SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS ANTONIO TIZZANO

vom 4. Juli 2002 [1]

1. Die Cour d'appel Pau (Frankreich) (im Folgenden: Berufungsgericht) und das Tribunal de grande instance Dax (Frankreich) haben dem Gerichtshof einige gleich lautende Fragen nach der Auslegung der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr [2] (im Folgenden: Richtlinie), insbesondere von deren Artikel 2, zur Vorabentscheidung vorgelegt.

Die Gemeinschaftsvorschriften

2. Artikel 2 der Richtlinie bestimmt:

„Jeder Mitgliedstaat lässt zu, dass Fahrzeuge, die von den Unternehmen eines anderen Mitgliedstaats gemietet wurden, in seinem Gebiet für den Verkehr zwischen Mitgliedstaaten verwendet werden, wenn

1. sie in dem betreffenden Mitgliedstaat in Übereinstimmung mit dessen Rechtsvorschriften zugelassen oder in den Verkehr gebracht worden sind;

2. der Vertrag lediglich die Bereitstellung eines Fahrzeugs ohne Fahrer betrifft und nicht mit einem Beschäftigungsvertrag mit demselben Unternehmen über Fahr- oder Begleitpersonal verbunden ist;

3. sie während der Dauer des Mietvertrags ausschließlich dem Unternehmen, das sie verwendet, zur Verfügung stehen;

4. sie vom eigenen Personal des Unternehmens, das sie verwendet, geführt werden;

...“

3. Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie bestimmt:

„Die Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats, die für die Benutzung von Miet-

1 — Originalsprache: Italienisch.

2 — ABl. L 335, S. 72.

fahrzeugen weniger strenge Bedingungen vorsehen als sie in den Artikeln 2 und 3 aufgeführt sind, werden durch die Richtlinie nicht berührt."

4. Artikel 5 der Richtlinie lautet:

„Unbeschadet der Artikel 2 und 3 beeinträchtigt diese Richtlinie nicht die Anwendung der Vorschriften über

— die Abwicklung des gewerblichen Güterkraftverkehrs sowie des Güterkraftverkehrs im Werkverkehr, insbesondere hinsichtlich des Zugangs zum Markt und der Kontingentierung der Kapazitäten im Güterkraftverkehr;

..."

5. Der internationale Güterkraftverkehr wird im Hinblick auf den Marktzugang im Wesentlichen durch die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten [3] geregelt.

6. Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung Nr. 881/92 lautet:

„Der grenzüberschreitende Verkehr unterliegt einer Gemeinschaftslizenz."

7. Artikel 5 der Verordnung Nr. 881/92 bestimmt:

„(1) Die Gemeinschaftslizenz gemäß Artikel 3 wird von den zuständigen Behörden des Niederlassungsmitgliedstaats ausgestellt.

(2) Die Mitgliedstaaten händigen dem Inhaber das Original der Gemeinschaftslizenz, das von dem Transportunternehmen aufbewahrt wird, sowie so viele beglaubigte Abschriften aus, wie dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz Fahrzeuge als volles Eigentum oder aufgrund eines anderen Rechts, insbesondere aus Ratenkauf-, Miet- oder Leasingvertrag, zur Verfügung stehen.

..."

3 — ABl. L 95, S. 1.

(4) Die Gemeinschaftslizenz wird auf den Namen des Transportunternehmers ausgestellt. Sie darf von diesem nicht an Dritte übertragen werden. Eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz muss im Fahrzeug mitgeführt werden und ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuzeigen."

8. Schließlich hat der Rat die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr [4] erlassen, deren Artikel 14 folgendermaßen lautet:

„(1) Der Unternehmer händigt den Fahrern eine ausreichende Anzahl Schaublätter aus, wobei dem persönlichen Charakter dieser Schaublätter, der Dauer des Dienstes und der Möglichkeit Rechnung zu tragen ist, dass beschädigte oder von einem zuständigen Kontrollbeamten beschlagnahmte Schaublätter ersetzt werden müssen. Der Unternehmer händigt den Fahrern nur solche Schaublätter aus, die einem amtlich genehmigten Muster entsprechen und die sich für das in das Fahrzeug eingebaute Gerät eignen.

(2) Das Unternehmen bewahrt die Schaublätter nach der Benutzung mindestens ein Jahr lang gut geordnet auf; es händigt den betreffenden Fahrern auf Verlangen eine Kopie der Schaublätter aus. Die Schaublätter sind jedem zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen oder auszuhändigen."

4 — ABl. L 370, S. 8.

Tatbestand und Verfahren

Der Fall Bourrasse

9. In der Rechtssache C-228/01 wird die Frage im Rahmen eines — nun beim Berufungsgericht anhängigen — Verfahrens gestellt, das das Ministère public (Staatsanwaltschaft) gegen den Inhaber eines französischen Güterkraftverkehrsunternehmens eingeleitet hat. Ihm wird eine Reihe von nach französischem Recht strafbaren Handlungen vorgeworfen. Die zur Last gelegten Handlungen beziehen sich auf den Zeitraum von Ende 1994 bis Juni 1996 und stehen allesamt im Zusammenhang damit, dass ein dem Angeklagten gehörendes französisches Unternehmen (Vermieter) einem portugiesischen Transportunternehmen (Mieter), dessen Inhaber der Angeklagte selbst ist, Fahrzeuge ohne Fahrer bereitstellte und dadurch seine Geschäftstätigkeit verlagerte. Die fraglichen Fahrzeuge sind in Frankreich zugelassen. Der Mieter bedient sich zur Durchführung seiner internationalen Transporte der Arbeitnehmer, die vor der Vermietung der Fahrzeuge beim Vermieter beschäftigt sind. Der Mieter wiederum benutzt vom Vermieter erwirkte Transportgenehmigungen. Hinzu kommt, dass der Vermieter und nicht etwa der Mieter im Besitz der Tachographenscheiben ist, die in den Kontrollgeräten der dem Mieter zur Verfügung gestellten Fahrzeugen verwendet werden.

10. Dem Angeklagten wird vorgeworfen, mit den genannten Arbeitnehmern Schwarzarbeit betrieben zu haben; diese

hätten LKWs unter Kennzeichen des vermietenden Unternehmens gefahren, von dem sie in Wirklichkeit ihre Weisungen erhalten hätten, obwohl sie offiziell beim Mieter beschäftigt gewesen seien. Das Strafverfahren betrifft insbesondere den Verstoß gegen Vorschriften des französischen Code de travail über die Aushändigung eines Lohn- oder Gehaltszettels an die Arbeitnehmer sowie die Führung eines Lohnbuchs und eines Personalregisters.

11. Mit Urteil vom 6. Dezember 1999 befand das Tribunal de Grande Instance Dax Jacques Bourrasse für schuldig, Schwarzarbeit betrieben zu haben, und stellte insbesondere fest, „dass es sich bei den Arbeitnehmern [des portugiesischen Mieters] in Wirklichkeit um Arbeitnehmer der Firma Transports Bourrasse handelt, die sich eines verlagerten Rechtsgebildes bedient und die durch ihre Firmenleitung Schwarzarbeitbetreiben lässt ...“

12. Das Berufungsgericht stellte fest, dass die Entscheidung des Strafverfahrens von der Auslegung einer gemeinschaftsrechtlichen Vorschrift abhänge, und hat daher mit Beschluss vom 6. Dezember 1999 das Verfahren ausgesetzt und den Gerichtshof ersucht, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist es nach Artikel 2 der Richtlinie 84/647/EWG zulässig, dass bei der Bereitstellung eines Fahrzeugs ohne Fahrer der Vermieter, ein Güterkraftverkehrsunternehmen französischen Rechts,

— die im Inland erforderlichen Transportgenehmigungen für Rechnung des Mieters, eines Güterkraftverkehrsunternehmens portugiesischen Rechts, erhält und

— die Fahrtenschreiberscheiben der bei diesem Unternehmen angestellten Fahrer für Rechnung des Mieters, eines Güterkraftverkehrsunternehmens portugiesischen Rechts, verwaltet?

2. Müssen die gemieteten Kraftfahrzeuge in Portugal zugelassen sein?

Der Fall Perchicot

13. Die Rechtssache C-289/01 beruht auf einem bei Gericht anhängigen Strafverfahren, bei dem der Tatbestand und die Rechtslage im Wesentlichen denen in der Rechtssache C-228/01 entsprechen, außer dass in diesem Fall die Verlagerung der Geschäftstätigkeit zwischen einem französischen Transportunternehmen, Perchicot France, und einem von diesem eigens ge-

gründeten und kontrollierten Unternehmen spanischen Rechts, Perchicot Espagne, erfolgte. Die zur Last gelegten Handlungen beziehen sich auf den Zeitraum von Ende 1999 bis Anfang 2000.

14. Auch hier hat das Gericht festgestellt, dass die Entscheidung des Strafverfahrens von der Auslegung einer gemeinschaftsrechtlichen Vorschrift abhänge, und hat deshalb mit Beschluss vom 2. Juli 2001 dem Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:

Erlaubt Artikel 2 der Richtlinie 84/647/EWG, dass bei Bereitstellung eines Fahrzeugs ohne Fahrer der Vermieter, ein Güterkraftverkehrsunternehmen französischen Rechts,

— die im Inland erforderlichen Transportgenehmigungen für Rechnung des Mieters, eines Güterkraftverkehrsunternehmens [spanische] Rechts, erhält und

— die Fahrtenschreiberscheiben der bei diesem Unternehmen angestellten Fahrer für Rechnung des Mieters, eines Güterkraftverkehrsunternehmens spanischen Rechts, verwaltet?

15. Mit Beschluss des Präsidenten des Gerichtshofes vom 23. Januar 2002 sind die beiden Rechtssachen aufgrund ihrer Konnexität zusammengefasst worden.

16. In dem Verfahren beim Gerichtshof haben schriftliche Erklärungen eingereicht: die Kommission und die französische Regierung sowie die Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du sud ouest [Regionalverband der kleinen und mittleren Verkehrsunternehmer in Südwest-Frankreich, im Folgenden: (UNOSTRA Aquitaine)], Nebenklägerin im Strafverfahren gegen Jacques Bourrasse, sowie die Inspection du travail et des transports (Gewerbeaufsichtsamt für das Transportwesen), Unterabteilung Bayonne, Klägerin in jenem Verfahren und Nebenklägerin in dem Verfahren gegen Jean-Marie Perchicot. An der mündlichen Verhandlung hat außerdem Jacques Bourrasse teilgenommen.

Zu der beiden Rechtssachen gemeinsamen Frage

17. Außer Jacques Bourrasse, der dem Gerichtshof vorschlägt, diese Frage zu bejahen, vertreten alle Beteiligten des vorliegenden Falles die gegenteilige Ansicht.

18. Die französische Regierung trägt vor, dass die vorliegende Frage ohne weiteres umformuliert werden sollte, denn in Wirklichkeit gehe es in den fraglichen Verfahren nicht um Artikel 2 der Richtlinie, sondern

um die Artikel 3 und 5 der Verordnung Nr. 881/92 über den Zugang zum internationalen Güterkraftverkehrsmarkt und um Artikel 14 der Verordnung Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr. Der Gerichtshof sollte in diesem rechtlichen Zusammenhang antworten, dass es nach den genannten Vorschriften nicht zulässig sei, dass ein Transportunternehmen französischen Rechts, das Kraftfahrzeuge an ein Unternehmen eines anderen Mitgliedstaats vermiete, dem Mieter seine eigene gemeinschaftliche Transportgenehmigung zur Verfügung stelle und die Verwaltung der Fahrtenschreiberscheiben der vermieteten Fahrzeuge behalte.

19. Für den Fall, dass der Gerichtshof jedoch davon absehen sollte, ausdrücklich auf die genannten, vom vorlegenden Gericht nicht erwähnten Verordnungen über den Marktzugang und über Kontrollfahrtenschreiber einzugehen, macht die französische Regierung hilfsweise ebenso wie UNOSTRA Aquitaine geltend, dass sich die Antwort auf die gemeinsame Frage aus Artikel 2 Nummer 4 der Richtlinie ergebe. Nach dieser Vorschrift hänge die Zulässigkeit der Vermietung von der Voraussetzung ab, dass die vermieteten Fahrzeuge „vom eigenen Personal des Unternehmens, das sie verwendet, geführt werden". Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes [5] sei der Begriff „eigenes Personal des Unternehmens" zwar ein gemeinschaftsrechtlicher Begriff, müsse aber gleichwohl im Licht der Rechtsetzung des jeweiligen Mitgliedstaats bestimmt werden. Daher sei es Sache des betreffenden Mitgliedstaats, zu beurteilen, ob die Tatsache, dass der Vermieter dem Mieter seine eigene gemeinschaftliche Transportgenehmigung zur Verfügung stelle und selbst die Fahrtenschreiberscheiben verwalte, impliziere, dass der Transport nicht, wie in Artikel 2 Nummer 4 der Richtlinie vorgeschrieben, „vom eigenen Personal, das sie verwendet", durchgeführt werde.

20. Die Kommission teilt weitgehend die von der französischen Regierung in erster Linie vorgetragene Rechtsauffassung und schlägt dem Gerichtshof vor, festzustellen, dass die Richtlinie keine ausdrückliche Regelung für die Benutzung von Transportgenehmigungen und Fahrtenschreiberscheiben enthalte, sondern vielmehr auf die Verordnung Nr. 881/92 verweise, nach der die Gemeinschaftslizenz auf den Namen dessen erteilt werde, der tatsächlich als Transporteur tätig werde, und von diesem nicht an Dritte übertragen werden dürfe.

21. Die Kommission stützt ihre Ausführungen auf das Urteil Centros. Danach ergebe sich zwar aus der im EG-Vertrag anerkannten Niederlassungsfreiheit für alle Gemeinschaftsbürger das Recht „ihre Tätigkeit in einem anderen Mitgliedstaat durch eine Agentur oder eine Zweigniederlassung oder Tochtergesellschaft auszuüben", aber gleichwohl sei „ein Mitgliedstaat ... berechtigt, Maßnahmen zu treffen, die verhindern sollen, dass sich einige seiner Staatsangehörigen unter Missbrauch der durch den EG-Vertrag geschaffenen Möglichkeiten der Anwendung

5 — Urteile vom 18. Januar 1984 in der Rechtssache 327/82 (Ekro, Slg. 1984, 107) und vom 11. Juli 1985 in der Rechtssache 105/84 (Danmols Inventar, Slg. 1985, 2639).

des nationalen Rechts entziehen" [6]. Demnach könnten sich im vorliegenden Fall weder Jacques Bourrasse noch Jean-Marie Perchicot auf die in der Richtlinie vorgesehene Liberalisierung grenzübergreifender Vermietungen berufen.

22. Im gleichen Sinne äußert sich auch die Gewerbeaufsicht für das Transportwesen. Sie erklärt insbesondere, dass den Arbeitnehmern die Bezüge vorenthalten würden, auf die sie aufgrund des Arbeitsvertrags und des geltenden Tarifrechts einen Anspruch gehabt hätten, wenn sie von den französischen Transportunternehmen förmlich eingestellt worden wären, und darüber hinaus sei die von den Angeklagten im Ausgangsverfahren vorgenommene fiktive Verlagerung eine Umgehung der französischen Bestimmungen über die Sozialleistungen und die Personalvertretung.

Beurteilung

23. Wie man sieht, liegt das eigentliche Problem bei der hier zu prüfenden Frage in der Bestimmung der geltenden Regelung, denn mehr noch als aus dem Vorlagebeschluss ergibt sich aus dem Vorbringen der Beteiligten, dass im vorliegenden Fall offenbar andere gemeinschaftsrechtliche Vorschriften einschlägig sind.

6 — Urteil vom 9. März 1999 in der Rechtssache 212/97 (Centros, Slg. 1999, I-1459, Randnrn. 20 ff.).

24. Zunächst möchte ich feststellen, dass, selbst wenn das der Fall sein sollte, dies nicht die Möglichkeit ausschließt, die Frage auf dieser Ebene zu beantworten, denn nach der gemeinschaftlichen Rechtsprechung gilt Folgendes: „Um dem Gericht, das ihm eine Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt hat, eine sachdienliche Antwort zu geben, kann der Gerichtshof auf gemeinschaftsrechtliche Vorschriften eingehen, die das vorlegende Gericht in seiner Frage nicht angeführt hat." [7]

25. Ich halte die Auffassungen der französischen Regierung und der Kommission für begründet, denn die Richtlinie enthält in der Tat keine Vorschriften über ein Kontrollgerät und über die betreffenden Fahrtenschreiberscheiben. Diese Materie ist vielmehr in der Verordnung Nr. 3821/85 geregelt, mit der die früher hierzu erlassenen Vorschriften zusammengefasst wurden. Vor allem sind in Kapitel IV der Verordnung Vorschriften über die Benutzung und Verwaltung der Geräte sowie der dazugehörigen Kontrollblätter festgelegt. Hinzu kommt, dass die Richtlinie den Zugang zum Markt des Güterkraftverkehrs nicht nur unberührt lässt, sondern einen ausdrücklichen Vorbehalt im Hinblick auf andere geltende Gemeinschaftsregelungen und damit auf die Verordnung Nr. 881/92 für den internationalen Transport und die Verordnung Nr. 3118/93 [8] für den Kabotageverkehr enthält. Da der vorliegende Fall unstreitig zum Bereich des Transports zwischen zwei verschiedenen Mitglied-

7 — Urteile vom 20. März 1986 in der Rechtssache 35/85 (Tissier, Slg. 1986, 1207, Randnr. 9), vom 27. März 1990 in der Rechtssache C-315/88 (Bagli Pennacchiotti, Slg. 1990, I-1323, Randnr. 10) und vom 18. November 1999 in der Rechtssache C-107/98 (Teckal, Slg. 1999, I-8121, Randnr. 39).

8 — Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279, S. 1).

staaten gehört, ist die erste und nicht die zweite der beiden Verordnungen einschlägig.

26. Nachdem nunmehr feststeht, welche Regelungen einschlägig sind, möchte ich bemerken, dass in der Verordnung Nr. 881/92 in Bezug auf den Marktzugang festgelegt ist, dass der grenzüberschreitende Verkehr einer Gemeinschaftslizenz unterliegt (Artikel 3 Absatz 1) und dass der Mitgliedstaat, in dem das Transportunternehmen niedergelassen ist, diese Lizenz im Original mit so vielen beglaubigten Abschriften aushändigt, wie dem Inhaber der Gemeinschaftslizenz Fahrzeuge aufgrund eines Mietvertrags zur Verfügung stehen (Artikel 5 Absätze 1 und 2). Es ist also offenkundig Sache des Mieters und nicht des Vermieters, sich die Gemeinschaftslizenz für die gemieteten Fahrzeuge zu beschaffen.

27. Um etwaige letzte Zweifel zu beseitigen, kann auch noch auf Artikel 5 Absatz 4 verwiesen werden, wonach die genannte Lizenz „auf den Namen des Transportunternehmers ausgestellt [wird]. Sie darf von diesem nicht an Dritte übertragen werden". Das gilt gerade für den Fall, dass Fahrzeuge, die ursprünglich von einem bestimmten Inhaber einer gemeinschaftlichen Transportlizenz benutzt wurden, anschließend an eine andere Person vermietet oder auf sie übertragen werden.

28. Daraus folgt also, dass es nach den Artikeln 3 und 5 der Verordnung Nr. 881/92 nicht zulässig ist, dass ein Transportunternehmen französischen Rechts, das Kraftfahrzeuge ohne Fahrer zum Güterkraftverkehr an ein Unternehmen eines anderen Mitgliedstaats vermietet, dem Mieter seine eigene gemeinschaftliche Transportgenehmigung zur Verfügung stellt.

29. Was die Verwaltung der Fahrtenschreiberscheiben angeht, so sieht Artikel 14 der Verordnung Nr. 3821/85 vor, dass der Unternehmer (d. h. der Transporteur) den Fahrern die Scheiben zur Verfügung stellt, dafür sorgt, dass sie verwendet und bei Bedarf ersetzt werden (Artikel 14 Absatz 1) und sie anschließend eine bestimmte Zeit lang aufbewahrt (Artikel 14 Absatz 2). Daraus folgt, dass ein Transportunternehmen französischen Rechts, das Kraftfahrzeuge ohne Fahrer zum Güterkraftverkehr an ein Unternehmen eines anderen Mitgliedstaats vermietet, die Fahrtenschreiberscheiben der vermieteten Fahrzeuge nicht weiter verwalten darf.

30. Nachdem ich somit die Kriterien für die Beantwortung der Vorlagefrage ermittelt habe, erübrigt sich meines Erachtens die Beantwortung der von der französischen Regierung hilfsweise aufgeworfenen Frage nach der Auslegung des Begriffes „eigenes Personal des Unternehmens" im Sinne von Artikel 2 Nummer 4 der Richtlinie. Ich möchte lediglich beiläufig ebenso wie die Kommission in der mündlichen Verhandlung darauf hinweisen, dass die Rechtsprechung in den Rechtssachen Ekro und Danmols Inventar [9], auf die die französische Regierung ihren Lösungsvorschlag stützt, nicht einschlägig ist. In jenen Rechtssachen ging es nämlich um die Auslegung von Begriffen in einer Verordnung

9 — Siehe oben, Fußnote 5.

über Ausfuhrerstattungen für Rindfleisch und in einer Richtlinie zur Angleichung der nationalen Rechtsvorschriften über die Wahrung von Ansprüchen der Arbeitnehmer beim Übergang von Unternehmen. Im vorliegenden Fall geht es hingegen um die Auslegung eines Begriffes, der den Anwendungsbereich einer Liberalisierungsrichtlinie bestimmt, dessen Bedeutung also nicht völlig einseitig dem einseitigen Befinden der einzelnen Mitgliedstaaten überlassen bleiben kann.

31. Im Ergebnis bin ich der Auffassung, dass die erste Frage dahin gehend zu beantworten ist, dass es nach den Artikeln 3 und 5 der Verordnung Nr. 881/92 sowie Artikel 14 der Verordnung Nr. 3821/85 weder zulässig ist, dass ein Unternehmen französischen Rechts, das Kraftfahrzeuge ohne Fahrer zum Güterkraftverkehr an ein Transportunternehmen eines anderen Gemeinschaftslandes vermietet, dem Mieter seine eigene gemeinschaftliche Transportgenehmigung zur Verfügung stellt, noch dass es die Fahrtenschreiberscheiben der vermieteten Fahrzeuge weiter verwaltet.

Zur zweiten Frage in der Rechtssache C-228/01

32. Hinsichtlich der zweiten Frage in der Rechtssache C-228/01 sind sich alle Beteiligten darin einig, dass die vermieteten Fahrzeuge gemäß Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie in dem Mitgliedstaat zugelassen sein müssen, in dem der Mieter niedergelassen ist. Sie schlagen dem Gerichtshof daher vor, dem vorlegenden Gericht in diesem Sinne zu antworten.

33. Darüber hinaus kann ich den Nebenklägern grundsätzlich nur zustimmen, denn es steht auch meiner Ansicht nach außer Zweifel, dass Artikel 2 nur dann zur Anwendung kommt, wenn die vermieteten Fahrzeuge in dem Mitgliedstaat zugelassen sind, in dem das mietende Transportunternehmen niedergelassen ist.

34. Außerdem bestimmt Artikel 4 der Richtlinie, dass Artikel 2 der Richtlinie dem nicht entgegensteht, dass ein Mitgliedstaat für die Benutzung von Mietfahrzeugen weniger strenge Bedingungen vorsieht. Anders gesagt, die Bestimmungen der Richtlinie schließen nicht aus — soweit es hier von Belang ist —, dass die grenzübergreifende Vermietung von Fahrzeugen für den Güterkraftverkehr nach dem einschlägigen nationalen Recht möglicherweise selbst dann rechtmäßig ist, wenn die vermieteten Fahrzeuge nicht in dem Mitgliedstaat zugelassen sind, in dem der Mieter niedergelassen ist.

35. Ich schlage daher dem Gerichtshof vor, auf die zweite Frage zu antworten, dass Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 84/647 dahin auszulegen ist, dass die vermieteten Fahrzeuge vorbehaltlich einer etwaigen Anwendung von Artikel 4 der Richtlinie in dem Mitgliedstaat zugelassen sein müssen, in dem der Mieter niedergelassen ist, hier also in Portugal.

Ergebnis

36. Aus diesen Gründen schlage ich dem Gerichtshof vor, auf die Vorlagefragen wie folgt zu antworten:

1. Es ist nach den Artikeln 3 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten sowie Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr weder zulässig, dass ein Unternehmen französischen Rechts, das Kraftfahrzeuge ohne Fahrer an ein Güterkraftverkehrsunternehmen eines anderen Mitgliedstaats vermietet, dem Mieter seine eigene gemeinschaftliche Transportgenehmigung zur Verfügung stellt, noch dass es die Fahrtenschreiberscheiben der vermieteten Fahrzeuge weiter verwaltet.

2. Artikel 2 Nummer 1 der Richtlinie 84/647/EWG des Rates vom 19. Dezember 1984 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr ist dahin auszulegen, dass die vermieteten Fahrzeuge vorbehaltlich einer etwaigen Anwendung von Artikel 4 der Richtlinie in dem Mitgliedstaat zugelassen sein müssen, in dem der Mieter niedergelassen ist, hier also in Portugal.