CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. CARL OTTO LENZ, PRÉSENTÉES LE 4 OCTOBRE 1984 [1]

Sommaire

A — Exposé des faits 4268

1. Le régime du transport de marchandises par route selon le traité CEE 4268
2. Son application en Italie 4269
3. La procédure précontentieuse 4269

B — Observations 4271

1. Interprétation du droit communautaire en matière de transports de marchandises par route par la Commission 4271
2. Interprétation du droit communautaire en matière de transports de marchandises par route par le gouvernement italien 4271
   a) le procédure précontentieuse 4272
      aa) état du droit plus libéral que pour les nationaux 4272
      bb) le renvoi au rapport de propriété 4272
   b) mise en péril de l'équilibre des contingents 4273
   c) renvoi à l'immatriculation? 4273
   d) renvoi à la compétence de l'autorité délivrant l'autorisation 4275
      aa) la directive de 1965 4275
      bb) la proposition de la Commission de 1980 4275
3. Résumé 4276

C — Conclusion 4276

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

A — La procédure dans laquelle nous présentons nos conclusions aujourd'hui et que la Commission a entamée contre la République italienne porte sur le point de savoir si le comportement adopté par les autorités de contrôle italiennes compétentes pour l'application du règlement n° 3164/76 relatif au contingent communautaire pour les transports de marchandises par route effectués entre États membres» (JO 1976, L 357, p. 1 et suiv.) est compatible avec le règlement mentionné.

Pour la bonne compréhension de l'affaire, nous désirons au préalable faire les remarques suivantes:

1. Relativement à la libre circulation des services en matière de transports, l'article 61 du traité CEE renvoie aux dispositions du titre relatif aux transports, c'est-à-dire aux articles 74 et suivants du traité CEE. L'article 75 prévoit, entre autres, que le Conseil établit «des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres» (lettre a)); le paragraphe 2 du même article prévoit que ces dispositions sont arrêtées au cours de la période de transition.

Comme au moment de l'entrée en vigueur du traité, le transport international de marchandises par route n'était

1 — Traduit de l'allemand.

pas libre et qu'au contraire l'accès au territoire d'un État membre d'entreprises de transport d'autres États membres n'était possible que dans le cadre d'accords bilatéraux fixant des contingents, la Commission a proposé, en 1963, de supprimer graduellement, pendant la période de transition, les contingents bilatéraux et de créer un contingent communautaire grâce auquel, avec une autorisation correspondante, les véhicules devraient pouvoir effectuer des transports internationaux entre *tous* les États membres.

Le Conseil n'a pas suivi la Commission. Il a maintenu les contingents bilatéraux (relativement auxquels une directive a été adoptée le 13. 5. 1965 — JO 1965, p. 1469 et suiv., et une décision le 20. 12. 1979 — JO 1980, L 18, p. 21 et suiv.), d'une part, et il a créé en outre un contingent communautaire, d'autre part. Le système a été mis en place pour la première fois par l'effet du règlement n° 1018/68; actuellement, le système est régi par le règlement n° 3164/76 cité précédemment, qui a été modifié en dernier lieu par le règlement n° 3515/82. Le Conseil fixe annuellement le contingent communautaire et le répartit entre les différents États membres. Dans le cadre du total octroyé à chaque État membre, l'autorité nationale compétente délivre aux entreprises de transport établies sur son territoire des autorisations communautaires. Celles-ci permettent au titulaire, pour la durée d'un an, d'effectuer des transports professionnels de marchandises sur toutes les relations de trafic entre les États membres. L'article 2, paragraphe 3, du règlement n° 3164/76 prévoit que les autorisations communautaires sont établies au nom d'un transporteur et qu'elles ne peuvent être transférées par celui-ci à des tiers. En outre, en ses alinéas 2 et 3, l'article 2, paragraphe 3 prévoit ce qui suit:

«Chaque autorisation ne peut être utilisée que pour un seul véhicule à la fois. Elle doit accompagner celui-ci et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Par véhicule, il faut entendre un véhicule isolé ou un ensemble de véhicules couplés.»

2. En ce qui concerne la situation juridique existant en Italie, il convient de savoir tout d'abord que les autorisations délivrées aux transporteurs italiens interdisent de coupler un véhicule tracteur à une remorque appartenant à un autre transporteur. Par ailleurs, lors de contrôles d'autorisations délivrées *dans d'autres* États membres (et cela concerne tant le contingent communautaire que les contingents bilatéraux), les autorités italiennes exigent la présentation de *deux* autorisations dans le cas de véhicules composés de deux éléments immatriculés dans des États membres différents.

3. De l'avis de la Commission, cette pratique n'est compatible ni avec l'article 2, paragraphe 3, du règlement n° 3164/76 ni avec l'article 3, paragraphe 2, de la directive 65/269/CEE, qui est rédigé dans le même sens et qui vise les contingents bilatéraux. C'est pourquoi, par lettre du 4 novembre 1981, la Commission a entamé une procédure au titre de l'article 169 du traité CEE contre la République italienne afin de constater que celle-ci a manqué à ses obligations au titre du traité CEE.

La défenderesse n'a pas voulu suivre le point de vue de la requérante comme le montrent les observations présentées le 27 janvier 1982. Elle a fait valoir tout d'abord que le comportement incriminé constituait une dérogation aux dispositions plus strictes régissant le trafic national italien (selon lesquelles le véhi-

cule tracteur et la remorque doivent appartenir au même transporteur), qui facilitait par conséquent le trafic international. Pour justifier son point de vue, elle a en outre soutenu que, comme l'utilisation d'*une* autorisation était également prévue dans le cas de véhicules couplés, la réglementation communautaire était basée sur le fait que les éléments d'un tel véhicule appartenaient au titulaire de l'autorisation; selon la défenderesse, ce n'est que dans cette appréhension que la disposition prévoyant que l'autorisation communautaire est établie au nom d'un transporteur et qu'elle ne peut pas être transférée à des tiers est sensée. En outre, elle a renvoyé à l'article premier de la directive 65/269/CEE (selon lequel les autorisations sont délivrées par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel est *immatriculé* le véhicule au moyen duquel doit s'effectuer le transport) pour en déduire que tous les éléments d'un véhicule couplé doivent obligatoirement être immatriculés dans *un* même État membre; elle a encore allégué que dans le cas contraire, la directive aurait prévu des modalités particulières pour les autorisations dans le cas où les éléments d'un véhicule sont immatriculés dans différents États membres.

Comme la requérante n'était pas d'accord avec ce point de vue, elle a continué la procédure en délivrant, le 27 octobre 1982, un avis motivé; elle s'est toutefois bornée à faire valoir l'incompatibilité de la pratique italienne avec le règlement susmentionné — parce que la directive en cause ne correspond pas au règlement n° 3164/76 dans sa structure —, en laissant en suspens la question de savoir si elle était également incompatible avec la directive applicable aux contingents bilatéraux. Dans l'avis motivé, la Commission souligne que l'argument selon lequel la pratique incriminée peut être considérée comme une dérogation à une règle plus stricte s'appliquant au trafic national ne saurait en aucun cas constituer une justification au regard du droit communautaire. En outre, elle a déclaré que rien n'appuie le point de vue selon lequel le règlement n° 3164/76 serait fondé sur l'hypothèse que les différents éléments d'un véhicule couplé appartiennent au titulaire de l'autorisation. Elle a encore allégué que le règlement ne prévoyait nullement ni que le véhicule utilisé doive être immatriculé dans l'État de résidence du titulaire de l'autorisation, ni que tous les éléments d'un véhicule couplé doivent être immatriculés dans un État membre. Selon la Commission, le règlement ne fournit en conséquence aucun fondement permettant d'exiger deux autorisations lorsque les éléments d'un véhicule couplé sont immatriculés dans différents États membres.

Comme la République italienne n'a pas donné suite à l'invitation de la Commission à prendre les mesures requises pour mettre fin à la violation du droit communautaire constatée dans le délai de deux mois à compter de la notification de l'avis motivé — elle continue de penser qu'elle n'a pas établi, de façon contraire au droit, des conditions supplémentaires relativement aux autorisations au titre du droit communautaire —, la Commission a saisi la Cour de justice d'un recours le 17 juin 1983. Elle conclut à ce que la Cour constate qu'en exigeant deux autorisations dans le cadre du contingent communautaire lorsqu'un véhicule couplé, composé d'éléments immatriculés dans deux États membres différents, effectue un transport international par route au départ, à destination ou en transit de l'Italie, la République italienne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu du règlement n° 3164/76, et notamment de son article 2, paragraphes 1 et 3.

B — Quant à ce chef de conclusions et au litige qu'il caractérise, il convient, selon nous, de faire les observations suivantes.

1. Au préalable, il convient de rappeler que le cas d'espèce concerne le principe important de la libre prestation de services qui, selon la jurisprudence de la Cour de justice, fait partie des fondements de la Communauté. Il est vrai qu'en matière de transports, certaines limitations n'ont pas pu être éliminées au cours de la période de transition conformément à l'article 59 du traité CEE. Toutefois, les dispositions nécessaires au regard de l'article 75 ont dû être adoptées pendant la période de transition. A cet égard, dans le domaine du transport de marchandises par route, les réalisations ne sont pas allées au-delà d'une réduction des limitations par la fixation de contingents communautaires dans une mesure relativement minime, comme nous l'avons vu. C'est pourquoi il convient en principe de dire que dans la mesure où des libérations sont prévues, celles-ci doivent être interprétées de façon à être le plus efficace possible. Une application stricte ne saurait être envisagée qu'en présence de raisons tout à fait claires et contraignantes.

Il est également manifeste que la pratique italienne d'exiger deux autorisations pour toute prestation de transport fournie au moyen d'un véhicule couplé s'avère être une limitation. Une autorisation est pour ainsi dire immobilisée pour la durée d'un tel transport. Par ailleurs, il convient de reconnaître que le couplage d'éléments de véhicules immatriculés dans différents États membres ne constitue pas du tout un phénomène extraordinaire mais correspond à un intérêt économique réel. La requérante l'a montré de façon convaincante en mentionnant le cas

— d'entreprises de transport établies dans plusieurs États membres et disposant de véhicules immatriculés dans différents États membres;

— d'entreprises de différents États membres acquérant en commun des éléments de véhicules qui sont immatriculés dans différents États membres;

— de transports qui supposent l'utilisation de ferry-boats (comme par exemple entre l'Irlande et la Grande-Bretagne, d'une part, et en Italie, d'autre part). Comme l'immobilisation de véhicules tracteurs coûteux et de leur chauffeur pendant la durée du transport par mer s'avère économiquement non rentable, il semble sensé de ne charger sur le bateau que la seule remorque qui, dans le port de destination, sera couplée à un véhicule tracteur d'un autre État membre.

Les éléments qui sont en faveur du point de vue de la requérante sont:

— l'importance du principe en cause,

— le sens large donné à la notion de «véhicule» dans l'article 2, paragraphe 3, alinéa 3, du règlement n° 3164/76,

— et le fait que les termes du règlement ne prescrivent pas que les éléments d'un véhicule couplé doivent être immatriculés dans un seul État.

2. La question qui se pose ne peut donc être que celle de savoir si, à l'appui de son point de vue, la défenderesse a avancé des arguments si clairs et contraignants qu'il convient cependant de reconnaître que le règlement doit à juste titre être interprété restrictivement. Toutefois, s'il nous est permis de donner dès à présent le résultat de l'ensemble de nos réflexions, tel n'est pas le cas.

a) A cet égard, nous pouvons être relativement bref en ce qui concerne l'appréciation de considérations qui avaient une signification de première importance dans la *procédure précontentieuse* et qui ne sont plus apparues ou qui ont tout au plus été évoquées dans les mémoires produits devant la Cour. Il s'agit par exemple de l'allégation selon laquelle la pratique incriminée constituerait une dérogation à une règle plus stricte s'appliquant au trafic national italien (qui impose que le véhicule tracteur et la remorque appartiennent au même transporteur), et de celle selon laquelle la réglementation communautaire serait fondée sur le principe que les éléments d'un véhicule couplé *appartiennent* au transporteur titulaire de l'autorisation.

aa) Quant au premier point, c'est à bon droit, selon nous, que la requérante a observé que le renvoi à une réglementation plus stricte s'appliquant aux prestations de transport national n'est pas susceptible de justifier le non-respect du droit communautaire. En conséquence, on peut laisser en suspens la question de savoir si l'application du droit italien plus strict aux transporteurs étrangers, en ce sens que ceux-ci se voient interdire l'accès au territoire italien lorsqu'ils utilisent des éléments de véhicules ne leur appartenant pas (ce que l'argumentation de la défenderesse présuppose apparemment), est somme toute licite.

bb) En ce qui concerne le deuxième point, il ne faut tout d'abord pas oublier que la pratique italienne incriminée n'est pas fondée sur le rapport de propriété mais — ce qui est différent — sur l'*agrément* de transporteurs dans différents États membres, ce qui n'exclut certainement pas que tous les éléments du véhicule appartiennent au titulaire de l'autorisation.

En vertu du règlement n° 3164/76, *l'autorisation est établie au nom d'un transporteur* qui a son siège dans l'État lui délivrant l'autorisation. Cela vise manifestement à établir clairement ce qu'un État membre peut faire avec son contingent, à savoir ne délivrer des autorisations que *directement* à des entreprises de transport, c'est-à-dire ne pas déléguer la sélection des entreprises en bénéficiant. C'est en ce sens également qu'il faut comprendre la disposition selon laquelle les autorisations ne peuvent pas être transférées à des tiers. En revanche, le règlement ne fonde aucune de ces dispositions sur les rapports de propriété ou sur l'agrément des transporteurs. On ne saurait par conséquent en déduire que les éléments de véhicules pour lesquels une autorisation est utilisée doivent appartenir au titulaire de l'autorisation. Comme l'autorisation concerne une certaine entreprise et non pas un certain véhicule, il est donc tout à fait possible d'utiliser un autre véhicule pour chaque prestation de transport. Il n'importe pas non plus à cet égard que le titulaire de l'autorisation en ait la propriété ou qu'il n'en ait que la disposition.

La recommandation de la requérante, du 9 juin 1969, pour la mise en œuvre du premier règlement relatif à la création d'un contingent communautaire pour le transport de marchandises par route ne permet d'ailleurs pas d'aboutir à une solution différente. Selon cette recommandation, les États membres doivent permettre au titulaire d'une autorisation communautaire d'utiliser tant des véhicules dont il est propriétaire que des véhicules de location pour les trajets effectués dans le cadre d'une autorisation communautaire. Il en ressort seulement que la propriété est considérée comme un élément normal mais qu'elle ne constitue manifestement pas un élément obligatoire, précisément parce que l'utilisation de véhicules de location est reconnue comme licite. On ne saurait certainement pas non plus en conclure — et on ne saurait même pas présumer, contrairement à ce que la défenderesse pense — que le véhicule utilisé par le titulaire d'une autorisation communautaire doive être immatriculé dans l'État

membre dans lequel le titulaire de l'autorisation est établi.

b) La défenderesse attache une importance particulière à l'argument selon lequel la réglementation communautaire accorde à chaque État membre, conformément à sa taille, un contingent pour les entreprises établies sur son territoire, alors que l'*équilibre entre les contingents* pourrait être affecté si, en acceptant l'idée de la Commission, on ne se fondait pas sur l'immatriculation des véhicules dans chacun des États membres.

Cela n'est certainement pas exact. L'autorisation permet d'effectuer un an durant des transports avec un véhicule (même couplé). Comme à cet égard, ainsi que nous l'avons montré, le droit de propriété sur les éléments du véhicule n'importe pas, les transports en véhicules couplés qu'un transporteur organise en utilisant des éléments appartenant éventuellement à d'autres entreprises, sont couverts par l'autorisation. Toutefois, s'il en est ainsi, on ne voit pas pourquoi l'équilibre des contingents pourrait être affecté par l'utilisation d'éléments de véhicules d'autres États membres. Le point de vue de la défenderesse aboutit seulement à ce que les autorisations communautaires soient utilisées dans une moindre mesure. Cela diminue clairement la valeur des contingents communautaires qui n'ont de toute façon qu'une signification limitée en matière de libéralisation.

c) La défenderesse attache également une importance particulière au fait que les États membres délivrent des autorisations aux entreprises ayant leur siège sur leur territoire; elle estime que, comme une autorisation ne peut être utilisée que pour certains véhicules, cela indique qu'il est nécessaire ou malgré tout probable que le véhicule soit *immatriculé* dans l'État membre concerné. Par ailleurs, la défenderesse attache de l'importance aux arguments qu'elle tire de l'annexe II au règlement n° 3164/76 qui contient certaines dispositions détaillées sur le carnet de comptes rendus, en particulier du point 4 des dispositions générales qui prévoit ce qui suit:

«Un compte rendu doit être rempli par voyage, le voyage étant normalement constitué d'un ensemble de parcours successifs effectués par le véhicule depuis le départ de son lieu d'attache habituel jusqu'à son retour . . .»

La défenderesse en déduit qu'un véhicule doit présenter une identité inchangée pendant un voyage et que si, pour un voyage, le départ du «lieu d'attache habituel» revêt une certaine importance, cela signifie qu'on se fonde clairement sur l'immatriculation. La défenderesse estime en outre pouvoir trouver confirmation de l'exactitude de ce point de vue dans la directive du Conseil, du 19 janvier 1982 (JO 1982, L 27, p. 22) qui complète notamment l'annexe I de la directive du 23 juillet 1962 (libéralisant certains transports) en y ajoutant un point 15 dont les termes sont les suivants:

«Le déplacement à vide d'un véhicule affecté au transport de marchandises et destiné à remplacer un véhicule tombé hors d'usage dans un autre État membre que celui où il est immatriculé, ainsi que la poursuite, par le véhicule de dépannage, du transport sous le couvert de l'autorisation délivrée pour le véhicule tombé hors d'usage.»

Selon la défenderesse, cela montre clairement que c'est bien l'État d'*immatriculation* qui importe et il s'ensuit que, comme il a fallu une autorisation dérogatoire particulière pour poursuivre le transport dans un tel cas, l'identité d'un

véhicule couvert par une autorisation ne doit en principe pas être modifiée durant le voyage.

En réponse à cet argument, la Commission a souligné — à bon droit selon nous — que l'article 2, paragraphe 6, du règlement n° 3164/76 (qui concerne la compétence à délivrer des autorisations) ne fournit aucun élément imposant que les véhicules utilisés avec l'autorisation délivrée soient immatriculés dans l'État membre concerné lorsque à cet égard il se fonde sur le siège du transporteur.

En ce qui concerne l'annexe II au règlement n° 3164/76 et en particulier le point 4 de ses dispositions générales, la requérante a souligné justement, d'une part, que même si l'annexe II permet en fait de tirer certaines conclusions relativement à l'*identité* d'un véhicule au cours d'un voyage, il n'est certainement pas possible d'en tirer certaines conclusions obligatoires quant à la *«nationalité»* d'un véhicule; on ne saurait en particulier pas estimer, sur le fondement de cette disposition, que lors de l'utilisation d'éléments de véhicules de différents États membres il faille disposer de plusieurs autorisations. La Commission a établi clairement, d'autre part, que le fait que conformément au formulaire figurant à l'annexe II au règlement n° 3164/76, seul le type de véhicule utilisé pour les différents parcours successifs doit être indiqué et que, dans ce contexte — à la différence de la situation existant sous l'empire des accords bilatéraux intérieurs —, il n'y a pas lieu de mentionner le numéro d'immatriculation d'un véhicule en particulier, va à l'encontre de la thèse selon laquelle un véhicule ne doit pas voir son identité modifiée au cours d'un voyage. La Commission a encore déclaré à bon droit que si au point 4 des dispositions générales il est question du «lieu d'attache habituel», la disposition ne crée pas une obligation à cet égard mais se fonde bien plus sur le fait qu'en règle générale tout véhicule a un tel lieu d'attache habituel. Il convient en outre de ne pas négliger que la mention n'en est faite que dans le contexte de la description d'un voyage *type*, comme l'utilisation du mot «normalement» dans la phrase en cause le montre et comme le montre aussi le fait qu'une note en bas de page du formulaire de l'annexe évoque la possibilité qu'un voyage ne débute pas ou ne se termine pas au lieu d'attache habituel du véhicule. Enfin, la Commission estime encore — et ce n'est pas à cette objection que revient la moindre valeur — qu'il importe également de relever que le point 4 de l'annexe II au règlement n° 3164/76 a été abrogé par l'effet du règlement n° 3024/77, du 21 décembre 1977, dans le but expressément mentionné de simplifier le compte rendu. On ne peut effectivement qu'en déduire que des arguments qui sont fondés sur l'annexe II du règlement dans sa version originelle n'ont qu'une valeur limitée pour interpréter le règlement.

Toutefois, après tous les éléments que l'on peut déduire clairement du règlement n° 3164/76 lui-même quant au problème d'identité des véhicules, la directive du 19 janvier 1982 confirme plutôt l'exactitude du point de vue de la requérante, en ce que son texte évoque la possibilité de poursuivre l'opération de transport avec un véhicule de dépannage sous la couverture de l'autorisation délivrée pour le véhicule tombé hors d'usage. Par ailleurs, vu le contexte dans lequel la directive a été adoptée (elle vise à étendre les éléments de libéralisation), il est difficile d'admettre que par-là même, lorsqu'il est question de l'immatriculation

d'un véhicule dans un État membre, on ait créé ou clarifié une exigence pour laquelle le règlement relatif au contingent communautaire ne fournit aucun élément non équivoque.

d) Enfin, les arguments de la défenderesse qui ont trait à la directive du Conseil, du 13 mai 1965, «concernant l'uniformisation de certaines règles relatives aux autorisations pour les transports de marchandises par route entre les États membres», d'une part, et à la proposition de règlement que la Commission a présentée le 15 décembre 1980 en vue de la modification du règlement n° 3164/76 (JO 1980, C 350, p. 18), d'autre part, ne sont pas non plus susceptibles d'aboutir.

aa) Lorsque l'article premier de la directive mentionnée prévoit que les États membres prennent les mesures nécessaires pour assurer qu'à partir du 1er janvier 1966 les autorisations requises pour les transports internationaux de marchandises par route exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs États membres soient délivrées par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel est *immatriculé* le *véhicule* au moyen duquel doit s'effectuer le transport, il convient cependant de ne pas méconnaître que cela ne s'applique que dans le cadre de contingents *bilatéraux* qui ont été expressément exclus de la présente procédure. En ce qui concerne le *contingent communautaire*, le règlement n° 3164/76 a établi un autre critère pour déterminer l'État compétent, à savoir celui du siège de chacun des transporteurs et, de ce fait, comme nous l'avons vu, il ne fournit aucun élément quant à la question de l'immatriculation du véhicule pour lequel une autorisation est utilisée.

En conséquence, si les différences existant quant au champ d'application et au niveau de la structure entre la directive mentionnée et le règlement n° 3164/76 interdisent de tirer de la première des conclusions contraignantes au regard de l'interprétation du second, on peut encore ajouter — sans approfondir la question à présent — que même pour le domaine visé par la directive, il est difficile de considérer le point de vue de la défenderesse comme acceptable. En effet, on ne saurait guère admettre que l'article premier cité ait visé à établir une dérogation à l'article 3 de la directive (selon lequel une autorisation ne peut être utilisée que pour un seul véhicule à la fois, le terme «véhicule» désignant toutefois aussi un ensemble de véhicules couplés). Dans le cas d'un véhicule couplé dont les éléments sont immatriculés dans différents États membres, il se pose bien plus le seul problème de savoir quel est l'élément qui détermine l'État dans lequel l'autorisation doit être délivrée. A cet égard, la requérante s'est cependant efforcée de fournir une solution dans la proposition de directive modifiant la directive 65/269/CEE (JO 1980, C 350, p. 19), en vertu de laquelle les autorisations nécessaires sont délivrées par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule tracteur est immatriculé.

bb) En ce qui concerne par ailleurs la proposition de règlement modifiant le règlement n° 3164/76 présenté par la Commission, on ne peut certes pas nier que la disposition complémentaire (non encore adoptée jusqu'à présent cependant) de l'article 2, paragraphe 3, semble fournir un argument en faveur du point de vue de la défenderesse. Celle-ci est rédigée dans les termes suivants:

«En cas d'utilisation d'un ensemble de véhicules couplés, l'autorisation communautaire est délivrée pour le véhicule tracteur; elle peut être utilisée pour la traction d'une semi-remorque ou d'une remorque, non immatriculée au nom du

titulaire de l'autorisation communautaire ou immatriculée dans un autre État membre. Cette autorisation couvre l'ensemble des véhicules couplés.»

Néanmoins, la Commission a expliqué de façon convaincante quel était l'objectif qu'elle poursuivait en premier lieu avec cette disposition. En effet, dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés, la pratique suivie par les États membres eu égard au transporteur qui doit être titulaire de l'autorisation semble divergente: il s'agit pour partie de l'entreprise de transport propriétaire du véhicule tracteur et pour partie de l'entreprise de transport à laquelle appartient la remorque. Même si dans de tels cas (ce qui est manifestement la règle générale), chacun des États membres n'exige qu'une autorisation, il peut cependant se produire qu'en cas de voyage à travers plusieurs pays ayant une pratique différente, il s'avère nécessaire de présenter plusieurs autorisations. Comme cela empêche d'utiliser au maximum le contingent communautaire, la requérante estime qu'il convient de se fonder uniformément sur la seule autorisation communautaire délivrée pour le véhicule tracteur.

Dans ce contexte, la requérante a aussi tenté — incidemment pour ainsi dire — de résoudre le «problème italien» à l'aide de la deuxième partie de la première phrase de la proposition. Après tout ce que l'on a pu constater jusqu'à présent relativement à l'interprétation du règlement en cause, il ne s'agit à cet égard manifestement pas d'une intention de modifier la réglementation applicable mais uniquement de celle de fournir une clarification relativement à un texte qui n'est peut-être pas tout à fait sans équivoque. C'est pourquoi on ne peut certes pas déduire de la portion de phrase invoquée que dans le cas d'un ensemble de véhicules couplés dont les éléments sont immatriculés dans différents États membres, il est licite, au regard de la situation actuelle du droit, d'exiger la présentation de deux autorisations.

3. En résumé, il est ainsi possible de déclarer que les dispositions du règlement n° 3164/76 ne permettent pas de conclure à l'existence d'un principe selon lequel un transporteur titulaire d'une autorisation communautaire ne peut utiliser que des véhicules et des éléments de véhicules immatriculés dans l'État de son siège. Si néanmoins une autorisation communautaire permet d'utiliser un ensemble de véhicules couplés, et cela sans que tous ces éléments soient immatriculés dans un État membre, la pratique suivie par les autorités italiennes d'exiger plusieurs autorisations lorsque les éléments de véhicules couplés sont immatriculés dans différents États membres n'est effectivement pas compatible avec le droit communautaire.

C — Il convient par conséquent de faire droit au chef de conclusions formulé par la requérante, et de déclarer, dans les termes dans lesquels celui-ci est rédigé, que la pratique italienne décrite constitue une violation du droit communautaire. En outre, il convient également de faire droit à la demande de la requérante à voir condamner la défenderesse aux dépens.