SENTENZA DELLA CORTE (Seconda Sezione)

7 novembre 2002 *

Nei procedimenti riuniti C-228/01 e C-289/01,

aventi ad oggetto le domande di pronuncia pregiudiziale proposte alla Corte, a norma dell'art. 234 CE, dalla Cour d'appel de Pau (C-228/01) e dal Tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) (Francia) nei procedimenti penali dinanzi ad essi pendenti a carico di

Jacques Bourrasse (C-228/01)

e

Jean-Marie Perchicot (C-289/01),

in presenza di:

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)

e

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

* Lingua processuale: il francese.

domanda vertente sull'interpretazione dell'art. 2 della direttiva del Consiglio 19 dicembre 1984, 84/647/CEE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (GU L 335, pag. 72), come modificata dalla direttiva del Consiglio 24 luglio 1990, 90/398/CEE (GU L 202, pag. 46),

LA CORTE (Seconda Sezione),

composta dal sig. C. Gulmann, facente funzione di presidente della Seconda Sezione, dal sig. V. Skouris e dalla sig.ra N. Colneric (relatore), giudici,

avvocato generale: sig. A. Tizzano
cancelliere: sig. H. von Holstein, cancelliere aggiunto

viste le osservazioni scritte presentate:

— per l'Union régional syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), dal sig. P. Hontas, avocat (C-228/01);

— per l'Inspection du travail des transports, dal sig. Y. Davidoff, ispettore del lavoro (C-228/01 e C-289/01);

— per il governo francese, dai sigg. G. de Bergues e S. Pailler, in qualità di agenti (C-228/01 e C-289/01);

— per la Commissione delle Comunità europee, dalla sig.ra M. Wolfcarius, in qualità di agente (C-228/01 e C-289/01),

vista la relazione d'udienza,

sentite le osservazioni orali del sig. Bourrasse, rappresentato dal sig. G. Duvignac, avocat, dell'Union régional syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), rappresentata dall'avv. P. Hontas, del governo francese, rappresentato dal sig. S. Pailler, e della Commissione, rappresentata dal sig. W. Wils, in qualità di agente, all'udienza del 29 maggio 2002,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 4 luglio 2002,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 Con sentenze 15 maggio 2001 e 2 luglio 2001, pervenute alla cancelleria della Corte rispettivamente l'11 giugno e il 20 luglio 2001, la Cour d'appel de Pau (C-228/01) e il Tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) hanno presentato, ai sensi dell'art. 234 CE, rispettivamente due questioni pregiudiziali e una questione pregiudiziale vertenti sull'interpretazione dell'art. 2 della direttiva del Consiglio 19 dicembre 1984, 84/647/CEE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (GU L 335, pag. 72), come modificata dalla direttiva del Consiglio 24 luglio 1990, 90/398/CEE (GU L 202, pag. 46; in prosieguo: la «direttiva 84/647»).

2 Tali questioni sono state sollevate nell'ambito di procedimenti penali avviati, rispettivamente, contro il sig. Bourrasse, presidente-amministratore delegato

dell'impresa Transports Bourrasse SA (in prosieguo: la «società Bourrasse») con sede a Soorts-Hossegor (Francia), e contro il sig. Perchicot, amministratore dell'impresa Transports Perchicot (in prosieguo: la «società Perchicot France») con sede in Saint-Martin-de-Seignanx (Francia), imputati di attività lavorativa clandestina mediante dissimulazione dell'assunzione di dipendenti.

3 Con ordinanza 23 gennaio 2002 il presidente della Corte, ai sensi dell'art. 43 del regolamento di procedura, ha disposto la riunione dei due procedimenti ai fini della fase orale e della sentenza.

Contesto normativo

Le disposizioni comunitarie

4 Gli artt. 1-3 della direttiva 84/647 prevedono quanto segue:

«Articolo 1

Ai sensi della presente direttiva:

— per "veicoli" si intendono: veicoli a motore, rimorchi, semirimorchi o un insieme di veicoli, destinati esclusivamente al trasporto di merci;

— per "veicoli noleggiati" si intendono i veicoli che, contro rimunerazione e per un determinato periodo, sono messi a disposizione di un'impresa che effettua trasporti di merci su strada per conto terzi o per conto proprio, previa conclusione di un contratto con l'impresa che fornisce i veicoli.

Articolo 2

Ogni Stato membro ammette che siano utilizzati nel suo territorio, ai fini del traffico tra Stati membri, veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel territorio di un altro Stato membro a condizione che:

1) il veicolo sia immatricolato o messo in circolazione conformemente alla legislazione di quest'ultimo Stato membro;

2) il contratto preveda unicamente la messa a disposizione del veicolo senza conducente e non sia abbinato ad un contratto di servizio concluso con la stessa impresa e riguardante il personale di guida o di accompagnamento;

3) il veicolo noleggiato sia esclusivamente a disposizione dell'impresa che lo utilizza, per la durata del contratto di noleggio;

4) il veicolo noleggiato sia guidato dal personale proprio dell'impresa che lo utilizza;

5) il rispetto delle condizioni sovraindicate sia comprovato dai seguenti documenti, che devono trovarsi a bordo del veicolo:

a) contratto di noleggio o estratto autenticato del contratto contenente in particolare il nome del noleggiante, il nome del noleggiatore, la data e la durata del contratto e l'identificazione del veicolo;

b) qualora non sia il conducente a noleggiare il veicolo, contratto di lavoro del conducente o estratto autenticato del contratto, contenente in particolare il nome del datore di lavoro, il nome del dipendente, la data e la durata del contratto di lavoro, o un foglio paga recente.

I documenti di cui alle lettere a) e b) possono eventualmente essere sostituiti da un documento equivalente rilasciato dalle autorità competenti dello Stato membro.

Articolo 3

1. Gli Stati membri prendono le disposizioni necessarie per far sì che, per il trasporto di merci su strada, le imprese nazionali possano utilizzare alle stesse condizioni dei veicoli di loro appartenenza veicoli noleggiati, immatricolati o messi in circolazione conformemente alla legislazione nel loro territorio, sempreché queste imprese soddisfino le condizioni stabilite nell'articolo 2.

2. Gli Stati membri possono escludere dalle disposizioni del paragrafo 1 il trasporto per conto proprio effettuato con veicoli il cui peso totale a pieno carico autorizzato sia superiore a 6 t.».

5 L'art. 4 della direttiva 84/647 dispone quanto segue:

«La presente direttiva non pregiudica la regolamentazione di uno Stato membro che preveda, per l'utilizzazione dei veicoli presi a noleggio, condizioni meno restrittive di quelle previste agli articoli 2 e 3».

6 Ai sensi dell'art. 5, primo trattino, della direttiva 84/647:

«Fatti salvi gli articoli 2 e 3, la presente direttiva non pregiudica l'applicazione delle norme relative:

— all'organizzazione di mercato dei trasporti di merci su strada, effettuati per conto terzi e per conto proprio, in particolare all'accesso al mercato e al contingentamento delle capacità di trasporto su strada».

7 L'art. 1, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 26 marzo 1992, n. 881, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri (GU L 95, pag. 1),

stabilisce che tale regolamento è applicabile ai trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi per i tragitti effettuati nel territorio della Comunità. L'art. 3, n. 1, del medesimo regolamento prevede che, per effettuare i trasporti internazionali, è necessaria una licenza comunitaria.

8 L'art. 5 del regolamento n. 881/92 prevede:

«1. La licenza comunitaria di cui all'articolo 3 è rilasciata dalle autorità competenti dello Stato membro di stabilimento.

2. Gli Stati membri rilasciano al titolare l'originale della licenza comunitaria, che è conservato dall'impresa di trasporti, nonché un numero di copie certificate conformi corrispondente al numero dei veicoli di cui dispone il titolare della licenza comunitaria a titolo di piena proprietà o ad altro titolo, in particolare in virtù (...) di un contratto di noleggio (...).

3. (...)

4. La licenza comunitaria è intestata al trasportatore, che non può cederla a terzi. Una copia certificata conforme dell'autorizzazione comunitaria deve trovarsi a bordo del veicolo ed essere esibita ogniqualvolta gli agenti preposti al controllo lo richiedano».

9 L'art. 1, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 25 ottobre 1993, n. 3118, che fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada in uno Stato membro (GU L 279 pag. 1), stabilisce:

«Qualsiasi vettore di merci su strada per conto terzi il quale sia titolare della licenza comunitaria prevista dal regolamento (CEE) n. 881/92 è autorizzato, alle condizioni stabilite dal presente regolamento, ad effettuare, a titolo temporaneo, trasporti nazionali di merci su strada per conto terzi in un altro Stato membro, in appresso denominati, rispettivamente, "trasporti di cabotaggio" e "Stato membro ospitante", senza disporvi di una sede o di un altro stabilimento».

10 L'art. 3, nn. 1 e 3, primo comma, del medesimo regolamento prevede:

«1. Le autorizzazioni di cabotaggio (...) consentono al titolare di effettuare i trasporti di cabotaggio.

(...)

3. L'autorizzazione di cabotaggio è rilasciata a nome del vettore. Essa non può essere da quest'ultimo trasferita a terzi. Ogni autorizzazione di cabotaggio può essere utilizzata solo per un veicolo alla volta».

11 Ai sensi dell'art. 14 del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3821, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada (GU L 370, pag. 8):

«1. Il datore di lavoro rilascia ai conducenti un numero sufficiente di fogli di registrazione, in relazione al carattere individuale di tali fogli, alla durata del servizio ed alla necessità di sostituire eventualmente i fogli sciupati o ritirati da un agente incaricato del controllo. Il datore di lavoro consegna ai conducenti soltanto fogli di un modello omologati atti ad essere utilizzati nell'apparecchio montato a bordo del veicolo.

2. L'impresa conserva i fogli di registrazione in modo sistematico per un periodo di almeno un anno dalla data di utilizzazione e ne rilascia una copia ai conducenti interessati che ne facciano richiesta. I fogli sono esibiti o consegnati a richiesta degli agenti incaricati del controllo».

12 L'art. 14, n. 1, del regolamento n. 3821/85 è stato modificato dal regolamento (CE) del Consiglio 24 settembre 1998, n. 2135 (GU L 274, pag. 1), al fine di introdurvi talune precisazioni, ma il suo contenuto è rimasto sostanzialmente invariato.

Le disposizioni nazionali

13 Il decreto del ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer (Ministro delle Infrastrutture, dell'Edilizia, dei Trasporti e della Navigazione) del

29 giugno 1990, relativo all'utilizzazione da parte di imprese con sede nel territorio di uno Stato membro della Comunità economica europea di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada (JORF del 19 luglio 1990, pag. 8563), in applicazione della direttiva 84/647, statuisce, al suo art. 1, quanto segue:

«Le imprese con sede nel territorio di uno Stato membro della Comunità che effettuano trasporti di merci su strada in provenienza dal territorio francese o a destinazione di questo o in transito su di esso possono utilizzare, ai fini di tale traffico, veicoli presi a noleggio presso un'impresa di noleggio di veicoli stradali alle seguenti condizioni:

— il veicolo preso a noleggio sia immatricolato o posto in circolazione in conformità alla normativa vigente in detto Stato membro;

— (...)

— il veicolo sia guidato dal noleggiatore o dagli incaricati di quest'ultimo».

Cause principali e questioni pregiudiziali

Procedimento C-228/01

14 La società Bourrasse è un'impresa di trasporti con sede in Francia, di cui il sig. Bourrasse è presidente-amministratore delegato. Essa è titolare di una licenza

comunitaria rilasciata dalla Direction régionale de l'équipement d'Aquitaine (direzione regionale per le infrastrutture d'Aquitania). I veicoli di proprietà di tale società, immatricolati in Francia, sono tutti muniti di una copia conforme di tale licenza.

15 Il 23 aprile 1993 la società Bourrasse acquisiva la società di trasporti Ver Coelho (in prosieguo: la «società Ver Coelho»), con sede in Portogallo, di cui il sig. Bourrasse diveniva amministratore. Le due società sono persone giuridiche distinte.

16 Il 24 giugno 1996, in occasione di un controllo effettuato presso la società Bourrasse dall'Inspection du travail des transports (in prosieguo: l'«Ispettorato del lavoro»), è stato rilevato che tredici dipendenti i cui nomi dal suono sembravano portoghesi, assunti il 1° gennaio 1992 dalla detta società, erano stati trasferiti alla società Ver Coelho, taluni alla fine del 1994, altri alla fine del 1995.

17 È stato parimenti constatato che la società Bourrasse dava a noleggio autotreni senza conducente alla società Ver Coelho. Quest'ultima utilizzava per i suoi trasporti internazionali verso la Francia autorizzazioni internazionali di trasporto portoghesi rilasciate a nome dell'impresa noleggiante. I moduli di registrazione dei cronotachigrafi riguardanti i veicoli noleggiati alla società Ver Coelho erano gestiti dalla società Bourrasse. Due conducenti portoghesi, dipendenti della società Ver Coelho, sentiti dalla polizia francese, dichiaravano di condurre esclusivamente autotreni appartenenti al sig. Bourrasse, ed uno dei due aggiungeva di aver trattato direttamente con quest'ultimo.

18 Alla luce di tali elementi l'Ispettorato del lavoro concludeva che i dipendenti della società Ver Coelho erano in realtà incaricati della società Bourrasse ed accusava il sig. Bourrasse del reato di attività lavorativa clandestina mediante dissimulazione dell'assunzione di dipendenti.

19 Imputato dinanzi al Tribunal de grande instance de Dax, il sig. Bourrasse contestava l'infrazione addebitatagli facendo valere che i conducenti di nazionalità portoghese erano stati assunti con contratto di lavoro dalla società Ver Coelho e che la direttiva 84/647 autorizza la società Bourrasse a dare a noleggio autotreni alla società Ver Coelho a condizione che questi ultimi siano immatricolati nello Stato membro in cui vengono presi a noleggio e siano guidati dal noleggiatore o dagli incaricati di quest'ultimo.

20 Il Tribunal de grande instance de Dax, con sentenza 6 dicembre 1999, ha dichiarato il sig. Bourrasse colpevole.

21 Il sig. Bourrasse e il Procuratore della Repubblica hanno impugnato tale sentenza dinanzi la Cour d'appel de Pau.

22 In tale contesto, la Cour d'appel de Pau ha deciso di sospendere il giudizio e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la messa a disposizione di un veicolo senza conducente, secondo quanto previsto dall'art. 2 della direttiva 84/647/CEE, possa essere interpretata come idonea a consentire al noleggiante, una società di trasporti su strada di diritto francese:

— di ottenere le necessarie autorizzazioni al trasporto sul territorio nazionale per conto del noleggiatore, società di trasporti su strada di diritto portoghese;

— di gestire per conto del noleggiatore, società di trasporti su strada di diritto portoghese, i dischi cronotachigrafi dei conducenti dipendenti di detta società.

2) Se i veicoli noleggiati dovevano essere immatricolati in Portogallo».

Procedimento C-289/01

23 Il sig. Perchicot è amministratore della società Perchicot France, con sede in Francia, la quale effettua trasporti tra Francia e Spagna. Essa possiede taluni veicoli immatricolati in Francia, ciascuno dei quali è munito di copia conforme della licenza comunitaria rilasciata a tale società dalla Direction régionale de l'équipement d'Aquitaine.

24 Nel 1999 il sig. Perchicot costituiva una società di trasporti di diritto spagnolo, della quale è parimenti amministratore (in prosieguo: la «società Perchicot Espagne») e alla quale sono stati trasferiti i contratti di lavoro di tredici dipendenti occupati fino allora presso la società Perchicot France. Dopo il 1° dicembre 1999 le nuove assunzioni sono state sistematicamente effettuate dalla società Perchicot Espagne. Gli autotreni posseduti dalla società Perchicot France, pur rimanendo immatricolati in Francia, venivano dati a noleggio senza conducente all'impresa Perchicot Espagne.

25 A seguito di controlli effettuati all'inizio del 2000, l'Inspection du travail accertava che la gestione dei dischi cronotachigrafici dei veicoli noleggiati, l'ottenimento delle autorizzazioni di trasporto per questi ultimi e la gestione del

personale trasferito venivano assicurati dal noleggiante, la società Perchicot France. Da ciò essa evinceva che la delocalizzazione era fittizia e che l'impresa continuava ad essere amministrata, diretta e gestita in Francia. Il contesto giuridico nel quale si esercitava tale attività contrastava, secondo l'Inspection du travail, con la normativa francese, ai sensi della quale il noleggio di veicoli non è consentito tra Stati membri dell'Unione europea, essendo ammesso il solo transito di veicoli noleggiati tra due società di uno stesso Stato membro. Pertanto, l'Inspection du travail accertava nei confronti del sig. Perchicot il reato di attività lavorativa clandestina mediante dissimulazione dell'assunzione di dipendenti, oltre a dodici contravvenzioni.

26 Nel procedimento penale avviato contro il sig. Perchicot dinanzi al Tribunal de grande instance de Dax, quest'ultimo, al fine di accertare se la normativa francese sia compatibile con la direttiva 84/647, la quale consente la messa a disposizione di autotreni tra imprese, ha deciso di sospendere il procedimento e sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se la messa a disposizione di un veicolo senza conducente, secondo quanto previsto dall'art. 2 della direttiva 84/647/CEE, consenta al noleggiante, una società di trasporti su strada di diritto francese:

— di ottenere le necessarie autorizzazioni di trasporto sul territorio nazionale per conto del noleggiatore, società di trasporti su strada di diritto francese;

— di gestire per conto del noleggiatore, società di trasporti su strada di diritto spagnolo, i dischi cronotachigrafi dei conducenti dipendenti di detta società».

27 Alla luce delle circostanze della causa principale, occorre interpretare la questione pregiudiziale nel senso che, al primo trattino, si intende per noleggiatore una società di trasporti su strada di diritto spagnolo.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione nel procedimento C-228/01 e sull'unica questione nel procedimento C-289/01

28 Con tali questioni il giudice del rinvio chiede in sostanza se l'art. 2 della direttiva 84/647 consenta che una società di trasporti su strada con sede in uno Stato membro, la quale dà a noleggio veicoli senza conducente ad una società di trasporti con sede in un altro Stato membro, ottenga le necessarie autorizzazioni di trasporto nel proprio territorio e gestisca per conto di quest'ultimo i dischi cronotachigrafici dei conducenti dipendenti del noleggiatore.

29 In via preliminare occorre constatare che l'art. 2 della direttiva 84/647 precisa le condizioni alle quali ogni Stato membro deve consentire l'uso nel proprio territorio, ai fini del traffico tra Stati membri, dei veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel territorio di un altro Stato membro.

30 Orbene, ai sensi dell'art. 5, primo trattino, della direttiva 84/647, fatto salvo, in particolare, l'art. 2 della stessa, essa non pregiudica l'applicazione delle norme relative all'accesso al mercato dei trasporti internazionali e, quindi, all'utilizzazione delle autorizzazioni di trasporti effettuati per conto terzi.

31 L'art. 2 della direttiva 84/647 non fa alcuna allusione ai dischi cronotachigrafici dei conducenti.

32 Conseguentemente, si deve constatare che l'art. 2 della direttiva 84/647 non disciplina l'impiego delle autorizzazioni di trasporto e dei dischi cronotachigrafici.

33 Tuttavia, per fornire una soluzione utile al giudice che le ha sottoposto una questione pregiudiziale, la Corte può essere indotta a prendere in considerazione norme di diritto comunitario alle quali il giudice nazionale non ha fatto riferimento nel testo della sua questione (v., in particolare, sentenze 20 marzo 1986, causa 35/85, Tissier, Racc. pag. 1207, punto 9; 27 marzo 1990, causa C-315/88, Bagli Pennacchiotti, Racc. pag. I-1323, punto 10, e 18 novembre 1999, causa C-107/98, Teckal, Racc. pag. I-8121, punto 39).

34 Per quanto riguarda le autorizzazioni di trasporto, occorre rammentare che, secondo il combinato disposto degli artt. 1, n. 1, e 3, n. 1, del regolamento n. 881/92, è necessaria una licenza comunitaria per effettuare trasporti internazionali di merci su strada per conto terzi nel territorio della Comunità e che, secondo l'art. 5, nn. 1 e 2, del medesimo regolamento, tale licenza è rilasciata dalle autorità dello Stato membro in cui ha sede l'impresa di trasporti, le quali rilasciano al titolare l'originale della licenza, nonché un numero di copie certificate conformi corrispondente al numero dei veicoli di cui dispone il titolare, compresi quelli che detiene sulla base di un contratto di noleggio. Pertanto il noleggiatore, non il noleggiante, è tenuto a procurarsi presso le autorità dello Stato membro in cui ha sede la licenza comunitaria per veicoli presi a noleggio.

35 Inoltre, ai sensi dell'art. 5, n. 4, del regolamento n. 881/92, la licenza comunitaria è intestata al trasportatore e non può essere ceduta da quest'ultimo a terzi. Ne consegue che, nel caso in cui taluni veicoli, utilizzati originariamente da un trasportatore su strada titolare di una licenza comunitaria, siano dati poi a noleggio ad un altro trasportatore su strada, il noleggiante non è legittimato a far beneficiare il noleggiatore della propria licenza comunitaria.

36 Per quanto riguarda la gestione dei dischi cronotachigrafici, occorre ricordare che, secondo l'art. 14, nn. 1 e 2, del regolamento n. 3821/85, sia nella sua versione iniziale sia in quella risultante dal regolamento n. 2135/98 il datore di lavoro consegna i dischi ai conducenti, li sostituisce, se necessario, e li conserva successivamente per almeno un anno.

37 Conseguentemente, una società di trasporti con sede in uno Stato membro, la quale dà a noleggio ad una società di trasporti avente sede in un altro Stato membro veicoli senza conducente per il trasporto di merci su strada, non può conservare la gestione dei dischi cronotachigrafici dei veicoli dati a noleggio.

38 Pertanto, si deve risolvere la prima questione nel procedimento C-228/01 e l'unica questione nel procedimento C-289/01 nel senso che gli artt. 3 e 5 del regolamento n. 881/92 e l'art. 14 del regolamento n. 3821/85, sia nella versione iniziale sia in quella risultante dal regolamento n. 2135/98, non consentono che una società di trasporti su strada con sede in uno Stato membro, la quale dà a noleggio veicoli senza conducente ad una società di trasporti su strada con sede in un altro Stato membro, faccia beneficiare il noleggiatore della propria licenza comunitaria né che conservi la gestione dei dischi cronotachigrafici dei veicoli dati a noleggio.

Sulla seconda questione nel procedimento C-228/01

39 Con la sua seconda questione nel procedimento C-228/01, il giudice del rinvio intende accertare se, nel caso di noleggio transfrontaliero di veicoli senza conducente, questi ultimi debbano essere immatricolati nello Stato membro del noleggiatore.

40 A tale proposito occorre rammentare che, ai sensi dell'art. 2, punto 1, della direttiva 84/647, ogni Stato membro è tenuto ad ammettere l'utilizzo nel suo territorio dei veicoli presi a noleggio da imprese stabilite nel territorio di un altro Stato membro a condizione che, tra l'altro, i veicoli siano immatricolati o messi in circolazione conformemente alla normativa dello Stato membro in cui ha sede il trasportatore noleggiatore.

41 Tuttavia, secondo l'art. 4, n. 1, di tale direttiva, uno Stato membro può prevedere condizioni meno restrittive per l'utilizzo dei veicoli presi a noleggio. Non sembra che questo avvenga nella causa principale.

42 Di conseguenza, si deve risolvere la seconda questione nel procedimento C-228/01 dichiarando che l'art. 2, punto 1, della direttiva 84/647 deve essere interpretato nel senso che, fatta salva l'eventuale applicazione dell'art. 4 della stessa direttiva, i veicoli noleggiati senza conducente devono essere immatricolati nello Stato membro in cui ha sede l'impresa di trasporti su strada noleggiatrice.

Sulle spese

43 Le spese sostenute dal governo francese e dalla Commissione, che hanno presentato osservazioni alla Corte, non possono dar luogo a rifusione. Nei confronti delle parti nella causa principale il presente procedimento costituisce un incidente sollevato dinanzi ai giudici nazionali, cui spetta quindi statuire sulle spese.

Per questi motivi,

LA CORTE (Seconda Sezione),

pronunciandosi sulle questioni sottopostele dalla Cour d'appel de Pau e dal Tribunal de grande instance de Dax rispettivamente con sentenze 15 maggio 2001 e 2 luglio 2001, dichiara:

1) **Gli artt. 3 e 5 del regolamento (CEE) del Consiglio 26 marzo 1992, n. 881, relativo all'accesso al mercato dei trasporti di merci su strada nella Comunità effettuati in partenza dal territorio di uno Stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più Stati membri, e l'art. 14 del regolamento (CEE) del Consiglio 20 dicembre 1985, n. 3821, relativo all'apparecchio di controllo nel settore dei trasporti su strada, sia nella sua versione iniziale sia in quella risultante dal regolamento (CE) del Consiglio**

24 settembre 1998, n. 2135, non consentono che una società di trasporti su strada con sede in uno Stato membro, la quale dà a noleggio veicoli senza conducente ad una società di trasporti su strada con sede in un altro Stato membro, faccia fruire il noleggiatore della sua licenza comunitaria né che conservi la gestione dei dischi cronotachigrafici dei veicoli dati a noleggio.

2) L'art. 2, punto 1, della direttiva del Consiglio 19 dicembre 1984, 84/647/CEE, relativa all'utilizzazione di veicoli noleggiati senza conducente per il trasporto di merci su strada, come modificata dalla direttiva del Consiglio 24 luglio 1990, 90/398/CEE, deve essere interpretato nel senso che, fatta salva l'eventuale applicazione dell'art. 4 di tale direttiva, i veicoli noleggiati senza conducente devono essere immatricolati nello Stato membro in cui ha sede l'impresa di trasporti su strada noleggiatrice.

Gulmann Skouris Colneric

Così deciso e pronunciato a Lussemburgo il 7 novembre 2002.

Il cancelliere

R. Grass

Il presidente della Seconda Sezione

R. Schintgen