DOMSTOLENS DOM (andra avdelningen)
den 7 november 2002 *

I de förenade målen C-228/01 och C-289/01,

angående en begäran enligt artikel 234 EG, från Cour d'appel de Pau (C-228/01) och från Tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) (Frankrike), att domstolen skall meddela ett förhandsavgörande i de vid de nationella domstolarna anhängiga brottmålen mot

Jacques Bourrasse (C-228/01)

och

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

i närvaro av

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)

och

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

* Rättegångsspråk: franska.

och

angående tolkningen av artikel 2 i rådets direktiv 84/647/EEG av den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (EGT L 335, s. 72; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 104), i dess lydelse enligt rådets direktiv 90/398/EEG av den 24 juli 1990 (EGT L 202, s. 46; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 205),

meddelar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

sammansatt av C. Gulmann, tillförordnad avdelningsordförande på andra avdelningen, samt domarna V. Skouris och N. Colneric (referent),

generaladvokat: A. Tizzano,

justitiesekreterare: biträdande justitiesekreteraren H. von Holstein,

med beaktande av de skriftliga yttranden som har inkommit från:

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

— Inspection du travail des transports, genom Y. Davidoff, inspecteur du travail (C-228/01 och C-289/01),

— Frankrikes regering, genom G. de Bergues och S. Pailler, båda i egenskap av ombud (C-228/01 och C-289/01),

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom M. Wolfcarius, i egenskap av ombud (C-228/01 och C-289/01),

med hänsyn till förhandlingsrapporten,

efter att muntliga yttranden har avgivits vid förhandlingen den 29 maj 2002 av: J. Bourrasse, företrädd av G. Duvignac, avocat, Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du Sud-Ouest (Unostra Aquitaine), företrädd av P. Hontas, Frankrikes regering, företrädd av S. Pailler, och kommissionen, företrädd av W. Wils, i egenskap av ombud,

och efter att den 4 juli 2002 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Cour d'appel de Pau (C-228/01) och Tribunal de grande instance de Dax (C-289/01) har, genom beslut av den 15 maj 2001 respektive den 2 juli 2001, vilka inkom till domstolens kansli den 11 juni respektive den 20 juli 2001, i enlighet med artikel 234 EG ställt två frågor respektive en fråga om tolkningen av artikel 2 i rådets direktiv 84/647/EEG av den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg (EGT L 335, s. 72; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 104), i dess lydelse enligt rådets direktiv 90/398/EEG av den 24 juli 1990 (EGT L 202, s. 46; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 205, nedan kallat direktiv 84/647).

2 Frågorna har uppkommit i brottmål mot Jacques Bourrasse, verkställande direktör i bolaget Transports Bourrasse SA (nedan kallat bolaget Bourrasse),

Soorts-Hossegor (Frankrike), och Jean-Marie Perchicot, företagsledare för bolaget Transports Perchicot, Saint-Martin-de-Seignanx (Frankrike). Dessa båda personer har åtalats för att ha undanhållit uppgifter om arbetstagare.

3 Genom beslut av den 23 januari 2002 beslutade domstolens ordförande att i enlighet med artikel 43 i rättegångsreglerna förena de båda målen vad gäller det muntliga förfarandet och domen.

Tillämpliga bestämmelser

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

4 I artiklarna 1, 2 och 3 i direktiv 84/647 föreskrivs följande:

"Artikel 1

I detta direktiv avses med

— *fordon*: ett motorfordon, en släpvagn, en påhängsvagn eller en fordonskombination, avsedd uteslutande för varutransporter,

— *hyrt fordon*: ett fordon, som mot ersättning och för en bestämd tid [...] ställs till förfogande för ett företag som bedriver godstransporter på väg som yrkesmässig trafik eller för egen räkning [i enlighet med ett kontrakt som ingåtts med det företag som ställer fordonen till förfogande].

Artikel 2

Varje medlemsland skall för trafik mellan medlemsstater tillåta användning på sitt territorium av fordon, hyrda av företag som är [etablerade inom] ett annat medlemslands territorium, under följande förutsättningar:

1. Fordonet är registrerat eller [taget i bruk] i enlighet med det sistnämnda medlemslandets lagstiftning.

2. Kontraktet avser endast hyra av fordon utan förare och är inte förenat med något serviceavtal med samma företag som omfattar förar- eller följepersonal.

3. Det hyrda fordonet står uteslutande till [förfogande för det företag som använder det] under hyreskontraktets giltighetstid.

4. Det hyrda fordonet körs av personal hos det företag som använder det.

5. Att ovanstående villkor är uppfyllda skall framgå av nedannämnda dokument, som skall medfölja fordonet:

a) Hyreskontraktet eller bestyrkt utdrag ur detta kontrakt, särskilt med uppgift om uthyrarens namn, hyresmannens namn, datum för kontraktets undertecknande, kontraktets giltighetstid och vilket fordon kontraktet avser.

b) I det fall föraren inte är den person som hyr fordonet — förarens anställningsavtal eller bestyrkt utdrag ur detta avtal, särskilt med uppgift om arbetsgivarens namn, den anställdes namn, datum för avtalets undertecknande, avtalets giltighetstid eller aktuellt lönebesked.

Vid behov får de under a och b nämnda dokumenten ersättas med likvärdig handling, utställd av behörig myndighet i medlemslandet.

Artikel 3

1. Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att inhemska företag som utför godstransporter på väg får använda hyrda fordon, vilka registrerats eller [tagits i bruk] enligt respektive hemlands lagstiftning, på samma villkor som fordon ägda av dessa företag, förutsatt att de uppfyller villkoren i artikel 2.

2. Från föreskrifterna i punkt 1 får medlemsstaterna undanta transporter, bedrivna för egen räkning med fordon med en total tillåten vikt i lastat tillstånd på mer än 6 ton."

5 I artikel 4 i direktiv 84/647 föreskrivs följande:

"Detta direktiv skall inte påverka föreskrifterna i ett medlemsland som antagit mindre restriktiva villkor för användning av hyrda fordon än som anges i artiklarna 2 och 3."

6 I artikel 5 första strecksatsen i direktiv 84/647 föreskrivs följande:

"Utan att artiklarna 2 och 3 påverkas, skall detta direktiv inte påverka tillämpningen av regler om

— marknaden för godstransporter på väg som bedrivs yrkesmässigt eller för egen räkning och därvid särskilt tillträde till marknaden samt, i synnerhet, inskränkningar genom kvoteringar avseende vägkapaciteter."

7 I artikel 1.1 i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier (EGT L 95, s. 1) föreskrivs att denna förordning är tillämplig på

internationell yrkesmässig godstransport på väg på sträckor inom gemenskapens territorium. I artikel 3.1 i samma förordning föreskrivs att det för internationella transporter krävs ett gemenskapstillstånd.

8 I artikel 5 i förordning nr 881/92 föreskrivs följande:

"1. Det gemenskapstillstånd som avses i artikel 3 skall utfärdas av de behöriga myndigheterna i etableringsmedlemsstaten.

2. Medlemsstaterna skall till innehavaren lämna ut gemenskapstillståndet i original, vilket skall förvaras av transportföretaget, samt en bestyrkt kopia för varje fordon som gemenskapstillståndets innehavare förfogar över, antingen som ägare eller på annat sätt, exempelvis genom... ett hyreskontrakt...

3. ...

4. Gemenskapstillståndet skall ställas ut i transportföretagets namn. Transportföretaget får inte överlåta tillståndet på tredje man. En bestyrkt kopia av gemenskapstillståndet skall förvaras i fordonet och skall på begäran visas upp för den behörige kontrolltjänstemannen."

9 I artikel 1.1 i rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade (EGT L 279, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 5, s. 21) föreskrivs följande:

"Varje vägtransportföretag som utför yrkesmässig trafik och som innehar det gemenskapstillstånd som avses i förordning (EEG) nr 881/92 skall ha rätt, enligt de villkor som fastställs i denna förordning, att utföra tillfälliga inrikes vägtransporter, nedan kallat 'cabotage', i en annan medlemsstat, nedan kallad 'värdmedlemsstat', utan att ha säte i eller på annat sätt vara etablerat i den staten."

10 I artikel 3.1 och 3.3 första stycket i samma förordning föreskrivs följande:

"1. [C]abotagetillstånd... skall ge innehavaren rätt att utföra cabotage.

...

3. Ett cabotagetillstånd skall ställas ut i transportföretagets namn. Transportföretaget får inte överlåta tillståndet på tredje [man]. Varje cabotagetillstånd får endast användas för ett fordon i taget."

11 I artikel 14 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (EGT L 370, s. 8; svensk specialutgåva, område 7, volym 3, s. 120) föreskrivs följande:

"1. Arbetsgivaren skall lämna ut ett tillräckligt antal diagramblad till förarna och därvid beakta dessa blads personliga karaktär, transportuppdragets längd samt eventuellt behov av att ersätta blad som är skadade eller som tagits ut av den behörige kontrolltjänstemannen. Arbetsgivaren skall endast tillhandahålla diagramblad av godkänd typ, lämpliga för användning i den i fordonet installerade utrustningen.

2. Företaget skall förvara diagrambladen i god ordning i minst ett år efter användandet och skall överlämna kopior till de berörda förare som begär det. Bladen skall på begäran uppvisas för eller överlämnas till den behörige kontrolltjänstemannen."

12 Artikel 14.1 i förordning nr 3821/85 ändrades genom rådets förordning (EG) nr 2135/98 av den 24 september 1998 (EGT L 274, s. 1) för att införa vissa preciseringar, men bestämmelsens innehåll förblev oförändrat i sak.

De nationella bestämmelserna

13 I artikel 1 i arrêté du ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer du 29 juin 1990, relatif à l'utilisation par des entreprises établies sur le

territoire d'un Etat membre de la Communauté économique européenne de véhicules loués sans conducteur pour les transports de marchandises par route (ministerförordning av den 29 juni 1990 om hur företag som är etablerade i en medlemsstat i Europeiska ekonomiska gemenskapen får använda fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg) (JORF av den 19 juli 1990, s. 8563), som avser direktiv 84/647, föreskrivs följande:

"Företag som är etablerade i en medlemsstat i gemenskapen och som utför godstransporter på väg från eller till franskt territorium eller i transit genom franskt territorium får använda fordon som hyrts av ett vägfordonsuthyrningsföretag för denna trafik på följande villkor:

— Det hyrda fordonet är registrerat eller taget i bruk i enlighet med gällande lagstiftning i den medlemsstaten.

— ...

— Fordonet framförs av hyresmannen eller hans anställda."

Målen vid de nationella domstolarna och tolkningsfrågorna

Mål C-228/01

14 Bolaget Bourrasse är ett vägtransportbolag som är etablerat i Frankrike. Jacques Bourrasse är verkställande direktör i bolaget. Bolaget innehar ett

gemenskapstillstånd utfärdat av Direction régionale de l'équipement d'Aquitaine (infrastrukturmyndigheten i regionen Aquitaine). I de av bolagets fordon som är registrerade i Frankrike finns en bestyrkt kopia av detta tillstånd.

15 Den 23 april 1993 förvärvade bolaget Bourrasse det i Portugal etablerade vägtransportbolaget Ver Coelho (nedan kallat bolaget Ver Coelho). Jacques Bourrasse blev företagsledare för det bolaget. De två bolagen är två skilda juridiska personer.

16 När Inspection du travail des transports (yrkesinspektionen för transportsektorn, nedan kallad yrkesinspektionen) genomförde en kontroll hos bolaget Bourrasse den 24 juni 1996 upptäckte myndigheten att tretton arbetstagare med portugisiskklingande namn, som hade anställts den 1 januari 1992 av bolaget Bourrasse, hade förflyttats till bolaget Ver Coelho, vissa av dem i slutet av år 1994, andra i slutet av år 1995.

17 Yrkesinspektionen konstaterade även att bolaget Bourrasse hyrde ut fordonskombinationer utan förare till bolaget Ver Coelho. Detta bolag använde för sina internationella transporter till Frankrike portugisiska internationella transporttillstånd utfärdade i uthyrarens namn. De färdskrivarblad som avsåg fordon uthyrda till bolaget Ver Coelho handhades av bolaget Bourrasse. Två portugisiska chaufförer som var anställda av bolaget Ver Coelho hördes av den franska polisen och uppgav att de uteslutande körde fordonskombinationer tillhörande Jacques Bourrasse. Den ena chaufförен uppgav dessutom att han hade förhandlat direkt med Jacques Bourrasse.

18 Yrkesinspektionen ansåg mot bakgrund av dessa omständigheter att bolaget Ver Coelhos arbetstagare i själva verket tillhörde bolaget Bourrasse och fastställde att Jacques Bourrasse hade gjort sig skyldig till undanhållande av uppgifter om arbetstagare.

19 Jacques Bourrasse åtalades vid Tribunal de grande instance de Dax. Han bestred åtalet och gjorde gällande att de portugisiska chaufförerna hade anställningsavtal med bolaget Ver Coelho och att bolaget Bourrasse, enligt direktiv 84/647, har rätt att hyra ut fordonskombinationer till bolaget Ver Coelho under förutsättning att dessa är registrerade i den medlemsstat där de har hyrts och att de framförs av hyrestagaren eller dennes anställda.

20 Tribunal de grande instance de Dax biföll åtalet genom dom av den 6 december 1999.

21 Jacques Bourrasse och procureur de la République (den franska åklagarmyndigheten) överklagade denna dom till Cour d'appel de Pau.

22 Cour d'appel de Pau beslutade mot denna bakgrund att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

"1. Kan begreppet hyra av fordon utan förare i den mening som avses i artikel 2 i direktiv 84/647/EEG tolkas så, att det är tillåtet för uthyraren, ett vägtransportföretag bildat enligt fransk rätt,

— att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt portugisisk rätt, skaffa de transporttillstånd som krävs inom det nationella territoriet, och

— att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt portugisisk rätt, handha färdskrivarbladen för de förare som är anställda i det företaget?

2. Måste de hyrda fordonen vara registrerade i Portugal?"

Mål C-289/01

23 Jean-Marie Perchicot är företagsledare för bolaget Perchicot France, som är etablerat i Frankrike och som utför transporter mellan Frankrike och Spanien. Bolaget äger fordon som är registrerade i Frankrike, och för vart och ett av fordonen finns det en bestyrkt kopia av det gemenskapstillstånd som Direction régionale de l'équipement d'Aquitaine har utfärdat till bolaget.

24 År 1999 bildade Jean-Marie Perchicot ett transportbolag enligt spansk rätt, för vilket han också är företagsledare (nedan kallat bolaget Perchicot Espagne) och till vilket anställningsavtalen för tretton av de arbetstagare som dittills hade varit anställda av bolaget Perchicot France övergick. Sedan den 1 december 1999 har nyanställningar systematiskt gjorts av bolaget Perchicot Espagne. De fordonskombinationer som ägs av bolaget Perchicot France har hyrts ut utan förare till bolaget Perchicot Espagne, varvid de fortfarande har varit registrerade i Frankrike.

25 I början av år 2000 genomförde yrkesinspektionen kontroller och konstaterade härefter att det var uthyraren, bolaget Perchicot France, som handhade färdskrivarbladen för de hyrda fordonen, som skaffade transporttillstånd för

dessa fordon och som skötte administrationen av den förflyttade personalen. Yrkesinspektionen ansåg mot bakgrund härav att omlokaliseringen var fiktiv och att företaget fortsatte att förvaltas, ledas och drivas i Frankrike. Enligt myndigheten var den rättsliga ram inom vilken verksamheten bedrevs inte förenlig med de franska bestämmelserna. I dessa bestämmelser föreskrivs nämligen att uthyrning av fordon mellan medlemsstater i Europeiska unionen inte är tillåten, eftersom det endast är transit av de hyrda fordonen mellan två företag i samma medlemsstat som är tillåten. Yrkesinspektionen fastställde följaktligen att Jean-Marie Perchicot hade gjort sig skyldig till undanhållande av uppgifter om arbetstagare och att han hade begått tolv andra överträdelser.

26 Jean-Marie Perchicot åtalades vid Tribunal de grande instance de Dax. Denna domstol är osäker på huruvida de franska bestämmelserna är förenliga med direktiv 84/647, enligt vilket det är tillåtet med uthyrning av fordonskombinationer mellan företag. Den beslutade därför att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

"Är det vid sådan uthyrning av fordon utan förare som avses i artikel 2 i direktiv 84/647/EEG tillåtet för uthyraren, ett franskt vägtransportföretag,

— att för hyresmannens räkning, ett vägtransportföretag bildat enligt fransk rätt, skaffa de transporttillstånd som krävs inom det nationella territoriet, och

— att för hyresmannens räkning, ett transportföretag bildat enligt spansk rätt, handha färdskrivarbladen för de förare som är anställda i det företaget?"

27 Mot bakgrund av de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen måste första strecksatsen i tolkningsfrågan förstås så, att den avser en hyresman som är ett vägtransportföretag bildat enligt spansk rätt.

Tolkningsfrågorna

Den första frågan i mål C-228/01 och den enda frågan i mål C-289/01

28 De hänskjutande domstolarna har ställt dessa frågor för att få klarhet i huruvida det enligt artikel 2 i direktiv 84/647 är tillåtet för ett vägtransportföretag, som är etablerat i en medlemsstat och som hyr ut fordon utan förare till ett vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat, att för hyresmannens räkning skaffa de transporttillstånd som krävs i den första medlemsstaten och att för hyresmannens räkning handha färdskrivarbladen för de förare som är anställda av denne.

29 Domstolen konstaterar inledningsvis att det i artikel 2 i direktiv 84/647 preciseras under vilka förutsättningar som varje medlemsstat är skyldig att för trafik mellan medlemsstater tillåta användning inom sitt territorium av fordon som har hyrts av företag som är etablerade i en annan medlemsstat.

30 Det följer emellertid av artikel 5 första strecksatsen i direktiv 84/647 att — utan att detta inverkar på artikel 2 i samma direktiv — reglerna om tillträde till marknaden för internationella transporter, och därmed om användning av transporttillstånd för annans räkning, inte skall påverkas av detta direktiv.

31 Förarnas färdskrivarblad omnämns inte i artikel 2 i direktiv 84/647.

32 Det kan således konstateras att artikel 2 i direktiv 84/647 inte rör användningen av transporttillstånd och färdskrivarblad.

33 För att kunna ge ett användbart svar till en domstol som har ställt en tolkningsfråga kan domstolen emellertid vara tvungen att beakta gemenskapsrättsliga regler som den nationella domstolen inte har nämnt i sin fråga (se bland annat dom av den 20 mars 1986 i mål 35/85, Tissier, REG 1986, s. 1207, punkt 9, av den 27 mars 1990 i mål C-315/88, Bagli Pennacchiotti, REG 1990, s. I-1323, punkt 10, och av den 18 november 1999 i mål C-107/98, Teckal, REG 1999, s. I-8121, punkt 39).

34 Det kan när det gäller transporttillstånden erinras om att det följer av artikel 1.1 jämförd med artikel 3.1 i förordning nr 881/92 att det krävs ett gemenskapstillstånd för att bedriva internationell yrkesmässig godstransport på väg inom gemenskapen och att det följer av artikel 5.1 och 5.2 i samma förordning att detta tillstånd skall utfärdas av myndigheterna i den medlemsstat där transportföretaget är etablerat, varvid dessa myndigheter skall lämna ut tillståndet i original till innehavaren och en bestyrkt kopia för varje fordon som gemenskapstillståndets innehavare förfogar över, inbegripet de fordon som han innehar i enlighet med ett hyreskontrakt. Följaktligen är det inte uthyraren, utan hyresmannen som skall ansöka om gemenskapstillstånd för de hyrda fordonen hos myndigheterna i den medlemsstat där han är etablerad.

35 Det följer dessutom av artikel 5.4 i förordning nr 881/92 att gemenskapstillståndet skall ställas ut i transportföretagets namn och att detta företag inte får överlåta tillståndet på tredje man. När det är fråga om fordon som ursprungligen har använts av ett vägtransportföretag som innehar ett gemenskapstillstånd och som sedan hyrs ut till ett annat vägtransportföretag, har uthyraren följaktligen inte rätt att låta hyresmannen använda uthyrarens eget gemenskapstillstånd.

36 Det kan, när det gäller handhavandet av färdskrivarbladen, erinras om att det i artikel 14.1 och 14.2 i förordning nr 3821/85 — såväl i dess ursprungliga lydelse som i dess lydelse enligt förordning nr 2135/98 — föreskrivs att det åligger arbetsgivaren att lämna ut diagrambladen till förarna, att byta ut bladen vid behov och att därefter förvara dem i minst ett år.

37 Härav följer att ett transportföretag, som är etablerat i en medlemsstat och som hyr ut fordon utan förare för godstransport på väg till ett företag som är etablerat i en annan medlemsstat, inte får behålla ansvaret för handhavandet av färdskrivarbladen för de hyrda fordonen.

38 Den första frågan i mål C-228/01 och den enda frågan i mål C-289/01 skall således besvaras på så sätt att artiklarna 3 och 5 i förordning nr 881/92 och artikel 14 i förordning nr 3821/85 — såväl i dess ursprungliga lydelse som i dess lydelse enligt förordning nr 2135/98 — utgör hinder för ett vägtransportföretag, som är etablerat i en medlemsstat och som hyr ut fordon utan förare till ett vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat, att låta använda uthyrarens eget gemenskapstillstånd och att behålla ansvaret för handhavandet av färdskrivarbladen för de hyrda fordonen.

Den andra frågan i mål C-228/01

39 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan i mål C-228/01 för att få klarhet i huruvida det, när det är fråga om gränsöverskridande uthyrning av fordon utan förare, krävs att fordonen är registrerade i hyresmannens medlemsstat.

40 Domstolen erinrar härvid om att det följer av artikel 2.1 i direktiv 84/647 att varje medlemsstat inom sitt territorium skall tillåta företag som är etablerade i en annan medlemsstat att använda hyrda fordon, under förutsättning bland annat att fordonen är registrerade eller tagna i bruk i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där det transportföretag som är hyresman är etablerat.

41 Det följer emellertid av artikel 4.1 i nämnda direktiv att en medlemsstat får föreskriva mindre restriktiva villkor för användning av hyrda fordon. Det framgår att så inte är fallet i målet vid den nationella domstolen.

42 Den andra frågan i mål C-228/01 skall således besvaras på så sätt att artikel 2.1 i direktiv 84/647 skall tolkas så, att — med förbehåll för en eventuell tillämpning av artikel 4 i samma direktiv — fordon hyrda utan förare skall vara registrerade i den medlemsstat där det vägtransportföretag som är hyresman är etablerat.

Rättegångskostnader

43 De kostnader som har förorsakats den franska regeringen och kommissionen, vilka har inkommit med yttranden till domstolen, är inte ersättningsgilla. Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målen vid de nationella domstolarna utgör ett led i beredningen av dessa mål, ankommer det på de nationella domstolarna att besluta om rättegångskostnaderna.

På dessa grunder beslutar

DOMSTOLEN (andra avdelningen)

— angående de frågor som genom beslut av den 15 maj 2001 och den 2 juli 2001 har ställts av Cour d'appel de Pau och Tribunal de grande instance de Dax — följande dom:

1) **Artiklarna 3 och 5 i rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg inom gemenskapen till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier och artikel 14 i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter — såväl i dess**

ursprungliga lydelse som i dess lydelse enligt förordning nr 2135/98 — utgör hinder för ett vägtransportföretag, som är etablerat i en medlemsstat och som hyr ut fordon utan förare till ett vägtransportföretag som är etablerat i en annan medlemsstat, att låta hyresmannen använda uthyrarens eget gemenskapstillstånd och att behålla ansvaret för handhavandet av färdskrivarbladen för de hyrda fordonen.

2) Artikel 2.1 i rådets direktiv 84/647/EEG av den 19 december 1984 om användning av fordon hyrda utan förare för godstransporter på väg, i dess lydelse enligt rådets direktiv 90/398/EEG av den 24 juli 1990, skall tolkas så, att — med förbehåll för en eventuell tillämpning av artikel 4 i samma direktiv — fordon hyrda utan förare skall vara registrerade i den medlemsstat där det vägtransportföretag som är hyresman är etablerat.

Gulmann Skouris Colneric

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 7 november 2002.

R. Grass

Justitiesekreterare

R. Schintgen

Ordförande på andra avdelningen