ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
MARCO DARMON
της 8ης Απριλίου 1992 *

Κύριε Πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

1. Το Petersfield Magistrates' Court υπέβαλε στο Δικαστήριο προδικαστικό ερώτημα σχετικά με τους όρους υπό τους οποίους τα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούνται από την υπηρεσία αερίου υπόκεινται στην υποχρέωση να είναι εξοπλισμένα με ταχογράφο.

2. Με σκοπό τη βελτίωση των όρων εργασίας και της οδικής ασφάλειας στον τομέα των οδικών μεταφορών, ο κανονισμός (ΕΟΚ) 3820/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών [1] που εκδόθηκε κατ' εφαρμογή του άρθρου 75 της Συνθήκης ΕΟΚ, επιβάλλει κατώτατο όριο ηλικίας για τους οδηγούς των φορτηγών και των επιβατικών αυτοκινήτων (τμήμα III), περιορισμό του χρόνου οδηγήσεως (τμήμα IV), διαλείμματα και περιόδους αναπαύσεως (τμήμα V) και απαγορεύει καταρχήν τη χορήγηση αμοιβών αναλόγων προς τις διανυόμενες αποστάσεις ή τον όγκο των μεταφερομένων εμπορευμάτων (τμήμα VI).

3. Το άρθρο 3, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985 [2], ορίζει, με σκοπό τον αποτελεσματικό έλεγχο της εφαρμογής των κανόνων περί χρόνου οδηγήσεως και άλλου χρόνου εργασίας που θέτει ο κανονισμός αυτός, ότι τα οχήματα που έχουν άδεια κυκλοφορίας ενός των κρατών μελών και χρησιμοποιούνται για την οδική μεταφορά επιβατών ή εμπορευμάτων πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μια εγκεκριμένη συσκευή ελέγχου που ονομάζεται « ταχογράφος ».

4. Η γενική αυτή αρχή υπόκειται στις ίδιες εξαιρέσεις με αυτές που προβλέπει ο κανονισμός 3820/85 στον οποίο και παραπέμπει το άρθρο 3, σημείο 1, του κανονισμού 3821/85.

5. Συγκεκριμένα, βάσει των διατάξεων των άρθρων 3, σημείο 1, του κανονισμού 3821/85 σε συνδυασμό με το άρθρο 4, του κανονισμού 3820/85, από το πεδίο εφαρμογής των δύο κανονισμών εξαιρούνται ορισμένες μεταφορές που πραγματοποιούνται με ορισμένα οχήματα και συγκεκριμένα τα « 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 » [3].

6. Η εταιρία British Gas, που διώκεται κατόπιν μηνύσεως της Licensing Authority South Eastern Traffic Area για τον λόγο ότι στις 8 Ιουνίου 1990 ένα όχημά της κυκλοφορούσε χωρίς ταχογράφο, υποστήριξε ότι εμπίπτει στις διατάξεις αυτές.

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

1 — ΕΕ L 370, σ. 1.

2 — Κανονισμός σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8).

3 — Άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85.

7. Χωρίς αμφιβολία η υπόθεση αυτή δεν θα έφθανε μέχρι το Δικαστήριο αν το επίδικο όχημα χρησιμοποιούταν αποκλειστικά στην υπηρεσία αερίου κατά την έννοια του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85.

8. Όπως προκύπτει όμως, το φορτηγό αυτό ήταν διπλής χρήσεως: χρησίμευε συγχρόνως για τη μεταφορά « τεχνικών προϊόντων » όπως οι μετρητές αερίου που τοποθετούνται στο δίκτυο και « εμπορικών προϊόντων », όπως είναι οι κουζίνες αερίου [4], δηλαδή και για τους δύο τομείς δραστηριότητας της British Gas.

9. Η ανώνυμη εταιρία British Gas κατέχει, συντηρεί και αναπτύσσει ένα δίκτυο αγωγών αερίου, το οποίο και διανέμει σε ιδιώτες. *Σ' αυτό τον τομέα δεν υφίσταται ανταγωνισμό* [5].

10. Προκειμένου να αυξήσει τις πωλήσεις αερίου [6] πωλεί επίσης και τοποθετεί οικιακές συσκευές αερίου: *στον τομέα αυτόν ανταγωνίζεται* τους εμπόρους που πωλούν τέτοια προϊόντα.

11. Πρέπει τα οχήματα μιας εταιρίας της υπηρεσίας αερίου, που μεταφέρουν συγχρόνως « τεχνικά προϊόντα » τα οποία προορίζονται για τη συντήρηση του δικτύου και « εμπορικά προϊόντα », να είναι εξοπλισμένα με ταχογράφο ή πρέπει να γίνεται διάκριση αναλόγως της φύσεως του μεταφερομένου φορτίου; Αυτή είναι η έννοια των δύο προδικαστικών ερωτημάτων στα οποία εγώ θα δώσω ενιαία απάντηση [7].

12. Ο κανονισμός 3820/85 καθώς και ο κανονισμός 3821/85 που τον συμπληρώνει επιδιώκουν τρεις στόχους, οι οποίοι διατυπώνονται στην πρώτη αιτιολογική σκέψη του κανονισμού 3820/85: *την εναρμόνιση των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και της οδικής ασφάλειας.* Αυτούς ακριβώς τους στόχους επιδίωκε ο κανονισμός (ΕΟΚ) 543/69 [8] τον οποίο αντικατέστησε ο κανονισμός 3820/85.

13. Σχετικά με τον κανονισμό 543/69 το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι

« (...) οι *κοινές* διατάξεις που εξασφαλίζουν, εκτός από την κοινωνική προστασία του οδηγού, και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας συμβάλλουν οπωσδήποτε στην εξάλειψη των διαφορών, οι οποίες είναι ικανές να νοθεύσουν σημαντικά τους όρους του ανταγωνισμού στον τομέα των μεταφορών και συνεπώς αποδεικνύονται " χρήσιμες " κατά την έννοια του άρθρου 75, παράγραφος 1, σημείο γ, της Συνθήκης, για την κατάρτιση κοινής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών » [9].

14. Με την απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1979, Nehlsen κατά Bremen [10], με την οποία το Δικαστήριο παρατήρησε ότι οι διατάξεις του κανονισμού 543/69 « σκοπούν μεταξύ άλλων

4 — Βλ. τη Διάταξη περί παραπομπής, σ. 6 της ελληνικής μεταφράσεως.

5 — Όπ. π., σ. 2 της ελληνικής μεταφράσεως.

6 — Όπ.π., σ. 4 της ελληνικής μεταφράσεως.

7 — Όπως εξάλλου προτείνει η Κυβέρνηση του Ηνωμένου Βασιλείου στην παράγραφο 8 των παρατηρήσεών της.

8 — ΕΕ ειδ. έκδ. 05/001, σ. 49.

9 — Απόφαση της 28ης Νοεμβρίου 1978, 97/78, Schumalla (Rec. 1978, σ. 2311, η υπογράμμιση δική μου).

10 — Απόφαση 47/79, Rec. 1979, σ. 3639.

την εξάλειψη των διαφορών που είναι ικανές να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών διά της καταστολής των επαγγελματικών πρακτικών που στηρίζονται στην ανεπίτρεπτη εκμετάλλευση του ανθρωπίνου παράγοντα [11] έθεσε την αρχή, την οποία και επανέλαβε επανειλημμένα έκτοτε [12], ότι το πεδίο εφαρμογής των εξαιρέσεων πρέπει να προσδιοριστεί « *ενόψει των σκοπών του κανονισμού* » [13].

15. Δεδομένου ότι οι στόχοι αυτοί δεν μπορούν εξ ορισμού να επιτευχθούν παρά μόνον αν η ρύθμιση είναι γενική και *ομοιόμορφη*, το Δικαστήριο έκρινε ότι η ευρεία ερμηνεία του πεδίου εφαρμογής των διατάξεων που αφορούν την προστασία των οδηγών συμβαδίζει με τη *συστολική ερμηνεία* του πεδίου εφαρμογής των εξαιρέσεων.

16. Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο έκρινε ότι η υποχρέωση ημερησίας αναπαύσεως που προβλέπει το άρθρο 11, παράγραφος 2, πρώτο εδάφιο, του κανονισμού 543/69 επιβάλλεται σε όλα τα μέλη των πληρωμάτων των οχημάτων δεδομένου ότι ο στόχος της βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας δεν επιτυγχάνεται αν η υποχρέωση της αναπαύσεως αφορά μόνο τον εργοδότη [14]. Ομοίως, αφού ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στον μισθωτό οδηγό πρέπει να διέπει και τον ανεξάρτητο εργαζόμενο [15].

17. Αντιστρόφως, το Δικαστήριο έκρινε ότι η εξαίρεση από την υποχρέωση της τοποθετήσεως ταχογράφου καλύπτει τα οχήματα που είναι « ειδικευμένα (...) για πωλήσεις από σπίτι σε σπίτι » [16] « των οποίων η κατασκευή, ο εξοπλισμός ή άλλα μόνιμα χαρακτηριστικά εγγυώνται ότι τα οχήματα αυτά χρησιμοποιούνται κυρίως για τέτοιες μεταφορές (...) » [17]. Μπορεί πράγματι να υποτεθεί ότι οι κανόνες περί χρόνου οδηγήσεως και αναπαύσεως τηρούνται στην περίπτωση αυτών των οχημάτων, η ειδική διαρρύθμιση των οποίων δεν επιτρέπει άλλη χρήση από το είδος εμπορίας που απαιτεί συχνές στάσεις. Ομοίως, το Δικαστήριο έκρινε ότι για να εμπίπτει ένα όχημα στην εξαίρεση από την υποχρέωση τη σχετική με τον ταχογράφο ως « ειδικό όχημα για παροχή οδικής βοήθειας » [18], πρέπει να έχει τέτοια διαρρύθμιση ή τέτοια χαρακτηριστικά ώστε να μπορεί κυρίως να χρησιμοποιηθεί μόνο για την απομάκρυνση οχημάτων που πρόσφατα ενεπλάκησαν σε ατύχημα *και όχι απλώς για τη μεταφορά άλλων οχημάτων* [19]. Το Δικαστήριο μεριμνά δηλαδή ώστε οι δυνατότητες παρεκκλίσεως από την κοινοτική νομοθεσία περί ταχογράφου *να θίγουν το λιγότερο δυνατό τους στόχους που επιδιώκει η σχετική κανονιστική ρύθμιση.*

18. Υπενθυμίζω σχετικώς το ιδιαίτερα εύγλωτο χωρίο από την απόφαση του Δικαστηρίου της 22ας Μαρτίου 1984 στην υπόθεση Paterson κατά Weddel [20]:

« (...) το άρθρο 14α, παράγραφος 2 (του κανονισμού 543/69) καθόσον προβλέπει παρεκκλίσεις από την εφαρμογή των γενικών κανόνων του κανονισμού 543/69, δεν μπορεί να ερμηνεύεται με τρόπον ώστε να επεκτείνονται τα αποτελέσματά του πέραν του αναγκαίου για την προστασία των συμφερόντων που επιδιώκει να εξασφαλίσει » [21].

11 — Όπ.π., σκέψη 6.

12 — Βλ., π.χ., την απόφαση της 11ης Ιουλίου 1984, 133/83, Regina κατά Scott (Συλλογή 1984, σ. 2863, σκέψη 15).

13 — Προαναφερθείσα απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1979, Nehlsen κατά Bremen, σκέψη 7, η υπογράμμιση δική μου· βλ. επίσης τη σκέψη 4 της ίδιας αποφάσεως.

14 — Απόφαση της 18ης Φεβρουαρίου 1975, 69/74, Auditeur du travail κατά Cagnon et Taquet (Rec. 1975, σ. 171, σκέψη 8).

15 — Απόφαση της 25ης Ιανουαρίου 1977, 65/76, Derycke (Rec. 1977, σ. 29).

16 — Εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 14α, παράγραφος 3, σημείο α, του κανονισμού 543/69 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1, παράγραφος 8, του κανονισμού (ΕΟΚ) 2827/77 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 1977 (ΕΕ ειδ. έκδ. 05/002, σ. 213).

17 — Προαναφερθείσα απόφαση της 11ης Ιουλίου 1984, Regina κατά Scott.

18 — Εξαίρεση που προβλέπει το άρθρο 4, σημείο 9, του κανονισμού 543/69 όπως τροποποιήθηκε με το άρθρο 1, παράγραφος 1, του προαναφερθέντος κανονισμού 2827/77 του Συμβουλίου.

19 — Απόφαση της 21ης Μαΐου 1987, 79/86, Hamilton κατά Whitelock (Συλλογή 1987, σ. 2363, σκέψη 10).

20 — Απόφαση 90/83, Συλλογή 1984, σ. 1567.

21 — Σκέψη 16.

19. Οι εξαιρέσεις του άρθρου 4, του κανονισμού 3820/85 και οι παρεκκλίσεις που μπορούν να χορηγούν τα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 13 του ίδιου κανονισμού απαριθμούνται επακριβώς. Δεν υπάρχει καμιά αμφιβολία ότι ο κοινοτικός νομοθέτης θέλησε να τις απαριθμήσει περιοριστικά.

20. Ορισμένες εξαιρέσεις δικαιολογούνται από το ότι δεν υπάρχει κίνδυνος για την οδική ασφάλεια: αυτό ισχύει στην περίπτωση των οχημάτων με βάρος που δεν ξεπερνά τους 3,5 τόνους (άρθρο 4, σημείο 1), των οχημάτων που μεταφέρουν εννέα επιβάτες κατ' ανώτατο όριο (άρθρο 4, σημείο 2) ή των οχημάτων που δεν υπερβαίνουν την ταχύτητα των 30 χλμ. ανά ώρα (άρθρο 4, σημείο 4).

21. Άλλες εξαιρέσεις εξηγούνται από τον μικρό χρόνον οδηγήσεως που απαιτείται οπότε είναι αδύνατη η υπέρβαση του επιτρεπομένου χρόνου οδηγήσεως (π.χ., άρθρο 4, σημείο 3).

22. Όπως προανέφερα, βάσει του άρθρου 4, σημείο 6, από την υποχρέωση της τοποθετήσεως ταχογράφου απαλλάσσονται τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αερίου όπως και αυτά που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες αποχετεύσεως, αντιπλημμυρικής προστασίας, υδρεύσεως, οδοποιίας, κ.λπ. Η παράγραφος αυτή βρίσκεται μεταξύ της παραγράφου που αναφέρεται στα στρατιωτικά οχήματα και τα οχήματα της πυροσβεστικής υπηρεσίας και δύο παραγράφων που αναφέρονται στα οχήματα τα οποία χρησιμοποιούνται σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή για ιατρικούς σκοπούς.

23. Βεβαίως, το άρθρο 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69, όπως τροποποιήθηκε τελικά με το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού 2827/77 εξαιρούσε μόνο τα «οχήματα που χρησιμοποιούνται από (...) τις υπηρεσίες αερίου» («*used by the services*» στο αγγλικό κείμενο) ενώ το άρθρο 4, παράγραφος 6, του κανονισμού 3820/85 χρησιμοποιεί τη διατύπωση «οχήματα που χρησιμοποιούνται από τις υπηρεσίες (...) αερίου» («*used in connection with (...) the services*» στο αγγλικό κείμενο).

24. Καίτοι η νέα διατύπωση είναι ευρύτερη πρέπει να ερμηνευθεί σύμφωνα με τους στόχους που εξυπηρετεί ο κανονισμός, όπως ορίζει η πρώτη αιτιολογική σκέψη του, κατά την οποία «είναι ανάγκη να γίνουν ελαστικότερες οι διατάξεις του εν λόγω κανονισμού (543/69 όπως τροποποιήθηκε) *χωρίς να θιγούν οι στόχοι τους*»[22].

25. Όπως ορθά παρατήρησε ο εκπρόσωπος της Επιτροπής κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, καίτοι τροποποιήθηκε η διατύπωση των διατάξεων οι στόχοι τους παρέμειναν οι ίδιοι.

26. Όλα τα οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 έχουν ένα κοινό σημείο: *επιτελούν αποστολή κοινής ωφελείας* σε τομείς όπου τις περισσότερες φορές δεν επικρατεί ανταγωνισμός οπότε κατά συνέπεια η έλλειψη ταχογράφου δεν προκαλεί στρεβλώσεις στον ανταγωνισμό.

27. Σχετικά με τις υπηρεσίες κοινής ωφελείας, ειδικότερα, το άρθρο 4, σημείο 4, του κανονισμού 543/69 όπως τροποποιήθηκε πρόβλεπε

22 — Υπογράμμιση δική μου. Κακώς η British Gas παραπέμπει με τις παρατηρήσεις της, παράγραφος 3.23 στη εικοστή δεύτερη αιτιολογική σκέψη, η οποία αφορά τις παρεκκλίσεις που χορηγούν τα κράτη μέλη βάσει του άρθρου 13 και όχι τις εξαιρέσεις του άρθρου 4, στις οποίες αναφέρονται η ενδέκατη και η δωδέκατη αιτιολογική σκέψη.

την εξαίρεση των οχημάτων « που χρησιμοποιούνται από άλλες δημόσιες αρχές για δημόσιες υπηρεσίες που δεν ανταγωνίζονται τους επαγγελματίες μεταφορείς ». Το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι η διατύπωση αυτή, που είναι σαφέστατη, απέκλειε τα οχήματα των ιδιωτών που χρησιμοποιούνται για δημόσιες υπηρεσίες ή για λογαριασμό δημοσίων αρχών και ότι η εξαίρεση αυτή αφορά μόνο « τις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχει κανένα στοιχείο ανταγωνισμού » [23].

28. Όταν ένα όχημα εκτελεί μεταφορά στο πλαίσιο υπηρεσίας που δεν είναι κοινής ωφελείας και σε τομέα δραστηριότητας όπου επικρατεί ανταγωνισμός, πράγμα που συμβαίνει με τα οχήματα μιας εταιρίας, στην οποία έχει ανατεθεί η υπηρεσία αερίου οσάκις μεταφέρουν « εμπορικά προϊόντα », τότε αφήνουμε το πεδίο των εξαιρέσεων και εισερχόμαστε στο γενικό καθεστώς. Οι μεταφορές δηλαδή που εκτελούνται για εμπορικούς σκοπούς σε έναν τομέα όπου υπάρχει ανταγωνισμός εμπίπτουν εξ ορισμού στο πεδίο εφαρμογής των προαναφερθέντων κανονισμών και όχι στις εξαιρέσεις.

29. Αν δεχθούμε ότι μια εταιρία της υπηρεσίας αερίου μπορεί να διαθέτει οικιακές συσκευές αερίου με οχήματα που δεν είναι εξοπλισμένα με ταχογράφο ενώ τα οχήματα των ανταγωνιστών εμπόρων οφείλουν να είναι εξοπλισμένα με τη συσκευή αυτή τότε στρεβλώνεται ο ανταγωνισμός μεταξύ επιχειρηματιών, *οι οποίοι ασκούν εν μέρει ακριβώς την ίδια δραστηριότητα* και παραβιάζεται η κανονιστική ρύθμιση που σκοπεί στην ισότητα των όρων του ανταγωνισμού μεταξύ των μεταφορέων.

23 — Προαναφερθείσα απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1979, Nehlsen κατά Bremen, σκέψη 7.

30. Ομοίως, αν διευρυνθεί η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, για να καλύπτει και άλλους πωλητές συσκευών αερίου τότε δεν επιτυγχάνεται ο στόχος της βελτιώσεως της οδικής ασφάλειας και των συνθηκών εργασίας που επιδιώκουν οι κανονισμοί 3820/85 και 3821/85.

31. Νομίζω λοιπόν ότι μια εταιρία, στην οποία έχει ανατεθεί η υπηρεσία αερίου δεν μπορεί να επικαλεστεί την εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού 3820/85 παρά μόνον οσάκις τα οχήματά της εκτελούν *αποκλειστικά* μεταφορά του τεχνικού υλικού που προορίζεται για τη συντήρηση του δικτύου, όπως είναι οι μετρητές αερίου.

32. Στο ίδιο πλαίσιο επιβάλλεται συσταλτική ερμηνεία οσάκις η διαρρύθμιση των οχημάτων τους επιτρέπει να χρησιμοποιούνται επίσης για εμπορικούς σκοπούς. Επομένως, η φύση της αποστολής των οχημάτων και των προϊόντων που μεταφέρουν είναι τα κριτήρια βάσει των οποίων διακρίνονται οι περιπτώσεις όπου χωρεί εξαίρεση από τις περιπτώσεις όπου είναι υποχρεωτική η τοποθέτηση ταχογράφου. Η εξαίρεση γίνεται δεκτή μόνον όταν τα οχήματα μεταφέρουν αποκλειστικά τα λεγόμενα « τεχνικά » προϊόντα.

33. Τα προβλήματα που θα προκύψουν για την εταιρία αερίου, όπως η τοποθέτηση ταχογράφου σε όλα τα οχήματα που δεν χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τη μεταφορά « τεχνικών προϊόντων » και η υποχρέωση της θέσεως σε λειτουργία των συσκευών αυτών οσάκις το όχημα μεταφέρει « εμπορικά προϊόντα » νομίζω ότι είναι ασήμαντα αν τα αντιπαραθέσουμε με τη σημασία των στόχων που επιδιώκει η κοινοτική κανονιστική ρύθμιση. Εν πάση περιπτώσει, η ενδεχόμενη ύπαρξη των προβλημάτων αυτών δεν αρκεί για να αναστείλει την εφαρμογή αυτής της ρυθμίσεως.

34. Για να απαντήσω, τώρα, σε ένα επιχείρημα της British Gas, χρειάζεται μήπως να διευκρινίσω επιπλέον ότι μια εταιρία, στην οποία έχει ανατεθεί η υπηρεσία αερίου δεν μπορεί να επικαλεστεί το αυστηρό της οικείας εθνικής νομοθεσίας και να υποστηρίξει — ακόμη και αν υποτεθεί ότι οι διατάξεις της νομοθεσίας αυτής είναι εξίσου δεσμευτικές με την κοινοτική ρύθμιση — ότι η απαλλαγή από την υποχρέωση τοποθετήσεως ταχογράφου δεν της παρέχει κανένα πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της[24]. Είναι σαφές ότι το πεδίο εφαρμογής ενός κανονισμού δεν μπορεί να εξαρτηθεί από το περιεχόμενο των εθνικών νομοθεσιών.

35. Εξάλλου, το γεγονός ότι τα οχήματα που χρησιμοποιούνται από την υπηρεσία αερίου εκτελούν μικρά μόνο δρομολόγια δεν μπορεί να δικαιολογήσει, όταν αυτά μεταφέρουν εμπορικά προϊόντα, την απαλλαγή από την υποχρέωση τοποθετήσεως ταχογράφου, απαλλαγή η οποία δεν καλύπτει — υπό ανάλογες συνθήκες — τους ανταγωνιστές της επιχειρήσεως[25].

36. Θα παρατηρήσω τέλος ότι ο κανονισμός 3820/85 αναφέρεται στην απόφαση του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 1965 περί εναρμονίσεως ορισμένων διατάξεων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό στον τομέα των μεταφορών[26] όπου γίνεται λόγος για « *προοδευτική προσέγγιση* των ειδικών διατάξεων που αφορούν τις συνθήκες εργασίας στον τομέα των μεταφορών »[27]. Η διασταλτική ερμηνεία των εξαιρέσεων του άρθρου 4, του κανονισμού 3820/85 δεν μπορεί παρά να αποτελέσει, σε σύγκριση με τον στόχο αυτόν, οπισθοδρόμηση, την οποία το Δικαστήριο αρνείται να δεχθεί[28].

37. Τελικά, προτείνω στο Δικαστήριο να κρίνει ότι:

« 1) Οι κανονισμοί (ΕΟΚ) 3820/85 και 3821/85 του Συμβουλίου εφαρμόζονται σε όλα τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά, η οποία δεν συνδέεται εξ ολοκλήρου και αποκλειστικά με την παραγωγή και τη διανομή αερίου ή τη συντήρηση των αναγκαίων προς τούτο εγκαταστάσεων.

2) Η εξαίρεση του άρθρου 4, σημείο 6, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3820/85 και του άρθρου 3, σημείο 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 αναφέρεται στα οχήματα που χρησιμοποιούνται για μεταφορά, η οποία συνδέεται αποκλειστικά με την παραγωγή και τη διανομή αερίου καθώς και τη συντήρηση των αναγκαίων προς τούτο εγκαταστάσεων. »

24 — Βλ. παραγράφους 3.25 και 4.3 των παρατηρήσεων της British Gas.

25 — Βλ. παράγραφο 3.26 των παρατηρήσεων της British Gas.

26 — JO 1965, 88, σ. 1500/65.

27 — Τρίτη αιτιολογική σκέψη της προαναφερθείσας αποφάσεως, η υπογράμμιση δική μου.

28 — Βλ. σχετικώς τις προτάσεις του γενικού εισαγγελέα Reischl στην προαναφερθείσα απόφαση της 18ης Φεβρουαρίου 1975, Cagnon et Taquet.