ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (δεύτερο τμήμα)
της 7ης Νοεμβρίου 2002 *

Στις συνεκδικαζόμενες υποθέσεις C-228/01 και C-289/01,

που έχουν ως αντικείμενο αιτήσεις του cour d'appel de Pau (C-228/01) και του tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) (Γαλλία) προς το Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, με τις οποίες ζητείται, στο πλαίσιο των ποινικών δικών που εκκρεμούν ενώπιον των αιτούντων δικαστηρίων κατά

Jacques Bourrasse (C-228/01)

και

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

παρισταμένων των

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)

και

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

* Γλώσσα διαδικασίας: η γαλλική.

η έκδοση προδικαστικής αποφάσεως ως προς την ερμηνεία του άρθρου 2 της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1984, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ 1984, L 335, σ. 72), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 90/398/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1990 (ΕΕ 1990, L 202, σ. 46),

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

συγκείμενο από τους C. Gulmann, προεδρεύοντα του δευτέρου τμήματος, B. Σκουρή και N. Colneric (εισηγήτρια), δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: A. Tizzano

γραμματέας: H. von Holstein, βοηθός γραμματέας,

λαμβάνοντας υπόψη τις γραπτές παρατηρήσεις που κατέθεσαν:

— η Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), εκπροσωπούμενη από τον P. Hontas, avocat (C-228/01),

— η Inspection du travail des transports, εκπροσωπούμενη από τον Y. Davidoff, inspecteur de travail (C-228/01 και C-289/01),

— η Γαλλική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους G. de Bergues και S. Pailler (C-228/01 και C-289/01),

— η Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, εκπροσωπούμενη από την M. Wolfcarius (C-228/01 και C-289/01),

έχοντας υπόψη την έκθεση ακροατηρίου,

αφού άκουσε τις προφορικές παρατηρήσεις του J. Bourrasse, εκπροσωπούμενου από τον G. Duvignac, avocat, της Union régional syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), εκπροσωπούμενης από τον P. Hontas, της Γαλλικής Κυβερνήσεως, εκπροσωπούμενης από τον S. Pailler, και της Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από τον W. Wils, κατά τη συνεδρίαση της 29ης Μαΐου 2002,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 4ης Ιουλίου 2002,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

1 Με αποφάσεις της 15ης Μαΐου 2001 και της 2ας Ιουλίου 2001, οι οποίες εστάλησαν στο Δικαστήριο στις 11 Ιουνίου και 20 Ιουλίου 2001, αντιστοίχως, το cour d'appel de Pau (C-228/01) και το tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) υπέβαλαν στο Δικαστήριο, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 234 ΕΚ, το μεν πρώτο δύο προδικαστικά ερωτήματα, το δε δεύτερο ένα προδικαστικό ερώτημα, ως προς την ερμηνεία του άρθρου 2 της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1984, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (ΕΕ 1984, L 335, σ. 72), όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 90/398/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1990 (ΕΕ 1990, L 202, σ. 46, στο εξής: οδηγία 84/647).

2 Τα ερωτήματα αυτά ανέκυψαν στο πλαίσιο ποινικών διαδικασιών που κινήθηκαν κατά του J. Bourasse, προέδρου-γενικού διευθυντή της εταιρίας Transports Bourasse

SA (στο εξής: εταιρία Bourasse), εγκατεστημένης στο Soorts-Hossegor (Γαλλία), και του J.-M. Perchicot, διαχειριστή της εταιρίας Transports Perchicot (στο εξής: εταιρία Perchicot Γαλλίας), εγκατεστημένης στο Saint-Martin-de-Seignanx (Γαλλία), αντιστοίχως, κατηγορουμένων για λαθραία εργασία λόγω αποκρύψεως της απασχολήσεως μισθωτών.

3 Με διάταξη της 23ης Ιανουαρίου 2002, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου διέταξε, σύμφωνα με το άρθρο 43 του Κανονισμού Διαδικασίας, την ένωση των δύο υποθέσεων για την προφορική διαδικασία και την έκδοση αποφάσεως.

Το κανονιστικό πλαίσιο

Οι κοινοτικές διατάξεις

4 Τα άρθρα 1, 2 και 3 της οδηγίας 84/647 ορίζουν:

«Άρθρο 1

Για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, νοείται ως:

— "όχημα": μηχανοκίνητο όχημα, ρυμουλκούμενο όχημα, ημιρυμουλκούμενο όχημα ή σύνολο οχημάτων, που προορίζονται αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων,

— "μισθωμένο όχημα": κάθε όχημα που, επί πληρωμή και για καθορισμένο χρονικό διάστημα, τίθεται στη διάθεση επιχειρήσεως που πραγματοποιεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές, για λογαριασμό τρίτων ή για ίδιο λογαριασμό, μέσω συμβάσεως με την επιχείρηση που διαθέτει τα οχήματα.

Άρθρο 2

Κάθε κράτος μέλος επιτρέπει να χρησιμοποιηθούν στο έδαφός του, για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, τα οχήματα που έχουν μισθώσει οι επιχειρήσεις οι εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους υπό τον όρο ότι:

1) το όχημα έχει πάρει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία του τελευταίου αυτού κράτους μέλους·

2) η σύμβαση αφορά μόνον τη διάθεση οχήματος χωρίς οδηγό και δεν συνοδεύεται από σύμβαση παροχής υπηρεσιών που συνομολογείται με την ίδια επιχείρηση και που αφορά τον οδηγό ή το βοηθητικό προσωπικό·

3) το μισθωμένο όχημα, κατά τη διάρκεια της περιόδου μισθώσεως, ευρίσκεται στην αποκλειστική διάθεση της επιχειρήσεως που το χρησιμοποιεί·

4) το μισθωμένο όχημα οδηγείται από το ίδιο το προσωπικό της επιχειρήσεως που το χρησιμοποιεί·

5) η τήρηση των παραπάνω όρων αποδεικνύεται από τα ακόλουθα έγγραφα, που οφείλουν να ευρίσκονται επί του οχήματος:

α) τη σύμβαση μισθώσεως του οχήματος ή επικυρωμένο απόσπασμα αυτής της συμβάσεως που περιέχει ιδίως το όνομα του εκμισθωτή, το όνομα του μισθωτή, την ημερομηνία και τη διάρκεια της συμβάσεως καθώς και τα στοιχεία του οχήματος,

β) στην περίπτωση που ο οδηγός δεν είναι εκείνος που μισθώνει το όχημα, τη σύμβαση εργασίας του οδηγού ή επικυρωμένο απόσπασμα αυτής της συμβάσεως που περιέχει ιδίως το όνομα του εργοδότη, το όνομα του υπαλλήλου, την ημερομηνία και τη διάρκεια της συμβάσεως εργασίας ή πρόσφατη απόδειξη καταβολής μισθού.

Κατά περίπτωση, τα έγγραφα που αναφέρονται στα στοιχεία α) και β) μπορούν να αντικατασταθούν απο αντίστοιχο έγγραφο που εκδίδουν οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους.

Άρθρο 3

1. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα απαραίτητα μέτρα προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι οι επιχειρήσεις τους μπορούν να χρησιμοποιούν για οδικές εμπορευματικές μεταφορές, με τους ίδιους όρους όπως και τα οχήματα που τους ανήκουν, μισθωμένα οχήματα που έχουν πάρει άδεια κυκλοφορίας ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία επί του εδάφους τους, σύμφωνα με τη νομοθεσία τους, εφόσον οι επιχειρήσεις αυτές πληρούν τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 2.

2. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλείσουν από τις διατάξεις τις παραγράφου 1 τη μεταφορά για ίδιο λογαριασμού που εκτελείται από οχήματα συνολικού επιτρεπομένου μεικτού βάρους άνω των έξι τόνων.»

5 Το άρθρο 4 της οδηγίας 84/647 προβλέπει:

«Η παρούσα οδηγία δεν θίγει τη νομοθεσία του κράτους μέλους που προβλέπει για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων λιγότερο περιοριστικούς όρους από τους όρους που προβλέπουν τα άρθρα 2 και 3.»

6 Σύμφωνα με το άρθρο 5, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 84/647:

«Η παρούσα οδηγία, με την επιφύλαξη των άρθρων 2 και 3, δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων που αφορούν:

— την οργάνωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων και για ίδιο λογαριασμό και ιδίως την εφαρμογή των κανόνων για την πρόσβαση στην αγορά και για τις ποσοστώσεις όσον αφορά το δυναμικό των οδικών εμπορευματικών μεταφορών».

7 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχωρήσεως ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισ-

σοτέρων κρατών μελών (ΕΕ 1992, L 95, σ. 1), ορίζει ότι ο κανονισμός εφαρμόζεται στις διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές που εκτελούνται για λογαριασμό τρίτου για τις διαδρομές που πραγματοποιούνται στο έδαφος της Κοινότητας. Το άρθρο 3, παράγραφος 1, του ίδιου κανονισμού προβλέπει ότι οι διεθνείς μεταφορές εκτελούνται με κοινοτική άδεια.

8 Το άρθρο 5 του κανονισμού 881/92 ορίζει:

«1. Η κοινοτική άδεια που αναφέρεται στο άρθρο 3 εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκαταστάσεως.

2. Τα κράτη μέλη χορηγούν στον δικαιούχο το πρωτότυπο της κοινοτικής άδειας, το οποίο φυλάσσεται από την επιχείρηση μεταφορών, και αριθμό επικυρωμένων αντιγράφων αντίστοιχο με τον αριθμό των οχημάτων που διαθέτει ο κάτοχος της κοινοτικής άδειας είτε κατά πλήρη κυριότητα είτε με άλλο τρόπο, ιδίως δε με [...] σύμβαση μισθώσεως [...].

3. [...]

4. Η κοινοτική άδεια εκδίδεται στο όνομα του μεταφορέα. Δεν μπορεί να μεταβιβαστεί από τον μεταφορέα σε τρίτους. Επικυρωμένο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας πρέπει να βρίσκεται εντός του οχήματος και να επιδεικνύεται όποτε το ζητούν οι αρμόδιοι για τον έλεγχο υπάλληλοι.»

9 Το άρθρο 1, παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σ' ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό (ΕΕ 1993, L 279, σ. 1) προβλέπει:

«Κάθε μεταφορέας που εκτελεί οδικές εμπορευματικές μεταφορές για λογαριασμό τρίτου και ο οποίος είναι κάτοχος της κοινοτικής άδειας που προβλέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 881/92 γίνεται δεκτός, υπό τους όρους που καθορίζονται από τον παρόντα κανονισμό, να εκτελεί, προσωρινά, και για λογαριασμό τρίτου, εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές, αποκαλούμενες στο εξής "ενδομεταφορές" ή "καμποτάζ", σε άλλο κράτος μέλος, αποκαλούμενο στο εξής "κράτος μέλος υποδοχής", χωρίς να διαθέτει εκεί έδρα ή άλλη εγκατάσταση».

10 Το άρθρο 3, παράγραφοι 1 και 3, πρώτο εδάφιο, του ίδιου κανονισμού ορίζει:

«1. Οι άδειες καμποτάζ [...] επιτρέπουν στον κάτοχό τους να εκτελεί ενδομεταφορές.

[...]

3. Η άδεια καμποτάζ εκδίδεται στο όνομα του μεταφορέα, ο οποίος δεν μπορεί να τη μεταβιβάσει σε τρίτους. Κάθε άδεια καμποτάζ μπορεί να χρησιμοποιείται για ένα μόνον όχημα κάθε φορά.»

11 Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών (ΕΕ L 370, σ. 8):

«1. Ο εργοδότης εφοδιάζει με επαρκή αριθμό φύλλων καταγραφής τους οδηγούς, έχοντας υπόψη τον προσωπικό χαρακτήρα αυτών των φύλλων, τη διάρκεια της υπηρεσίας και την ενδεχόμενη ανάγκη να αντικατασταθούν φύλλα που καταστράφηκαν ή κατασχέθηκαν από υπάλληλο επιφορτισμένο με τον έλεγχο. Ο εργοδότης χορηγεί στους οδηγούς μόνο φύλλα ενός εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλα για τη χρησιμοποίησή τους στη συσκευή που είναι τοποθετημένη επί του οχήματος.

2. Η επιχείρηση φυλάσσει, κατάλληλα ταξινομημένα, τα φύλλα καταγραφής για διάστημα ενός τουλάχιστον έτους μετά τη χρησιμοποίησή τους και χορηγεί αντίγραφο στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που θα το ζητήσουν. Τα φύλλα ελέγχου επιδεικνύονται ή παραδίδονται στα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί η διεξαγωγή ελέγχου, αν το ζητήσουν.»

12 Το άρθρο 14, παράγραφος 1, του κανονισμού 3821/85 τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 1998 (ΕΕ L 274, σ. 1), προκειμένου να παρασχεθούν ορισμένες διευκρινίσεις, αλλά το περιεχόμενό του παρέμεινε ίδιο επί της ουσίας.

Οι εθνικές διατάξεις

13 Η απόφαση του Υπουργού Εξοπλισμού, Οικισμού, Μεταφορών και Ναυτιλίας, της 29ης Ιουνίου 1990, για τη χρησιμοποίηση, εκ μέρους εταιριών εγκατεστημένων στο

έδαφος κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές (JORF της 19ης Ιουλίου 1990, σ. 8563), η οποία έχει ως αντικείμενο την οδηγία 84/647, ορίζει, στο άρθρο 1:

«Οι εγκατεστημένες στο έδαφος κράτους μέλους της Κοινότητας επιχειρήσεις οι οποίες πραγματοποιούν οδικές εμπορευματικές μεταφορές με προέλευση ή προορισμό το γαλλικό έδαφος ή διέρχονται διά του εδάφους αυτού μπορούν να χρησιμοποιούν, για τις μεταφορές αυτές, οχήματα μισθωμένα από επιχείρηση εκμισθώσεως μεταφορικών οχημάτων, υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

— το μισθωμένο όχημα έχει πάρει άδεια ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία του εν λόγω κράτους μέλους,

— [...]

— το όχημα οδηγείται από τον μισθωτή ή από τους προστηθέντες του.»

Το ιστορικό των κύριων δικών και τα προδικαστικά ερωτήματα

Η υπόθεση C-228/01

14 Η εταιρία Bourrasse είναι μια εταιρία οδικών μεταφορών εγκατεστημένη στη Γαλλία, της οποίας πρόεδρος και γενικός διευθυντής είναι ο J. Bourrasse. Η εταιρία αυτή

είναι κάτοχος κοινοτικής άδειας την οποία της χορήγησε η περιφερειακή διεύθυνση εξοπλισμού της Aquitaine. Επικυρωμένο αντίγραφο της εν λόγω άδειας βρίσκεται σε καθένα από τα οχήματα που κατέχει η εταιρία, τα οποία έχουν ταξινομηθεί στη Γαλλία.

15 Στις 23 Απριλίου 1993 η εταιρία Bourrasse αγόρασε την εταιρία οδικών μεταφορών Ver Coelho (στο εξής: εταιρία Ver Coelho), εγκατεστημένη στην Πορτογαλία, διαχειριστής της οποίας ορίσθηκε ο J. Bourrasse. Οι δύο εταιρίες αποτελούν χωριστά νομικά πρόσωπα.

16 Από έλεγχο που διενήργησε η Inspection du travail des transports (στο εξής: Inspection du travail) στην εταιρία Bourrasse στις 24 Ιουνίου 1996 προέκυψε ότι δεκατέσσερις μισθωτοί με πορτογαλικά ονόματα, οι οποίοι είχαν προσληφθεί από την εταιρία Bourrasse την 1η Ιανουαρίου 1992, είχαν μεταφερθεί στην εταιρία Ver Coelho, ορισμένοι απ' αυτούς στα τέλη του 1994 και άλλοι στα τέλη του 1995.

17 Διαπιστώθηκε επίσης ότι η εταιρία Bourasse εκμίσθωνε φορτηγά οχήματα χωρίς οδηγό στην εταιρία Ver Coelho. Η εταιρία Ver Coelho χρησιμοποιούσε, για τις διεθνείς μεταφορές της με προορισμό τη Γαλλία, πορτογαλικές άδειες διεθνών μεταφορών εκδοθείσες στο όνομα του εκμισθωτή. Η διαχείριση των φύλλων καταγραφής των χρονοταχυγραφικών δίσκων, όσον αφορά τα οχήματα που εκμισθώνονταν στην εταιρία Ver Coelho, πραγματοποιούνταν από την εταιρία Bourrasse. Δύο Πορτογάλοι οδηγοί, μισθωτοί της εταιρίας Ver Coelho, οι οποίοι κλήθηκαν να καταθέσουν στις γαλλικές αστυνομικές αρχές, δήλωσαν ότι οδηγούσαν αποκλειστικά φορτηγά οχήματα ανήκοντα στον J. Bourrasse, ο ένας δε απ' αυτούς προσέθεσε ότι επικοινωνούσε για επαγγελματικά θέματα απευθείας με τον J. Bourrasse.

18 Εν όψει των στοιχείων αυτών, η Inspection du travail κατέληξε ότι οι μισθωτοί της εταιρίας Ver Coelho ήταν στην πραγματικότητα προστηθέντες της εταιρίας Bourrasse και ότι ο J. Bourrasse ευθύνεται για το έγκλημα της λαθραίας εργασίας λόγω αποκρύψεως της απασχολήσεως μισθωτών.

19 Ο J. Bourrasse, κατά του οποίου ασκήθηκε ποινική δίωξη ενώπιον του tribunal de grande instance de Dax, αμφισβήτησε την εκ μέρους του διάπραξη του εν λόγω εγκλήματος, ισχυριζόμενος ότι οι Πορτογάλοι οδηγοί είχαν συνάψει συμβάσεις εργασίας με την εταιρία Ver Coelho και ότι η οδηγία 84/647 παρέχει στην εταιρία Bourrasse τη δυνατότητα να εκμισθώνει φορτηγά οχήματα στην εταιρία Ver Coelho, εφόσον αυτά έχουν ταξινομηθεί στο κράτος μέλος εντός του οποίου μισθώθηκαν και εφόσον οδηγούνται από τον μισθωτή ή από τους προστηθέντες του.

20 Με απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1999, το tribunal de grande instance κήρυξε τον J. Bourrasse ένοχο.

21 Ο J. Bourrasse και ο procureur de la République άσκησαν έφεση κατά της αποφάσεως αυτής ενώπιον του cour d'appel de Pau.

22 Υπό τις περιστάσεις αυτές, το cour d'appel de Pau αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

«1) Μπορεί η διάθεση οχήματος χωρίς οδηγό, όπως αυτή στην οποία αναφέρεται το άρθρο 2 της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει στον εκμισθωτή, εταιρία οδικών μεταφορών γαλλικού δικαίου:

— να λαμβάνει τις αναγκαίες άδειες μεταφοράς στο γαλλικό έδαφος για λογαριασμό του μισθωτή, εταιρίας οδικών μεταφορών πορτογαλικού δικαίου,

— να διαχειρίζεται για λογαριασμό του μισθωτή, εταιρίας οδικών μεταφορών πορτογαλικού δικαίου, τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οδηγών οι οποίοι είναι μισθωτοί της εταιρίας αυτής;

2) Έπρεπε τα μισθωμένα οχήματα να είναι ταξινομημένα στην Πορτογαλία;»

Η υπόθεση C-289/01

23 Ο J.-M. Perchicot είναι ο διαχειριστής της εταιρίας Perchicot Γαλλίας, εγκατεστημένης στη Γαλλία, η οποία εκτελεί μεταφορές μεταξύ Γαλλίας και Ισπανίας. Η εταιρία έχει στην κατοχή της οχήματα ταξινομημένα στη Γαλλία· εντός κάθε οχήματος βρίσκεται επικυρωμένο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας την οποία χορηγεί στην εταιρία αυτή η περιφερειακή διεύθυνση εξοπλισμού της Aquitaine.

24 Το 1999 ο J.-M. Perchicot ίδρυσε εταιρία μεταφορών ισπανικού δικαίου, της οποίας είναι και διαχειριστής (στο εξής: εταιρία Perchicot Ισπανίας) και στην οποία μεταφέρθηκαν οι συμβάσεις εργασίας δεκατριών από τους μισθωτούς που εργάζονταν μέχρι τότε στην εταιρία Perchicot Γαλλίας. Από 1ης Δεκεμβρίου 1999 των νέων προσλήψεων επιλαμβανόταν συστηματικώς η εταιρία Perchicot Ισπανίας. Τα φορτηγά οχήματα που κατείχε η εταιρία Perchicot Γαλλίας εκμισθώθηκαν, χωρίς οδηγό, στην εταιρία Perchicot Ισπανίας, εξακολουθώντας να είναι ταξινομημένα στη Γαλλία.

25 Κατόπιν ελέγχων που διενεργήθηκαν στις αρχές του 2000, η Inspection du travail διαπίστωσε ότι υπεύθυνος για τη διαχείριση των χρονοταχυγραφικών δίσκων των μισθωμένων οχημάτων, τη χορήγηση αδειών μεταφοράς για τα εν λόγω οχήματα και

τη διαχείριση των μεταφερθέντων μισθωτών εξακολουθούσε να είναι ο εκμισθωτής, ήτοι η εταιρία Perchicot Γαλλίας. Η εν λόγω υπηρεσία κατέληξε ότι η μετατόπιση των δραστηριοτήτων ήταν πλασματική και ότι η διαχείριση, διεύθυνση και εκμετάλλευση της επιχειρήσεως εξακολουθούσε να βρίσκεται στη Γαλλία. Το νομικό πλαίσιο στο οποίο ασκούνταν η δραστηριότητα προσέκρουε, σύμφωνα με την Inspection du travail, στη γαλλική κανονιστική ρύθμιση, βάσει της οποίας απαγορεύεται η εκμίσθωση οχημάτων μεταξύ κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ενώσεως, επιτρέπεται δε μόνον η διαμετακόμιση των προς εκμίσθωση οχημάτων μεταξύ δύο εταιριών του ίδιου κράτους μέλους. Συνεπώς, η Inspection du travail προσήψε στον J.-M. Perchicot το έγκλημα της λαθραίας εργασίας λόγω αποκρύψεως της απασχολήσεως μισθωτών και άλλες δώδεκα παραβάσεις.

26 Το tribunal de grande instance de Dax, ενώπιον του οποίου διώχθηκε ποινικώς ο J.-M. Perchicot, διερωτώμενο αν η γαλλική κανονιστική ρύθμιση συνάδει προς την οδηγία 84/647, η οποία επιτρέπει τη μεταξύ επιχειρήσεων διάθεση φορτηγών οχημάτων, αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο το εξής προδικαστικό ερώτημα:

«1) Μπορεί η διάθεση οχήματος χωρίς οδηγό, όπως αυτή στην οποία αναφέρεται το άρθρο 2 της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει στον εκμισθωτή, εταιρία οδικών μεταφορών γαλλικού δικαίου:

— να λαμβάνει τις αναγκαίες άδειες μεταφοράς στο γαλλικό έδαφος για λογαριασμό του μισθωτή, εταιρίας οδικών μεταφορών [ισπανικού] δικαίου,

— να διαχειρίζεται για λογαριασμό του μισθωτή, εταιρίας οδικών μεταφορών [ισπανικού] δικαίου, τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οδηγών οι οποίοι είναι μισθωτοί της εταιρίας αυτής;»

27 Δεδομένων των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, επιβάλλεται η επισήμανση ότι, προκειμένου για το πρώτο σκέλος του ερωτήματος, ο εκμισθωτής περί του οποίου πρόκειται είναι μια εταιρία οδικών μεταφορών ισπανικού δικαίου.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του πρώτου ερωτήματος στην υπόθεση C-228/01 και του μοναδικού ερωτήματος στην υπόθεση C-289/01

28 Με τα ερωτήματα αυτά, τα αιτούντα δικαστήρια ερωτούν κατ' ουσίαν το Δικαστήριο αν το άρθρο 2 της οδηγίας 84/647 επιτρέπει σε εταιρία οδικών μεταφορών εγκατεστημένη σε ένα κράτος μέλος, η οποία εκμισθώνει οχήματα χωρίς οδηγό σε εταιρία οδικών μεταφορών εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος, να αποκτήσει τις αναγκαίες άδειες μεταφορών στο έδαφος του πρώτου κράτους για λογαριασμό του μισθωτή και να διαχειρισθεί τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οδηγών που απασχολούνται στον μισθωτή για λογαριασμό αυτού.

29 Επιβάλλεται εκ προοιμίου η διαπίστωση ότι το άρθρο 2 της οδηγίας 84/647 καθορίζει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες κάθε κράτος μέλος πρέπει να επιτρέπει τη χρησιμοποίηση στο έδαφός του, προς εξυπηρέτηση της μεταξύ των κρατών μελών κυκλοφορίας, των οχημάτων που μισθώνουν οι εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους επιχειρήσεις.

30 Βάσει όμως του άρθρου 5, πρώτη περίπτωση, της οδηγίας 84/647, υπό την επιφύλαξη, ιδίως, του άρθρου 2, η εν λόγω οδηγία δεν θίγει τους κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά και, κατά συνέπεια, για τη χρησιμοποίηση των αδειών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου.

31 Όσον αφορά τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οδηγών, καμία σχετική μνεία δεν γίνεται στο άρθρο 2 της οδηγίας 84/647.

32 Κατά συνέπεια, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι το άρθρο 2 της οδηγίας 84/647 δεν διέπει τη χρησιμοποίηση των αδειών μεταφορών και των χρονοταχυγραφικών δίσκων.

33 Εντούτοις, το Δικαστήριο, προκειμένου να παράσχει στο εθνικό δικαστήριο που του υπέβαλε προδικαστικό ερώτημα λυσιτελή απάντηση, μπορεί να χρειαστεί να λάβει υπόψη του κανόνες κοινοτικού δικαίου τους οποίους το εθνικό δικαστήριο δεν αναφέρει στο ερώτημά του (βλ., μεταξύ άλλων, αποφάσεις της 20ής Μαρτίου 1986, 35/85, Tissier, Συλλογή 1986, σ. 1207, σκέψη 9, της 27ης Μαρτίου 1990, C-315/88, Bagli Pennacchiotti, Συλλογή 1990, σ. I-1323, σκέψη 10, και της 18ης Νοεμβρίου 1999, C-107/98, Teckal, Συλλογή 1999, σ. 8121, σκέψη 39).

34 Όσον αφορά τις άδειες μεταφορών, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με τον συνδυασμό των άρθρων 1, παράγραφος 1, και 3, παράγραφος 1, του κανονισμού 881/92, μια κοινοτική άδεια είναι αναγκαία για την πραγματοποίηση διεθνών οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτου στο έδαφος της Κοινότητας και ότι, σύμφωνα με το άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2, του ίδιου κανονισμού, η άδεια αυτή εκδίδεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείριση μεταφορών, οι οποίες χορηγούν στον κάτοχο της άδειας το πρωτότυπο αυτής και αριθμό επικυρωμένων αντιγράφων αντίστοιχο με τον αριθμό των οχημάτων που διαθέτει ο κάτοχος της κοινοτικής άδειας δυνάμει συμβάσεως μισθώσεως. Κατά συνέπεια, εναπόκειται στον μισθωτή και όχι στον εκμισθωτή να ζητήσει από τις αρχές του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος να του χορηγήσουν την κοινοτική άδεια για τα οχήματα που μίσθωσε.

35 Επιπλέον, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 4, του κανονισμού 881/92, η κοινοτική άδεια εκδίδεται στο όνομα του μεταφορέα και δεν μπορεί να μεταβιβαστεί απ' αυτόν σε τρίτους. Συνεπώς, στην περίπτωση κατά την οποία οχήματα που χρησιμοποιήθηκαν αρχικώς από οδικό μεταφορέα κάτοχο κοινοτικής άδειας και στη συνέχεια εκμισθώθηκαν σε άλλον οδικό μεταφορέα, ο εκμισθωτής δεν δικαιούται να παραχωρήσει στον μισθωτή τη χρήση της κοινοτικής άδειας που ο ίδιος κατέχει.

36 Όσον αφορά τη διαχείριση των χρονοταχυγραφικών δίσκων, επιβάλλεται να υπομνησθεί ότι, σύμφωνα με το άρθρο 14, παράγραφοι 1 και 2, του κανονισμού 3821/85, τόσο κατά το αρχικό κείμενο όσο και κατά το κείμενο του κανονισμού 2135/98, ο εργοδότης εφοδιάζει με δίσκους τους οδηγούς, τους αντικαθιστά ανάλογα με τις ανάγκες και στη συνέχεια τους φυλάσσει για διάστημα ενός τουλάχιστον έτους.

37 Τούτο συνεπάγεται ότι μια εταιρία μεταφορών εγκατεστημένη σε ένα κράτος μέλος, η οποία εκμισθώνει σε εταιρία εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος οχήματα χωρίς οδηγό για οδικές εμπορευματικές μεταφορές, δεν μπορεί να εξακολουθεί να διαχειρίζεται τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οχημάτων που εκμίσθωσε.

38 Κατά συνέπεια, η απάντηση που προσήκει στο πρώτο ερώτημα στην υπόθεση C-228/01 και στο μοναδικό ερώτημα στην υπόθεση C-289/01 είναι ότι τα άρθρα 3 και 5 του κανονισμού 881/92 και το άρθρο 14 του κανονισμού 3821/85, τόσο κατά το αρχικό κείμενο όσο και κατά το κείμενο του κανονισμού 2135/98, δεν επιτρέπουν σε μια εταιρία οδικών μεταφορών εγκατεστημένη σε ένα κράτος μέλος, η οποία εκμισθώνει οχήματα χωρίς οδηγό σε εταιρία οδικών μεταφορών εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος, να παραχωρήσει στον μισθωτή τη χρήση της κοινοτικής άδειας που η ίδια κατέχει, ούτε να εξακολουθήσει να διαχειρίζεται τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οχημάτων που εκμίσθωσε.

Επί του δεύτερου ερωτήματος στην υπόθεση C-228/01

39 Με το δεύτερο ερώτημα στην υπόθεση C-228/01, το αιτούν δικαστήριο ζητεί να διευκρινισθεί αν, στην περίπτωση διασυνοριακής μισθώσεως οχήματος χωρίς οδηγό, τα οχήματα πρέπει να είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος του μισθωτή.

40 Επιβάλλεται να υπομνησθεί, συναφώς, ότι, σύμφωνα με το άρθρο 2, σημείο 1, της οδηγίας 84/647, κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να επιτρέπει να χρησιμοποιηθούν στο έδαφός του οχήματα που έχουν μισθώσει οι εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους επιχειρήσεις υπό τον όρο, μεταξύ άλλων, ότι τα οχήματα έχουν ταξινομηθεί ή έχουν τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους μέλους στο οποίο είναι εγκατεστημένος ο μισθωτής μεταφορέας.

41 Εντούτοις, σύμφωνα με το άρθρο 4, παράγραφος 1, της εν λόγω οδηγίας, ένα κράτος μέλος μπορεί να προβλέψει λιγότερο περιοριστικούς όρους για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων. Αυτό δεν έχει συμβεί στην υπόθεση της κύριας δίκης.

42 Κατά συνέπεια, στο δεύτερο ερώτημα στην υπόθεση C-228/01 επιβάλλεται να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 2, σημείο 1, της οδηγίας 84/647 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, με την επιφύλαξη της ενδεχόμενης εφαρμογής του άρθρου 4 της ίδιας οδηγίας, τα μισθωμένα οχήματα χωρίς οδηγό πρέπει να είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η μισθώτρια εταιρία οδικών μεταφορών.

Επί των δικαστικών εξόδων

43 Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν η Γαλλική Κυβέρνηση και η Επιτροπή, που κατέθεσαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, δεν αποδίδονται. Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπίπτοντος που ανέκυψε ενώπιον του εθνικού δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (δεύτερο τμήμα),

κρίνοντας επί των ερωτημάτων που του υπέβαλαν το cour d'appel de Pau και το tribunal de grande instance de Dax, με αποφάσεις της 15ης Μαΐου 2001 και της 2ας Ιουλίου 2001, αντιστοίχως, αποφαίνεται:

1) Τα άρθρα 3 και 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχωρήσεως ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών, και το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, τόσο κατά το αρχικό κείμενο όσο και κατά το κείμενο του κανονισμού (ΕΚ) 2135/98 του Συμβουλίου,

της 24ης Σεπτεμβρίου 1998, δεν επιτρέπουν σε μια εταιρία οδικών μεταφορών εγκατεστημένη σε ένα κράτος μέλος, η οποία εκμισθώνει οχήματα χωρίς οδηγό σε εταιρία οδικών μεταφορών εγκατεστημένη σε άλλο κράτος μέλος, να παραχωρήσει στον μισθωτή τη χρήση της κοινοτικής άδειας που η ίδια κατέχει, ούτε να εξακολουθήσει να διαχειρίζεται τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οχημάτων που εκμίσθωσε.

2) Το άρθρο 2, σημείο 1, της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1984, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 90/398/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 24ης Ιουλίου 1990, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, με την επιφύλαξη της ενδεχόμενης εφαρμογής του άρθρου 4 της ίδιας οδηγίας, τα μισθωμένα οχήματα χωρίς οδηγό πρέπει να είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η μισθώτρια εταιρία οδικών μεταφορών.

Gulmann Σκουρής Colneric

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 7 Νοεμβρίου 2002.

Ο Γραμματέας

R. Grass

Ο Προεδρεύων του δευτέρου τμήματος

R. Schintgen