# CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE CARL OTTO LENZ DEL 4 OTTOBRE 1984 [1]

Sommario

A — Gli antefatti . . . . . 4268
1. La disciplina del trasporto merci su strada in base al trattato . . . . . 4268
2. L'applicazione in Italia . . . . . 4269
3. La fase precontenziosa . . . . . 4269
B — Il mio parere . . . . . 4271
1. Sull'interpretazione del diritto comunitario in materia di trasporti merci su strada operata dalla Commissione . . . . . 4271
2. Sull'interpretazione del diritto comunitario in materia di trasporti merci su strada operata dal governo italiano. . . . . 4271
a) sulla fase precontenziosa . . . . . 4272
aa) più liberale che per i cittadini nazionali . . . . . 4272
bb) riferimento alla proprietà . . . . . 4272
b) Minaccia all'equilibrio dei contingenti . . . . . 4273
c) Riferimento all'immatricolazione? . . . . . 4273
d) Riferimento alla competenza delle autorità che rilasciano l'autorizzazione . . 4275
aa) sulla direttiva del 1965 . . . . . 4275
bb) sulla proposta della Commissione del 1980 . . . . . 4275
3. Riepilogo . . . . . 4276
C — Conclusioni . . . . . 4276

*Signor Presidente,*
*signori Giudici,*

A — Nella causa di cui oggi mi occupo e che è stata intentata dalla Commissione contro la Repubblica italiana, si tratta di stabilire se il comportamento delle autorità amministrative italiane nell'applicazione del regolamento (CEE) del Consiglio n. 3164/76 «relativo al contingente comunitario per i trasporti di merci su strada effettuati fra stati membri» (GU 1976, L 357, pagg. 1 e segg.) sia compatibile con questo regolamento.

Per una migliore comprensione della controversia premetto le seguenti osservazioni:

1. Per quel che riguarda la libera circolazione dei servizi in fatto di trasporti l'art. 61 del trattato CEE rinvia alle disposizioni del titolo relativo ai trasporti, cioè agli artt. 74 e segg. L'art. 75 stabilisce fra l'altro che il Consiglio predispone «norme comuni applicabili ai trasporti internazionali in partenza dal territorio di uno stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più stati membri» (lett. a); il che, ai sensi del n. 2, avrebbe dovuto avere luogo durante il periodo transitorio.

Poiché all'epoca dell'entrata in vigore del trattato il trasporto internazionale di merci su strada non era libero, e l'ac-

1 — Traduzione dal tedesco.

cesso dei vettori di uno stato membro al territorio di un altro stato membro era anzi possibile solo nell'ambito di contingenti fissati con accordi bilaterali, la Commissione proponeva nel 1963 la graduale soppressione nel periodo transitorio dei contingenti bilaterali e l'istituzione di un contingente comunitario per cui ai veicoli con relativa autorizzazione venisse permesso il trasporto fra *tutti* gli stati membri.

Il Consiglio non seguiva tale proposta, e, lasciando da un lato inalterato il sistema dei contingenti bilaterali (al cui riguardo emanava una direttiva il 13. 5. 1965 — GU 1965, pagg. 1469 e segg. — e una decisione il 20. 12. 1979 — GU 1980, L 18, pagg. 21 e segg.) introduceva dall'altro, accanto ad esso, un contingente comunitario, istituito per la prima volta con regolamento (CEE) n. 1018/68; ora vige in materia il precitato regolamento (CEE) n. 3164/76, modificato da ultimo con regolamento (CEE) n. 3515/82. Il contingente comunitario viene fissato e ripartito dal Consiglio fra gli stati membri ogni anno. Nell'ambito della quota totale assegnata ad ogni stato membro le autorità nazionali di volta in volta competenti rilasciano le autorizzazioni comunitarie ai vettori residenti nel loro territorio. Esse autorizzano il titolare per la durata di un anno ad effettuare per conto terzi trasporti di merci tra stati membri su tutte le relazioni di traffico. Riguardo alle autorizzazioni comunitarie l'art. 2, n. 3, del regolamento (CEE) n. 3164/76 richiede che siano redatte a nome di un vettore e che non possano essere trasferite da quest'ultimo a terzi. Inoltre l'art. 2, n. 3, prescrive alle frasi 2 e 3:

Ciascuna autorizzazione può essere utilizzata per un solo veicolo per volta. Essa deve accompagnare quest'ultimo e dev'essere esibita ad ogni richiesta degli agenti addetti al controllo.

Per veicolo, si intende un veicolo isolato o un insieme di veicoli accoppiati.

2. Per quel che riguarda l'ordinamento giuridico italiano è inoltre necessario innanzitutto sapere che, in relazione alle autorizzazioni rilasciate ai vettori italiani, un veicolo trattore non può essere agganciato ad un rimorchio appartenente ad un altro vettore. In secondo luogo, in occasione del controllo di autorizzazioni rilasciate *in altri* stati membri (e sia per il contingente comunitario che per i contingenti bilaterali) allorché il veicolo è composto di due elementi immatricolati in diversi stati membri, viene richiesta la presentazione di *due* autorizzazioni.

3. Secondo la ricorrente tale prassi è incompatibile sia con l'art. 2, n. 3, del regolamento n. 3164/76, sia con l'art. 3, n. 2, della direttiva n. 65/269 (che ha lo stesso contenuto del primo ma si applica ai contingenti bilaterali). Con lettera 4 novembre 1981, essa avviava, nei confronti della Repubblica italiana, un procedimento ai sensi dell'art. 169 del trattato CEE diretto a far constatare una violazione del trattato.

La convenuta dissentiva dall'opinione della ricorrente — come si evince dalla risposta in data 27 gennaio 1982 — facendo rilevare innanzitutto che la prassi contestata costituisce una deroga alle più rigide norme, in precedenza citate, valide per il traffico nazionale (secondo cui trattore e rimorchio devono appartenere

allo stesso vettore) e che ciò quindi ha la funzione di agevolare il traffico internazionale. Essa affermava inoltre — a sostegno della propria opinione — che dalla normativa comunitaria (che contempla l'utilizzazione di *una* autorizzazione anche nel caso di un veicolo composito) deriva che gli elementi di un tale veicolo appartengono al titolare dell'autorizzazione, e che solamente così avrebbe senso la prescrizione ai sensi della quale l'autorizzazione comunitaria viene redatta a nome di un vettore e non può essere trasferita a terzi. Essa si richiamava inoltre all'art. 1 della direttiva n. 65/269 (ai sensi della quale le autorizzazioni sono rilasciate dalle autorità competenti dello stato membro in cui è *immatricolato* il veicolo con cui dev'essere effettuato il trasporto) per derivarne l'esigenza che tutti gli elementi di un veicolo composito siano immatricolati in *uno* stato membro, come pure riteneva che, altrimenti, la direttiva avrebbe contemplato specifiche modalità per le autorizzazioni nei casi in cui gli elementi di un veicolo siano immatricolati in stati membri differenti.

Essendo di opposto parere, la ricorrente proseguiva il procedimento emanando, il 27 ottobre 1982, un parere motivato in cui essa però limitava l'azione all'incompatibilità della prassi italiana con il regolamento n. 3164/76 — in quanto la struttura di quest'ultimo non corrisponde esattamente a quella della direttiva n. 65/269 — e lasciava in sospeso la questione se sussistesse anche un'incompatibilità con la direttiva vigente per i contingenti bilaterali. Nel parere motivato la Commissione sottolineava che il fatto che la prassi contestata potesse essere considerata una deroga ad una normativa più rigida, valida per il traffico nazionale, non costituisce assolutamente una giustificazione dal punto di vista del diritto comunitario. Essa rilevava inoltre che tale tesi non è confermata dal fatto che il regolamento n. 3164/76 presuppone che gli elementi di un veicolo composito debbano appartenere tutti al titolare dell'autorizzazione. Essa sosteneva ancora che il regolamento non prescrive né che il veicolo utilizzato sia immatricolato nello stato di residenza del titolare dell'autorizzazione né che tutti gli elementi di un veicolo composito debbano essere immatricolati nel medesimo stato membro. Il regolamento non giustifica quindi in nessun caso la richiesta di due autorizzazioni allorché gli elementi di un veicolo composito sono immatricolati in stati membri diversi.

Tuttavia, poiché la convenuta non ottemperava all'invito a prendere i provvedimenti richiesti per far cessare, entro due mesi dalla notifica del parere motivato, la violazione del diritto comunitario rilevata dalla Commissione — essa continua infatti a ritenere di aver fissato condizioni supplementari non illegittime per le autorizzazioni del contingente comunitario — la Commissione ha proposto dinanzi alla Corte, il 17 giugno 1983, un ricorso diretto a far constatare che la convenuta è venuta meno agli obblighi ad essa incombenti in base al regolamento n. 3164/76, ed in particolare all'art. 2, nn. 1 e 3, esigendo due autorizzazioni nell'ambito del contingente comunitario allorché un insieme di veicoli accoppiati, composto di elementi immatricolati in stati membri diversi, effettua un trasporto internazionale su strada da, verso o attraverso l'Italia.

B — Riguardo a questo ricorso ed alla lite che ne è l'origine va, a mio parere, presa la seguente posizione.

1. Va preliminarmente ricordato che questo procedimento verte sull'importante principio della libera prestazione di servizi che secondo la giurisprudenza della Corte è uno dei fondamenti della Comunità. È vero che, per quel che riguarda i trasporti, le eventuali restrizioni contrarie al dettato dell'art. 59 del trattato CEE dovevano essere soppresse durante il periodo transitorio. Durante tale periodo dovevano però essere adottati i provvedimenti necessari a norma dell'art. 75. Al riguardo, per il trasporto merci su strada, come abbiamo visto, si è verificata solamente una riduzione abbastanza modesta delle restrizioni tramite contingenti comunitari. Quindi, si deve ritenere che — in quanto è contemplata una liberalizzazione — nell'interpretazione di questa debba procedersi in modo da ottenere il massimo dell'efficacia. Un'applicazione restrittiva viene in considerazione solo in presenza di motivi ben chiari e cogenti.

È altresì evidente che la prassi italiana di esigere due autorizzazioni per i trasporti effettuati con veicoli compositi ha effetto restrittivo. Durante un simile trasporto si immobilizza, per così dire, un'autorizzazione. Va d'altronde riconosciuto che il fenomeno dei veicoli composti da elementi immatricolati in stati membri diversi non è per nulla inusuale bensì risponde ad un reale interesse economico. Ciò è stato dimostrato dalla ricorrente in modo convincente con l'illustrazione dei casi seguenti:

— un'impresa di trasporto stabilita in più stati membri e che dispone di veicoli immatricolati in stati membri diversi;

— vettori di stati membri diversi che acquistano in comune dei rimorchi che vengono immatricolati in stati membri diversi; e

— trasporti che richiedono una traversata tramite traghetto (come per esempio tra Irlanda e Gran Bretagna da una parte e Italia dall'altra). Poiché l'immobilizzazione dei costosi trattori e relativi autisti durante la traversata è antieconomica, appare ragionevole far traghettare il solo rimorchio che verrà agganciato al termine della traversata ad un trattore di un altro stato membro.

Militano a favore del punto di vista della ricorrente:

— l'importanza del principio in discussione

— l'ampia formulazione della nozione di «veicolo» di cui all'art. 2, n. 3, terza frase del regolamento (CEE) n. 3164/76

— e il fatto che la lettera del regolamento non contempla che gli elementi di un veicolo composito siano immatricolati in un solo stato.

2. L'indagine può dunque essere diretta soltanto a stabilire se il governo italiano abbia addotto, a sostegno della sua posizione, argomenti così chiari e cogenti da fare accettare come esatta, cionondimeno, l'interpretazione restrittiva del regolamento, il che però — se posso anticipare il risultato delle mie considerazioni — non è il caso.

a) Al riguardo mi posso limitare (in modo relativamente breve) al valore di allegazioni che avevano un'importanza fondamentale nella *fase precontenziosa* ma che non sono più emerse, o lo sono comunque in modo marginale, nella fase scritta, come: la prassi contestata consisterebbe in una deroga ed una normativa più rigida, valida solo per il traffico italiano interno (secondo la quale trattore e rimorchio devono appartenere ad un solo vettore); e così pure: dalla normativa comunitaria deriva che gli elementi di un veicolo composito *appartengono* al titolare dell'autorizzazione.

aa) Sul primo punto la ricorrente ha a mio avviso giustamente rilevato che l'inosservanza del diritto comunitario non può essere giustificata rinviando a norme più rigide valide per i trasporti nazionali. Può rimanere quindi in sospeso il problema di stabilire se, in linea di principio, sia ammissibile l'applicazione della rigida normativa italiana ai vettori stranieri, nel senso di un divieto d'accesso al territorio italiano nel caso di utilizzazione di elementi che non appartengano al vettore (come chiaramente presuppone la tesi della convenuta).

bb) Per quel che riguarda l'altro punto, innanzitutto non va dimenticato che secondo la contestata prassi italiana ciò che conta non è affatto la proprietà bensì il diverso fatto dell'*immatricolazione* da parte dei vettori in diversi stati membri, il che non esclude di certo che tutti gli elementi del veicolo appartengano al titolare dell'autorizzazione.

Ai sensi del regolamento n. 3164/76 l'*autorizzazione* viene di volta in volta *redatta a nome di un vettore* residente nello stato che rilascia l'autorizzazione. Ciò ha lo scopo palese di chiarire ciò che uno stato membro può fare con il suo contingente: cioè rilasciare autorizzazioni solo *direttamente* a vettori e quindi non delegare la scelta. Ciò si accorda anche con la disposizione secondo cui le autorizzazioni non possono essere trasferite a terzi. Il regolamento non si basa però né sulla proprietà né sull'immatricolazione. Perciò non se ne può desumere che gli elementi di trasporto per cui viene utilizzata un'autorizzazione debbano appartenere al titolare della medesima. Poiché l'autorizzazione concerne un determinato vettore e non un determinato veicolo, per ogni trasporto può quindi essere senz'altro utilizzato un diverso veicolo. È inoltre irrilevante che il titolare dell'autorizzazione ne sia il proprietario o solamente l'utilizzatore.

Diversamente non si può arguire del resto nemmeno dalla raccomandazione della ricorrente 9 giugno 1969 per l'attuazione del primo regolamento sull'istituzione di un contingente comunitario per il trasporto merci, a norma della quale gli stati membri dovrebbero consentire al titolare di un'autorizzazione comunitaria di impiegare, per viaggi nell'ambito di un'autorizzazione comunitaria, sia veicoli di sua proprietà sia veicoli presi in locazione. Ne deriva solo che la proprietà è considerata un elemento normale ma chiaramente non è un elemento obbligatorio appunto perché viene indicata come ammissibile anche l'utilizzazione di veicoli in locazione. Da ciò non può sicuramente neppure desumersi — e certo nemmeno, come ritiene la convenuta, nel senso di una presunzione — che il veicolo utilizzato dal titolare di un'autorizzazione comunitaria debba es-

sere immatricolato nello stato membro in cui risiede il titolare della medesima.

b) Per la convenuta ha particolare importanza l'argomento secondo cui, dal momento che la normativa comunitaria assegna ad ogni stato membro a seconda della sua importanza, un contingente per i vettori residenti nel suo territorio, l'*equilibrio dei contingenti* potrebbe essere turbato qualora si seguisse il parere della Commissione e non si facesse riferimento all'immatricolazione dei veicoli nei rispettivi stati membri.

Ciò è sicuramente da escludersi. L'autorizzazione conferisce la possibilità di effettuare trasporti di volta in volta per un anno con un veicolo (anche composito). Poiché al riguardo, come abbiamo visto, non viene in rilievo la proprietà degli elementi di trasporto. L'autorizzazione copre anche i trasporti organizzati da un vettore in cui gli elementi del veicolo appartengano eventualmente ad un altro vettore. Orbene, stando così le cose, non si vede come l'importanza dei contingenti possa essere sminuita dall'utilizzazione di elementi di trasporto di un altro stato membro. Partendo dal punto di vista della convenuta si potrebbe fare solo un uso limitato delle autorizzazioni comunitarie. In questo modo diminuisce chiaramente il valore dei contingenti comunitari che comunque hanno solo un'importanza limitata ai fini della liberalizzazione.

c) Allo stesso modo la convenuta attribuisce molta importanza, in primo luogo, alla constatazione che gli stati membri rilasciano le autorizzazioni a vettori che risiedono nel loro territorio; ciò farebbe pensare, dato che un'autorizzazione può essere utilizzata solo per determinati veicoli, alla necessità ovvero alla probabilità dell'*immatricolazione* dei veicoli nello stato interessato. In secondo luogo, la convenuta ritiene significativi gli argomenti da essa desunti dall'allegato II del regolamento n. 3164/76 — che disciplina nei particolari il libretto dei resoconti — ed in particolare dal punto 4 delle disposizioni generali che recita:

«Un resoconto dev'essere compilato per ciascun viaggio; per viaggio s'intende di norma un insieme di percorsi successivi effettuati dal veicolo dalla partenza dal suo luogo di residenza abituale fino al suo ritorno . . .».

Da ciò essa deduce che sarebbe decisiva l'inalterata identità del veicolo durante un viaggio e che perciò — se per un viaggio è importante la partenza dal «luogo di residenza abituale» di un veicolo — ci si baserebbe chiaramente sull'immatricolazione. Essa crede inoltre di trovare conferma dell'esattezza di questa tesi nella direttiva del Consiglio 19 gennaio 1982 (GU 1982, L 27, pag. 22) che aggiunge all'allegato I della direttiva 23 luglio 1962 (relativa alla liberalizzazione di taluni trasporti), fra gli altri, il seguente punto 15:

«Lo spostamento a vuoto di un veicolo adibito al trasporto di merci e destinato a sostituire un veicolo divenuto inutilizzabile in uno stato membro diverso da quello in cui è immatricolato, nonché il proseguimento del trasporto con il veicolo di sostituzione avvalendosi dell'autorizzazione rilasciata al veicolo divenuto inutilizzabile».

Sarebbe dunque chiara l'estrema importanza dello stato d'*immatricolazione* e ne conseguirebbe altresì che, essendo necessaria un'autorizzazione eccezionale per la prosecuzione del trasporto in un caso simile, l'identità di un veicolo, che viag-

gia con un'autorizzazione, non potrebbe in linea di principio essere alterata durante il viaggio.

La ricorrente ha invece a mio parere giustamente sottolineato, che dall'art. 2, n. 6 del regolamento n. 3164/76 (il quale regola la competenza al rilascio delle autorizzazioni), se si fa riferimento al riguardo alla residenza del vettore, non si può certo dedurre alcun elemento in ordine alla necessità dell'immatricolazione nello stato interessato del veicolo utilizzato in forza di un'autorizzazione rilasciata a richiesta.

Per quanto riguarda l'allegato II del regolamento n. 3164/76 ed in particolare il n. 4 delle disposizioni generali, la ricorrente ha correttamente osservato innanzitutto che, anche se dall'allegato II si potesse effettivamente dedurre qualche elemento in ordine all'*identità* del veicolo durante un viaggio, di certo non se ne ricavano necessariamente conclusioni in ordine alla *nazionalità* di un veicolo; non è quindi giustificata in particolare la richiesta di più autorizzazioni nel caso dell'utilizzazione di elementi di trasporto di stati membri diversi. La Commissione ha inoltre chiarito che contro la tesi secondo cui un veicolo non potrebbe cambiare la propria identità durante un viaggio, sta il modulo riportato all'allegato II del regolamento n. 3164/76, il quale richiede per le diverse parti del tragitto solo l'indicazione del tipo di veicolo, di volta in volta utilizzato in tale contesto, e non il numero di targa di un determinato veicolo — come avveniva secondo i precedenti accordi bilaterali —. Essa ha inoltre chiarito, a ragione, che quando al precitato n. 4 delle disposizioni generali viene menzionato il «luogo di residenza abituale» non viene imposto un obbligo corrispondente ma si presuppone soltanto che, di norma, ogni veicolo abbia un luogo di residenza del genere. Non si dovrebbe inoltre dimenticare che al riguardo ci si riferirebbe solo alla descrizione di un viaggio *tipico,* come indicherebbe l'uso dell'espressione «di norma» nel punto di cui trattasi, e così pure al fatto che una nota (riportata in calce al precitato modulo) indicherebbe la possibilità che un viaggio non sia iniziato o terminato nel luogo di residenza abituale del veicolo. Infine la Commissione ritiene ancora — e questa obiezione non è di poco conto — che il n. 4 dell'allegato al regolamento n. 3164/76 sia stato soppresso dal regolamento (CEE) 21 dicembre 1977, n. 3024, per un espresso motivo di semplificazione del resoconto. Da quanto sopra può concretamente trarsi l'unica conclusione che argomenti basati sull'allegato del regolamento nella sua versione originaria presentano solo un valore limitato ai fini dell'interpretazione del regolamento stesso.

Ora, per quel che riguarda la direttiva 19 gennaio 1982, essa costituisce piuttosto, dopo tutto ciò che si può chiaramente dedurre dallo stesso regolamento n. 3164/76 sul problema dell'identità, una conferma dell'esattezza dell'opinione della ricorrente quando vi si menziona la possibilità di proseguire il trasporto con il veicolo di sostituzione avvalendosi dell'autorizzazione rilasciata al veicolo divenuto inutilizzabile. Del resto, è pure difficile ritenere, in base al contesto in cui è stata emanata la direttiva (che si propone un ampliamento della liberalizzazione) che — quando quest'ultima menziona l'immatricolazione di un vei-

colo in uno stato membro — venga così introdotto o chiarito un requisito che non trova alcun evidente fondamento nel regolamento sul contingente comunitario.

d) Altrettanto infruttuosi sono infine gli argomenti della convenuta che si riferiscono in primo luogo alla direttiva del Consiglio 13 maggio 1965 «che rende uniformi talune norme riguardanti le autorizzazioni per i trasporti di merci su strada fra gli stati membri» come pure, in secondo luogo, alla proposta della Commissione 15 dicembre 1980 di regolamento modificativo del regolamento n. 3164/76 (GU 1980, C 350, pag. 18).

aa) Non va neppure ignorato che il dettato dell'art. 1 della precitata direttiva (per cui gli stati membri adottano le misure necessarie per garantire che, dal 1° gennaio 1966, le autorizzazioni richieste per i trasporti internazionali di merci su strada, in partenza dal territorio di uno stato membro o a destinazione di questo, o in transito sul territorio di uno o più stati membri, siano rilasciate dalle autorità competenti dello stato membro in cui è *immatricolato* il *veicolo* mediante il quale dev'essere effettuato il trasporto) vale per il solo ambito dei contingenti *bilaterali,* i quali sono stati espressamente esclusi dal presente procedimento. Per il *contingente comunitario* il regolamento n. 3164/76 ha invece prescritto, per la determinazione dello stato competente, un altro criterio e cioè il *luogo di residenza* del rispettivo vettore e quindi non accenna in effetti assolutamente — come abbiamo visto — alla questione dell'immatricolazione del veicolo per cui viene di volta in volta utilizzata un'autorizzazione.

A causa del diverso ambito d'applicazione e della divergente impostazione non è dunque possibile trarre dalla citata direttiva conclusioni vincolanti per l'interpretazione del regolamento n. 3164/76, per cui, senza approfondire la questione, può altresì stabilirsi che l'opinione della convenuta può difficilmente essere accettata anche per quanto riguarda l'ambito della citata direttiva. Si può difficilmente ritenere in effetti che con il citato art. 1 si volesse introdurre una deroga all'art. 3 della direttiva (a norma del quale un'autorizzazione può essere utilizzata solo per un veicolo alla volta, ma per «veicolo» si deve intendere anche un insieme di veicoli accoppiati). Nel caso di un veicolo composito i cui elementi sono immatricolati in diversi stati membri si pone invece solo il problema di quale elemento prendere come riferimento per il rilascio dell'autorizzazione. Ora, a questo proposito la ricorrente ha propugnato una soluzione nella proposta di direttiva a modifica della direttiva n. 65/269 (GU 1980, C 350, pag. 19) ai sensi della quale le necessarie autorizzazioni sarebbero rilasciate dalle competenti autorità dello stato membro in cui è immatricolato il trattore.

bb) Per quel che attiene, in secondo luogo, alla proposta della Commissione di un regolamento modificativo del regolamento n. 3164/76, non si può certo negare che la prevista (ma non ancora avvenuta) integrazione dell'art. 2, n. 3 sembra costituire un argomento a favore dell'opinione della convenuta in quanto è così formulata:

«Nel caso di autoarticolati o autotreni l'autorizzazione comunitaria è rilasciata per la motrice; essa può essere utilizzata per la trazione di un semirimorchio o di un rimorchio, non immatricolati a nome

del titolare dell'autorizzazione comunitaria e immatricolati in un altro stato membro. L'autorizzazione si riferisce a tutto il complesso di veicoli».

La ricorrente ha tuttavia plausibilmente chiarito quale fine essa persegue innanzitutto con questa proposta. Nel caso di un veicolo composito la prassi degli stati membri nei confronti del vettore che dev'essere titolare dell'autorizzazione non è infatti omogenea: talvolta è il vettore cui appartiene il trattore, talvolta è il vettore proprietario del rimorchio. Ne può risultare che — anche se i singoli stati membri esigono in casi simili una sola autorizzazione (come di norma chiaramente avviene) — per viaggi attraverso diversi stati con prassi difformi sorga la necessità di presentare più autorizzazioni. Poiché ciò impedisce la massima utilizzazione del contingente comunitario, secondo la ricorrente si deve far riferimento in modo uniforme alla sola autorizzazione comunitaria rilasciata per il trattore.

In questo contesto — per così dire provvisorio — la ricorrente ha anche tentato di risolvere il «problema italiano» con l'aiuto della seconda frase dell'art. 1 della sua proposta. In base a quanto si è già dovuto concludere sull'interpretazione del regolamento, si tratta chiaramente al riguardo non di un'intenzionale modifica normativa bensì solamente di un chiarimento di un testo forse non completamente univoco. Perciò non è possibile concludere dalla frase summenzionata che è legittimo ai sensi della normativa attuale, esigere due autorizzazioni nel caso di un veicolo composto da elementi immatricolati in stati membri diversi.

3. Riassumendo, si può pertanto stabilire che dal regolamento n. 3164/76 non può derivarsi il principio che un vettore può utilizzare, con l'autorizzazione comunitaria, solo veicoli ed elementi di veicoli immatricolati nel suo stato di residenza. Orbene, qualora un'autorizzazione comunitaria dia al riguardo diritto di utilizzare veicoli compositi, e cioè senza che tutti i relativi elementi debbano essere immatricolati nello stesso stato membro, la prassi del governo italiano di esigere più autorizzazioni allorché gli elementi di veicoli compositi siano immatricolati in stati membri diversi è effettivamente incompatibile con il diritto comunitario.

C — Il ricorso va dunque accolto e — in conformità alla domanda — va dichiarato che la descritta prassi italiana è in contrasto con il diritto comunitario. Va inoltre accolta anche la domanda della ricorrente di porre a carico della convenuta le spese del giudizio.