisión propone que se den las respuestas siguientes a las preguntas planteadas por el órgano jurisdiccional nacional:

«1) Los Reglamentos (CEE) nº 3820/85 y nº 3821/85 del Consejo, relativos a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, se aplican a todos los vehículos utilizados para un transporte que no está vinculado total y exclusivamente a la producción, la transmisión o la distribución de gas y al mantenimiento de las instalaciones necesarias a tal efecto, con independencia del hecho de que el propietario o el conductor de los vehículos ejerza dichas actividades con carácter principal.

2) La excepción prevista en el número 6 del artículo 4 del Reglamento nº 3820/85 y en el artículo 3 del Reglamento nº 3821/85 se refiere a los vehículos utilizados para un transporte vinculado total y exclusivamente a la producción, la transmisión o la distribución de gas y al mantenimiento de las instalaciones necesarias a tal efecto.»

J. L. Murray
Juez Ponente