ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção)

7 de Novembro de 2002 *

Nos processos apensos C-228/01 e C-289/01,

que têm por objecto pedidos dirigidos ao Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 234.° CE, pela cour d'appel de Pau (C-228/01) e pelo tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) (França), destinados a obter, nos processos penais instaurados nesses órgãos jurisdicionais contra

Jacques Bourrasse (C-228/01)

e

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

com intervenção de:

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),

* Língua do processo: francês.

uma decisão a título prejudicial sobre a interpretação do artigo 2.° da Directiva 84/647/CEE do Conselho, de 19 de Dezembro de 1984, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias (JO L 335, p. 72; EE 07 F3 p. 225), na versão resultante da Directiva 90/398/CEE do Conselho, de 24 de Julho de 1990 (JO L 202, p. 46),

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

composto por: C. Gulmann, exercendo funções de presidente da Segunda Secção, V. Skouris e N. Colneric (relatora), juízes,

advogado-geral: A. Tizzano,

secretário: H. von Holstein, secretário adjunto,

vistas as observações escritas apresentadas:

— em representação da Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), por P. Hontas, avocat (C-228/01),

— em representação da Inspection du travail des transports, por Y. Davidoff, inspecteur du travail (C-228/01 e C-289/01),

— em representação do Governo francês, por G. de Bergues e S. Pailler, na qualidade de agentes (C-228/01 e C-289/01),

— em representação da Comissão das Comunidades Europeias, por M. Wolfcarius, na qualidade de agente (C-228/01 e C-289/01),

visto o relatório para audiência,

ouvidas as alegações de J. Bourrasse, representado por G. Duvignac, avocat, da Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), representada por P. Hontas, do Governo francês, representado por S. Pailler, e da Comissão, representada por W. Wils, na qualidade de agente, na audiência de 29 de Maio de 2002,

ouvidas as conclusões do advogado-geral apresentadas na audiência de 4 de Julho de 2002,

profere o presente

Acórdão

1 Por acórdão de 15 de Maio de 2001 e por decisão de 2 de Julho de 2001, que deram entrada no Tribunal de Justiça em, respectivamente, 11 de Junho e 20 de Julho de 2001, a cour d'appel de Pau (C-228/01) e o tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) submeteram, nos termos do artigo 234.° CE, uma, duas questões prejudiciais, o outro, uma questão prejudicial sobre a interpretação do artigo 2.° da Directiva 84/647/CEE do Conselho, de 19 de Dezembro de 1984, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias (JO L 335, p. 72; EE 07 F3 p. 225), na versão resultante da Directiva 90/398/CEE do Conselho, de 24 de Julho de 1990 (JO L 202, p. 46, a seguir «Directiva 84/647»).

2 Essas questões foram suscitadas no quadro de processos penais instaurados contra, respectivamente, J. Bourrasse, presidente do conselho de administração

da sociedade Transports Bourrasse SA (a seguir «sociedade Bourrasse»), com sede em Soorts-Hossegor (França), e J.-M. Perchicot, gerente da sociedade Transports Perchicot (a seguir «sociedade Perchicot França»), com sede em Saint-Martin-de-Seignanx (França), acusados de trabalho clandestino através da ocultação do emprego de assalariados.

3 Por despacho de 23 de Janeiro de 2002, o presidente do Tribunal de Justiça, nos termos do artigo 43.° do Regulamento de Processo, ordenou a apensação dos dois processos para efeito da fase oral e do acórdão.

Enquadramento regulamentar

Disposições comunitárias

4 Os artigos 1.°, 2.° e 3.° da Directiva 84/647 estabelecem:

«Artigo 1.°

Para efeitos de aplicação da presente directiva, entende-se por:

— 'veículos': um veículo a motor, um reboque, um semi-reboque ou um conjunto de veículos, destinados exclusivamente ao transporte de mercadorias;

— 'veículos de aluguer': qualquer veículo posto, a troco de remuneração e por um determinado período, à disposição de uma empresa que efectue transportes rodoviários de mercadorias por conta de outrem ou por conta própria, mediante um contrato com a empresa que põe os veículos à disposição.

Artigo 2.°

Cada Estado-Membro aceita a utilização no seu território, para efeitos de tráfego entre Estados-Membros, dos veículos tomados de aluguer pelas empresas estabelecidas no território de um outro Estado-Membro, desde que:

1) O veículo esteja matriculado ou posto em circulação em conformidade com a legislação deste último Estado-Membro;

2) O contrato apenas diga respeito à colocação à disposição de um veículo sem condutor e não seja acompanhado de um contrato de trabalho celebrado com a mesma empresa, incidindo sobre o pessoal de condução ou de acompanhamento;

3) O veículo de aluguer esteja à disposição exclusiva da empresa que o utiliza durante a duração do contrato de aluguer;

4) O veículo de aluguer seja conduzido pelo pessoal próprio da empresa que utiliza;

5) O cumprimento das condições acima referidas seja comprovado pelos seguintes documentos, que se devem encontrar a bordo do veículo:

a) O contrato de aluguer ou uma cópia autenticada desse contrato, contendo nomeadamente o nome do locador, o nome do locatário, a data e a duração do contrato, bem como a identificação do veículo;

b) No caso de o condutor não ser quem toma de aluguer o contrato de trabalho do condutor ou uma cópia autenticada desse contrato, contendo, nomeadamente, o nome da entidade empregadora, o nome do empregado, a data e a duração do contrato de emprego ou uma ficha de salário recente.

Se for caso disso, os documentos referidos nos pontos a) e b), poderão ser substituídos por um documento equivalente, emitido pelas autoridades competentes do Estado-Membro.

Artigo 3.°

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias com vista a assegurar que as suas empresas possam utilizar, para o transporte rodoviário de mercadorias, nas mesmas condições que os veículos que lhes pertencem, veículos de aluguer matriculados ou postos em circulação, em conformidade com a legislação no seu país, desde que essas empresas satisfaçam as condições determinadas no artigo 2.°

2. Os Estados-Membros podem excluir das disposições do n.° 1 o transporte por conta própria efectuado por veículos cujo peso total em carga autorizado seja superior a 6 toneladas.»

5 O artigo 4.° da Directiva 84/647 prevê:

«A presente directiva não prejudica a regulamentação de um Estado-Membro que preveja para a utilização dos veículos tomados de aluguer condições menos restritivas que aquelas previstas nos artigos 2.° e 3.°»

6 Nos termos do artigo 5.°, primeiro travessão, da Directiva 84/647:

«Sem prejuízo do dispostos nos artigos 2.° e 3.°, a presente directiva não prejudica a aplicação das regras relativas:

— à organização do mercado dos transportes rodoviários de mercadorias, por conta de outrem e por conta própria e, nomeadamente, ao acesso ao mercado e ao contingentamento das capacidades rodoviárias.»

7 O artigo 1.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 881/92 do Conselho, de 26 de Março de 1992, relativo ao acesso ao mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Comunidade efectuados a partir do ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou vários

Estados-Membros (JO L 95, p. 1), estabelece que esse regulamento se aplica aos transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem para trajectos efectuados no território da Comunidade. O artigo 3.°, n.° 1, do mesmo regulamento, estabelece que os transportes internacionais são efectuados a coberto de uma licença comunitária.

8 O artigo 5.° do Regulamento n.° 881/92 estabelece:

«1. A licença comunitária referida no artigo 3.° é emitida pelas autoridades competentes do Estado-Membro de estabelecimento.

2. Os Estados-Membros entregam ao titular o original da licença comunitária, que é conservado pela empresa de transportes, e o número de cópias autenticadas correspondente ao dos veículos de que o titular da licença comunitária dispõe, quer em propriedade plena quer a outro título, nomeadamente em virtude de um [...] contrato de aluguer [...]

3. [...]

4. A licença é emitida em nome do transportador, que não a pode transferir para terceiros. Cada veículo deverá ter a bordo uma cópia autenticada da licença comunitária, que será obrigatoriamente apresentada sempre que tal seja solicitado pelos agentes incumbidos do controlo.»

9 O artigo 1.°, n.° 1, do Regulamento (CEE) n.° 3118/93 do Conselho, de 25 de Outubro de 1993, que fixa as condições de admissão de transportadores não residentes aos transportes nacionais rodoviários de mercadorias num Estado-Membro (JO L 279, p. 1), prevê:

«Qualquer transportador rodoviário de mercadorias por conta de outrem que seja titular da licença comunitária prevista no Regulamento (CEE) n.° 881/92 fica autorizado, nas condições fixadas pelo presente regulamento, a efectuar, a título temporário, transportes nacionais rodoviários de mercadorias por conta de outrem noutro Estado-Membro, adiante designados 'transportes de cabotagem' e 'Estado-Membro de acolhimento', respectivamente, sem aí dispor de uma sede ou de outro estabelecimento.»

10 O artigo 3.°, n.^{os} 1 e 3, primeiro parágrafo, do mesmo regulamento estabelece:

«1. As autorizações de cabotagem [...] permitem ao titular efectuar transportes de cabotagem.

[...]

3. A autorização de cabotagem é emitida em nome de um transportador, que a não poderá transmitir a terceiros. Cada autorização de cabotagem só pode ser utilizada para um veículo de cada vez.»

11 Nos termos do artigo 14.° do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (JO L 370, p. 8; EE 07 F4 p. 28):

«1. O empregador distribuirá aos condutores o número suficiente de folhas de registo, tendo em conta o carácter individual dessas folhas, a duração do serviço e a exigência de substituir, eventualmente, as folhas danificadas ou apreendidas por um agente encarregado do controlo. O empregador apenas entregará aos condutores folhas de um modelo homologado, adequadas ao aparelho instalado no veículo.

2. A empresa deve conservar as folhas de registo, em boa ordem, durante um período de, pelo menos, um ano a partir da sua utilização e remeter uma cópia aos condutores interessados, caso estes o exijam. As folhas devem ser apresentadas ou remetidas a pedido dos agentes encarregados do controlo.»

12 O artigo 14.°, n.° 1, do Regulamento n.° 3821/85 foi alterado pelo Regulamento (CE) n.° 2135/98 do Conselho, de 24 de Setembro de 1998 (JO L 274, p. 1), a fim de aí serem introduzidas certas precisões, tendo-se, porém, o seu conteúdo mantido substancialmente idêntico.

As disposições nacionais

13 O decreto do Ministro do Equipamento, da Habitação, dos Transportes e do Mar, de 29 de Junho de 1990, relativo à utilização de veículos de aluguer sem

condutor no transporte rodoviário de mercadorias por empresas estabelecidas no território de um Estado-Membro da Comunidade Económica Europeia (JORF de 19 de Julho de 1990, p. 8563), que visa a Directiva 84/647, estabelece, no seu artigo 1.º:

«As empresas estabelecidas no território de um Estado-Membro da Comunidade e que efectuem transportes rodoviários de mercadorias provenientes ou destinados ao território francês ou em trânsito através deste podem utilizar, para estes transportes, veículos tomados de aluguer a uma empresa de locação de veículos, nas seguintes condições:

— o veículo tomado de aluguer deve estar matriculado ou ter sido posto em circulação em conformidade com a legislação em vigor nesse Estado-Membro;

— [...]

— o veículo deve ser conduzido pelo locatário ou por pessoas que actuem sob as suas instruções.»

Os litígios nos processos principais e as questões prejudiciais

O processo C-228/01

14 A sociedade Bourrasse é uma sociedade de transportes rodoviários com sede em França, de que J. Bourrasse é o presidente do conselho de administração. É titular

de uma licença comunitária emitida pela direction régionale de l'équipement d'Aquitaine. Existe, em cada um dos veículos que possui e que se encontram matriculados em França, uma cópia autenticada dessa licença.

15 Em 23 de Abril de 1993, a sociedade Bourrasse adquiriu a sociedade de transportes rodoviários Ver Coelho (a seguir «sociedade Ver Coelho»), com sede em Portugal, de que J. Bourrasse passou a ser o gerente. As duas sociedades são pessoas colectivas distintas.

16 Quando de um controlo da Inspection du travail des transports (a seguir «Inspection du travail») efectuado na sociedade Bourrasse, em 24 de Junho de 1996, descobriu-se que treze assalariados com apelidos de tipo português, contratados em 1 de Janeiro de 1992 pela sociedade Bourrasse, tinham sido transferidos para a sociedade Ver Coelho, alguns em finais de 1994, outros em finais de 1995.

17 Também se apurou que a sociedade Bourrasse alugava conjuntos rodoviários sem condutor à sociedade Ver Coelho. Esta, nos seus transportes internacionais com destino a França, utilizava autorizações internacionais de transporte portuguesas emitidas em nome do locador. As folhas de registo dos cronotacógrafos dos veículos alugados à sociedade Ver Coelho eram geridas pela sociedade Bourrasse. Dois motoristas portugueses assalariados da sociedade Ver Coelho, ouvidos pela polícia francesa, declararam que conduziam exclusivamente conjuntos rodoviários pertencentes a J. Bourrasse, tendo um dos dois acrescentado que tratara directamente com este último.

18 Perante estes elementos, a Inspection du travail concluiu que, na verdade, os assalariados da sociedade Ver Coelho eram pessoas que actuavam sob as ordens da sociedade Bourrasse e imputaram a J. Bourrasse um delito de trabalho clandestino através da ocultação do emprego de assalariados.

19 Objecto de um processo no tribunal de grande instance de Dax, J. Bourrasse contestou a infracção alegando que os motoristas de nacionalidade portuguesa dispunham de contratos de trabalho celebrados pela sociedade Ver Coelho e que a Directiva 84/647 autorizava a sociedade Bourrasse a dar de aluguer à sociedade Ver Coelho conjuntos rodoviários desde que estes estivessem matriculados no Estado-Membro onde são tomados de aluguer e fossem conduzidos pelo locatário ou por pessoas que actuam sob as suas instruções.

20 Por decisão de 6 de Dezembro de 1999, o tribunal de grande instance considerou J. Bourrasse culpado.

21 J. Bourrasse e o procurador da República interpuseram recurso dessa decisão para a cour d'appel de Pau.

22 Foi nestas circunstâncias que a cour d'appel de Pau decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais.

«1) A colocação à disposição de um veículo sem condutor, tal como prevista pelo artigo 2.° da Directiva 84/647/CEE, pode ser interpretada no sentido de que permite ao locador, uma sociedade de transportes rodoviários de direito francês:

— obter as autorizações de transporte necessárias no território nacional por conta do locatário, uma sociedade de transportes rodoviários de direito português?

— gerir por conta do locatário, uma sociedade de transportes rodoviários de direito português, os discos cronotacógrafos dos condutores assalariados desta sociedade?

2) Os veículos alugados deviam ser matriculados em Portugal?»

O processo C-289/01

23 J.-M. Perchicot é gerente da sociedade Perchicot França, com sede em França, que efectua transportes entre França e Espanha. Os veículos matriculados em França que essa sociedade possui têm a bordo uma cópia autenticada da licença comunitária, emitida em favor dessa sociedade pela direction régionale de l'équipement d'Aquitaine.

24 Em 1999, J.-M. Perchicot constituiu uma sociedade de transportes de direito espanhol de que também é o gerente (a seguir «sociedade Perchicot Espanha») e para a qual foram transferidos os contratos de trabalho de treze dos assalariados até então empregues pela sociedade Perchicot França. A partir de 1 de Dezembro de 1999, as novas contratações de pessoal passaram a ser sistematicamente realizadas pela sociedade Perchicot Espanha. Os conjuntos rodoviários da sociedade Perchicot França foram dados de aluguer sem condutor à sociedade Perchicot Espanha, continuando matriculados em França.

25 Na sequência de controlos efectuados no início do ano de 2000, a Inspection du travail verificou que a gestão dos discos cronotacógrafos dos veículos alugados, a obtenção das autorização de transporte para esses mesmos veículos e a gestão dos

assalariados transferidos continuavam a ser asseguradas pelo locador, a sociedade Perchicot França. Daí concluiu que a deslocalização era fictícia e que a empresa continuava a ser gerida, dirigida e explorada em França. O quadro jurídico em que se exercia a actividade deparava, segundo a Inspection du travail, com um obstáculo constituído pela regulamentação francesa, nos termos da qual não é permitida a locação de veículos entre Estados-Membros da União Europeia, só sendo autorizado o trânsito dos veículos dados de aluguer entre duas sociedades de um mesmo Estado-Membro. Assim, a Inspection du travail acusou J.-M. Perchicot do delito de trabalho clandestino através da ocultação do emprego de assalariados, para além de doze contravenções.

26 J.-M. Perchicot foi objecto de um processo penal no tribunal de grande instance de Dax, este órgão jurisdicional nacional, interrogando-se sobre a compatibilidade da regulamentação francesa com a Directiva 84/647, que permite a colocação à disposição entre empresas de conjuntos rodoviários, decidiu suspender a instância e colocar ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«A colocação à disposição de um veículo sem condutor, tal como é prevista pelo artigo 2.° da Directiva 84/647/CEE, permite ao locador, sociedade de transportador rodoviário francês:

— obter as autorizações de transporte necessárias no território nacional por conta do locatário, sociedade de transporte rodoviário de direito francês?

— gerir por conta do locatário, sociedade de transporte de direito espanhol, os discos cronotacógrafos dos condutores assalariados desta sociedade?»

27 Perante os factos em causa no processo principal, importa entender a questão como visando, no primeiro travessão, um locatário que é uma sociedade de transportes rodoviários de direito espanhol.

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira questão do processo C-228/01 e à questão única do processo C-289/01

28 Com essas questões, os órgãos jurisdicionais de reenvio pretendem, em substância, saber se o artigo 2.° da Directiva 84/647 permite a uma sociedade de transportes rodoviários estabelecida num Estado-Membro, que aluga veículos sem condutor a uma sociedade de transportes rodoviários estabelecida noutro Estado-Membro, obter as autorizações de transporte necessárias no território do primeiro Estado por conta do locatário e gerir os discos cronotacógrafos dos condutores empregues pelo locatário, por conta deste último.

29 A título preliminar, há que observar que o artigo 2.° da Directiva 84/647 esclarece as condições em que cada Estado-Membro deve permitir a utilização no seu território, para efeitos do tráfego entre Estados-Membros, dos veículos tomados de aluguer por empresas estabelecidas no território de outro Estado-Membro.

30 Ora, nos termos do artigo 5.°, primeiro travessão, da Directiva 84/647, sem prejuízo, designadamente, do artigo 2.° da mesma directiva, as regras relativas ao acesso ao mercado do transporte internacional e, por conseguinte, à utilização das autorizações de transporte por conta de outrem não são afectadas pela referida directiva.

31 Quanto aos discos cronotacógrafos dos condutores, o artigo 2.° da Directiva 84/647 não lhes faz qualquer alusão.

32 Por conseguinte, há que observar que o artigo 2.° da Directiva 84/647 não regula a utilização das autorizações de transporte e dos discos cronotacógrafos.

33 Todavia, com vista a fornecer uma resposta útil ao órgão jurisdicional que submeteu a questão prejudicial, o Tribunal pode ser levado a tomar em consideração normas de direito comunitário às quais o juiz nacional não fez referência na sua questão (v., designadamente, acórdãos de 20 de Março de 1986, Tissier, 35/85, Colect., p. 1207, n.° 9, de 27 de Março de 1990, Bagli Pennacchiotti, C-315/88, Colect., p. I-1323, n.° 10, e de 18 de Novembro de 1999, Teckal, C-107/98, Colect., p. I-8121, n.° 39).

34 No que respeita às autorizações de transporte, importa recordar que, nos termos das disposições conjugadas dos artigos 1.°, n.° 1, e 3.°, n.° 1, do Regulamento n.° 881/92, é necessário uma licença comunitária para efectuar transportes rodoviários internacionais de mercadorias por conta de outrem no território da Comunidade e que, nos termos do artigo 5.°, n.os 1 e 2 do mesmo regulamento, essa licença é emitida pelas autoridades do Estado-Membro onde está estabelecida a empresa de transporte, que entregam ao titular da licença o original desta e o número de cópias autenticadas correspondente ao dos veículos de que o titular dispõe, incluindo os que detenha ao abrigo de um contrato de locação. Por conseguinte, não é ao locador mas ao locatário que cabe obter, junto das autoridades do Estado-Membro em que está estabelecido, a licença comunitária para veículos tomados de aluguer.

35 Além disso, nos termos do artigo 5.°, n.° 4, do Regulamento n.° 881/92, a licença comunitária é emitida em nome do transportador e este não a pode transferir para terceiros. Daqui decorre que, quando os veículos, originariamente utilizados por um transportador rodoviário titular de uma licença comunitária, são em seguida dados de aluguer a outro transportador rodoviário, o locador não pode fazer com que o locatário beneficie da sua própria licença comunitária.

36 Quanto à gestão dos discos cronotacógrafos, cabe recordar que, nos termos do artigo 14.°, n.os 1 e 2, do Regulamento n.° 3821/85, tanto na sua versão inicial como na resultante do Regulamento n.° 2135/98, é o empregador que fornece os discos aos condutores, os substitui segundo as necessidades e, em seguida, os conserva durante pelo menos um ano.

37 Segue-se que uma sociedade de transporte estabelecida num Estado-Membro, que aluga veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias a uma sociedade estabelecida noutro Estado-Membro, não pode conservar a gestão dos discos cronotacógrafos dos veículos dados de aluguer.

38 Por conseguinte, há que responder à primeira questão no processo C-228/01 e à única questão no processo C-289/01 que os artigos 3.° e 5.° do Regulamento n.° 881/92 e o artigo 14.° do Regulamento n.° 3821/85, tanto na sua versão original como na resultante do Regulamento n.° 2135/98, não permitem a uma sociedade de transportes rodoviários estabelecida num Estado-Membro, que aluga veículos sem condutor a uma sociedade de transportes rodoviários estabelecida noutro Estado-Membro, proceder de modo a fazer beneficiar o locatário da sua própria licença comunitária nem conservar a gestão dos discos cronotacógrafos dos veículos dados de aluguer.

Quanto à segunda questão no processo C-228/01

39 Com a sua segunda questão no processo C-228/01, o órgão jurisdicional de reenvio pretende saber se, no caso de uma locação transfronteiriça de um veículo sem condutor, os veículos devem estar matriculados no Estado-Membro do locatário.

40 A este propósito, cabe recordar que, segundo o artigo 2.°, n.° 1, da Directiva 84/647, os Estados-Membros devem aceitar a utilização no seu território dos veículos tomados de aluguer pelas empresas estabelecidas no território de outro Estado-Membro desde que, designadamente, os veículos estejam matriculados ou tenham sido postos em circulação em conformidade com a legislação do Estado-Membro em que o transportador locatário está estabelecido.

41 Todavia, nos termos do artigo 4.°, n.° 1, da referida directiva, os Estados-Membros podem prever condições menos restritivas para a utilização dos veículos tomados de aluguer. Não é o que se verifica no processo principal.

42 Por conseguinte, há que responder à segunda questão no processo C-228/01 que o artigo 2.°, n.° 1, da Directiva 84/647 deve ser interpretado no sentido de que, sem prejuízo da eventual aplicação do artigo 4.° da mesma directiva, os veículos alugados sem condutor devem estar matriculados no Estado-Membro em que se encontra estabelecida a empresa de transportes rodoviários locatária.

Quanto às despesas

43 As despesas efectuadas pelo Governo francês e pela Comissão, que apresentaram observações ao Tribunal, não são reembolsáveis. Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional nacional, compete a este decidir quanto às despesas.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

pronunciando-se sobre as questões submetidas pela cour d'appel de Pau, por acórdão de 15 de Maio de 2001, e pelo tribunal de grande instance de Dax, por decisão de 2 de Julho de 2001, declara:

1) **Os artigos 3.° e 5.° do Regulamento (CEE) n.° 881/92 do Conselho, de 26 de Março de 1992, relativo ao acesso ao mercado dos transportes rodoviários de mercadorias na Comunidade efectuados a partir do ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou vários Estados-Membros, e o artigo 14.° do Regulamento (CEE) n.° 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um**

aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, tanto na sua versão original como na resultante do Regulamento (CE) n.º 2135/98 do Conselho, de 24 de Setembro de 1998, não permitem a uma sociedade de transportes rodoviários estabelecida num Estado-Membro, que aluga veículos sem condutor a uma sociedade de transportes rodoviários estabelecida noutro Estado-Membro, proceder de modo a fazer beneficiar o locatário da sua própria licença comunitária nem conservar a gestão dos discos cronotacógrafos dos veículos dados de aluguer.

2) O artigo 2.º, n.º 1, da Directiva 84/647/CEE do Conselho, de 19 de Dezembro de 1984, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, na versão resultante da Directiva 90/398/CEE do Conselho, de 24 de Julho de 1990, deve ser interpretado no sentido de que, sem prejuízo da eventual aplicação do artigo 4.º dessa directiva, os veículos alugados sem condutor devem estar matriculados no Estado-Membro em que se encontra estabelecida a empresa de transportes rodoviários locatária.

Gulmann Skouris Colneric

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 7 de Novembro de 2002.

O secretário

R. Grass

O presidente da Segunda Secção

R. Schintgen