URTEIL DES GERICHTSHOFES (Zweite Kammer)

7. November 2002 *

In den verbundenen Rechtssachen C-228/01 und C-289/01

betreffend dem Gerichtshof nach Artikel 234 EG-Vertrag von der Cour d'appel Pau (C-228/01) und vom Tribunal de grande instance Dax (C-289/01) (Frankreich) in den bei diesen anhängigen Strafverfahren gegen

Jacques Bourrasse (C-228/01)

und

Jean-Marie Perchicot (C-289/01)

Beteiligte:

Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine) (C-228/01),

Fédération générale des transports et de l'équipement CFDT (FGTE-CFDT) (C-289/01)

und

Inspection du travail des transports (C-228/01 und C-289/01)

* Verfahrenssprache: Französisch.

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Auslegung des Artikels 2 der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 335, S. 72) in der Fassung der Richtlinie 90/398/EWG des Rates vom 24. Juli 1990 (ABl. L 202, S. 46)

erlässt

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

unter Mitwirkung des Richters C. Gulmann in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Zweiten Kammer sowie des Richters V. Skouris und der Richterin N. Colneric (Berichterstatterin),

Generalanwalt: A. Tizzano

Kanzler: H. von Holstein, Hilfskanzler

unter Berücksichtigung der schriftlichen Erklärungen

— der Union régional syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), vertreten durch P. Hontas, avocat (C-228/01),

— der Inspection du travail des transports, vertreten durch Y. Davidoff, inspecteur du travail (C-228/01 und C-289/01),

— der französischen Regierung, vertreten durch G. de Bergues und S. Pailler als Bevollmächtigte (C-228/01 und C-289/01),

— der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch M. Wolfcarius als Bevollmächtigte (C-228/01 und C-289/01),

aufgrund des Sitzungsberichts,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen von Herrn Bourrasse, vertreten durch G. Duvignac, avocat, der Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), vertreten durch P. Hontas, der französischen Regierung, vertreten durch S. Pailler, und der Kommission, vertreten durch W. Wils als Bevollmächtigten, in der Sitzung vom 29. Mai 2002,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 4. Juli 2002,

folgendes

Urteil

1 Die Cour d'appel Pau (C-228/01) und das Tribunal de grande instance Dax (C-289/01) haben mit Urteil vom 15. Mai 2001 und Urteil vom 2. Juli 2001, beim Gerichtshof eingegangen am 11. Juni und 20. Juli 2001, gemäß Artikel 234 EG zwei Fragen und eine Frage nach der Auslegung des Artikels 2 der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (ABl. L 335, S. 72) in der Fassung der Richtlinie 90/398/EWG des Rates vom 24. Juli 1990 (ABl. L 202, S. 46) (im Folgenden: Richtlinie 84/647) zur Vorabentscheidung vorgelegt.

2 Diese Fragen stellen sich in Strafverfahren gegen Herrn Bourrasse, président-directeur général der Transports Bourrasse SA (im Folgenden: Firma Bourrasse)

mit Sitz in Soorts-Hossegor (Frankreich), und Herrn Perchicot, Geschäftsführer der Gesellschaft Transports Perchicot (im Folgenden: Firma Perchicot France) mit Sitz in Saint-Martin-de-Seignanx (Frankreich), wegen Schwarzarbeit durch Verschleierung von Arbeitsverhältnissen.

3 Der Präsident des Gerichtshofes hat mit Beschluss vom 23. Januar 2002 gemäß Artikel 43 der Verfahrensordnung die Verbindung der beiden Rechtssachen zu gemeinsamer mündlicher Verhandlung und Entscheidung angeordnet.

Rechtlicher Rahmen

Gemeinschaftsvorschriften

4 Die Artikel 1, 2 und 3 der Richtlinie 84/647 bestimmen:

„Artikel 1

Im Sinne dieser Richtlinie gilt

— als ‚Fahrzeug' ein Kraftfahrzeug, ein Anhänger, ein Sattelanhänger oder eine Fahrzeugkombination, die ausschließlich für den Güterverkehr bestimmt sind;

— als ‚Mietfahrzeug' jedes Fahrzeug, das einem Unternehmen im Rahmen eines Vertrages mit dem Unternehmen, das das Fahrzeug bereitstellt, für Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr oder im Werkverkehr gegen Entgelt für einen bestimmten Zeitraum zur Verfügung gestellt wird.

Artikel 2

Jeder Mitgliedstaat lässt zu, dass Fahrzeuge, die von den Unternehmen eines anderen Mitgliedstaats gemietet wurden, in seinem Gebiet für den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten verwendet werden, wenn

1. sie in dem betreffenden Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind;

2. der Vertrag lediglich die Bereitstellung eines Fahrzeugs ohne Fahrer betrifft und nicht mit einem Beschäftigungsvertrag mit demselben Unternehmen über Fahr- oder Begleitpersonal verbunden ist;

3. sie während der Dauer des Mietvertrags ausschließlich dem Unternehmen, das sie verwendet, zur Verfügung stehen;

4. sie vom eigenen Personal des Unternehmens, das sie verwendet, geführt werden;

5. die Einhaltung der vorgenannten Bedingungen anhand folgender mitgeführter Unterlagen nachgewiesen wird:

a) Vertrag über die Vermietung des Fahrzeugs oder beglaubigter Auszug aus diesem Vertrag, aus dem insbesondere der Name des Vermieters, der Name des Mieters, das Datum und die Laufzeit des Vertrages sowie das Kennzeichen des Fahrzeugs hervorgehen;

b) sofern der Fahrer nicht selbst der Mieter ist, Beschäftigungsvertrag des Fahrers oder beglaubigter Auszug aus diesem Vertrag, aus dem insbesondere der Name des Arbeitgebers, der Name des Arbeitnehmers, das Datum und die Laufzeit des Beschäftigungsvertrags hervorgehen, oder Lohnkarte jüngeren Datums.

Die Dokumente gemäß den Buchstaben a) und b) können gegebenenfalls durch ein von den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats ausgestelltes gleichwertiges Dokument ersetzt werden.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass ihre Unternehmen Mietfahrzeuge für den Güterkraftverkehr, die in ihrem Land in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind, zu den gleichen Bedingungen verwenden können, wie sie für die den Unternehmen gehörenden Fahrzeuge gelten, sofern diese Unternehmen die Voraussetzungen des Artikels 2 erfüllen.

(2) Die Mitgliedstaaten können den Werkverkehr, der mit Fahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über sechs Tonnen durchgeführt wird, von den Bestimmungen des Absatzes 1 ausschließen."

5 Artikel 4 der Richtlinie 84/647 sieht vor:

„Die Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats, die für die Benutzung von Mietfahrzeugen weniger strenge Bedingungen vorsehen als sie in den Artikeln 2 und 3 aufgeführt sind, werden durch diese Richtlinie nicht berührt."

6 Artikel 5 erster Gedankenstrich der Richtlinie 84/647 lautet:

„Unbeschadet der Artikel 2 und 3 beeinträchtigt diese Richtlinie nicht die Anwendung der Vorschriften über

— die Abwicklung des gewerblichen Güterkraftverkehrs sowie des Güterkraftverkehrs im Werkverkehr, insbesondere hinsichtlich des Zugangs zum Markt und der Kontingentierung der Kapazitäten im Güterkraftverkehr ..."

- Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. L 95, S. 1) bestimmt, dass diese Verordnung für den

grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr auf den im Gebiet der Gemeinschaft zurückgelegten Wegstrecken gilt. Nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung unterliegt der grenzüberschreitende Verkehr einer Gemeinschaftslizenz.

8 Artikel 5 der Verordnung Nr. 881/92 bestimmt:

„(1) Die Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3 wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellt.

(2) Die Mitgliedstaaten händigen dem Inhaber das Original der Gemeinschaftslizenz, das von dem Transportunternehmen aufbewahrt wird, sowie so viele beglaubigte Abschriften aus, wie dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz Fahrzeuge als volles Eigentum oder aufgrund eines anderen Rechts, insbesondere aus ... Miet[vertrag], zur Verfügung stehen.

(3) ...

(4) Die Gemeinschaftslizenz wird auf den Namen des Transportunternehmers ausgestellt. Sie darf von diesem nicht auf Dritte übertragen werden. Eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz muss im Fahrzeug mitgeführt werden und ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen."

9 Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279, S. 1), sieht vor:

„Jeder Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der Inhaber der Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ist, wird unter den in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen zum zeitweiligen gewerblichen Güterkraftverkehr in einem anderen Mitgliedstaat, nachfolgend ‚Kabotage' bzw. ‚Aufnahmemitgliedstaat' genannt, zugelassen, ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung zu verfügen."

10 Artikel 3 Absätze 1 und 3 Unterabsatz 1 dieser Verordnung bestimmt:

„(1) Die... Kabotagegenehmigungen erlauben dem durch sie Berechtigten, die Kabotage durchzuführen.

...

(3) Die Kabotagegenehmigung wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt. Sie kann von diesem nicht auf einen Dritten übertragen werden. Die Kabotagegenehmigung kann nur für jeweils ein Fahrzeug verwendet werden."

11 Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370, S. 8) lautet:

„(1) Der Unternehmer händigt den Fahrern eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Dienstes und der Möglichkeit Rechnung zu tragen ist, dass beschädigte oder von einem zuständigen Kontrollbeamten beschlagnahmte Schaublätter ersetzt werden müssen. Der Unternehmer händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem amtlich genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

(2) Das Unternehmen bewahrt die Schaublätter nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang gut geordnet auf; es händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie der Schaublätter aus. Die Schaublätter sind jedem zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen."

12 Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung Nr. 3821/85 wurde durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 (ABl. L 274, S. 1) geändert, um bestimmte Einzelheiten einzufügen; sein Inhalt ist aber im Wesentlichen der gleiche geblieben.

Nationale Vorschriften

13 Die Verordnung des Ministers für Infrastruktur, Wohnungswesen, Verkehr und Meeresangelegenheiten vom 29. Juni 1990 über die Nutzung von ohne Fahrer

gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr durch Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäschen Wirtschaftsgemeinschaft (JORF vom 19. Juli 1990, S. 8563), die die Richtlinie 84/647 betrifft, bestimmt in Artikel 1:

„Unternehmen mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft, die Güterkraftverkehr von, nach oder im Transit durch Frankreich betreiben, können für diesen Verkehr unter folgenden Bedingungen Fahrzeuge benutzen, die sie bei einem Mietfahrzeug-Unternehmen gemietet haben:

— Das Mietfahrzeug ist in Übereinstimmung mit den in diesem Mitgliedstaat geltenden Rechtsvorschriften zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden;

...

— das Fahrzeug wird vom Mieter oder seinen Angestellten geführt."

Ausgangsverfahren und Vorabentscheidungsfragen

Rechtssache C-228/01

14 Die Firma Bourrasse ist ein in Frankreich ansässiges Güterkraftverkehrsunternehmen, dessen président-directeur général Herr Bourrasse ist. Sie ist In-

haberin einer Gemeinschaftslizenz, die von der Direction régionale de l'équipement (Regionale Direktion für Infrastruktur) d'Aquitaine erteilt wurde. Die ihr gehörenden Fahrzeuge sind in Frankreich zugelassen und jeweils mit einer beglaubigten Abschrift der Lizenz ausgestattet.

15 Am 23. April 1993 erwarb die Firma Bourrasse das in Portugal ansässige Güterkraftverkehrsunternehmen Ver Coelho (im Folgenden: Firma Ver Coelho), dessen Geschäftsführer Herr Bourrasse wurde. Die beiden Unternehmen sind eigenständige juristische Personen.

16 Bei einer Kontrolle, die die Inspection du travail des transports (Gewerbeaufsicht für das Transportwesen, im Folgenden: Inspection du travail) am 24. Juni 1996 in der Firma Bourrasse durchführte, wurde festgestellt, dass dreizehn Beschäftigte mit portugiesisch klingenden Namen, die am 1. Januar 1992 von der Firma Bourrasse angestellt worden waren, zur Firma Ver Coelho versetzt worden waren, und zwar einige Ende 1994 und einige Ende 1995.

17 Weiter wurde festgestellt, dass die Firma Bourrasse Lastzüge ohne Fahrer an die Firma Ver Coelho vermietete. Diese benutzte für ihre internationalen Transporte nach Frankreich portugiesische internationale Transportgenehmigungen, die auf den Namen des Vermieters ausgestellt waren. Die Schaublätter der Fahrtenschreiber für die an die Firma Ver Coelho vermieteten Fahrzeuge wurden von der Firma Bourrasse verwaltet. Zwei von der Firma Ver Coelho beschäftigte portugiesische Fahrer, die von der französischen Polizei befragt wurden, erklärten, dass sie ausschließlich Lastzüge führten, die Herrn Bourrasse gehörten. Einer der beiden Fahrer fügte hinzu, dass er unmittelbar mit Herrn Bourrasse zu tun gehabt habe.

18 Aus diesen Umständen schloss die Inspection du travail, dass die Beschäftigten der Firma Ver Coelho in Wirklichkeit Angestellte der Firma Bourrasse seien, und legte Herrn Bourrasse Schwarzarbeit durch Verschleierung von Arbeitsverhältnissen zur Last.

19 In dem gegen ihn beim Tribunal de grande instance Dax eingeleiteten Verfahren bestritt Herr Bourrasse den Vorwurf damit, dass die Fahrer portugiesischer Staatsangehörigkeit über Arbeitsverträge der Firma Ver Coelho verfügten und dass die Richtlinie 84/647 es der Firma Bourrasse erlaube, Lastzüge an die Firma Ver Coelho zu vermieten, sofern sie in dem Mitgliedstaat zugelassen seien, in dem sie gemietet würden, und vom Mieter oder seinen Angestellten geführt würden.

20 Das Tribunal de grande instance befand Herrn Bourrasse mit Urteil vom 6. Dezember 1999 für schuldig.

21 Herr Bourrasse und die Staatsanwaltschaft legten gegen dieses Urteil bei der Cour d'appel Pau Berufung ein.

22 Die Cour d'appel Pau hat das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Ist es nach Artikel 2 der Richtlinie 84/647/EWG zulässig, dass bei Bereitstellung eines Fahrzeugs ohne Fahrer der Vermieter, ein Güterkraftverkehrsunternehmen französischen Rechts,

— die im Inland erforderlichen Transportgenehmigungen im Namen des Mieters, eines Güterkraftverkehrsunternehmens portugiesischen Rechts, erhält und

— die Fahrtenschreiberscheiben der bei diesem Unternehmen angestellten Fahrer für den Mieter, ein Güterkraftverkehrsunternehmen portugiesischen Rechts, verwaltet?

2. Müssen die gemieteten Kraftfahrzeuge in Portugal zugelassen sein?

Rechtssache C-289/01

23 Herr Perchicot ist Geschäftsführer der in Frankreich ansässigen Firma Perchicot France, die Transporte zwischen Frankreich und Spanien durchführt. Die Firma besitzt in Frankreich zugelassene Fahrzeuge, die jeweils mit einer beglaubigten Abschrift der Gemeinschaftslizenz ausgestattet sind, die ihr von der Direction régionale de l'équipement d'Aquitaine erteilt wurde.

24 Im Jahr 1999 gründete Herr Perchicot eine Transportgesellschaft spanischen Rechts, deren Geschäfte er ebenfalls führt (im Folgenden: Firma Perchicot Espagne) und auf die die Arbeitsverträge von dreizehn der bis dahin von der Firma Perchicot France beschäftigten Angestellten übertragen wurden. Seit dem 1. Dezember 1999 erfolgten Neueinstellungen systematisch durch die Firma Perchicot Espagne. Die der Firma Perchicot France gehörenden Lastzüge wurden ohne Fahrer an die Firma Perchicot Espagne vermietet, blieben aber in Frankreich zugelassen.

25 Aufgrund von Anfang 2000 durchgeführten Kontrollen stellte die Inspection du travail fest, dass die Verwaltung der Fahrtenschreiberscheiben der gemieteten Fahrzeuge, die Beschaffung der Transportgenehmigungen für diese Fahrzeuge

und die Verwaltung des versetzten Personals weiterhin vom Vermieter, der Firma Perchicot France, besorgt wurden. Sie schloss daraus, dass die Verlegung nur fiktiv gewesen sei und dass das Unternehmen weiterhin von Frankreich aus verwaltet, geführt und betrieben werde. Der rechtliche Rahmen, in dem die Tätigkeit ausgeübt werde, verstoße gegen die französische Regelung, nach der die Vermietung von Fahrzeugen zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Union nicht erlaubt sei und nur der Transit von Fahrzeugen, die von einem Unternehmen eines Mitgliedstaats an ein anderes Unternehmen desselben Mitgliedstaats vermietet würden, gestattet werde. Die Inspection du travail legte Herrn Perchicot daher neben zwölf weiteren Zuwiderhandlungen Schwarzarbeit durch Verschleierung von Arbeitsverhältnissen zur Last.

26 Gegen Herrn Perchicot wurde ein Strafverfahren beim Tribunal de grande instance Dax eingeleitet, das sich fragt, ob die französische Regelung mit der Richtlinie 84/647 vereinbar ist, nach der es Unternehmen erlaubt ist, einander Lastzüge bereitzustellen; es hat deshalb das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Ist es nach Artikel 2 der Richtlinie 84/647/EWG zulässig, dass bei Bereitstellung eines Fahrzeugs ohne Fahrer der Vermieter, ein Güterkraftverkehrsunternehmen französischen Rechts,

— die im Inland erforderlichen Transportgenehmigungen im Namen des Mieters, eines Güterkraftverkehrsunternehmens französischen Rechts, erhält und

— die Fahrtenschreiberscheiben der bei diesem Unternehmen angestellten Fahrer für den Mieter, ein Güterkraftverkehrsunternehmen spanischen Rechts, verwaltet?

27 Angesichts des Sachverhalts des Ausgangsverfahrens ist die Frage so zu verstehen, dass sie sich im ersten Gedankenstrich auf einen Mieter bezieht, der ein Güterkraftverkehrsunternehmen spanischen Rechts ist.

Zu den Vorabentscheidungsfragen

Zur ersten Frage in der Rechtssache C-228/01 und zur einzigen Frage in der Rechtssache C-289/01

28 Mit diesen Fragen möchten die vorlegenden Gerichte im Wesentlichen wissen, ob Artikel 2 der Richtlinie 84/647 es einem in einem Mitgliedstaat ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen, das Fahrzeuge ohne Fahrer an ein in einem anderen Mitgliedstaat ansässiges Güterkraftverkehrsunternehmen vermietet, erlaubt, die im Gebiet des ersten Staates erforderlichen Transportgenehmigungen im Namen des Mieters zu erhalten und die Fahrtenschreiberscheiben der beim Mieter angestellten Fahrer für diesen Mieter zu verwalten.

29 Einleitend ist festzustellen, dass Artikel 2 der Richtlinie 84/647 die Voraussetzungen festlegt, unter denen jeder Mitgliedstaat es zulassen muss, dass Fahrzeuge, die von den Unternehmen eines anderen Mitgliedstaats gemietet wurden, in seinem Gebiet für den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten verwendet werden.

30 Nach Artikel 5 erster Gedankenstrich der Richtlinie 84/647, der unbeschadet u. a. ihres Artikels 2 erlassen wurde, betrifft diese Richtlinie nicht die Anwendung der Vorschriften über den Zugang zum internationalen Transportmarkt und damit über die Verwendung von Transportgenehmigungen für einen anderen.

31 Die Fahrtenschreiberscheiben der Fahrer werden in Artikel 2 der Richtlinie 84/647 nicht erwähnt.

32 Folglich ist festzustellen, dass Artikel 2 der Richtlinie 84/647 weder die Verwendung der Transportgenehmigungen noch die der Fahrtenschreiberscheiben regelt.

33 Um jedoch dem Gericht, das ihm eine Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt hat, eine sachdienliche Antwort zu geben, kann sich der Gerichtshof veranlasst sehen, gemeinschaftsrechtliche Vorschriften zu berücksichtigen, die das vorlegende Gericht in seiner Frage nicht angeführt hat (vgl. insbesondere Urteile vom 20. März 1986 in der Rechtssache 35/85, Tissier, Slg. 1986, 1207, Randnr. 9, vom 27. März 1990 in der Rechtssache C-315/88, Bagli Pennacchiotti, Slg. 1990, I-1323, Randnr. 10, und vom 18. November 1999 in der Rechtssache C-107/98, Teckal, Slg. 1999, I-8121, Randnr. 39).

34 Was die Transportgenehmigungen angeht, so ist nach Artikel 1 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 881/92 für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr im Gebiet der Gemeinschaft eine Gemeinschaftslizenz erforderlich; nach Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Verordnung stellen die Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Transportunternehmen niedergelassen ist, diese Lizenz aus und händigen deren Inhaber das Original sowie so viele beglaubigte Abschriften aus, wie dem Inhaber Fahrzeuge, u. a. aus Mietvertrag, zur Verfügung stehen. Nicht der Vermieter, sondern der Mieter muss sich also bei den Behörden des Mitgliedstaats, in dem er niedergelassen ist, die Gemeinschaftslizenz für die gemieteten Fahrzeuge beschaffen.

35 Außerdem wird die Gemeinschaftslizenz nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung Nr. 881/92 auf den Namen des Transportunternehmers ausgestellt und darf von diesem nicht auf Dritte übertragen werden. Werden Fahrzeuge, die zunächst von einem Güterkraftverkehrsunternehmer benutzt werden, der über eine Gemeinschaftslizenz verfügt, später an einen anderen Güterkraftverkehrsunternehmer vermietet, so ist der Vermieter folglich nicht berechtigt, den Mieter seine eigene Gemeinschaftslizenz nutzen zu lassen.

36 Was die Verwaltung der Fahrtenschreiberscheiben betrifft, so ist es nach Artikel 14 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 3821/85 sowohl in seiner ursprünglichen Fassung als auch in der Fassung der Verordnung Nr. 2135/98 der Unternehmer, der den Fahrern die Scheiben aushändigt, diese im Bedarfsfall ersetzt und anschließend mindestens ein Jahr lang aufbewahrt.

37 Daraus folgt, dass ein in einem Mitgliedstaat ansässiges Güterkraftverkehrsunternehmen, das Fahrzeuge ohne Fahrer für den Güterkraftverkehr an ein in einem anderen Mitgliedstaat ansässiges Unternehmen vermietet, nicht die Verwaltung der Fahrtenschreiberscheiben der vermieteten Fahrzeuge beibehalten kann.

38 Demnach ist auf die erste Frage in der Rechtssache C-228/01 und die einzige Frage in der Rechtssache C-289/01 zu antworten, dass nach den Artikeln 3 und 5 der Verordnung Nr. 881/92 sowie Artikel 14 der Verordnung Nr. 3821/85 sowohl in seiner ursprünglichen Fassung als auch in der Fassung der Verordnung Nr. 2135/98 ein in einem Mitgliedstaat ansässiges Güterkraftverkehrsunternehmen, das Fahrzeuge ohne Fahrer an ein in einem anderen Mitgliedstaat ansässiges Güterkraftverkehrsunternehmen vermietet, weder den Mieter seine eigene Gemeinschaftslizenz nutzen lassen noch die Verwaltung der Fahrtenschreiberscheiben der vermieteten Fahrzeuge beibehalten darf.

Zur zweiten Frage in der Rechtssache C-228/01

39 Mit seiner zweiten Frage in der Rechtssache C-228/01 möchte das vorlegende Gericht wissen, ob bei einer grenzüberschreitenden Vermietung von Fahrzeugen ohne Fahrer die Fahrzeuge im Mitgliedstaat des Mieters zugelassen sein müssen.

40 Insoweit ist daran zu erinnern, dass nach Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 84/647 jeder Mitgliedstaat zulassen muss, dass Fahrzeuge, die von Unternehmen eines anderen Mitgliedstaats gemietet wurden, in seinem Gebiet verwendet werden, sofern u. a. die Fahrzeuge in dem Mitgliedstaat, in dem der mietende Transportunternehmer ansässig ist, in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind.

41 Nach Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie kann jedoch ein Mitgliedstaat für die Benutzung von Mietfahrzeugen weniger strenge Bedingungen vorsehen. Dies ist im Ausgangsverfahren offenbar nicht der Fall.

42 Folglich ist auf die zweite Frage in der Rechtsache C-228/01 zu antworten, dass Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 84/647 dahin auszulegen ist, dass ohne Fahrer gemietete Fahrzeuge vorbehaltlich einer etwaigen Anwendung von Artikel 4 dieser Richtlinie in dem Mitgliedstaat zugelassen sein müssen, in dem das mietende Güterkraftverkehrsunternehmen ansässig ist.

Kosten

43 Die Auslagen der französischen Regierung und der Kommission, die Erklärungen vor dem Gerichtshof abgegeben haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Beteiligten der Ausgangsverfahren ist das Verfahren Teil der bei den vorlegenden Gerichten anhängigen Verfahren; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieser Gerichte.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF (Zweite Kammer)

auf die ihm von der Cour d'appel Pau mit Urteil vom 15. Mai 2001 und vom Tribunal de grande instance Dax mit Urteil vom 2. Juli 2001 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1. **Nach den Artikeln 3 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten sowie Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr sowohl in seiner ursprünglichen Fassung als auch in**

der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 darf ein in einem Mitgliedstaat ansässiges Güterkraftverkehrsunternehmen, das Fahrzeuge ohne Fahrer an ein in einem anderen Mitgliedstaat ansässiges Güterkraftverkehrsunternehmen vermietet, weder den Mieter seine eigene Gemeinschaftslizenz nutzen lassen noch die Verwaltung der Fahrtenschreiberscheiben der vermieteten Fahrzeuge beibehalten.

2. Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr in der Fassung der Richtlinie 90/398/EWG des Rates vom 24. Juli 1990 ist dahin auszulegen, dass ohne Fahrer gemietete Fahrzeuge vorbehaltlich einer etwaigen Anwendung von Artikel 4 dieser Richtlinie in dem Mitgliedstaat zugelassen sein müssen, in dem das mietende Güterkraftverkehrsunternehmen ansässig ist.

Gulmann Skouris Colneric

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 7. November 2002.

Der Kanzler

R. Grass

Der Präsident der Zweiten Kammer

R. Schintgen