RELATÓRIO PARA AUDIÊNCIA
apresentado no processo C-116/91 *

I — Factos e tramitação processual

1. *Enquadramento jurídico comunitário*

O Regulamento (CEE) n.° 3820/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à harmonização de certas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 1; EE 07 F4 p. 21; a seguir «Regulamento n.° 3820/85»), visa eliminar as disparidades susceptíveis de falsear a concorrência no sector dos transportes rodoviários e melhorar as condições de trabalho e a segurança rodoviária. Para esse efeito, estabelece, entre outras, normas relativas à idade mínima dos condutores, ao período de condução, às interrupções de condução, aos períodos de repouso e à forma de remuneração dos condutores.

Nos termos do artigo 2.° do Regulamento n.° 3820/85, tais normas são aplicáveis aos transportes rodoviários no interior da Comunidade. Entende-se por «transporte rodoviário» qualquer deslocação por estradas abertas ao público, em vazio ou em carga, de um veículo afecto ao transporte de passageiros ou de mercadorias (artigo 1.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3820/85). Contudo, por força do artigo 4.°, do Regulamento n.° 3820/85, os transportes efectuados por meio de determinados veículos ficam excluídos do âmbito de aplicação do diploma. Assim, o Regulamento n.° 3820/85 não se aplica aos transportes efectuados por meio de veículos afectos ao transporte de mercadorias e cujo peso máximo autorizado não ultrapasse 3,5 toneladas (artigo 4.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3820/85).

Além disso, por força do artigo 4.°, n.° 6, o Regulamento n.° 3820/85 não se aplica aos transportes efectuados por meio de

«veículos afectos aos serviços de esgotos, de protecção contra inundações, serviços de água, gás e electricidade, manutenção da rede viária, recolha de lixo, telégrafos e telefones, correios, radiodifusão, televisão e detecção de emissores ou receptores de televisão ou rádio».

Por forma a possibilitar um eficaz controlo do cumprimento de determinadas disposições do Regulamento n.° 3820/85, já referido, o Regulamento (CEE) n.° 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 8; EE 07 F4 p. 28; a seguir «Regulamento n.° 3821/85»), prevê a instalação obrigatória de um aparelho, designado «tacómetro», nos veículos afectos aos transportes rodoviários de passageiros ou de mercadorias matriculados num Estado-membro. O tacómetro é um aparelho que regista numa folha a distância percorrida pelo veículo, a sua velocidade, o tempo de condução, outros períodos de tempo de trabalho e de tempo disponível, as interrupções de trabalho, os tempos de repouso diário, bem como as aberturas da caixa que

* Língua do processo: inglês.

contém a folha de registo (anexo I ao Regulamento n.° 3821/85).

Nos termos do artigo 3.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3821/85, a instalação de um tacómetro nos veículos visados no artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85, já referido — aos quais este último regulamento não se aplica — não é exigido pelo Regulamento n.° 3821/85.

2. *O processo principal e as questões prejudiciais*

O único fornecedor público de gás autorizado, nos termos do artigo 7.° do Gas Act 1986 (lei de 1986 relativa ao gás), a British Gas plc (a seguir «British Gas») goza do direito exclusivo de abastecer de gás canalizado determinados locais. Outras empresas fornecem gás a locais que não caem sob a alçada do direito exclusivo atribuído à British Gas, socorrendo-se para esse efeito da rede da British Gas.

Além disso, a British Gas fornece e vende aparelhos a gás, tais como radiadores murais e fogões. Esta actividade é desenvolvida pela British Gas em regime de concorrência com outras empresas, apesar de, neste sector, a British Gas beneficiar de determinadas prerrogativas e estar sujeito a especial controlo.

As actividades da British Gas são desenvolvidas por dois serviços distintos, a saber, os serviços técnico e comercial, em larga medida organizados numa base regional. O serviço técnico é responsável por todos os aspectos relativos à distribuição de gás, tais como a construção e manutenção das canalizações e a manutenção dos reguladores de pressão. O serviço comercial compõe-se de um departamento «vendas», encarregado de promover junto do público as vendas de gás e de aparelhos a gás, e de um departamento «clientes», encarregado da instalação e manutenção desses aparelhos a gás.

Quando decorreram os factos, a British Gas utilizava 2 244 veículos no âmbito das suas actividades. A maioria desses veículos (1 601) eram utilizados pelo serviço técnico para o transporte de materiais e artigos necessários às actividades desse serviço (a seguir «produtos técnicos»), enquanto que 372 veículos estavam exclusivamente afectos ao uso do serviço comercial para o transporte de aparelhos a gás (a seguir «produtos comerciais») entre as lojas e armazéns da British Gas e as casas dos seus clientes. Os restantes veículos (ou seja, 271) tanto eram utilizados pelo serviço técnico como pelo comercial para o transporte de produtos técnicos e/ou comerciais, em função das necessidades dos serviços.

Os trajectos habitualmente percorridos por esses veículos são, no essencial, bastante curtos. O trajecto mais longo efectuado num dia na região sul (em que ocorreram os factos do caso vertente) corresponde a 184 milhas. Em média, a distância percorrida pelos veículos dessa região é ligeiramente superior a 15 000 milhas por ano e veículo.

Em 8 de Junho de 1990, um veículo propriedade da British Gas foi mandado parar no momento em que transportava fogões a gás destinados à sucata, um fogão novo, esquentadores destinados à sucata, contadores a gás destinados à sucata, garrafas de gás e caixas de detritos. Durante os meses de Maio e Junho de 1990, esse mesmo veículo transportou ora produtos técnicos ora produtos comerciais. Tal veículo não estava equipado de tacómetro.

A Licensing Authority South Eastern Traffic Area (autoridade encarregada de conceder autorizações em matéria de transporte na região sudeste, a seguir «SETA») acusou a British Gas de utilizar para o transporte rodoviário de mercadorias um veículo não equipado do tacómetro previsto no Regulamento n.° 3821/85, já referido. Tal facto era constitutivo da infracção a que se refere o n.° 1 do artigo 97.° do Transport Act 1968 (lei de 1968 relativa ao transporte).

A British Gas sustentou perante o Petersfield Magistrates' Court que o veículo em causa estava isento da obrigação de ter um tacómetro instalado nos termos das disposições conjugadas do n.° 1 do artigo 3.° do Regulamento n.° 3821/85 e do n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85. Em sua opinião, tal isenção aplicava-se a todos os veículos afectos, no momento em causa, ao serviço de gás assegurado pela British Gas, fosse qual fosse a natureza da sua carga. Pelo contrário, a SETA sustentou perante o órgão jurisdicional nacional que tal isenção apenas abrangia os veículos afectos ao fornecimento de gás, e não os utilizados para o transporte de aparelhos a gás. Em sua opinião, a interpretação das disposições em causa sustentada pela British Gas viola os objectivos do Regulamento n.° 3820/85.

Foi neste contexto que o órgão jurisdicional nacional decidiu, em 10 de Janeiro de 1991, suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:

«1) A isenção estabelecida no artigo 3.° do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 e no artigo 4.°, n.° 6, do Regulamento (CEE) n.° 3820/85, na medida em que se aplica aos veículos afectos ao serviço de gás, é aplicável a todos os veículos de mercadorias com peso superior ao definido, independentemente da natureza da carga que transportam no momento em causa, desde que sejam utilizados por uma empresa que conte entre as suas actividades o abastecimento ou a exploração de uma rede fixa destinada a fornecer ao público um serviço relacionado com a produção, transporte e distribuição de gás, e desde que sejam utilizados em ligação com tal serviço, incluindo o transporte de materiais de construção, reparação, manutenção, instalação ou consumo do serviço assim fornecido, e incluindo também o fornecimento e instalação de aparelhos de gás?

2) A existência de tal isenção depende da natureza da carga transportada pelo veículo referido na primeira questão no momento em causa? Em caso afirmativo, a isenção abrange:

a) veículos utilizados exclusivamente no transporte de produtos comerciais?

b) veículos utilizados no transporte, tanto de produtos comerciais, como técnicos? É relevante saber se estes são transportados simultânea ou sucessivamente?

c) veículos utilizados exclusivamente no transporte de produtos técnicos?»

3. *Tramitação processual no Tribunal de Justiça*

A decisão de reenvio do Petersfield Magistrates' Court deu entrada na Secretaria do Tribunal de Justiça em 23 de Abril de 1991.

Nos termos do artigo 20.° do Protocolo relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da Comunidade Económica Europeia, foram apresentadas observações escritas, em representação da sociedade British Gas plc, por David Vaughan QC, Andrew Geddes, barrister, e C. E. H. Twiss, solicitor, em representação do Governo do Reino Unido, por John E. Collins, Assistant Treasury Solicitor, na qualidade de agente, e em representação da Comissão das Comunidades Europeias por Xavier Lewis e Lucio Gussetti, membros do Serviço Jurídico, na qualidade de agentes.

Com base no relatório preliminar do juiz-relator, ouvido o advogado-geral, o Tribunal decidiu iniciar o processo sem instrução. Nos termos do n.os 1 e 2 do artigo 95.° do Regulamento de Processo, o Tribunal de Justiça remeteu o processo para a Segunda Secção por decisão de 5 de Fevereiro de 1992.

II — Observações escritas apresentadas ao Tribunal de Justiça

Nas suas observações escritas, a British Gas, o Governo do Reino Unido e a Comissão trataram em conjunto as duas questões colocadas pelo órgão jurisdicional nacional.

A *British Gas* salienta que o artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 se socorre de vários critérios para caracterizar os transportes a que as suas disposições não são aplicáveis. Esses critérios dizem respeito, entre outros elementos, à afectação do veículo a serviços particulares, às características físicas do veículo, à utilização a que o veículo é efectivamente afectado no momento em causa, ou ainda à natureza da carga transportada. A British Gas argumenta que o alcance exacto de qualquer das derrogações previstas no artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 deve ser determinado atendendo exclusivamente aos critérios adoptados por esse mesmo artigo para identificar o veículo beneficiário dessa derrogação. Assim, no que se refere à derrogação prevista no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85, o critério adoptado para caracterizar os veículos objecto da derrogação reside na natureza do serviço a que são afectados. A natureza da carga transportada pelo veículo, utilizadas em outras disposições derrogatórias do Regulamento n.° 3820/85, (por exemplo, nos n.os 9 e 13 do artigo 4.°), é irrelevante no contexto do n.° 6 do artigo 4.°

Para a British Gas, no caso do serviço de gás, os transportes a que se refere o n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 são os efectuados por uma empresa que tenha por actividade principal a colocação à disposição ou exploração de uma rede fixa destinada a fornecer um serviço ao público no domínio da produção, transporte ou distribuição de gás, ou a alimentação dessa rede. Os transportes de aparelhos a gás efectuados por uma empresa desse tipo beneficiam da derrogação prevista no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 em virtude de a venda e, em consequência, o transporte desses aparelhos fazer parte das suas actividades normais e de a sua venda estar vinculada ao serviço de gás em virtude de tais aparelhos serem necessários ao consumo de gás e estarem física e permanentemente ligados à rede fixa explorada pela empresa em causa.

A British Gas salienta ainda que, na redacção actual, o n.° 6 do artigo 4.° não exige que os serviços referidos sejam fornecidos por um organismo público. Além disso, não exige que o veículo em causa seja um veículo de serviço nem que esteja exclusivamente afecto ao serviço de gás. Basta que esteja essencial ou predominantemente afecto a esse serviço. A este respeito, a British Gas refere que a disposição em causa foi objecto de diversas e sucessivas modificações que a ampliaram progressivamente o seu âmbito de aplicação.

A British Gas argumenta que uma interpretação que restrinja o âmbito de aplicação do n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85, já referido, aos veículos afectos de forma exclusiva e permanente ao transporte de produtos técnicos, geraria dificuldades administrativas, insegurança jurídica e um aumento de custos para o consumidor.

Para a British Gas, as dificuldades administrativas com que se depararia residem na obrigação de equipar de tacómetro todos os veículos normalmente utilizados para o transporte tanto de produtos técnicos quanto comerciais, ou, em alternativa, de comprar veículos suplementares que seriam utilizados para o transporte de uma única categoria de produtos.

A insegurança jurídica decorreria da dificuldade em delimitar de forma precisa o alcance das expressões «produtos técnicos» e «produtos comerciais» e, em consequência, o âmbito de aplicação da obrigação de equipar os veículos com um tacómetro. Além disso, seria difícil determinar se aparelhos como os contadores a gás ou os antigos aparelhos a gás se hão-de classificar na categoria «produtos técnicos» ou na de «produtos comerciais».

Por último, uma interpretação que limite o alcance da derrogação prevista no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 aos veículos afectos de forma exclusiva e permanente ao transporte de produtos técnicos obrigaria a British Gas a equipar com tacómetro todos os demais veículos que utiliza e a comprar veículos suplementares, na previsão da imobilização exigida pela manutenção desses tacómetros. A única alternativa seria a de utilizar os veículos apenas para o transporte de uma única categoria de produtos, o que obrigaria a British Gas a comprar um número não desprezível de veículos suplementares e a impediria de tirar o máximo rendimento dos veículos que possui. Em consequência, tal interpretação geraria, em qualquer caso, um aumento de custos

para a British Gas e, em consequência, para o consumidor.

Além disso, a British Gas argumenta que — respeitando neste aspecto os princípios instituídos pelo Regulamento n.° 3820/85 (v., designadamente, o primeiro considerando do preâmbulo do regulamento) e recordados pelo Tribunal de Justiça designadamente nos acórdãos de 6 de Dezembro de 1979, Nehlsen (47/79, Recueil, p. 3639), e de 11 de Julho de 1984, Regina/Scott (133/83, Recueil, p. 2863) — a interpretação que propõe seja dada ao n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 não põe em causa a consecução dos objectivos deste regulamento, em virtude dos contextos de facto e legal em que desenvolve as suas actividades.

No que se refere ao contexto legal, a British Gas refere que as disposições nacionais aplicáveis à condução dos veículos não sujeitos às disposições comunitárias por condutores que consagram a totalidade ou a maior parte do seu dia de trabalho a essa condução [1] limitam o período de condução a uma duração próxima da prevista no Regulamento n.° 3820/85. No que se refere ao contexto factual em que desenvolve as suas actividades, a British Gas sublinha que o elevado número de armazéns que possui elimina qualquer probabilidade de trajectos prolongados ou de períodos de condução excessivos. Atendendo a tais contextos, factual e legal, a British Gas considera que não beneficiaria de qualquer vantagem concorrencial relativamente às demais empresas, para além do decorrente da economia dos custos de instalação e manutenção dos tacómetros.

Em consequência, a British Gas propõe seja dada resposta afirmativa à primeira questão colocada pelo órgão jurisdicional nacional. Propõe seja dada resposta negativa à segunda questão e seja referido que as disposições derrogatórias não dependem da natureza da carga transportada no momento em causa. A British Gas acrescenta que, se a derrogação depender da natureza da carga, a resposta a dar a cada uma das alíneas a), b) e c) da segunda questão será afirmativa.

A título liminar, o *Governo do Reino Unido* argumenta que o n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85, ao prever uma derrogação às disposições deste diploma e do Regulamento n.° 3821/85, já referido, deve ser objecto de interpretação estrita que atenda aos objectivos prosseguidos por aqueles regulamentos.

Para o Governo do Reino Unido, a derrogação prevista no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 só se aplica ao transporte efectuado por meio de um veículo exclusivamente afecto, durante o trajecto em causa, ao fornecimento de gás aos consumidores. Não se aplica ao transporte efectuado por meio de um veículo total ou parcialmente afecto, durante o trajecto em causa, à venda de aparelhos a gás. O Governo do Reino Unido invoca três argumentos em apoio desta interpretação.

1 — Trata-se dos artigos 95.° e 96.° do Transport Act 1968 (lei de 1968 relativa aos transportes), na versão dada pela Drivers Hours (Goods Vehicles) (Modifications) Order 1968 S. I. 1459 [regulamento de 1986 relativo aos períodos de condução (veículos de transporte de mercadorias (alterações)] e pelas Drivers Hours (Harmonization with Community Rules) Regulations 1986 S. I. 1458 [regulamento de 1986 relativo aos períodos de condução (harmonização com as disposições comunitárias)].

Em primeiro lugar, decorre da respectiva redacção que o n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 se refere aos transportes efectuados por veículos afectos à actividade de serviços públicos vitais ou de tarefas públicas essenciais, mas não aos efectuados por veículos afectos a actividades de venda a retalho.

Em segundo lugar, uma interpretação lata daquela disposição teria por efeito excluir do âmbito de aplicação dos Regulamentos n.os 3820 e 3821/85 os transportes efectuados por meio de veículos utilizados por grande número de empresas privadas e públicas (e, designadamente, os veículos afectos à comercialização de aparelhos a gás, aparelhos eléctricos, telefones e televisores). Assim sendo, tal interpretação poria em causa a segurança rodoviária e, em consequência, um dos objectivos dos Regulamentos n.os 3820 e 3821/85.

Em terceiro lugar, a venda de aparelhos a gás é uma actividade que organismos como a British Gas desenvolve em regime de concorrência com outras empresas. Além disso, a instalação de um tacómetro num veículo é uma operação cujo custo varia entre 300 e mais de 550 UKL. Em consequência, se a derrogação prevista no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 fosse aplicável ao transporte de aparelhos a gás vendidos por organismos como a British Gas, efectuado por meio de veículos igualmente afectos, durante o trajecto em causa, ao fornecimento de gás, tais organismos beneficiariam de uma vantagem concorrencial relativamente às demais empresas que também vendem aparelhos a gás, mas não fornecem o gás. Tal seria contrário a um outro objectivo prosseguido pela harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, a saber, a igualdade de concorrência entre as empresas de transporte (v. acórdão de 28 de Novembro de 1978, Schumalla, n.° 3, 97/78, Recueil, p. 2311).

Em consequência, o Governo do Reino Unido propõe seja dada a seguinte resposta às questões colocadas pelo órgão jurisdicional nacional:

«A derrogação constante do n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 (aplicável por força do artigo 3.° do Regulamento n.° 3821/85) deve ser interpretada, na medida em que se refere aos '... transportes efectuados por meio de veículos afectos aos serviços de... gás', no sentido de apenas se aplicar aos transportes efectuados por meio de um veículo (que exceda o peso fixado) que, no momento em causa, esteja exclusivamente afecto ao fornecimento de gás aos clientes, e não aos transportes efectuados por meio de um veículo que, no momento em causa, esteja exclusiva ou parcialmente afecto à venda aos clientes de aparelhos que funcionem a gás. Em consequência, a derrogação não é de aplicar quando um organismo, como a British Gas plc, autorizado a fornecer gás canalizado a todos os locais situados na Grã-Bretanha, afecta total ou parcialmente um veículo, no momento em causa, a actividades que são essencialmente, por natureza, as de um retalhista. Para determinar se há lugar à aplicação da derrogação, é necessário tomar em consideração a natureza da carga transportada em determinado momento pelo veículo em causa».

A *Comissão* recorda, a título liminar, que os Regulamentos n.os 3820/85 e 3821/85, já referidos, visam garantir a protecção social

dos condutores, a melhoria da segurança rodoviária e a eliminação das disparidades susceptíveis de gerar distorções de concorrência no sector dos transportes rodoviários.

Referindo-se aos acórdãos de 6 de Dezembro de 1979, Nehlsen, e 11 de Julho de 1984, Regina/Scott, já referidos, sustenta que o alcance das isenções da aplicação destes regulamentos deve ser determinado em função dos objectivos que prosseguem e do contexto jurídico em que são previstas. Visando o Regulamento n.° 3820/85 atenuar as disposições anteriormente aplicáveis, sem prejuízo de serem atingidos os seus objectivos (como resulta do primeiro considerando do preâmbulo do Regulamento n.° 3820/85), as isenções nele previstas devem, no entender da Comissão, ser interpretadas restritivamente para não permitir que sejam postos em risco os objectivos da regulamentação social em causa. Este princípio é confirmado, nomeadamente, pelos acórdãos de 6 de Dezembro de 1979, Nehlsen, e de 11 de Julho de 1984, Regina/Scott, já referidos. A este respeito, a Comissão, referindo o acórdão de 11 de Julho de 1984, Regina/ /Scott, já referido, entende que uma interpretação restritiva se justifica pelo facto de os veículos afectos ao transporte de produtos técnicos e de produtos comerciais não se revestirem de características permanentes que garantam a sua utilização exclusiva nos transportes a que se referem as disposições derrogatórias do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85.

Em seguida, a Comissão refere que os veículos afectos ao transporte de produtos técnicos e de produtos comerciais, quando transportam estes últimos são utilizados no âmbito de uma actividade em que a British Gas entra em concorrência com outras empresas.

A Comissão invoca, ainda, que a derrogação prevista no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 não se baseia na natureza das actividades do proprietário ou condutor do veículo, mas sobre a efectiva utilização do veículo em causa. Em sua opinião, tal derrogação abrange os veículos utilizados no âmbito de actividades em que não entra em jogo qualquer elemento concorrencial, tendo em vista o fornecimento de um serviço particular ou de uma vantagem para o público. Salienta que as demais derrogações previstas no artigo 4.°, e em especial as previstas nos n.os 5, 7, 8, 11 e 12, se fundam no mesmo princípio. A Comissão salienta, além disso, que, no acórdão de 6 de Dezembro de 1979, Nehlsen, já referido, o Tribunal de Justiça interpretou a derrogação prevista na regulamentação comunitária então em vigor[2] de que beneficiavam os «veículos utilizados por outras autoridades públicas para serviços públicos» no sentido de que apenas abrangiam as situações em que não podia entrar em jogo qualquer elemento concorrencial.

Atendendo ao que precede, a Comissão entende que a derrogação prevista no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 apenas abrange os veículos afectos a actividades relativas à produção de gás, sua transmissão (quer dizer, o transporte de gás através de canalizações de alta pressão) ou a

2 — Regulamento (CEE) n.° 543/69 do Conselho, de 25 de Março de 1969, relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários (JO L 77, p. 49; EE 07 F1 p. 16), na versão dada pelo Regulamento (CEE) n.° 2827/77 do Conselho, de 12 de Dezembro de 1977 (JO L 334, p. 1; EE 07 F2 p. 69).

distribuição (ou seja, o transporte de gás através de canalizações regionais ou locais com vista ao seu fornecimento ao consumidor), ou a manutenção das instalações para esse efeito necessárias. Pelo contrário, a utilização de um veículo no âmbito de actividades em que a empresa se encontra em situação de concorrência com outras empresas que não participam na produção, transmissão ou distribuição do gás, não cai sob a alçada da referida derrogação. No caso vertente, isto significa que os veículos afectos ao transporte de produtos técnicos e comerciais deviam estar equipados de um tacómetro e que este aparelho devia ser utilizado sempre que a carga do veículo incluísse produtos comerciais.

Em consequência, a Comissão propõe que sejam dadas as seguintes respostas às questões colocadas pelo órgão jurisdicional nacional:

«1) Os Regulamentos n.os 3820/85 e 3821/85 do Conselho relativos à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários e à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, aplicam-se a todos os veículos utilizados para um transporte que não esteja total e exclusivamente vinculado à produção, transmissão ou distribuição do gás, e à manutenção das instalações necessárias para esse efeito, independentemente do facto de o proprietário ou condutor dos veículos exercer essas actividades a título principal.

2) A derrogação prevista no n.° 6 do artigo 4.° do Regulamento n.° 3820/85 e no artigo 3.° do Regulamento n.° 3821/85 refere-se aos veículos utilizados para um transporte total e exclusivamente vinculado à produção, transmissão ou distribuição do gás, e à manutenção das instalações para esse efeito necessárias.»

J. L. Murray
Juiz-relator