JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
ANTONIO TIZZANO
4 päivänä heinäkuuta 2002 [1]

1. Cour d'appel de Pau (Ranska, jäljempänä Cour d'appel) ja Tribunal de grande instance de Dax (Ranska, jäljempänä Tribunal de grande instance) ovat esittäneet yhteisöjen tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksiä, jotka ovat sisällöltään samat ja jotka koskevat ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä annetun direktiivin 84/647/ETY [2] (jäljempänä direktiivi) ja erityisesti sen 2 artiklan tulkintaa.

Yhteisön oikeussäännöt

2. Direktiivin 2 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Jokaisen jäsenvaltion on sallittava, että vuokrattuja ajoneuvoja käyttävät jäsenvaltioiden välisessä liikenteessä sen alueella yritykset, jotka ovat sijoittautuneet toiseen jäsenvaltioon, jos:

1) ajoneuvo on rekisteröity tai otettu käyttöön viimeksi mainitun jäsenvaltion lakien mukaisesti;

2) sopimus koskee ainoastaan ajoneuvon vuokraamista ilman kuljettajaa eikä siihen liity saman yrityksen kanssa tehtyä sopimusta, joka koskee kuljettajan tai muun henkilökunnan palkkaamista;

3) vuokrattu ajoneuvo on vuokrasopimuksen voimassaoloaikana ainoastaan ajoneuvoa käyttävän yrityksen käytössä;

4) vuokrattua ajoneuvoa kuljettaa sitä käyttävän yrityksen henkilökunta;

— — ".

3. Direktiivin 4 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Tämä direktiivi ei vaikuta sellaisen jäsenvaltion säännöksiin tai määräyksiin, jossa

1 — Alkuperäinen kieli: italia.
2 — EYVL L 335, 22.12.1984, s. 72.

vuokrattujen ajoneuvojen käyttöä koskevat rajoitukset ovat lievemmät kuin 2 ja 3 artiklassa säädetään."

6. Asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

4. Sen 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

"kansainvälisten kuljetusten suorittamiseen tarvitaan yhteisön liikennelupa".

"Tämä direktiivi ei vaikuta niiden sääntöjen soveltamiseen, jotka koskevat:

7. Sen 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

— toisen lukuun tai omaan lukuun tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoiden järjestämistä ja etenkin markkinoille pääsyä sekä erityisesti tavaraliikenteen kuljetuskyvyn mukaan asetettuja kiintiörajoituksia; — — ".

"1. Sijoittautumisvaltion toimivaltaiset viranomaiset myöntävät 3 artiklassa tarkoitetun yhteisön liikenneluvan.

5. Maanteitse tapahtuvaa kansainvälistä tavarankuljetusta säännellään markkinoille pääsyn osalta yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueella taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 881/92 [3] (jäljempänä asetus N:o 881/92).

2. Jäsenvaltiot antavat luvan saajalle alkuperäisen yhteisön liikennelupa-asiakirjan, jonka kuljetusyritys säilyttää, sekä luvan haltijan käytettävissä omistuksen tai muulla perusteella, erityisesti osamaksukauppa-, vuokra- tai leasingsopimuksen perusteella olevien ajoneuvojen lukumäärää vastaavan määrän oikeaksi todistettuja jäljennöksiä.

3 — EYVL L 95, 9.4.1992, s. 1; tässä esitetyt lainaukset asetuksesta on suomennettu yhteisöjen tuomioistuimessa, koska EYVL:ssä ei ole julkaistu suomenkielistä tekstiä.

— —

4. Yhteisön liikennelupa laaditaan kuljettajan nimiin eikä tämä voi siirtää sitä kolmannelle. Oikeaksi todistettu jäljennös yhteisön liikenneluvasta on oltava ajoneuvossa ja se on esitettävä valvontaviranomaisen sitä vaatiessa."

8. Tämän lisäksi tieliikenteen valvontalaitteista annettiin 20 päivänä joulukuuta 1985 neuvoston asetus (ETY) N:o 3821/85[4] (jäljempänä asetus N:o 3821/85), jonka 14 artiklassa säädetään seuraavaa:

"1. Työnantajan on huolehdittava siitä, että kuljettajilla on riittävä määrä piirturilevyjä ottaen huomioon näiden piirturilevyjen yksilölliset ominaisuudet, työn keston ja sen mahdollisuuden, että vahingoittuneet tai valvontaviranomaisen haltuun ottamat piirturilevyt on korvattava. Työnantaja saa antaa kuljettajille vain hyväksytyn mallisia, ajoneuvoon asennettuun laitteeseen sopivia piirturilevyjä.

2. Yrityksen on säilytettävä piirturilevyjä käytön jälkeen vähintään yksi vuosi hyvässä järjestyksessä ja annettava niistä jäljennös asianomaiselle kuljettajalle tämän pyynnöstä. Piirturilevyt on pyynnöstä esitettävä tai luovutettava valvontaviranomaiselle."

4 — EYVL L 370, 31.12.1985, s. 8.

Tosiseikat ja oikeudenkäynti

Asia Bourrasse

9. Asiassa C-228/01 ennakkoratkaisukysymyksen on esittänyt Cour d'appel sen käsiteltävänä olevassa valitusasiassa, jossa Ministère public syyttää maantieliikenteessä tavarankuljetusta harjoittavaa ranskalaista yritystä useista Ranskan rikoslain rikkomisista. Asian tosiseikat olivat tapahtuneet vuosina 1994—1996 ja ne liittyivät kaikki liiketoiminnan siirtämiseen ulkomaille. Syytettynä olevan yrityksen omistama yritys (vuokralle antaja) vuokrasi portugalilaiselle kuljetusyritykselle, jonka syytetty myös omistaa, ajoneuvoja ilman kuljettajaa (vuokralle ottaja). Ajoneuvot oli rekisteröity Ranskassa. Kansainvälisessä kuljetustoiminnassaan vuokralle ottaja käytti työntekijöitä, jotka olivat ennen ajoneuvojen vuokraamista vuokralle antajan palveluksessa. Vuokralle ottaja käytti tämän lisäksi vuokralle antajan saamia liikennelupia. Vuokralle antaja, eikä vuokralle ottaja, omisti vuokralle ottajan vuokraamien ajoneuvojen valvontalaitteissa käytettävät piirturilevyt.

10. Bourrassea syytetään siitä, että hän on käyttänyt lainvastaisesti työntekijöitä, jotka kuljettivat vuokralle antajan tunnuk-

silla varustettuja kuorma-autoja ja jotka vastaanottivat tosiasiassa työnohjauksensa vuokralle antajalta, vaikka olivatkin virallisesti vuokralle ottajan palveluksessa. Rikosoikeudenkäynti koskee erityisesti niiden Ranskan työoikeudellisten säännösten rikkomista, jotka koskevat palkkatodistuksen antamisvelvollisuutta, velvollisuutta pitää kirjaa palkkoja koskevista suorituksista sekä henkilöstörekisteriä.

11. Tribunal correctionnel de Dax totesi 6.12.1999 antamassaan päätöksessä Bourrassen syyllistyneen laittomaan työvoiman käyttöön lausuen erityisesti, että "ajoneuvot vuokranneen portugalilaisen yrityksen työntekijät ovat itse asiassa Bourrasse-nimisen kuljetusyrityksen työntekijöitä, koska kyseessä on toiminnan siirtäminen ulkomaille, minkä vuoksi työntekijöiden työskentelyä on yrityksen johdon toiminnan vuoksi pidettävä laittomana työvoiman käyttönä".

12. Cour d'appel, jonne tästä päätöksestä valitettiin, katsoi, että asian ratkaisu edellyttää yhteisön oikeuden tulkintaa ja lykkäsi 6.12.1999 tekemällään päätöksellä asian käsittelyä pyytääkseen yhteisöjen tuomioistuimelta ennakkoratkaisua seuraaviin kysymyksiin:

"1) Voidaanko direktiivin 84/647/ETY 2 artiklassa säädettyä ajoneuvon vuokraamista ilman kuljettajaa tulkita siten, että sen perusteella vuokralle antaja, joka on Ranskan oikeuden mukaan perustettu maantiekuljetuksia harjoittava yhtiö,

— voi hankkia kansallisella alueella tarvittavat liikenneluvat sellaisen vuokralle ottajan puolesta, joka on Portugalin oikeuden mukaan perustettu maantiekuljetuksia harjoittava yhtiö

— voi vastata sellaisen vuokralle ottajan puolesta, joka on Portugalin oikeuden mukaan perustettu maantiekuljetuksia harjoittava yhtiö, tämän yhtiön palveluksessa olevien kuljettajien ajopiirturilevyjen hoidosta?

2) Onko vuokratut ajoneuvot rekisteröitävä Portugalissa?"

Asia Perchicot

13. Asia C-289/01 perustuu kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevaan rikosoikeudenkäyntiin, jossa on kyse asian C-228/01 kanssa olennaisesti samanlaisista tosiseikoista ja oikeudellisista seikoista sitä lukuun ottamatta, että toiminnan siirtäminen ulkomaille on suoritettu ranskalaisen kuljetusyrityksen Perchicot Francen ja Espanjan oikeuden mukaan nimenomaisesti tässä tarkoituksessa perustetun

yhtiön, jossa Perchicot Francella on määräysvalta, Perchicot Espagnen kautta. Oikeudenkäynnissä kyseessä olevat tosiseikat ovat tapahtuneet vuoden 1999 lopun ja vuoden 2000 alun välisenä aikana.

14. Kansallinen tuomioistuin katsoi tässäkin tapauksessa, että asian ratkaisu riippuu yhteisön oikeussäännön tulkinnasta ja esitti 2.7.2001 tekemällään päätöksellä yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

"Kun kysymys on direktiivin 84/647/ETY 2 artiklan mukaisesta ajoneuvon vuokraamisesta ilman kuljettajaa, sallitaanko vuokralle antavan yhtiön, joka on Ranskan oikeuden mukaan perustettu maantiekuljetuksia harjoittava yhtiö:

— hankkia tarvittavat liikenneluvat kotimaasta vuokralle ottajan, Ranskan oikeuden mukaan perustetun maantiekuljetuksia harjoittavan yhtiön lukuun;

— vastata vuokralle ottajan, Espanjan oikeuden mukaan perustetun maantiekuljetuksia harjoittavan yhtiön lukuun tämän yhtiön palveluksessa olevin kuljettajien piirturilevyjen hoidosta?"

15. Yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 23.1.2002 antamalla määräyksellä asiat yhdistettiin niiden sisällöllisen yhtäläisyyden vuoksi.

16. Komissio ja Ranskan hallitus sekä Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du sud-ouest (jäljempänä UNOSTRA Aquitaine), joka on väliintulijana Bourrassea vastaan käytävässä rikosoikeudenkäynnissä, ja kuljetusalan työsuhteiden valvontaviranomaisen Bayonnen osasto (jäljempänä Inspection du travail), joka on asianosaisena kyseisessä rikosoikeudenkäynnissä ja väliintulijana Perchicota vastaan käytävässä oikeudenkäynnissä, ovat esittäneet huomautuksensa yhteisöjen tuomioistuimelle. Bourrasse on esittänyt huomautuksensa asiassa pidetyssä suullisessa käsittelyssä.

Kysymys, joka on sama kummassakin asiassa

17. Bourrassea lukuun ottamatta kaikki asiassa huomautuksia esittäneet osapuolet ovat vaatineet yhteisöjen tuomioistuinta vastaamaan kysymykseen kieltävästi.

18. Ranskan hallitus lausuu ensisijaisesti, että käsiteltävänä oleva kysymys pitäisi muotoilla uudelleen, koska todellisuudessa esillä olevassa asiassa ei ole kysymys direktiivin 84/647/ETY 2 artiklasta vaan

kansainvälisen maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä annetun asetuksen N:o 881/92 3 ja 5 artiklasta ja valvontalaitteista annetun asetuksen N:o 3821/85 14 artiklasta. Näiden säännösten osalta yhteisöjen tuomioistuimen pitäisi Ranskan hallituksen mukaan vastata, että niissä ei sallita sitä, että Ranskan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, joka vuokraa kuormaautoja toisessa jäsenvaltiossa toimivalle yhtiölle, antaa vuokralle ottajan käytettäväksi saamansa yhteisön liikenneluvan eikä sitä, että tämä vuokralle antava yhtiö säilyttää itsellään vuokrattujen kuormaautojen piirturilevyjen hoidon.

19. Jos sitä vastoin yhteisöjen tuomioistuin haluaa jättää huomiotta nimenomaisen viittauksen näihin markkinoille pääsyä ja piirturi- ja muita valvontalaitteita koskeviin asetuksiin, koska kansallinen tuomioistuin ei ole viitannut niihin, Ranskan hallitus esittää toissijaisesti yhdessä UNOSTRA Aquitainen kanssa, että tähän kysymykseen on vastattava direktiivin 2 artiklan 4 kohdan perusteella. Tässä säännöksessä, kuten edellä on esitetty, vuokraamisen edellytykseksi asetetaan se, että "vuokrattua ajoneuvoa kuljettaa sitä käyttävän yrityksen henkilökunta". Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan [5] vaikka "yrityksen henkilökunta" on yhteisön oikeuden käsite, se on kuitenkin määriteltävä kunkin jäsenvaltion kansallisen lainsäädännön kannalta arvioiden. Tästä seuraa, että asianomaisen jäsenvaltion on arvioitava, merkitseekö se, että vuokralle antaja antaa vuokralle ottajan käyttää vuokralle antajan yhteisön liikennelupaa ja vuokralle antaja vastaa piirturilevyjen hoitamisesta, sitä, että vuokrattua ajoneuvoa kuljettaa "sitä käyttävän yrityksen henkilökunta", kuten direktiivin 2 artiklan 4 kohta edellyttää.

20. Komissio yhtyy olennaisilta osin Ranskan hallituksen ensisijaisesti esittämään oikeudelliseen arviointiin ja ehdottaa, että yhteisöjen tuomioistuin toteaa, ettei direktiivillä säädetä nimenomaisesti liikennelupien ja piirturilevyjen käyttämisestä, vaan viitataan tältä osin asetukseen N:o 881/92, jonka mukaan yhteisön liikennelupa myönnetään henkilölle, joka tosiasiallisesti toimii kuljettajana eikä tämä voi siirtää lupaa kolmannelle.

21. Lausumiensa tueksi komissio esittää asiassa Centros annettua tuomiota lainaten, että perustamissopimuksessa yhteisön jäsenvaltioiden kansalaisille taattu sijoittautumisvapaus merkitsee sitä, että heillä on "oikeus harjoittaa toimintaansa toisessa jäsenvaltiossa kauppaedustajan liikkeen, sivuliikkeen ja tytäryhtiön välityksellä", mutta tämä ei rajoita sitä, että "jäsenvaltiolla on oikeus ryhtyä toimenpiteisiin estääkseen sen, että jotkut sen kansalaiset yrittävät käyttää väärin perustamissopimuksessa luotuja mahdollisuuksia ja näin välttyä kansallisen lainsäädännön soveltamiselta, ja että yksityiset eivät saa käyttää yhteisön oikeussääntöjä väärin tai vedota

5 — Asia 327/82, Ekro, tuomio 18.1.1984 (Kok. 1984, s. 107) ja asia 105/84, Danmols, tuomio 11.7.1985 (Kok. 1985, s. 2639).

niihin vilpillisesti".[6] Tästä seuraa komission mukaan, että esillä olevissa asioissa Bourrasse ja Perchicot eivät voi vedota direktiivissä säädettyyn jäsenvaltioiden välillä tapahtuvan vuokraustoiminnan vapauttamiseen.

22. Inspection du travail on samalla kannalla ja painottaa erityisesti sitä, että siirtämällä fiktiivisesti toiminnan ulkomaille, pääasiassa syytettyinä olevat ovat kiertäneet sosiaaliturvaetuuksia ja henkilöstön edustusta koskevia Ranskan oikeussääntöjä sen lisäksi, että ne ovat vieneet työntekijöiltä oikeuden pätevän työsopimuksen mukaiseen palkkaan ja voimassa olevan työehtosopimuksen mukaiseen suojaan.

Asian arviointi

23. Kuten edellä on todettu, nyt käsiteltävänä olevassa kysymyksessä on kysymys asiassa sovellettavien säännösten valinnasta, koska, kuten asianosaisten lausumista käy ilmi, esillä olevassa asiassa vaikuttaa olevan kyse muistakin yhteisön oikeuden säännöksistä kuin niistä, joihin kansallinen tuomioistuin on viitannut.

6 — Asia 212/97, Centros, tuomio 9.3.1999 (Kok. 1999, s. I-1459, 20 ja sitä seuraavat kohdat).

24. Vaikka näin olisikin, ei tämä merkitse sitä, ettei esitettyyn kysymykseen voitaisi vastata, koska yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännössä on vakiintuneesti todettu, että "voidakseen antaa ennakkoratkaisupyynnön esittäneelle tuomioistuimelle hyödyllisen vastauksen yhteisöjen tuomioistuin saattaa joutua ottamaan huomioon sellaisia yhteisön oikeuden säännöksiä, joihin kansallinen tuomioistuin ei ole viitannut kysymyksessään".[7]

25. Näin ollen voidaan katsoa, että Ranskan hallituksen ja komission omaksuma kanta on perusteltu, koska direktiivissä ei ole säännöksiä valvontalaitteista eikä näihin kuuluvista piirturilevyistä. Näistä on säädetty asetuksessa N:o 3821/85, johon on yhdistetty aikaisemmin alalla annetut säännökset. Sen IV luvussa säädetään valvontalaitteiden ja niihin kuuluvien piirturilevyjen käytöstä ja hoidosta. Direktiivi ei ole myöskään ainoa säännös, jossa säädetään markkinoille pääsystä maantiekuljetusten alalla, vaan siinä viitataan nimenomaisesti muihin alaa koskeviin voimassa oleviin säännöksiin, kuten asetukseen N:o 881/92 kansainvälisten kuljetusten osalta ja asetukseen N:o 3118/93[8] kabotaasikuljetusten osalta. Koska esillä olevassa asiassa on kiistatta kysymys kuljetuksesta kahden jäsenvaltion välillä, kyse

7 — Asia 35/85, Tissier, tuomio 20.3.1986 (Kok. 1986, s. 1207, 9 kohta); asia C-315/88, Bagli Pennacchiotti, tuomio 27.3.1990 (Kok. 1990, s. I-1323, 10 kohta) ja asia C-107/98, Teckal, 18.11.1999 (Kok. 1999, s. I-8121, 39 kohta).

8 — Edellytyksistä, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden tavaraliikennettä jäsenvaltiossa 25 päivänä lokakuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi (ETY) N:o 3118/93 (EYVL L 279, 12.11.1993, s. 1)

on ensin mainitusta eikä jälkimmäisestä asetuksesta.

26. Sovellettavien säännösten yksilöinnin jälkeen todettakoon, että markkinoille pääsyn osalta asetuksessa N:o 881/92 säädetään, että kansainväliset kuljetukset edellyttävät yhteisön liikennelupaa (3 artiklan 1 kohta) ja että tämän luvan myöntää se jäsenvaltio, jossa kuljetusyhtiöllä on kotipaikka. Luvasta annetaan yksi alkuperäiskappale ja niin monta oikeaksi todistettua jäljennöstä kuin yhteisön luvan haltijalla on ajoneuvoja vuokraussopimuksen perusteella käytettävissään (5 artiklan 1 ja 2 kohta). On siis selvää, että vuokralle ottajan eikä vuokralle antajan on hankittava yhteisön liikennelupa vuokraamilleen ajoneuvoille.

27. Viimeistenkin epäröintien hävittämiseksi voidaan vielä painottaa sitä, että asetuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaan kyseessä oleva lupa laaditaan kuljettajan nimiin eikä se voi siirtää lupaa kolmannelle, mikä koskee nimenomaisesti tilannetta, jossa ajoneuvot, joita tietty yhteisön liikenneluvan saanut henkilö alunperin käytti, vuokrataan tai siirretään jollekin toiselle henkilölle.

28. Tämän perusteella voidaan siis todeta, että asetuksen N:o 881/92 3 ja 5 artiklassa ei sallita sitä, että Ranskan oikeuden mukaan perustettu kuljetusyhtiö, joka vuokraa ajoneuvoja ilman kuljettajaa maantiekuljetuksia varten toisessa jäsenvaltiossa toimivalle yhtiölle, antaa oman yhteisön liikennelupansa ajoneuvot vuokralle ottaneelle yritykselle.

29. Piirturilevyjen hoidon osalta mainittakoon, että asetuksen N:o 3821/85 14 artiklassa säädetään, että työnantaja (eli kuljetusyhtiö) antaa ajoneuvon kuljettajille piirturilevyt ja huolehtii niiden käytöstä ja korvaamisesta uusilla tarpeen mukaan (14 artiklan 1 kohta) ja säilyttää levyjä niiden käytön jälkeen tietyn ajan (14 artiklan 2 kohta). Tästä seuraa, että ranskalainen kuljetusyhtiö, joka vuokraa ajoneuvoja ilman kuljettajaa maantiekuljetuksia varten toisessa jäsenvaltiossa toimivalle yhtiölle, ei voi säilyttää itsellään vuokrattujen ajoneuvojen piirturilevyjen hoitamista.

30. Koska näin on löydetty tekijät, joista voidaan rakentaa vastaus käsiteltävänä olevaan kysymykseen, ei ole tarpeen tarkastella Ranskan hallituksen toissijaisesti esittämää lausumaa, joka liittyi direktiivin 2 artiklan 4 kohdassa tarkoitetun käsitteen "sitä käyttävän yrityksen henkilökunta" tulkintaan. Todettakoon vain lyhyesti, kuten komissio asiassa pidetyssä istunnossa, että asiassa Ekro ja Danmols annetut tuomiot,[9] joihin Ranskan hallitus vetosi lausumansa tueksi, ovat tämän asian kannalta merkityksettömiä. Näissä asioissa oli kyse naudanlihan vientituista annetun asetuksen ja työntekijöiden oikeuksien turvaamisesta liikkeenluovutuksen yhteydessä

9 — Edellä mainitut asiat, tuomio 18.1.1984 ja tuomio 11.7.1985.

annetun, kansallisia säännöksiä lähentävän direktiivin säännöksissä käytettyjen käsitteiden tulkinnasta. Esillä olevassa asiassa puolestaan on kysymys sellaisen käsitteen tulkinnasta, joka määrää tietyn toiminnan vapauttamisesta annetun direktiivin soveltamisalan, jota ei voida jättää yksittäisten jäsenvaltioiden yksipuolisten valintojen varaan.

31. Ensimmäiseen kysymykseen on siis vastattava, että asetuksen N:o 881/92 3 ja 5 artiklassa ja asetuksen N:o 3821/85 14 artiklassa ei sallita sitä, että Ranskan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, joka vuokraa ajoneuvoja ilman kuljettajaa maantiekuljetuksia varten toisessa jäsenvaltiossa toimivalle kuljetusyritys, antaa oman yhteisön liikennelupansa ajoneuvot vuokranneelle yritykselle, eikä sitä, että vuokralle antaja säilyttää itsellään vuokralle antamiensa ajoneuvojen piirturilevyjen hoidon.

Toinen kysymys asiassa C-228/01

32. Asiassa C-228/01 esitetyn toisen kysymyksen osalta kaikki asianosaiset ovat yhtä mieltä siitä, että vuokrattujen ajoneuvojen on direktiivissä tarkoitetulla tavalla oltava rekisteröityjä siinä jäsenvaltiossa, johon vuokralle antaja on sijoittautunut. Ne ehdottavat siis, että kansalliselle tuomioistuimelle vastataan tällä tavoin.

33. Osaltani voin vain yhtyä asiassa huomautuksia esittäneiden osapuolten lausumiin, vaikka niistä riippumatta epäilystä ei voi olla siitä, että 2 artiklaa sovelletaan ainoastaan, jos vuokratut ajoneuvot on rekisteröity siinä jäsenvaltiossa, johon ajoneuvot vuokralle ottanut yritys on sijoittautunut.

34. Direktiivin 4 artiklan mukaan sen 2 artiklan säännökset eivät estä säätämästä lievemmistä edellytyksistä vuokralle otettujen ajoneuvojen käyttämiselle. Toisin sanoen, siltä osin kuin sillä on merkitystä esillä olevassa asiassa, todettakoon, että direktiivin säännöksillä ei voida pätevästi sulkea pois sitä, että valtioiden rajat ylittävä ajoneuvojen vuokraaminen tavarankuljetukseen olisi sovellettavien kansallisten oikeussääntöjen mukaan täysin laillista, vaikka vuokralle annettuja ajoneuvoja ei olisikaan rekisteröity siinä jäsenvaltiossa, johon ajoneuvot vuokralle ottanut yritys on sijoittautunut.

35. Näin ollen ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa toiseen kysymykseen, että direktiiviä 84/647/ETY on tulkittava siten, tämän vaikuttamatta direktiivin 4 artiklan säännösten mahdolliseen soveltamiseen, että vuokralle annettujen ajoneuvojen on oltava rekisteröityjä siinä jäsenvaltiossa, johon ajoneuvot vuokralle ottanut yritys on sijoittautunut, eli esillä olevassa asiassa Portugalissa.

Ratkaisuehdotus

36. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Yhteisössä jäsenvaltion alueelle tai sen alueella taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta tapahtuvan maanteiden tavaraliikenteen markkinoille pääsystä 26 päivänä maaliskuuta 1992 annetun asetuksen (ETY) N:o 881/92 3 ja 5 artiklassa ja tieliikenteen valvontalaitteista 20 päivänä joulukuuta 1985 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3821/85 14 artiklassa ei sallita sitä, että Ranskan oikeuden mukaan perustettu yhtiö, joka vuokraa ajoneuvoja ilman kuljettajaa maantiekuljetuksia varten toisessa jäsenvaltiossa toimivalle kuljetusyritykselle, antaa oman yhteisön liikennelupansa ajoneuvot vuokralle ottaneelle yritykselle, eikä sitä, että tämä vuokralle antava yritys säilyttää itsellään vuokralle antamiensa ajoneuvojen piirturilevyjen hoidon.

2) Ilman kuljettajaa vuokrattujen ajoneuvojen käyttämisestä maanteiden tavaraliikenteessä 19 päivänä joulukuuta 1984 annetun direktiivin 84/647/ETY 2 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, tämän vaikuttamatta direktiivin 4 artiklan säännösten mahdolliseen soveltamiseen, että vuokralle annettujen ajoneuvojen on oltava rekisteröityjä siinä jäsenvaltiossa, johon ajoneuvot vuokralle ottanut yritys on sijoittautunut, eli esillä olevassa asiassa Portugalissa.