SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda)
de 7 de noviembre de 2002 *

En los asuntos acumulados C-228/01 y C-289/01,

que tienen por objeto sendas peticiones dirigidas al Tribunal de Justicia, con arreglo al artículo 234 CE, por la cour d'appel de Pau (asunto C-228/01) y por el tribunal de grande instance de Dax (asunto C-289/01) (Francia), destinadas a obtener, en los procesos penales seguidos ante dichos órganos jurisdiccionales contra

Jacques Bourrasse (asunto C-228/01)

y

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

en los que intervienen:

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

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

e

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

* Lengua de procedimiento: francés.

una decisión prejudicial sobre la interpretación del artículo 2 de la Directiva 84/647/CEE del Consejo, de 19 de diciembre de 1984, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (DO L 335, p. 72; EE 07/03, p. 225), en su versión modificada por la Directiva 90/398/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1990 (DO L 202, p. 46),

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

integrado por el Sr. C. Gulmann, en funciones de Presidente de la Sala Segunda, y el Sr. V. Skouris y la Sra. N. Colneric (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. A. Tizzano;

Secretario: Sr. H. von Holstein, Secretario adjunto;

consideradas las observaciones escritas presentadas:

— en nombre de la Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), por M^{e} P. Hontas, avocat (asunto C-228/01);

— en nombre de la Inspection du travail des transports, por el Sr. Y. Davidoff, inspecteur du travail (asuntos C-228/01 y C-289/01);

— en nombre del Gobierno francés, por los Sres. G. de Bergues y S. Pailler, en calidad de agentes (asuntos C-228/01 y C-289/01);

— en nombre de la Comisión de las Comunidades Europeas, por la Sra. M. Wolfcarius, en calidad de agente (asuntos C-228/01 y C-289/01);

habiendo considerado el informe para la vista;

oídas las observaciones orales del Sr. Bourrasse, representado por M[e] G. Duvignac, avocat; de la Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), representada por M[e] P. Hontas; del Gobierno francés, representado por el Sr. S. Pailler, y de la Comisión, representada por el Sr. W. Wils, en calidad de agente, expuestas en la vista de 29 de mayo de 2002;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 4 de julio de 2002;

dicta la siguiente

Sentencia

1 Mediante sendas resoluciones de 15 de mayo y de 2 de julio de 2001, recibidas en el Tribunal de Justicia los días 11 de junio y 20 de julio de 2001, respectivamente, la cour d'appel de Pau (asunto C-228/01) y el tribunal de grande instance de Dax (asunto C-289/01) plantearon, con arreglo al artículo 234 CE, la primera, dos cuestiones prejudiciales, y, el segundo, una cuestión prejudicial sobre la interpretación del artículo 2 de la Directiva 84/647/CEE del Consejo, de 19 de diciembre de 1984, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (DO L 335, p. 72; EE 07/03, p. 225), en su versión modificada por la Directiva 90/398/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1990 (DO L 202, p. 46) (en lo sucesivo, «Directiva 84/647»).

2 Dichas cuestiones se suscitaron en el marco de los procesos penales incoados contra el Sr. Bourrasse, presidente-director general de la sociedad Transports

Bourrasse SA (en lo sucesivo, «Bourrasse»), con domicilio social en Soorts-Hossegor (Francia), y el Sr. Perchicot, gerente de la sociedad Transports Perchicot (en lo sucesivo, «Perchicot Francia»), con domicilio social en Saint-Martin de Seignanx (Francia), respectivamente, a quienes se imputa un delito de trabajo clandestino mediante la contratación encubierta de trabajadores.

3 Mediante auto de 23 de enero de 2002, el Presidente del Tribunal de Justicia ordenó la acumulación de ambos asuntos a efectos de la fase oral del procedimiento y de la sentencia, conforme al artículo 43 del Reglamento de Procedimiento.

Marco normativo

Disposiciones comunitarias

4 Los artículos 1, 2 y 3 de la Directiva 84/647 disponen:

«Artículo 1

Con arreglo a la presente Directiva, se entenderá por:

— "vehículos": un vehículo de motor, un remolque, un semirremolque o un conjunto de vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías,

— "vehículos alquilados": cualquier vehículo que, a cambio de una remuneración y por un período determinado, sea puesto a disposición de una empresa que efectúe transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena o por cuenta propia, por medio de un contrato con la empresa que suministre los vehículos.

Artículo 2

Cada Estado miembro permitirá la utilización en su territorio, a los fines del tráfico entre Estados miembros, de los vehículos alquilados por las empresas establecidas en el territorio de otro Estado miembro siempre que:

1) el vehículo esté matriculado o sea puesto en circulación de conformidad con la legislación de [este último] Estado miembro;

2) el contrato sólo se refiera a la puesta a disposición de un vehículo sin conductor y no vaya acompañado de un contrato de trabajo concertado con la misma empresa y relativo al personal conductor o acompañante;

3) el vehículo alquilado esté a disposición exclusiva de la empresa que lo utilice durante la duración del contrato de alquiler;

4) el vehículo alquilado sea conducido por el personal de la empresa que lo utilice;

5) el cumplimiento de las condiciones antedichas sea probado por los documentos siguientes, que deberán hallarse a bordo del vehículo:

a) el contrato del alquiler, o un extracto certificado de dicho contrato que incluya, en particular, el nombre del arrendador, el nombre del arrendatario, la fecha y la duración del contrato, así como la identificación del vehículo;

b) en caso de que el conductor no sea la misma persona que alquila el vehículo, el contrato de trabajo del conductor o un extracto certificado de dicho contrato que incluya, en particular, el nombre del empresario, el nombre del trabajador, la fecha y la duración del contrato de trabajo, o una nómina salarial reciente.

En su caso, los documentos contemplados en los puntos a) y b) podrán ser sustituidos por un documento equivalente, expedido por las autoridades competentes del Estado miembro.

Artículo 3

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que sus empresas puedan utilizar, para el transporte de mercancías por carretera, en las mismas condiciones que los vehículos de su propiedad, vehículos alquilados matriculados o puestos en circulación de conformidad con la legislación de sus países, siempre que estas empresas cumplan las condiciones fijadas en el artículo 2.

2. Los Estados miembros podrán excluir de lo dispuesto en el apartado 1 el transporte realizado por vehículos cuyo peso total autorizado, incluida la carga, sea superior a 6 toneladas.»

5 El artículo 4 de la Directiva 84/647 prevé:

«La presente Directiva no afectará a la regulación de un Estado miembro que prevea, para la utilización de vehículos de alquiler, condiciones menos restrictivas que las previstas en los artículos 2 y 3.»

6 A tenor del artículo 5, primer guión, de la Directiva 84/647:

«Sin perjuicio de los artículos 2 y 3, la presente Directiva no afectará a la aplicación de las normas relativas a:

— la organización del mercado de transportes de mercancías por carretera por cuenta ajena y por cuenta propia y, en particular, al acceso al mercado y a la contingentación de capacidad de transporte por carretera».

7 El artículo 1, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más

Estados miembros (DO L 95, p. 1), dispone que dicho Reglamento se aplica a los transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena para los trayectos efectuados en el territorio de la Comunidad. El artículo 3, apartado 1, del mismo Reglamento prevé que los transportes internacionales han de realizarse bajo licencia comunitaria.

8 El artículo 5 del Reglamento nº 881/92 dispone:

«1. Las autoridades competentes del Estado miembro de establecimiento expedirán la licencia comunitaria contemplada en el artículo 3.

2. Los Estados miembros entregarán al titular el original de la licencia comunitaria, que quedará en poder de la empresa de transportes, y un número de copias certificadas conformes igual al número de vehículos de que disponga el titular de la licencia comunitaria ya sea en plena propiedad, ya sea en virtud de otro título, en particular [...] un contrato de alquiler [...].

3. [...]

4. La licencia comunitaria se expedirá a nombre del transportista. No podrá ser transferida a terceros. A bordo del vehículo deberá hallarse una copia certificada conforme de la licencia comunitaria, que deberá presentarse siempre que lo requieran los agentes encargados del control.»

9 El artículo 1, apartado 1, del Reglamento (CEE) nº 3118/93 del Consejo, de 25 de octubre de 1993, por el que se aprueban las condiciones de admisión de transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro (DO L 279, p. 1), prevé:

«Todo transportista de mercancías por carretera por cuenta ajena que sea titular de la licencia comunitaria establecida en el Reglamento (CEE) nº 881/92 estará autorizado, en las condiciones que se establecen en el presente Reglamento, para efectuar transportes nacionales de mercancías por carretera, por cuenta ajena y con carácter temporal, en otro Estado miembro, denominados en lo sucesivo "transportes de cabotaje" y "Estado miembro de acogida" respectivamente, sin disponer en él de una sede o de otro establecimiento.»

10 El artículo 3, apartados 1 y 3, párrafo primero, del mismo Reglamento dispone:

«1. Las autorizaciones de cabotaje [...] permitirán al titular efectuar los transportes de cabotaje.

[...]

3. La autorización de cabotaje se establecerá a nombre del transportista. No podrá cederse a terceros. Cada autorización sólo podrá utilizarse para un vehículo a la vez.»

11 A tenor del artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (DO L 370, p. 8; EE 07/04, p. 28):

«1. El empresario entregará a los conductores un número suficiente de hojas de registro, habida cuenta del carácter individual de dichas hojas, de la duración del servicio y de la obligación de sustituir, en su caso, las hojas estropeadas o que hubiere retirado un agente encargado del control. El empresario únicamente facilitará a los conductores hojas de un modelo homologado que puedan utilizarse en el aparato instalado en el vehículo.

2. La empresa conservará debidamente las hojas de registro durante un año por lo menos después de su utilización y facilitará una copia de las mismas a los conductores interesados que así lo soliciten. Las hojas deberán presentarse o entregarse cuando los agentes encargados del control lo soliciten.»

12 El artículo 14, apartado 1, del Reglamento nº 3821/85 fue modificado por el Reglamento (CE) nº 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998 (DO L 274, p. 1), con objeto de introducir en aquél determinadas precisiones, si bien su contenido siguió siendo esencialmente el mismo.

Disposiciones nacionales

13 La Orden del ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer, de 29 de junio de 1990, sobre la utilización por las empresas establecidas en

el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Económica Europea de vehículos alquilados sin conductor para los transportes de mercancías por carretera (JORF de 19 de julio de 1990, p. 8563), que alude a la Directiva 84/647, dispone, en su artículo 1:

«Las empresas establecidas en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad y que efectúen transportes de mercancías por carretera a partir del territorio francés, con destino a éste o que lo atraviesen podrán utilizar, para el citado tráfico, vehículos alquilados a una empresa de alquiler de vehículos por carretera, en las condiciones siguientes:

— el vehículo alquilado deberá matricularse o ponerse en circulación conforme a la legislación en vigor en tal Estado miembro;

— [...]

— el vehículo deberá ser conducido por el arrendatario o por sus empleados.»

Litigios principales y cuestiones prejudiciales

Asunto C-228/01

14 Bourrasse es una empresa de transportes por carretera con domicilio social en Francia, cuyo presidente-director general es el Sr. Bourrasse. Se halla en posesión

de una licencia comunitaria expedida por la direction régionale de l'équipement d'Aquitaine. Cada uno de los vehículos que posee y que están matriculados en Francia está provisto de una copia conforme de la citada licencia.

15 El 23 de abril de 1993, Bourrasse adquirió la empresa de transportes por carretera Ver Coelho (en lo sucesivo, «Ver Coelho»), cuyo domicilio social se halla en Portugal, de la cual pasó a ser gerente el Sr. Bourrasse. Ambas sociedades son personas jurídicas distintas.

16 Con ocasión de un control practicado por la Inspection du travail des transports (en lo sucesivo, «Inspection du travail») en Bourrasse el 24 de junio de 1996, se puso de manifiesto que trece trabajadores cuyos nombres tienen connotaciones portuguesas, contratados el 1 de enero de 1992 por Bourrasse, habían sido transferidos a Ver Coelho, algunos a finales de 1994 y otros a finales de 1995.

17 Se comprobó asimismo que Bourrasse alquilaba vehículos de transporte sin conductor a Ver Coelho. Ésta utilizaba para sus transportes internacionales con destino a Francia autorizaciones internacionales de transporte portuguesas expedidas a nombre del arrendador. Las hojas de registro de los discos de tacógrafo correspondientes a los vehículos alquilados a Ver Coelho eran gestionadas por Bourrasse. Dos conductores portugueses empleados de Ver Coelho, interrogados por los gendarmes franceses, declararon que conducían exclusivamente vehículos de transporte pertenecientes al Sr. Bourrasse, añadiendo uno de ellos que había tratado directamente con este último.

18 A la vista de estos datos, la Inspection du travail llegó a la conclusión de que los trabajadores de Ver Coelho eran en realidad empleados de Bourrasse e imputaron al Sr. Bourrasse un delito de trabajo clandestino mediante la contratación encubierta de trabajadores.

19 En el proceso penal seguido ante el tribunal de grande instante de Dax, el Sr. Bourrasse negó la infracción alegando que los conductores de nacionalidad portuguesa disponían de contratos de trabajo redactados por Ver Coelho y que la Directiva 84/647 autoriza a Bourrasse a alquilar a la sociedad Ver Coelho vehículos de transporte, siempre que estén matriculados en el Estado miembro donde se alquilan y sean conducidos por el arrendatario o sus empleados.

20 Mediante sentencia de 6 de diciembre de 1999, el tribunal de grande instante declaró culpable al Sr. Bourrasse.

21 Tanto el Sr. Bourrasse como el procureur de la République recurrieron en apelación esta sentencia ante la cour d'appel de Pau.

22 En estas circunstancias, la cour d'appel de Pau decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Puede interpretarse la puesta a disposición de un vehículo sin conductor, tal como se contempla en el artículo 2 de la Directiva 84/647/CEE, en el sentido de que permite al arrendador, una empresa francesa de transportes por carretera:

— conseguir las autorizaciones de transporte necesarias en el territorio nacional por cuenta del arrendatario, una empresa portuguesa de transportes por carretera;

— gestionar por cuenta del arrendatario, una empresa portuguesa de transportes por carretera, los discos de tacógrafo de los conductores que trabajan en la citada empresa?

2) ¿Deben estar matriculados en Portugal los vehículos alquilados?»

Asunto C-289/01

23 El Sr. Perchicot es el gerente de Perchicot Francia, que tiene su domicilio social en Francia y efectúa transportes entre Francia y España. Perchicot Francia posee vehículos matriculados en Francia provistos, cada uno de ellos, de una copia conforme de la licencia comunitaria expedida a esta sociedad por la direction régionale de l'équipement d'Aquitaine.

24 En 1999, el Sr. Perchicot fundó una sociedad española de transportes de la que es asimismo gerente (en lo sucesivo, «Perchicot España») y a la que se transfirieron los contratos de trabajo de trece de los trabajadores contratados hasta entonces por Perchicot Francia. Desde el 1 de diciembre de 1999, las nuevas contrataciones fueron realizadas sistemáticamente por la empresa Perchicot España. Los vehículos de transporte pertenecientes a Perchicot Francia fueron alquilados sin conductor a Perchicot España, si bien continuaron matriculados en Francia.

25 A raíz de varios controles efectuados a comienzos del año 2000, la Inspection du travail comprobó que el arrendador Perchicot Francia, seguía ocupándose de la gestión de los discos de tacógrafo de los vehículos alquilados, de la obtención de

las autorizaciones de transporte para estos mismos vehículos y de la gestión de los trabajadores transferidos. La Inspection dedujo de ello que el traslado era ficticio y que la empresa seguía estando gestionada, dirigida y explotada en Francia. Según la Inspection du travail, el marco normativo en el cual se ejercía la actividad contravenía la normativa francesa, a tenor de la cual no está permitido el alquiler de vehículos entre Estados miembros de la Unión Europea, quedando autorizado únicamente el tránsito de los vehículos alquilados entre dos sociedades de un mismo Estado miembro. Por lo tanto, la Inspection du travail imputó al Sr. Perchicot el delito de trabajo clandestino mediante la contratación encubierta de trabajadores, además de otras doce infracciones.

26 Dado que el Sr. Perchicot fue acusado penalmente ante el tribunal de grande instance de Dax, este órgano jurisdiccional decidió, puesto que se preguntaba si la normativa francesa resulta compatible con la Directiva 84/647, que permite la puesta a disposición de vehículos de transporte entre empresas, suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia la cuestión prejudicial siguiente:

«Permite la puesta a disposición de un vehículo sin conductor, tal como se halla prevista en el artículo 2 de la Directiva 84/647/CEE, al arrendador, una sociedad francesa de transportes por carretera:

— conseguir las autorizaciones de transporte necesarias en el territorio nacional por cuenta del arrendatario, una empresa francesa de transportes por carretera;

— gestionar por cuenta del arrendatario, una empresa española de transportes por carretera, los discos de tacógrafo de los conductores que trabajan en la citada empresa?»

27 Dados los hechos de que se trata en el asunto principal, debe entenderse la cuestión en el sentido de que se refiere, en su primer guión, a un arrendatario que es una sociedad española de transportes por carretera.

Sobre las cuestiones prejudiciales

En lo relativo a la primera cuestión en el asunto C-228/01 y a la única cuestión en el asunto C-289/01

28 Mediante estas cuestiones, los órganos jurisdiccionales remitentes piden en esencia que se dilucide si el artículo 2 de la Directiva 84/647 permite a una empresa de transportes por carretera establecida en un Estado miembro, que alquila vehículos sin conductor a una empresa de transportes por carretera establecida en otro Estado miembro, conseguir las autorizaciones de transporte necesarias en el territorio del primer Estado por cuenta del arrendatario y gestionar los discos de tacógrafo de los conductores contratados por el arrendatario, por cuenta de este último.

29 Con carácter preliminar, debe observarse que el artículo 2 de la Directiva 84/647 especifica las condiciones en las que cada Estado miembro debe admitir la utilización en su territorio de los vehículos alquilados por las empresas establecidas en el territorio de otro Estado miembro, destinados al tráfico entre Estados miembros.

30 Ahora bien, en virtud del artículo 5, primer guión, de la Directiva 84/647, sin perjuicio, en concreto, del artículo 2 de la misma Directiva, las normas relativas al acceso al mercado internacional y, por lo tanto, a la utilización de las autorizaciones de transporte por cuenta ajena no se ven afectadas por la referida Directiva.

31 Por lo que atañe a los discos de tacógrafo de los conductores, el artículo 2 de la Directiva no hace ninguna alusión a ellos.

32 Procede, pues, observar que el artículo 2 de la Directiva 84/647 no regula la utilización de las autorizaciones de transporte y de los discos de tacógrafo.

33 Sin embargo, para dar un respuesta adecuada al órgano jurisdiccional que le plantea una cuestión prejudicial, el Tribunal de Justicia puede verse obligado a tomar en consideración normas de Derecho comunitario a las que el juez nacional no se haya referido en su cuestión (véanse, en particular, las sentencias de 20 de marzo de 1986, Tissier, 35/85, Rec. p. 1207, apartado 9; de 27 de marzo de 1990, Bagli Pennacchiotti, C-315/88, Rec. p. I-1323, apartado 10, y de 18 de noviembre de 1999, Teckal, C-107/98, Rec. p. I-8121, apartado 39).

34 Por lo que se refiere a las autorizaciones de transporte, procede recordar que, según el artículo 1, en relación con el artículo 3, apartado 1, del Reglamento nº 881/92, se requiere una licencia comunitaria para efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena en el territorio de la Comunidad y que, según el artículo 5, apartados 1 y 2, del mismo Reglamento, esta licencia es expedida por las autoridades del Estado miembro donde se halle establecida la empresa de transportes, quienes entregan al titular de la licencia el original de ésta y un número de copias certificadas conformes igual al número de vehículos de que disponga el titular, incluyendo los que posea en virtud de un contrato de alquiler. Por consiguiente, no es al arrendador sino al arrendatario a quien incumbe obtener de las autoridades del Estado miembro donde se halle establecido la licencia comunitaria para vehículos alquilados.

35 Además, en virtud del artículo 5, apartado 4, del Reglamento nº 881/92, la licencia comunitaria se expide a nombre del transportista y no puede ser transferida por éste a terceros. De ello se desprende que, en el supuesto de que determinados vehículos, utilizados en un principio por un transportista por carretera titular de una licencia comunitaria, sean alquilados después a otro transportista por carretera, el arrendador no puede hacer que sea el arrendatario quien utilice su propia licencia comunitaria.

36 Por lo que atañe a la gestión de los discos de tacógrafo, debe recordarse que, a tenor del artículo 14, apartados 1 y 2, del Reglamento nº 3821/85, tanto en su versión inicial como en la resultante del Reglamento nº 2135/98, es el empresario quien entrega los discos a los conductores, los sustituye según las necesidades y los conserva después durante un año por lo menos.

37 De ello se desprende que una empresa de transportes establecida en un Estado miembro, que alquila vehículos sin conductor para el transporte de mercancías por carretera a una empresa establecida en otro Estado miembro, no puede conservar la gestión de los discos de tacógrafo de los vehículos alquilados.

38 Procede, pues, responder a la primera cuestión en el asunto C-228/01 y a la única cuestión en el asunto C-289/01 que los artículos 3 y 5 del Reglamento nº 881/92 y el artículo 14 del Reglamento nº 3821/85, tanto en su versión inicial como en la resultante del Reglamento nº 2135/98, no permiten a una empresa de transportes por carretera establecida en un Estado miembro, que alquila vehículos sin conductor a una empresa de transportes por carretera establecida en otro Estado miembro, hacer que sea el arrendatario quien utilice su propia licencia comunitaria ni conservar la gestión de los discos de tacógrafo de los vehículos alquilados.

En lo relativo a la segunda cuestión en el asunto C-228/01

39 Mediante su segunda cuestión en el asunto C-228/01, el órgano jurisdiccional remitente pide que se dilucide si, en el supuesto de un alquiler transfronterizo de un vehículo sin conductor, los vehículos deben estar matriculados en el Estado miembro del arrendatario.

40 Sobre este particular, debe recordarse que, según el artículo 2, número 1, de la Directiva 84/647, cada Estado miembro debe permitir la utilización en su territorio de los vehículos alquilados por las empresas establecidas en el territorio de otro Estado miembro, siempre que, entre otras condiciones, los vehículos estén matriculados o sean puestos en circulación de conformidad con la legislación del Estado miembro en el que se halle establecido el transportista arrendatario.

41 Sin embargo, según el artículo 4 de la referida Directiva, un Estado miembro puede prever unas condiciones menos restrictivas para la utilización de los vehículos alquilados. Resulta que no es éste el caso en el asunto principal.

42 Procede, pues, responder a la segunda cuestión en el asunto C-228/01 que el artículo 2, número 1, de la Directiva 84/647 debe interpretarse en el sentido de que, sin perjuicio de la posible aplicación del artículo 4 de la misma Directiva, los vehículos alquilados sin conductor deben estar matriculados en el Estado miembro donde se halle establecida la empresa de transportes por carretera arrendataria.

Costas

43 Los gastos efectuados por el Gobierno francés y por la Comisión, que han presentado observaciones ante este Tribunal de Justicia, no pueden ser objeto de reembolso. Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante los órganos jurisdiccionales nacionales, corresponde a éstos resolver sobre las costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Segunda),

pronunciándose sobre las cuestiones que le fueron planteadas por la cour d'appel de Pau, mediante resolución de 15 de mayo de 2001, y por el tribunal de grande instance de Dax, mediante resolución de 2 de julio de 2001, declara:

1) **Los artículos 3 y 5 del Reglamento (CEE) nº 881/92 del Consejo, de 26 de marzo de 1992, relativo al acceso al mercado de los transportes de mercancías por carretera en la Comunidad, que tengan como punto de partida o de destino el territorio de un Estado miembro o efectuados a través del territorio de uno o más Estados miembros, y el artículo 14 del Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985,**

relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera, tanto en su versión inicial como en la resultante del Reglamento (CE) nº 2135/98 del Consejo, de 24 de septiembre de 1998, no permiten a una empresa de transportes por carretera establecida en un Estado miembro, que alquila vehículos sin conductor a una empresa de transportes por carretera establecida en otro Estado miembro, hacer que sea el arrendatario quien utilice su propia licencia comunitaria ni conservar la gestión de los discos de tacógrafo de los vehículos alquilados.

2) El artículo 2, número 1, de la Directiva 84/647/CEE del Consejo, de 19 de diciembre de 1984, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera, en su versión modificada por la Directiva 90/398/CEE del Consejo, de 24 de julio de 1990, debe interpretarse en el sentido de que, sin perjuicio de la posible aplicación del artículo 4 de la misma Directiva, los vehículos alquilados sin conductor deben estar matriculados en el Estado miembro donde se halle establecida la empresa de transportes por carretera arrendataria.

Gulmann Skouris Colneric

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 7 de noviembre de 2002.

El Secretario

R. Grass

El Presidente de la Sala Segunda

R. Schintgen