

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
ANTONIO TIZZANO

της 4ης Ιουλίου 2002¹

1. Το Cour d'appel de Pau (Γαλλία) και το tribunal de grande instance de Dax (Γαλλία) υπέβαλαν στο Δικαστήριο προδικαστικά ερωτήματα αναλόγου περιεχομένου, τα οποία έχουν ως αντικείμενο την ερμηνεία της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1984, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές² (στο εξής: οδηγία), και ιδίως του άρθρου 2 της οδηγίας.

Οι κοινοτικές διατάξεις

2. Το άρθρο 2 της οδηγίας ορίζει:

«Κάθε κράτος μέλος επιτρέπει να χρησιμοποιηθούν στο έδαφός του, για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών, τα οχήματα που έχουν μισθώσει οι επιχειρήσεις οι εγκατεστημένες στο έδαφος άλλου κράτους μέλους υπό τον όρο ότι:

1. το όχημα έχει πάρει άδεια κυκλοφορίας ή έχει τεθεί σε κυκλοφορία σύμφωνα με τη νομοθεσία του τελευταίου αυτού κράτους μέλους·

2. η σύμβαση αφορά μόνον τη διάθεση οχήματος χωρίς οδηγό και δεν συνοδεύεται από σύμβαση παροχής υπηρεσιών που συνομολογείται με την ίδια επιχείρηση και που αφορά τον οδηγό ή το βοηθητικό προσωπικό·

3. το μισθωμένο όχημα, κατά τη διάρκεια της περιόδου μισθώσεως, ευρίσκεται στην αποκλειστική διάθεση της επιχείρησης που το χρησιμοποιεί·

4. το μισθωμένο όχημα οδηγείται από το ίδιο το προσωπικό της επιχείρησης που το χρησιμοποιεί·

[...]»

3. Βάσει του άρθρου 4, παράγραφος 1, η οδηγία:

«[...] δεν θίγει τη νομοθεσία του κράτους μέλους που προβλέπει για τη χρησιμοποίηση

1 — Γλώσσα του πρωτοτύπου: η ιταλική.

2 — ΕΕ 1984, L 335, σ. 72.

μισθωμένων οχημάτων λιγότερο περιοριστικούς όρους από τους όρους που προβλέπουν τα άρθρα 2 και 3.»

6. Σύμφωνα με το άρθρο 3, παράγραφος 1, του κανονισμού:

4. Σύμφωνα με το άρθρο 5:

«[ο]ι διεθνείς μεταφορές που ορίζονται στο άρθρο 2 εκτελούνται με κοινοτική άδεια.»

«Η παρούσα οδηγία, με την επιφύλαξη των άρθρων 2 και 3, δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων που αφορούν:

7. Το άρθρο 5 προβλέπει ότι:

— την οργάνωση της αγοράς των οδικών εμπορευματικών μεταφορών για λογαριασμό τρίτων και για ίδιο λογαριασμό, και ιδίως την εφαρμογή των κανόνων για την πρόσβαση στην αγορά και για τις ποσοτώσεις όσον αφορά το δυναμικό των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, [...]»

«1. Η κοινοτική άδεια που αναφέρεται στο άρθρο 3 εκδίδεται απί τις αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους εγκαταστάσεως.

5. Οι διεθνείς οδικές εμπορευματικές μεταφορές διέπονται, κυρίως, όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά, από τον κανονισμό (ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών³.

2. Τα κράτη μέλη χορηγούν στον δικαιούχο το πρωτότυπο της κοινοτικής άδειας, το οποίο φυλάσσεται από την επιχείρηση μεταφορών, και αριθμό επικυρωμένων αντιγράφων αντίστοιχο με τον αριθμό των οχημάτων που διαθέτει ο κάτοχος της κοινοτικής άδειας είτε κατά πλήρη κυριότητα είτε με άλλο τρόπο, ιδίως δε με σύμβαση αγοράς με δόσεις, σύμβαση μισθώσεως, σύμβαση χρηματοδοτικής μισθώσεως (Leasing).

3 — ΕΕ 1992, L 95, σ. 1.

[...]

4. Η κοινοτική άδεια εκδίδεται στο όνομα του μεταφορέα. Δεν μπορεί να μεταβιβαστεί από τον μεταφορέα σε τρίτους. Επικυρωμένο αντίγραφο της κοινοτικής άδειας πρέπει να βρίσκεται εντός του οχήματος και να επιδεικνύεται όποτε το ζητούν οι αρμόδιοι για τον έλεγχο υπάλληλοι.»

8. Πρέπει τέλος να υπομνησθεί ότι το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3821/85, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών⁴, του οποίου το άρθρο 14 ορίζει τα εξής:

«1. Ο εργοδότης εφοδιάζει με επαρκή αριθμό φύλλων καταγραφής τους οδηγούς, έχοντας υπόψη τον προσωπικό χαρακτήρα αυτών των φύλλων, τη διάρκεια της υπηρεσίας και την ενδεχόμενη ανάγκη να αντικατασταθούν φύλλα που καταστράφηκαν ή κατασχέθηκαν από υπάλληλο επιφορτισμένο με τον έλεγχο. Ο εργοδότης χορηγεί στους οδηγούς μόνο φύλλα ενός εγκεκριμένου τύπου, κατάλληλα για τη χρησιμοποίησή τους στη συσκευή που είναι τοποθετημένη επί του οχήματος.

2. Η επιχείρηση φυλάσσει, κατάλληλα ταξινομημένα, τα φύλλα καταγραφής για διάστημα ενός τουλάχιστον έτους μετά τη χρησιμοποίησή τους και χορηγεί αντίγραφο στους ενδιαφερόμενους οδηγούς που θα το ζητήσουν. Τα φύλλα ελέγχου επιδεικνύονται ή παραδίδονται στα πρόσωπα στα οποία έχει ανατεθεί η διεξαγωγή ελέγχου, αν το ζητήσουν.»

Πραγματικά περιστατικά και διαδικασία

Η υπόθεση Bourrasse

9. Στην υπόθεση C-228/01, το ερώτημα τίθεται στο πλαίσιο εκκρεμούς ενώπιον του *cour d' appel* διαδικασίας που κίνησε ο *ministère public* κατά του ιδιοκτήτη γαλλικής εταιρίας οδικών εμπορευματικών μεταφορών, στον οποίο προσάπτεται ένα σύνολο παραβάσεων του γαλλικού ποινικού δικαίου. Οι προσεπτόμενες πράξεις, που ανάγονται χρονικώς στην περίοδο από τα τέλη του 1994 μέχρι τον Ιούνιο του 1996, αφορούν εξ ολοκλήρου μια διαδικασία μετατοπίσεως της παραγωγής, η οποία συνίσταται στην εκ μέρους γαλλικής εταιρίας ανήκουσας στον κατηγορούμενο («εκμισθώτρια εταιρία» ή «εκμισθωτής») διάθεση οχημάτων χωρίς οδηγό σε πορτογαλική εταιρία μεταφορών, της οποίας ιδιοκτήτης ήταν ο ίδιος («μισθώτρια εταιρία» ή «μισθωτής»). Τα οχήματα περί των οποίων πρόκειται είναι ταξινομημένα στη Γαλλία. Ο μισθωτής, για να ασκήσει τις αφορώσες διενεργεί μεταφορές δραστηριοτήτες του, χρησιμοποιεί τους ίδιους εργαζομένους οι οποίοι, πριν από την εκμίσθωση των οχημάτων, ήταν μισθωτοί της εκμισθώτριας εταιρίας. Ο μισθωτής χρησιμοποιεί, επίσης, τις άδειες μεταφορών που χορηγήθηκαν στον εκμισθωτή. Επιπλέον, οι χρονοταχυγραφικοί δίσκοι των οδηγών που χρησιμοποιούνται στις συσκευές ελέγχου των προς διάθεση οχημάτων βρίσκονται στην κατοχή του εκμισθωτή και όχι του μισθωτή.

10. Ο Bourrasse κατηγορήθηκε για το έγκλημα της λαθραίας εργασίας λόγω αποκρύψεως της απασχολήσεως των προ-

4 — ΕΕ 1985, L 370, σ. 8.

αναφερθέντων εργαζομένων· οι εν λόγω εργαζόμενοι οδηγούσαν φορτηγά οχήματα φέροντα το διακριτικό σήμα της εκμισθώτριας εταιρίας, από την οποία ελάμβαναν στην πραγματικότητα εντολές, δίδοντας ταυτόχρονα την εντύπωση ότι απασχολούνται επισήμως στη μισθώτρια εταιρία. Η ποινική δίωξη αφορά, ειδικότερα, την παράβαση των διατάξεων του γαλλικού εργατικού κώδικα που άπτονται της χορηγίσεως στους μισθωτούς αποδείξεων καταβολής αμοιβών καθώς και της διατηρήσεως βιβλίου αμοιβών και μητρώου του προσωπικού.

11. Με απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 1999, το Tribunal correctionnel de Dax κήρυξε τον Bourrasse ένοχο για το έγκλημα της παροχής παράνομης εργασίας, επισημαίνοντας, μεταξύ άλλων, ότι «οι μισθωτοί [της πορτογαλικής μισθώτριας εταιρίας] είναι στην πραγματικότητα προστεθέντες της εταιρίας μεταφορών Bourrasse, η οποία χρησιμοποιεί μια μονάδα βρισκόμενη σε διαφορετικό τόπο και επιδίδεται, δια των διευθυντικών στελεχών της, σε δραστηριότητες παροχής παράνομης εργασίας».

12. Στο πλαίσιο της εκδικάσεως εφέσεως ασκηθείσας κατά της αποφάσεως αυτής, το Cour d'Appel έκρινε ότι η επίλυση της διαφοράς προϋπέθετε την ερμηνεία διατάξεως του κοινοτικού δικαίου, οπότε, με διάταξη της 6ης Δεκεμβρίου 1999, ανέστειλε την ενώπιόν του διαδικασία και υπέβαλε στο Δικαστήριο τα εξής προδικαστικά ερωτήματα:

- «1) Μπορεί η διάθεση οχήματος χωρίς οδηγό, όπως αυτή στην οποία αναφέρεται το άρθρο 2 της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ, να

ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπεται στον εκμισθωτή, εταιρία οδικών μεταφορών γαλλικού δικαίου:

- να λαμβάνει τις αναγκαίες άδειες μεταφοράς στο γαλλικό έδαφος για λογαριασμό του μισθωτή, εταιρίας οδικών μεταφορών πορτογαλικού δικαίου,

- να διαχειρίζεται για λογαριασμό του μισθωτή, εταιρίας οδικών μεταφορών πορτογαλικού δικαίου, τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οδηγών οι οποίοι είναι μισθωτοί της εταιρίας αυτής;

- 2) Έπρεπε τα μισθωμένα οχήματα να είναι ταξινομημένα στην Πορτογαλία;»

Η υπόθεση Perchicot

13. Η υπόθεση C-289/01 ανέκλυσε από μια εκκρεμή ενώπιον του tribunal ποινική διαδικασία αφορώσα κατάσταση κατ' ουσίαν ανάλογη, ως προς τα πραγματικά και τα νομικά ζητήματα, προς την υπόθεση C-228/01, με εξαίρεση το ότι, εν προκειμένω, η μετατόπιση των δραστηριοτήτων πραγματοποιείται μεταξύ μιας γαλλικής εταιρίας μεταφορών, της Perchicot Γαλλίας, και μιας εταιρίας ισπανικού δικαίου, της Perchicot

Ισπανίας, την οποία ίδρυσε προς τούτο και ελέγχει η Perchicot Γαλλίας. Οι προσαπτόμενες πράξεις ανάγονται χρονικώς στην περίοδο μεταξύ τέλους του 1999 και αρχών του 2000.

14. Το tribunal, εκτιμώντας, ομοίως, ότι η επίλυση της διαφοράς εξαρτάται από την ερμηνεία διατάξεως του κοινοτικού δικαίου, υπέβαλε στο Δικαστήριο, με διάταξη της 2ας Ιουλίου 2001, το εξής προδικαστικό ερώτημα:

«1) Μπορεί η διάθεση οχήματος χωρίς οδηγό, όπως αυτή στην οποία αναφέρεται το άρθρο 2 της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ, να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι επιτρέπει στον εκμισθωτή, εταιρία οδικών μεταφορών γαλλικού δικαίου:

— να λαμβάνει τις αναγκαίες άδειες μεταφοράς στο γαλλικό έδαφος για λογαριασμό του μισθωτή, εταιρίας οδικών μεταφορών [ισπανικού] δικαίου,

— να διαχειρίζεται για λογαριασμό του μισθωτή, εταιρίας οδικών μεταφορών ισπανικού δικαίου, τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οδηγών οι οποίοι είναι μισθωτοί της εταιρίας αυτής;»

15. Με διάταξη της 23ης Ιανουαρίου 2002, ο Πρόεδρος του Δικαστηρίου διέταξε την ένωση των δύο υποθέσεων λόγω της μεταξύ τους συνάφειας.

16. Κατά την ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασία, γραπτές παρατηρήσεις κατέθεσαν η Επιτροπή και η Γαλλική Κυβέρνηση, καθώς και η Union régionale syndicale des petits et moyens transporteurs du sud-ouest (στο εξής: Unotra Aquitaine), η οποία παρενέβη στο πλαίσιο της ποινικής διαδικασίας κατά του Bourrasse, και η Inspection du travail des transports, παράρτημα της Bayonne (στο εξής: Inspection du travail), διάδικος στη διαδικασία αυτή και παρεμβαίνουσα στη διαδικασία κατά του Perchicot. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, παρενέβη και ο Bourrasse.

Επί του κοινού στις δύο υποθέσεις ερωτήματος

17. Εξαιρουμένου του Bourrasse, ο οποίος ζητεί από το Δικαστήριο να δώσει καταφατική απάντηση στο ερώτημα αυτό, όλοι οι παρεμβαίνοντες στην παρούσα υπόθεση έχουν αντίθετη άποψη.

18. Η Γαλλική Κυβέρνηση παρατηρεί, κυρίως, ότι το υποβληθέν ερώτημα θα έπρεπε να αναδιατυπωθεί, διότι, στην πραγματικότητα, κρίσιμο στις επίμαχες διαδικασίες δεν είναι το άρθρο 2 της οδηγίας 84/647, αλλά μάλλον τα άρθρα 3 και 5 του κανονισμού

881/92, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, και το άρθρο 14 του κανονισμού 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου. Σ' αυτό το νομικό πλαίσιο, το Δικαστήριο θα έπρεπε να κρίνει ότι οι προαναφερθείσες διατάξεις δεν επιτρέπουν σε μια γαλλικού δικαίου εταιρία μεταφορών, η οποία εκμισθώνει οχήματα σε εταιρία μεταφορών άλλου κράτους μέλους, να παραχωρήσει στον μισθωτή τη χρήση της κοινοτικής άδειας που η ίδια κατέχει, ούτε να εξακολουθήσει να διαχειρίζεται τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οχημάτων που εκμίσθωσε.

19. Αντιθέτως, αν το Δικαστήριο προτιμήσει να μην παραπέμψει ρητώς στους προαναφερθέντες κανονισμούς περί προσβάσεων στην αγορά και περί χρονοταχυγραφικών συσκευών ελέγχου, στο μέτρο που το αιτούν δικαστήριο δεν αναφέρθηκε στις διατάξεις αυτές, η Γαλλική Κυβέρνηση εκτιμά, επικουρικώς και συμφωνώντας με την *Unopstra Aquitaine*, ότι η απάντηση στο κοινό ερώτημα πρέπει να αναζητηθεί στο άρθρο 2, παράγραφος 4, της οδηγίας. Η διάταξη αυτή, όπως προαναφέρθηκε, εξαρτά τη νομιμότητα της μισθώσεως από την προϋπόθεση ότι «το μισθωμένο όχημα οδηγείται από το ίδιο το προσωπικό της επιχειρήσεως που το χρησιμοποιεί». Σύμφωνα πάντως με τη νομολογία του Δικαστηρίου⁵, η έννοια του «προσωπικού της επιχειρήσεως», καίτοι κοινοτική έννοια, θα έπρεπε, εντούτοις, να ορίζεται υπό το πρίσμα της νομοθεσίας κάθε κράτους μέλους. Κατά συνέπεια, κατά τη Γαλλική Κυβέρνηση, στο ενδιαφερόμενο κράτος εναπόκειται να εκτιμήσει αν η κατάσταση κατά την οποία ο εκμισθωτής επι-

τρέπει στον μισθωτή να χρησιμοποιεί την κοινοτική άδεια μεταφορών που ο ίδιος κατέχει και να διαχειρίζεται ο ίδιος τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους σημαίνει ότι η μεταφορά δεν πραγματοποιήθηκε «από το προσωπικό που χρησιμοποιεί η επιχείρηση», όπως επιτάσσει το άρθρο 2, παράγραφος 4, της οδηγίας.

20. Η Επιτροπή συμφωνεί, κατ' ουσίαν, με την κύρια νομική ανάλυση στην οποία επιδόθηκε η Γαλλική Κυβέρνηση και προτείνει στο Δικαστήριο να αναγνωρίσει ότι η οδηγία δεν διέπει ρητώς τη χρησιμοποίηση των αδειών μεταφορών και των χρονοταχυγραφικών δίσκων, αλλά παραπέμπει στον κανονισμό 881/92, σύμφωνα με τον οποίο η κοινοτική άδεια εκδίδεται στο όνομα του προσώπου που λειτουργεί πράγματι ως μεταφορέας, το οποίο δεν μπορεί να τη μεταβιβάσει σε τρίτους.

21. Η Επιτροπή, προς στήριξη των ισχυρισμών της, επισημαίνει, παραθέτοντας τη γνωστή απόφαση *Centros*, ότι το γεγονός ότι η ελευθερία εγκαταστάσεως που αναγνωρίζει η Συνθήκη ΕΚ παρέχει στους υπηκόους το δικαίωμα «να ασκούν τη δραστηριότητά τους εντός άλλου κράτους μέλους μέσω υποκαταστήματος, πρακτορείου ή θυγατρικής» δεν αντικρούει το ότι «κάθε κράτος μέλος δικαιούται να λαμβάνει μέτρα προκειμένου να εμποδίζει την προσπάθεια ορισμένων από τους υπηκόους του να αποφεύγουν καταχρηστικά την υπαγωγή τους στην εθνική νομοθεσία περί επαγγελματικής εκπαίδευσης, καταχρώμενοι ευκολιών που δημιουργούνται δυνάμει της Συνθήκης, και

5 — Απόφασης της 18ης Ιανουαρίου 1984, 327/82, *Elkro* (Σύλλογος 1984, σ. 107) και της 11ης Ιουλίου 1985, 105/84 *Danmols Inventar* (Σύλλογος 1985, σ. 2639).

ότι οι πολίτες δεν μπορούν να επικαλούνται τους κοινοτικούς κανόνες καταχρηστικά ή καταστρατηγώντας τους»⁶. Αυτό συνεπάγεται, εν προκειμένω, ότι ούτε ο Boudrasse ούτε ο Perchicot μπορούν να επικαλεστούν την ελευθέρωση της διασυνοριακής ασκήσεως δραστηριοτήτων που προβλέπει η οδηγία.

24. Σημειωτέον καταρχάς ότι, ακόμη και σ' αυτήν την περίπτωση, δεν θα αποκλειόταν το ενδεχόμενο να δοθεί στο παρόν στάδιο απάντηση στο ερώτημα, δεδομένου ότι, όπως έχει διευκρινίσει η κοινοτική νομολογία, «προκειμένου να παράσχει στο εθνικό δικαστήριο που του υπέβαλε προδικαστικό ερώτημα λυσιτελή απάντηση, το Δικαστήριο μπορεί να χρειαστεί να λάβει υπόψη του κανόνες κοινοτικού δικαίου τους οποίους το εθνικό δικαστήριο δεν αναφέρει στο ερώτημά του»⁷.

22. Την ίδια συλλογιστική εφαρμόζει και η Inspection du travail, η οποία επισημαίνει, μεταξύ άλλων, ότι η πλασματική μετατόπιση των δραστηριοτήτων στην οποία προέβησαν οι κατηγορούμενοι κατά τη διαδικασία της κύριας δίκης, πέραν του ότι στερεί από τους εργαζομένους τον μισθό που θα δικαιούνταν, δυνάμει της συμβάσεως εργασίας και των εφαρμοστέων συλλογικών κανονιστικών ρυθμίσεων, αν είχαν προσληφθεί επισημώς από τις γαλλικές επιχειρήσεις μεταφορών, καταστρατηγεί τις γαλλικές κανονιστικές διατάξεις περί κοινωνικών παροχών και περί εκπροσωπήσεως του προσωπικού.

Εκτίμηση

23. Όπως προαναφέρθηκε, το πραγματικό πρόβλημα που εγείρει το υποβληθέν ερώτημα συνίσταται στον προσδιορισμό της εφαρμοστέας κανονιστικής ρυθμίσεως, δεδομένου ότι, όπως προκύπτει από τις θέσεις των διαδίκων, εκτός από τη ρύθμιση την οποία αναφέρει το αιτούν δικαστήριο, πρέπει να ληφθούν υπόψη, εν προκειμένω, και άλλες διατάξεις του κοινοτικού δικαίου.

25. Θεωρώ, πάντως, ότι οι θέσεις της Γαλλικής Κυβερνήσεως και της Επιτροπής ευσταθούν, δεδομένου ότι, πράγματι, η οδηγία δεν περιέχει διατάξεις όσον αφορά τις συσκευές ελέγχου και τους σχετικούς μ' αυτές χρονο-ταχυγραφικούς δίσκους. Τα ζητήματα αυτά διέπονται, αντιθέτως, από τον κανονισμό 3821/85, ο οποίος συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο τις διάφορες διατάξεις που θεσπίστηκαν στο παρελθόν στον εν λόγω τομέα, προβλέποντας, ειδικότερα, στο κεφάλαιο IV, διατάξεις για τη χρησιμοποίηση και τη διαχείριση των συσκευών και των σχετικών μ' αυτές φύλλων ελέγχου. Εξάλλου, η οδηγία όχι μόνο δεν θίγει την πρόσβαση στην αγορά στον τομέα των οδικών μεταφορών, αλλά θέτει ρητή επιφύλαξη ως προς τις κοινοτικές διατάξεις που εφαρμόζονται εν προκειμένω, ήτοι τον κανονισμό 881/92 για τις διεθνείς μεταφορές και τον κανονισμό (ΕΟΚ) 3118/93⁸ για τις ενδομεταφορές. Εν προκειμένω, δεδομένου ότι πρόκειται προφανώς

7 — Αποφάσεις της 20ής Μαρτίου 1986, υπόθεση 35/85, Tissier (Συλλογή 1986, σ. 1207, σκέψη 9), της 27ης Μαρτίου 1990, C-315/88, Bagli Pennacchiotti, Συλλογή 1990, σ. I-1323, σκέψη 10), και της 18ης Νοεμβρίου 1999 C-107/98, Teckal (Συλλογή 1999, σ. I-8121, σκέψη 59).

8 — Κανονισμός (ΕΟΚ) 3118/93 του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 1993, για τον καθορισμό των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές εμπορευματικές μεταφορές σ' ένα κράτος μέλος μεταφορές μη εγκατεστημένοι σ' αυτό (ΕΕ 1993, L 279, σ. 1).

6 — Απόφαση της 9ης Μαρτίου 1999, C-212/97, Centros (Συλλογή 1999, σ. I-1459, σκέψεις 20 επ.).

περί μεταφορών μεταξύ δύο διαφορετικών κρατών μελών, πρέπει να ληφθεί υπόψη ο πρώτος κανονισμός και όχι ο δεύτερος.

εμπορευματικές μεταφορές σε εταιρία άλλου κράτους μέλους, να παραχωρήσει στον μισθωτή την κοινοτική άδεια μεταφορών που η ίδια κατέχει.

26. Κατόπιν του προσηγθέντος καθορισμού των εφαρμοστέων διατάξεων, υπενθυμίζω ότι, όσον αφορά την πρόσβαση στην αγορά, ο κανονισμός 881/92 ορίζει ότι για την εκτέλεση διεθνών μεταφορών απαιτείται κοινοτική άδεια (άρθρο 3, παράγραφος 1) εκδιδόμενη από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η επιχείρηση μεταφορών, το οποίο χορηγεί το πρωτότυπο της κοινοτικής άδειας και αριθμό επικυρωμένων αντιγράφων αντίστοιχο με τον αριθμό των οχημάτων που διαθέτει ο κάτοχος της κοινοτικής άδειας με σύμβαση μισθώσεως (άρθρο 5, παράγραφοι 1 και 2). Είναι, επομένως, πρόδηλον ότι εναπόκειται στον μισθωτή και όχι στον εκμισθωτή να επιδιώξει την απόκτηση της κοινοτικής άδειας για οχήματα που μίσθωσε.

29. Ακολούθως, όσον αφορά τη διαχείριση των χρονοταχυγραφικών δίσκων, υπενθυμίζω ότι το άρθρο 14 του κανονισμού 3821/85 προβλέπει ότι ο εργοδότης (δηλαδή ο μεταφορέας) εφοδιάζει με δίσκους τους οδηγούς, επιλαμβανόμενος της χρήσεώς τους και της ενδεχόμενης αντικαταστάσεώς τους ανάλογα με τις ανάγκες (άρθρο 14, παράγραφος 1) και φυλάσσουντάς τους, στη συνέχεια, για ορισμένο διάστημα (άρθρο 14, παράγραφος 2). Κατά συνέπεια, μια γαλλικού δικαίου εταιρία μεταφορών, η οποία εκμισθώνει οχήματα χωρίς οδηγό σε εταιρία οδικών μεταφορών άλλου κράτους μέλους, δεν μπορεί να εξακολουθήσει να διαχειρίζεται τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οχημάτων που εκμίσθωσε.

27. Εν πάση περιπτώσει, για να αρθούν όλες οι αμφιβολίες που ενδεχομένως υφίστανται, επισημαίνω, επιπλέον, ότι, βάσει του άρθρου 5, παράγραφος 4, η προαναφερθείσα άδεια «εκδίδεται στο όνομα του μεταφορέα. Δεν μπορεί να μεταβιβαστεί από τον μεταφορέα σε τρίτους»· τούτο ισχύει ιδίως στην περίπτωση όπου τα οχήματα, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν αρχικώς από τον κάτοχο κοινοτικής άδειας μεταφορών, εκμισθώνονται ή μεταβιβάζονται σε τρίτον.

28. Μπορεί, επομένως, να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα άρθρα 3 και 5 του κανονισμού 881/92 δεν επιτρέπουν σε γαλλικού δικαίου εταιρία μεταφορών, η οποία εκμισθώνει οχήματα χωρίς οδηγό για οδικές

30. Στο πλαίσιο των ανωτέρω στοιχείων, όπως προσδιορίστηκαν προκειμένου να δοθεί απάντηση στο υποβληθέν ερώτημα, φρονώ ότι δεν είναι αναγκαίο να λάβω θέση επί του ερωτήματος που έθεσε, επικουρικώς, η Γαλλική Κυβέρνηση, σχετικά με την ερμηνεία της έννοιας «προσωπικό της επιχείρησης» του άρθρου 2, παράγραφος 4, της οδηγίας. Επισημαίνω μόνον, εν παρόδω, ότι, όπως παρατήρησε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η νομολογία Ekro και Danmols⁹, την οποία επικαλέστηκε η Γαλλική Κυβέρνηση προς στήριξη της λύσεως που προτείνει επί του εν λόγω ζητήματος, δεν ασκεί επιρροή. Στις υποθέσεις

9 — Προπαρατεθείσες αποφάσεις.

αυτές, επρόκειτο, συγκεκριμένα, για την ερμηνεία εννοιών που χρησιμοποιούνται, αντιστοίχως, σε κανονισμό για την επιστροφή των εξαγωγών βοείου κρέατος και σε οδηγία για την εναρμόνιση των εθνικών διατάξεων σχετικά με τη διατήρηση των δικαιωμάτων των εργαζομένων σε περίπτωση μεταβίβασης επιχειρήσεων. Εν προκειμένω, αντιθέτως, πρόκειται για την ερμηνεία της έννοιας που καθορίζει το πεδίο εφαρμογής μιας οδηγίας θέτοντας μέτρα ελευθερώσεως· συνεπώς, της επιλογής του περιεχομένου της δεν πρέπει να επιλαμβάνονται μονομερώς και εξ ολοκλήρου τα διάφορα κράτη μέλη.

31. Τέλος, εκτιμώ ότι στο πρώτο ερώτημα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι τα άρθρα 3 και 5 του κανονισμού 881/92 και το άρθρο 14 του κανονισμού 3821/85 δεν επιτρέπουν σε γαλλικού δικαίου εταιρία μεταφορών, η οποία εκμισθώνει οχήματα σε εταιρία μεταφορών άλλου κράτους μέλους, να παραχωρήσει στον μισθωτή τη χρήση της κοινοτικής άδειας που η ίδια κατέχει, ούτε να εξακολουθήσει να διαχειρίζεται τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οχημάτων που εκμίσθωσε.

Επί του δευτέρου ερωτήματος στην υπόθεση C-228/01

32. Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα στην υπόθεση C-228/01, όλα τα διάδικα μέρη συμφωνούν στην άποψη ότι, βάσει του άρθρου 2, παράγραφος 1, της οδηγίας, τα μισθωμένα οχήματα πρέπει να είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος εγκαταστάσεως του μισθωτή. Προτείνουν, συνεπώς, στο Δικαστήριο να απαντήσει στο αιτούν δικαστήριο κατ' αυτόν τον τρόπο.

33. Συμμερίζομαι, καταρχήν, την άποψη των παρεμβάντων, στο μέτρο που θεωρώ, ομοίως, αναμφίβολο ότι το άρθρο 2 έχει εφαρμογή μόνον εφόσον τα μισθωμένα οχήματα είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η μισθώτρια επιχείρηση μεταφορών.

34. Παρατηρώ, εντούτοις, ότι, βάσει του άρθρου 4 της οδηγίας, οι διατάξεις του άρθρου 2 δεν απαγορεύουν σε ένα κράτος μέλος να προβλέπει λιγότερο περιοριστικούς όρους για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων. Με άλλα λόγια, και στον βαθμό που ενδιαφέρει την παρούσα υπόθεση, οι διατάξεις της οδηγίας δεν τείνουν να αποκλείσουν το ότι η διασυννομιακή μίσθωση οχημάτων για τη μεταφορά εμπορευμάτων ενδέχεται να είναι σύννομη, βάσει του ισχύοντος εθνικού δικαίου, ακόμη και αν τα μισθωμένα οχήματα δεν είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η μισθώτρια επιχείρηση μεταφορών.

35. Παρά τις παρατηρήσεις αυτές, προτείνω στο Δικαστήριο να αναγνωρίσει, προς απάντηση στο δεύτερο ερώτημα, ότι το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/647 πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, με την επιφύλαξη της ενδεχόμενης εφαρμογής του άρθρου 4 της ίδιας οδηγίας, τα μισθωμένα οχήματα χωρίς οδηγό πρέπει να είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η μισθώτρια εταιρία μεταφορών, ήτοι, εν προκειμένω, στην Πορτογαλία.

Πρόταση

36. Λαμβανομένων υπόψη των προεκτεθέντων, προτείνω στο Δικαστήριο να απαντήσει στα προδικαστικά ερωτήματα ως εξής:

- «1) Τα άρθρα 3 και 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) 881/92 του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 1992, σχετικά με την πρόσβαση στην αγορά των οδικών εμπορευματικών μεταφορών μέσα στην Κοινότητα, οι οποίες έχουν ως σημείο αναχωρήσεως ή προορισμού το έδαφος κράτους μέλους ή διέρχονται από το έδαφος ενός ή περισσότερων κρατών μελών, και το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) 3821/85 του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 1985, σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών, δεν επιτρέπουν σε γαλλικού δικαίου εταιρία μεταφορών, η οποία εκμισθώνει οχήματα σε εταιρία μεταφορών άλλου κράτους μέλους, να παραχωρήσει στον μισθωτή τη χρήση της κοινοτικής άδειας που η ίδια κατέχει, ούτε να εξακολουθήσει να διαχειρίζεται τους χρονοταχυγραφικούς δίσκους των οχημάτων που εκμίσθωσε.
- 2) Το άρθρο 2, παράγραφος 1, της οδηγίας 84/647/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 1984, για τη χρησιμοποίηση μισθωμένων οχημάτων χωρίς οδηγό στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, πρέπει να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι, με την επιφύλαξη της ενδεχόμενης εφαρμογής του άρθρου 4 της ίδιας οδηγίας, τα μισθωμένα οχήματα χωρίς οδηγό πρέπει να είναι ταξινομημένα στο κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η μισθώτρια εταιρία μεταφορών, ήτοι, εν προκειμένω, στην Πορτογαλία.»