FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT C. O. LENZ FREMSAT DEN 4. OKTOBER 1984 [1]

Indholdsfortegnelse

A — Sagens genstand 4268
1. Traktatens bestemmelser om vejgodstransport 4268
2. Den italienske praksis 4269
3. Den administrative procedure 4269
B — Drøftelse 4271
1. Kommissionens fortolkning af fællesskabsbestemmelserne 4271
2. Den italienske regering fortolkning af fællesskabsbestemmelserne 4271
a) under den administrative procedure 4272
aa) mere liberal end for indenlandsk transport 4272
bb) betydning af ejerforholdet 4272
b) trussel mod kontingentets fordeling 4273
c) betydningen af registreringsforholdet? 4273
d) betydningen af de udstedende myndigheders kompetence 4275
aa) direktivet af 1965 4275
bb) Kommissionens forslag af 1980 4275
3. Sammenfatning 4276
C — Forslag til afgørelse 4276

Høje Domstol.

A — Den sag, jeg i dag skal beskæftige mig med og som er anlagt af Kommissionen mod Den italienske Republik, drejer sig om, hvorvidt den praksis de italienske kontrolmyndigheder følger ved anvendelsen af Rådets forordning nr. 3164/76 »om fællesskabskontingentet for vejgodstransport mellem medlemsstaterne« (EFT L 357, 1976, s. 1 ff.), er i overensstemmelse med forordningen.

Til sagens forståelse er følgende indledende bemærkninger nødvendige:

1. For så vidt angår den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet henvises der i EØF-traktatens artikel 61 til bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport, dvs. artiklerne 74 ff. Artikel 75 bestemmer blandt andet, at Rådet skal fastsætte »fælles regler for international transport til eller fra en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstaters områder« (litra a)); dette skulle efter bestemmelsen i stk. 2, være sket i løbet af overgangsperioden.

Ved traktatens ikrafttræden var den internationale vejgodstransport ikke fri, idet adgangen til en medlemsstats område kun var mulig for transportvirk-

1 — Oversat fra tysk.

somheder fra andre medlemsstater inden for rammerne af bilaterale aftaler med kontingentfastsættelse, og Kommissionen fremsatte i 1963 forslag om, gradvis i løbet af overgangsperioden at afskaffe disse bilateralt aftalte kontingenter og indføre et fællesskabskontingent, hvorefter køretøjer med en hertil svarende tilladelse skulle være berettiget til transporter mellem samtlige medlemsstater.

Rådet fulgte ikke forslaget. Det bibeholdt de bilaterale kontingenter (om hvilke der den 13. 5. 1965 vedtoges et direktiv — EFT 1965-1966, s. 57 ff. — og den 20. 12. 1979 en beslutning — EFT L 18, 1980, s. 21 ff. —) og indførte desuden et fællesskabskontingent. Dette skete først ved forordning nr. 1018/68; nu findes de herom gældende regler i den førnævnte forordning nr. 3164/76, der sidst er ændret ved forordning nr. 3515/82. Fællesskabskontingentet fastlægges og fordeles på de forskellige medlemsstater af Rådet for et år ad gangen. Inden for det hver medlemsstat tildelte samlede antal udsteder de respektive nationale myndigheder fællesskabstilladelser til de transportvirksomheder, der er etablerede på deres område. Tilladelserne berettiger indehaveren til i et år at udføre vejgodstransport for fremmed regning i alle transportforbindelser mellem medlemsstaterne. Om fællesskabstilladelserne bestemmes det i artikel 2, stk. 3, i forordning nr. 3164/76, at de udfærdiges i en transportvirksomheds navn og at de ikke af denne må overdrages til tredjemand. Herudover bestemmes det i andet og tredje punktum i artikel 2, stk. 3:

»Hver tilladelse kan kun benyttes til et køretøj ad gangen. Den skal følge dette og på forlangende forevises for kontrolpersonalet.

Ved køretøj forstås et enkelt køretøj eller et vogntog med flere sammenkoblede køretøjer«.

2. Hvad retsstillingen i italien angår skal man vide, at for så vidt angår tilladelser, der meddeles italienske virksomheder, er det forbudt at sammenkoble et køretøj med en anhænger, der tilhører en anden virksomhed. For så vidt angår kontrollen af tilladelser, der er udstedt i andre medlemsstater (og dette gælder såvel fællesskabskontingentet som de bilaterale kontingenter) forholder det sig imidlertid sådan, at i tilfælde af vogntog bestående af køretøjer, der er registreret i flere medlemsstater, forlanges forevisning af *to* tilladelser.

3. Denne praksis er efter sagsøgerens opfattelse hverken i overensstemmelse med artikel 2, stk. 3, i forordning nr. 3164/76 eller med den — ganske tilsvarende og for de bilaterale kontingenter gældende — artikel 3, stk. 2, i direktiv 65/269. Dette foranledigede Kommissionen til med en skrivelse af 4. november 1981 at indlede en traktatbrudsprocedure mod Den italienske Republik i medfør af EØF-traktatens artikel 169.

Sagsøgte kunne — som det fremgår af dennes svarskrivelse af 27. januar 1982 — ikke tilslutte sig sagsøgerens opfattelse. Sagsøgte gjorde gældende, at den pågældende praksis udgjorde en fravigelse af den nævnte for den nationale trafik gældende strengere bestemmelse

(hvorefter trækkende køretøj og anhænger skal tilhøre samme virksomhed) og derfor udgjorde en lettelse for den internationale trafik. Til støtte for sit standpunkt anførte sagsøgte, at fællesskabsbestemmelserne (da *en* tilladelse skal benyttes også i tilfælde af sammenkoblede køretøjer) forudsatte, at et sådant vogntogs bestanddele tilhørte indehaveren af tilladelsen, og at det fornuftigvis kun kunne forstås sådan, når det bestemtes, at fællesskabstilladelsen skulle udfærdiges i en transportvirksomheds navn og ikke måtte overdrages til tredjemand. Herudover henviste sagsøgte til artikel 1 i direktiv 65/269 (hvorefter tilladelserne skal udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, i hvilket det køretøj, som skal anvendes til transporten, er *indregistreret*), hvoraf man kunne udlede det krav, at samtlige bestanddelse af et vogntog skulle være registreret i *en* medlemsstat, samt til, at direktivet i øvrigt indeholdt særlige betingelser for tilladelserne, når sammenkoblede køretøjer var registreret i forskellige medlemsstater.

Da Kommissionen ikke var enig heri, fortsatte den proceduren og fremsatte den 27. oktober 1982 en begrundet udtalelse, hvormed den ganske vist — da det nævnte direktiv ikke i sin struktur er i overensstemmelse med forordning nr. 3164/76 — begrænsede sig til den italienske praksis' uforenelighed med den førnævnte forordning og lod sørgsmålet stå åbent, om der tillige forelå uforenelighed med det for de bilaterale kontingenter gældende direktiv. I udtalelsen anførte Kommissionen, at den omstændighed, at den af Kommissionen anfægtede adfærd kunne anses som en fravigelse af den strengere for den indenlandske trafik gældende regel, på ingen måde kunne udgøre nogen retfærdiggørelse efter fællesskabsretten. Kommissionen anførte endvidere, at der ikke forelå nogen holdepunkter for, at forordning nr. 3164/76 forudsatte, at de forskellige køretøjer i et vogntog skulle tilhøre indehaveren af tilladelsen. Kommissionen gjorde endvidere gældende, at forordningen hverken foreskrev, at det benyttede køretøj skulle være registreret i den medlemsstat, der var tilladelsesindehaverens hjemstat, eller at samtlige køretøjer i et vogntog skulle være registreret i én medlemsstat. Forordningen indeholdt således på ingen måde grundlag for, at forlange to tilladelser, når køretøjerne i et vogntog var registreret i forskellige medlemsstater.

Da sagsøgte imidlertid ikke efterkom opfordringen til inden to måneder fra den begrundede udtalelses fremsættelse at træffe foranstaltninger med henblik på ophøret af den af sagsøgeren anførte overtrædelse af fællesskabsretten — da sagsøgte fortsat mente, at den ikke har fastsat utilladelige yderligere betingelser for tilladelser i medfør af fællesskabskontingentet — anlagde sagsøgeren den 17. juni 1983 sag ved Domstolen. Den nedlagte påstand går ud på, at det statueres, at Den italienske Republik har tilsidesat de forpligtelser der påhviler den i henhold til forordning nr. 3164/76, navnlig artikel 2, stk. 1 og 3, ved inden for fællesskabskontingentet at stille krav om to tilladelser i tilfælde af, at en international vejgodstransport fra eller til eller i transit gennem Italien udføres af et vogntog bestående af køretøjer, der er registreret i forskellige medlemsstater.

B — Til denne påstand og den hermed fastlagte tvist er min stillingtagen som følgende.

1. Indledningsvis må det erindres, at sagen angår den vigtige grundsætning om den fri udveksling af tjenesteydelser, som efter Domstolens praksis er et af Fællesskabets grundlag. Ganske vist skulle — for så vidt angår transport — mulige indskrænkninger ikke efter EØF-traktatens artikel 59 afskaffes i løbet af overgangsperioden. Efter artikel 75 skulle de nødvendige foranstaltninger imidlertid træffes i løbet af overgangsperioden. For vejgodstransportens vedkommende er det — som nævnt — kun blevet til en ret begrænset formindskelse af indskrænkningerne via fællesskabskontingenter. Udgangspunktet må således principielt være, at — i det omfang liberaliseringen er hjemlet — at denne fortolkes således, at den får størst mulig virkning. En indskrænkende fortolkning kommer kun i betragtning for så vidt helt entydige og tvingende grunde taler herfor.

Klart er det også, at den italienske praksis, hvorefter der kræves to tilladelser for en transportydelse, der udføres af sammenkoblede køretøjer, har en begrænsende virkning. Under en sådan transport bliver en tilladelse nemlig på en måde henlagt. Heroverfor må det anerkendes, at sammenkoblingen af køretøjer, der er registreret i forskellige medlemsstater, slet ikke er noget usædvanligt fænomen, men tværtimod imødekommer et erhvervsmæssigt behov. Dette har sagsøgeren på overbevisende måde godtgjort ved at henvise til følgende tilfælde:

— en transportvirksomhed, der er etableret i flere medlemsstater, og som råder over køretøjer registreret i de forskellige medlemsstater;

— virksomheder hjemmehørende i forskellige medlemsstater, der i fællesskab erhverver køretøjer, der bliver registreret i forskellige medlemsstater;

— transporter, der er afbrudt af færgeoverfarter (som f.eks. mellem Irland og Storbritannien på den ene side og Italien på den anden). Da det er uøkonomisk at lade dyre trækkende køretøjer inklusive føreren ligge stille under overfarten til søs, forekommer det fornuftigt kun at lade påhængsvognen indskibe og i ankomsthavnen lade den sammenkoble med et trækkende køretøj fra en anden medlemsstat.

For sagsøgerens standpunkt taler:

— betydningen af den grundsætning, der er tale om,

— den vide betydning af begrebet »køretøj« i artikel 2, stk. 3, 3. punktum, i forordning nr. 3164/76

— og den omstændighed, at forordningens ordlyd ikke kræver, at køretøjer sammenkoblet i et vogntog er registreret i en stat.

2. Spørgsmålet kan således kun være, om sagsøgte kan underbygge sin opfattelse med så entydige og tvingende argumenter, at dennes restriktive udlægning af forordningen må anerkendes som rigtig. Dette forekommer mig — hvis jeg må foregribe resultatet af alle mine overvejelser — ikke at være tilfældet.

a) Herved kan jeg forholdsvis kortfattet beskæftige mig med anbringender, der indtog en central plads under den *administrative procedure*, men som ikke eller kun marginalt er berørt i processkrifterne, nemlig: at den anfægtede praksis udgør en fravigelse af den strengere for indenlandsk italiensk transport gældende ordning (hvorefter trækkende køretøj og anhænger skal tilhøre én virksomhed); og: at fællesskabsbestemmelserne forudsætter, at køretøjerne i et vogntog *tilhører* indehaveren af tilladelsen.

aa) I førstnævnte henseende har sagsøgeren efter min opfattelse med rette gjort gældende, at den mangelende overholdelse af fællesskabsretten ikke lader sig retfærdiggøre med henvisning til de strengere for indenlandske transportydelser gældende regler. Herved kan det stå hen, om anvendelsen af de strengere italienske regler på udenlandske transportvirksomheder, således at adgang til italiensk område var forment ved anvendelse af køretøjer, der ikke tilhørte virksomheden (hvilket sagsøgtes argumentation åbenbart forudsætter), overhovedet ville være retmæssig.

bb) I næstnævnte henseende må det ikke overses, at den anfægtede italienske praksis slet ikke angår ejerforholdet, men det herfra forskellige spørgsmål om *registrering* af transportvirksomheder i forskellige medlemsstater, hvilket sikkert ikke udelukker, at samtlige et vogntogs køretøjer tilhører indehaveren af tilladelsen.

Efter forordning nr. 3164/76 *udfærdiges tilladelsen* i en på den udstedende stats område etableret *transportvirksomheds navn*. Meningen hermed er åbenbart at tydeliggøre, hvorledes en medlemsstat skal råde over sit kontingent: nemlig kun at udstede tilladelserne *direkte* til transportvirksomhederne, altså ikke at delegere udvælgelsen. I overensstemmelse hermed er reglen om, at tilladelser ikke må overdrages til tredjemænd. Derimod er ejerforholdene eller registreringsforholdene uden betydning i forordningen. Følgelig kan det heller ikke af forordningen sluttes, at de køretøjer, tilladelserne udnyttes med, skal tilhører indehaveren af tilladelsen. Der kan altså helt igennem — da tilladelsen angår en bestemt virksomhed og ikke et bestemt køretøj — ved enhver transport benyttes et køretøj, der tilhører en anden. Det er uden enhver betydning, om indehaveren af tilladelsen har ejendomsretten til køretøjet eller om brugen heraf blot er overladt vedkommende.

Noget andet lader sig i øvrigt heller ikke udlede af sagsøgerens henstilling af 9. juni 1969 om gennemførelse af den første forordning om fællesskabskontingent for vejgodstransport. Herefter skulle medlemsstaterne tillade indehaveren af en fællesskabstilladelse, for transporter under en fællesskabstilladelse at indsætte såvel egne køretøjer som lejede køretøjer. Heraf følger kun, at ejendomsretten til det pågældende køretøj ansås for det normale, uden at der imidlertid blev stillet krav herom, da anvendelsen af lejede køretøjer jo betegnes som tilladelig. Udledes kan det utvivlsomt ikke, ikke engang som en formodning, hvilket sagsøgte har hævdet, at det køretøj, indehaveren af en fællesskabstilladelse benytter, skal være regi-

streret i den medlemsstat, i hvilken indehaveren af tilladelsen er hjemmehørende.

b) Særlig vægt tillægger sagsøgte det anbringende, at efter fællesskabsordningen tildeles hver medlemsstat efter størrelse et kontingent for de virksomheder, der er etableret på dens område, og *kontingentets fordeling* ville kunne påvirkes, hvis man fulgte Kommissionens opfattelse og ikke lod det afgørende være køretøjernes registrering i de enkelte medlemsstater.

Dette er utvivlsomt ikke tilfældet. En tilladelse giver ret til i et år at udføre transportydelser med et køretøj (også sammenkoblede) ad gangen. Da ejendomsretten til køretøjerne — som nævnt — herved er uden betydning, omfatter en tilladelse også et vogntog, der sættes sammen af en transportvirksomhed, og hvis sammenkoblede køretøjer muligt tilhører andre virksomheder. Når det imidlertid forholder sig sådan, er det svært at se, hvorledes kontingentets fordeling skulle kunne påvirkes ved benyttelse af køretøjer fra andre medlemsstater. — Lægger man sagsøgtes opfattelse til grund, indebærer dette alene mindre brug af fællesskabstilladelserne. Herved formindskes klart værdien af fællesskabskontingentet, som i forvejen kun har en begrænset betydning for liberaliseringen.

c) Sagsøgte lægger endvidere vægt på det forhold, at medlemsstaterne tildeler tilladelser til virksomheder, der er etableret på deres områder; da en tilladelse kun må benyttes for bestemte køretøjer, tyder dette på nødvendigheden af eller dog sandsynligheden for, at køretøjet er *registreret* i den pågældende medlemsstat. Endvidere støtter sagsøgte sig på argumenter, der udledes af — det for rapporthæftet gældende — bilag II til forordning nr. 3164/76, herunder navnlig punkt 4 i de almindelige bestemmelser, der lyder:

»Der skal udfyldes en rapport for hver tur, idet en tur normalt består af et antal på hinanden følgende kørselsstrækninger, som tilbagelægges af køretøjet fra afgangen fra dets sædvanlige hjemsted til dets tilbagekomst . . .«

Heraf udleder sagsøgte, at det kommer an på et køretøjs uændrede identitet under turen og at — når et køretøjs »sædvanlige hjemsted« er af betydning for en turs påbegyndelse — er det afgørende herved entydigt registreringen. En bekræftelse af denne opfattelse mener sagsøgte i øvrigt at kunne finde i direktiv af 19. januar 1982 (EFT L 27, s. 22), hvorefter der til bilag I til direktiv af 23. juli 1962 (der gav nærmere regler om liberalisering af visse transporter) blandt blev tilføjet følgende punkt 15:

»Kørsel uden læs med et køretøj, der anvendes til varetransport, og som skal erstatte et havareret køretøj, i en anden medlemsstat end indregistreringsstaten, og som skal erstatte et havareret køretøj, i en anden medlemsstat end indregistreringsstaten, og transportens fortsættelse med erstatningskøretøjet på grundlag af den tilladelse, som gjaldt for det havarerede køretøj.«

Det skulle heraf ifølge sagsøgte være klart, at det er *registreringsstaten*, der er afgørende, og heraf skulle også følge, at, når en særlig undtagelsestilladelse er nødvendig for transportens fortsættelse i et sådant tilfælde, må identiteten af et

køretøj, der ledsages af en tilladelse, principielt ikke ændres under turen.

Heroverfor har sagsøgeren efter min opfattelse med rette anført, at det fra artikel 2, stk. 6, i forordning nr. 3164/76 (hvori kompetencen til at udstede tilladelser fastsættes), der lader det sted, transportvirksomhederne er etablerede, være afgørende, overhovedet ikke kan sluttes, at der består et krav til registrering i en bestemt medlemsstat af det køretøj, der gøres brug af ved benyttelse af den udstedte tilladelse.

Hvad angår bilag II til forordning nr. 3164/76 og navnlig punkt 4 i dennes almindelige bestemmelser, har sagsøgeren på overbevisende måde fremhævet, at der, selv om det antoges, at der af bilag II virkeligt kunne sluttes noget om et køretøjs *identitet* under en tur, med sikkerhed ikke nødvendigvis kunne sluttes noget om et køretøjs *»nationalitet«*; navnlig kan der heri ikke begrundes noget krav om flere tilladelser ved anvendelse af vogntog bestående af køretøjer fra forskellige medlemsstater. Endvidere har Kommissionen gjort det tydeligt, at mod den opfattelse, at et køretøj under en tur ikke må ændre sin identitet, taler den omstændighed, at efter den formular, der er aftrykt som bilag II til forordning nr. 3164/76, skal kun typen på de køretøjer, der benyttes til de forskellige delstrækninger af en tur, angives, og — modsat de tidligere bilaterale overenskomster — ikke et bestemt køretøjs registreringsnummer. Sagsøgeren har videre med rette anført, at når der i nævnte punkt 4 i de almindelige bestemmelser tales om det »sædvanlige hjemsted«, fastslås der ikke nogen hertil svarende forpligtelse, idet bestemmelsen blot går ud fra, at ethvert køretøj som regel har et sådant hjemsted. Hertil kommer, at det ikke må overses, at omtalen kun sker i forbindelse med beskrivelsen af en *typisk* tur, som forekomsten af ordet »normalt« i den pågældende sætning viser, ligesom den omstændighed, at der i en fodnote i den nævnte formular bliver henvist til den mulighed, at en tur ikke påbegyndes henholdsvis afsluttes på det sædvanlige hjemsted. Endelig er det efter Kommissionens opfattelse af betydning — og denne indsigelse er ikke af ringe vægt — at punkt 4 i bilaget til forordning nr. 3164/76 er blevet ophævet ved forordning nr. 3024/77 af 21. december 1977 med den udtrykkelige begrundelse, herved at forenkle rapporthæftet. Heraf kan man faktisk kun slutte, at argumenter, der støtter sig på forordningens bilag i den oprindelige affattelse, kun har begrænset værdi ved fortolkningen af forordningen.

Hvad derimod angår direktivet af 19. januar 1982 indeholder dette, uanset hvad der ellers klart kan udledes vedrørende identitetsproblemet i forordning nr. 3164/76, snarere en bekræftelse af sagsøgerens opfattelse, idet der dér tales om muligheden af transportens fortsættelse med et erstatningskøretøj på grundlag af den tilladelse, som gjaldt for et havareret køretøj. Efter den sammenhæng, hvori direktivet optræder (det har til formål at forøge liberaliseringen) kan det i øvrigt også vanskeligt antages — når der herved tales om et køretøjs regi-

strering i en medlemsstat — at et sådant registreringskrav hermed fastslås eller tydeliggøres, som der ikke er klare holdepunkter for i forordningen vedrørende fællesskabskontingentet.

d) Lidet overbevisende er endvidere endeligt sagsøgtes argumenter, hvoraf det ene støtter sig på Rådets direktiv af 13. maj 1965 »om gennemførelse af visse regler for tilladelse til godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne« og det andet på Kommissionens forslag til forordning af 15. december 1980 om ændring af forordning nr. 3164/76 (EFT C 350, 1980, s. 18).

aa) Når det i artikel 1 i det nævnte direktiv bestemmes, at medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til sikring af, at de tilladelser, som er nødvendige for den internationale godstransport ad landevej til eller fra en medlemsstats område eller for transitkørsel gennem en eller flere medlemsstaters områder, fra 1. januar 1966 udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, i hvilket det *køretøj,* som skal anvendes til transporten, er *indregistreret,* må det imidlertid ikke overses, at dette gælder for de bilaterale kontingenter, som udtrykkeligt er holdt uden for nærværende sag. For fællesskabskontingentets vedkommende blev der derimod i forordning nr. 3164/76 fastsat et andet kriterium for hvilken stat, der er kompetent, nemlig der hvor de pågældende transport*virksomheder* er *etablerede,* og dermed er — som vi har set — i virkeligheden intet bestemt om registreringen af det køretøj, for hvilket en tilladelse benyttes.

Selv om der således af det nævnte direktiv på grund af forskellen i anvendelsesområde og i ordlyd ikke kan drages slutninger for fortolkningen af forordning nr. 3164/76, kan direktivet — uden at dette nærmere skal uddybes — også vanskeligt give støtte for sagsøgtes opfattelse, selv inden for direktivets anvendelsesområde. Det kan næppe antages, at meningen med den citerede artikel 1 var at fravige direktivets artikel 3 (hvorefter tilladelse kun kan benyttes for et køretøj ad gangen, hvorved »køretøj« også skal forstås som et vogntog med flere sammenkoblede køretøjer). Det eneste spørgsmål der opstår i forbindelse med vogntog, der er sammensat af sammenkoblede køretøjer registreret i forskellige medlemsstater, er hvilket køretøj, der er udslagsgivende for, hvor tilladelsen skal udstedes. Spørgsmålet søger sagsøgeren at løse i et forslag til direktiv om ændret af direktiv 65/269 (EFT C 350, 1980, s. 19), hvorefter de nødvendige tilladelser skal udstedes af de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvori det trækkende køretøj er indregistreret.

bb) Hvad dernæst angår sagsøgerens forslag til forordning om ændring af forordning nr. 3164/76, kan det ikke nægtes, at den dér foreslåede (endnu ikke vedtagne) tilføjelse til artikel 2, stk. 3, synes at give støtte for sagsøgtes standpunkt, idet det der hedder:

»Såfremt der anvendes et vogntog med flere sammenkoblede køretøjer, udstedes fællesskabstilladelsen for det trækkende køretøj; den kan anvendes ved trækning af en sættevogn eller en anhænger, der er indregistreret i et andet navn end navnet

på indehaveren af fællesskabstilladelsen, eller som er indregistreret i en anden medlemsstat. Denne tilladelse gælder hele vogntoget.«

Sagsøgeren har imidlertid på overbevisende måde redegjort for, hvilke formål den foreslåede bestemmelse forfølger. For så vidt angår sammenkoblede køretøjer er medlemsstaternes praksis nemlig ikke ensartet med hensyn til den virksomhed, der skal være indehaver af tilladelsen. Nogle steder er det den virksomhed, det trækkende køretøj tilhører, andre steder den virksomhed, anhængeren tilhører. Dette kan medføre, at det ved rejse gennem flere lande med forskellig praksis — selv om den enkelte medlemsstat i så fald (som det åbenbart er reglen) kun forlanges én tilladelse — er nødvendigt at medføre flere tilladelser. Da dette udelukker den størst mulige udnyttelse af fællesskabskontingentet, må det afgørende på ensartet måde alene være den for det trækkende køretøj udstedte fællesskabstilladelse.

I denne forbindelse har sagsøgeren også — ligesom i forbifarten — forsøgt at løse det »italienske problem« med andet punktum i det foreslåede nye afsnit. I betragtning af det allerede foreliggende om fortolkningen af forordningen drejer det sig herved åbenbart ikke om en ønsket ændring af retstilstanden, men snarere kun om en præcisering af en måske ikke helt entydig bestemmelse. Derfor kan der heller ikke af den fremhævede sætning drages den slutning, at det efter den nuværende retstilstand er berettiget at forlange to tilladelser i tilfælde af et vogntog bestående af sammenkoblede køretøjer, der er registreret i forskellige medlemsstater.

3. Sammenfattende kan det således fastslås, at der af forordning nr. 3164/76 ikke kan udledes nogen regel, hvorefter en transportvirksomhed med en fællesskabstilladelse kun må anvende køretøjer og bestanddele af sådanne, der er indregistreret i den pågældende virksomheds etableringsstat. Når en fællesskabstilladelse imidlertid giver ret til at benytte sammenkoblede køretøjer uden krav om, at dennes bestanddele skal være indregistreret i én medlemsstat, så er de italienske myndigheders praksis, hvorefter der forlanges flere tilladelser, når sammenkoblede køretøjer i et vogntog er indregistreret i forskellige medlemsstater, faktisk ikke forenelig med fællesskabsretten.

C — Der må således gives sagsøgeren medhold i den nedlagte påstand — således som denne er formuleret af sagsøgeren — og således statueres, at den beskrevne italienske praksis er i strid med fællesskabsretten. Endvidere må der gives sagsøgeren medhold i påstanden om, at sagsøgte skal afholde sagens omkostninger.