DOMSTOLENS DOM
AF 13. DECEMBER 1984 [1]

# Kommissionen for De europæiske Fællesskaber mod Den italienske Republik

»Transporttilladelser — fællesskabskontingent«

Sag 113/83

## Sammendrag

*Transport — landevejstransport — fællesskabskontingent for vejgodstransport mellem medlemsstaterne — transporttilladelser udstedt indenfor kontingentet — sammenkoblede køretøjer — krav om to tilladelser — ikke tilladt*

*(Rådets forordning nr. 3164/76, art. 2, stk. 1 og 3)*

Indenfor det med forordning nr. 3164/76 gennemførte fællesskabskontingent kan en medlemsstat ikke stille krav om to tilladelser i tilfælde af, at en international vejgodstransport udføres af et vogntog bestående af køretøjer, der er registreret i to forskellige medlemsstater.

I sag 113/83

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER, ved juridisk konsulent Giuliano Marenco, som befuldmægtiget, og med valgt adresse i Luxembourg hos Oreste Montalto, Kommissionens juridiske tjeneste, Jean Monnet-bygningen, Kirchberg,

sagsøger,

mod

DEN ITALIENSKE REPUBLIK, ved Arnaldo Squillante, chef for servizio del contenzioso diplomatico, som befuldmægtiget, bistået af Ignazio Francesco Caramazza, avvocato dello Stato, og med valgt adresse i Luxembourg på den italienske ambassade,

sagsøgt,

1 — Processprog: Italiensk.

angående en i medfør af EØF-traktatens artikel 169, stk. 2, nedlagt påstand om, at det statueres, at Den italienske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i medfør af Rådets forordning nr 3164/76 om fællesskabskontingentet for vejgodstransport mellem medlemsstaterne, ved at stille krav om to fællesskabstilladelser i tilfælde af, at en international vejgodstransport udføres af et vogntog bestående af køretøjer, der er registreret i to forskellige medlemsstater,

har

DOMSTOLEN

sammensat af præsidenten Mackenzie Stuart, afdelingsformændene G. Bosco og C. Kakouris, dommerne A. O'Keeffe, U. Everling, Y. Galmot og R. Joliet,

generaladvokat: C. O. Lenz
justitssekretær: fuldmægtig D. Louterman

afsagt følgende

## DOM

## Sagsfremstilling

Sagens faktiske omstændigheder og retsforhandlingernes forløb samt parternes påstande, anbringender og argumenter kan sammenfattes således:

### I — Faktiske omstændigheder

1. Med skrivelse af 4. november 1981 opfordrede Kommissionen den italienske regering til at fremsætte sine bemærkninger i anledning af, at Kommissionen havde konstateret, at de italienske myndigheder stillede krav om to transporttilladelser for vogntog, der bestod af køretøjer registreret i to forskellige medlemsstater, og som udførte international vejgodstransport fra, til eller i transit gennem Italien, idet nævnte krav efter Kommissionens opfattelse var uforenelig med de gældende fællesskabsbestemmelser.

2. I sin nævnte skrivelse anførte Kommissionen, at i medfør af artikel 2,

stk. 1, i Rådets forordning (EØF) nr. 3164/76 af 15. december 1976 (EFT L 357 af 29. 12. 1976, s. 1) berettigede fællesskabstilladelserne disses indehavere til at udføre vejgodstransport på de deri angivne vilkår, og at samme bestemmelse i stk. 3 bestemte, at fællesskabstilladelserne udfærdigedes i en transportvirksomheds navn, at de ikke kunne overdrages af denne, at hver tilladelse kun kunne benyttes til et køretøj ad gangen, at tilladelsen skulle følge køretøjer, og at der ved køretøj skulle forstås et enkelt køretøj eller et vogntog med flere sammenkoblede køretøjer. Da forordningen således ingen sondring gjorde efter registreringsstat for køretøjet eller sammenkoblede køretøjer, var det Kommissiones opfattelse, at der ikke i Rådets forordning nr. 3164/76 var hjemmel til at kræve to transporttilladelser for vogntog, der bestod af køretøjer registreret i to forskellige medlemsstater, og som udførte international vejgodstransport.

I samme skrivelse gjorde Kommissionen også gældende, at denne praksis var uforenelig med direktiv 65/269/EØF af 13. maj 1965 om gennemførelse af visse regler for andre tilladelser til godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne (EFT 1965-1966, s. 65) end fællesskabstilladelserne.

3. I sit den 27. januar 1982 daterede svar bestred den italienske regering Kommissionens opfattelse. I svaret blev det gjort gældende, at den nationale bestemmelse, Kommissionen anfægtede, udgjorde en undtagelse fra en langt strengere regel, der gjaldt for italiensk indenrigstrafik, og hvorefter et trækkende køretøj ikke måtte sammenkobles med en sættevogn eller en anhænger tilhørende en anden virksomhed end den, i hvis navn det trækkende køretøj var indregistreret, hvortil kom, at den pågældende bestemmelse netop var vedtaget for at lette den internationale trafik. Den italienske regering gjorde endvidere gældende, at forordning nr. 3164/76 og direktiv 65/269 med bestemmelsen om, at en enkelt transporttilladelse kunne benyttes også for transporter udført af sammenkoblede køretøjer, ganske åbenbart forudsatte, at de enkelte sammenkoblede køretøjer tilhørte den virksomhed, der var indehaver af transporttilladelsen.

4. Kommission fandt ikke, at de anførte bemærkninger gav den anledning til nogen ændret opfattelse, idet:

— den omstændighed, at de italienske bestemmelser havde til formål at lette den internationale trafik og således fraveg en strengere bestemmelse for indenrigstrafikken, kunne ikke retfærdiggøre en tilsidesættelse af fællesskabsreglerne;

— den opfattelse, hvorefter forordning nr. 3164/76 forudsætter, at de enkelte sammenkoblede køretøjer tilhører den virksomhed, der er indehaver af transporttilladelsen, måtte forkastes, da de fællesskabsretlige regler, selv om en transporttilladelse udfærdiges i en transportvirksomheds navn og ikke kan overdrages, på ingen måde foreskriver, at køretøjet eller samtlige sammenkoblede køretøjer skal tilhøre den virksomhed, der er indehaver af tilladelse;

— det anfægtede italienske krav ikke gik ud på, at de sammenkoblede

køretøjer skal tilhøre den virksomhed, der er indehaver af tilladelsen, men at tilladelsen kun gælder, såfremt begge køretøjer er indregistreret i samme medlemsstat, hvorimod forordning nr. 3164/76 ikke indeholder nogen bestemmelse om, at tilladelsen kun gælder for transport med et køretøj, der er indregistreret i den stat, i hvilken eksportvirksomheden er hjemmehørende, eller om at sammenkoblede køretøjer skal være indregistreret i samme stat.

På grundlag af det anførte fandt Kommissionen, at den italienske regerings nævnte krav var uforeneligt med den ret, transporttilladelsen giver dens indehaver til at udføre godstransport, for så vidt som der hermed opstilledes yderligere betingelser, der ikke var hjemlede, og for så vidt som kravet om to tilladelser yderligere var i strid med forordningens formål, da kravet forringede fællesskabstilladelsernes værdi.

5. Den 27. oktober 1982 fremsatte Kommissionen herefter en begrundet udtalelse, der udskød spørgsmålet om foreneligheden af den italienske praksis med direktiv 65/269, og begrænsede det traktatbrud, der bebrejdedes Den italienske Republik, til den nationale praksis' uforenelighed med forordning (EØF) nr. 3164/76, nanvlig dennes artikel 2, stk. 1 og 3, idet den italienske Republik opfordredes til at træffe de fornødne foranstaltninger for at rette sig efter udtalelsen inden for en frist på to måneder.

6. Da foranstaltninger som nævnt ikke blev truffet af den italienske regering inden for den nævnte frist, har Kommissionen udtaget stævning i nærværende sag, der er registreret på Domstolens justitskontor den 17. juni 1983.

Skriftvekslingen er forløbet forskriftsmæssigt.

På grundlag af den refererende dommers rapport og efter at have hørt generaladvokaten har Domstolen besluttet at indlede den mundtlige forhandling uden forudgående bevisførelse. Domstolen har imidlertid opfordret den italienske regering til at fremkomme med visse oplysninger vedrørende bestemmelser i den nationale lovgivning og opfordret Kommissionen for De europæiske Fællesskaber til at besvare et spørgsmål vedrørende dens stillingtagen i nærværende sag.

## II — Parternes påstande

1. *Regeringen for Den italienske Republik* har nedlagt påstand om frifindelse med deraf følgende beslutninger, idet Den italienske Republik ikke har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til forordning (EØF) nr. 3164/76.

2. *Kommissionen for De europæiske Fællesskaber* har nedlagt følgende påstande:

— det statueres, at ved inden for fællesskabskontingentet at stille krav om to tilladelser for vogntog, der består af køretøjer registreret i to forskellige medlemsstater, og som udfører international vejgodstransport fra, til eller i transit gennem Italien, har Den italienske Republik tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i medfør af Rådets forordning (EØF)

nr. 3164/76, især dennes artikel 2, stk. 1 og 3;

— Den italienske Republik tilpligtes at bære sagens omkostninger.

## III — Parternes anbringender og argumenter

1. *Kommissionen* har i stævningen gjort følgende anbringender og argumenter gældende:

A — Kommissionen har indledningsvis redegjort for hovedtrækkene i den med forordning nr. 3164/76 gennemførte ordning og den ordning, der er baggrund for disse bestemmelse.

a) Kommissionen har henvist til, at traktaten har udskilt den frie udveksling af tjenesteydelser på transportområdet fra den fri udveksling af andre tjenesteydelser, idet denne omfattes af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport (artikel 61, stk. 1), og til at artikel 75, stk. 1, litra a), netop forudser vedtagelsen af »fælles regler for international transport til eller fra en medlemsstats område . . .«.

b) Kommissionen har endvidere anført, at Rådet ikke i deres helhed har fulgt Kommissionens forslag vedrørende den gradvise afskaffelse af de bestående bilaterale kontingenter for vejgodstransport og oprettelse af et fællesskabskontingent i løbet af overgangsperioden, idet Rådet har begrænset sig til at vedtage oprettelsen af et fællesskabskontingent ved siden af de bilaterale kontingenter, der består mellem medlemsstaterne, en ordning, der er indført med Rådets forordning (EØF) nr. 1018/68 af 19. juli 1968 (EFT L 175 af 23. 7. 1968, s. 13), og for tiden reguleret i forordning (EØF) nr. 3164/76 af 16. december 1976 (EFT L 357 af 29. 12. 1976, s. 1) sidst ændret med forordning (EØF) nr. 3515/82 af 21. december 1982 (EFT L 369 af 29. 12. 1982, s. 2).

Kommissionen har yderligere anført, at et rådsdirektiv af 23. juli 1962 (EFT 1959-1962, s. 237), sidst ændret den 19. januar 1982 (EFT L 27 af 4. 2. 1982, s. 22), har liberaliseret transporter, der udføres for egen regning, samt visse transportformer, der udføres for fremmed regning, hvortil kommer, at visse transportstrækninger efter vedkommende medlemsstaters beslutning er helt liberaliserede (f.eks. mellem Belgien og Nederlandene).

c) Kommissionen har gjort gældende, at der således endnu ikke den dag i dag består nogen fri udveksling af tjenesteydelser inden for godstransportområdet mellem medlemsstaterne; udveksling af tjenesteydelser inden for området finder sted på grundlag af tilladelser, der udstedes af de enkelte medlemsstater inden for rammerne af de bilaterale kontingenter (transport mellem de pågældende to medlemsstater) eller inden for rammerne af fællesskabskontingentet (bilaterale eller multilaterale transporter mellem medlemsstaterne) og når disse kontingenter er opbrugt, nødsages man til at benytte andre transportformer, såsom jernbane- og flodtransport, eller foranstalte transporten ad landevej for egen regning, som er en liberaliseret transportform.

d) Kommissionen har anført, at gennemførelsen af fællesskabskontingentet sker ved Rådets forordninger, der årligt fastsætter kontingentes størrelse, som, skønt jævnligt forhøjet, ikke udgør mere end 5 % af den samlede tilladte internationale trafik (bilaterale kontingenter og fællesskabskontingenter), samt at det tilkommer den enkelte medlemsstat at udstede fællesskabstilladelser inden for rammerne af det antal tilladelser, der det pågældende år er tildelt den pågældende medlemsstat, og efter den enkelte stats egen fremgangsmåde (artikel 2, stk. 6, i forordning nr. 3164/76).

e) Endelig har Kommissionen anført, at selv om Fællesskabets institutioner ikke griber ind i fastsættelsen af og den nærmere gennemførelse af de bilaterale kontingenter, har Rådets førnævnte direktiv af 13. maj 1975 dog gennemført ensartede regler for de tilladelser, der udstedes inden for disses rammer, og en rådsbeslutning af 20. december 1979 har fastsat visse regler for kontingenternes fastsættelse (EFT L 18 af 24. 1. 1980, s. 21).

B — Kommissionen har herefter redegjort for sin bedømmelse af de italienske myndigheders praksis, hvorefter der stilles krav om to tilladelser og ikke én for vogntog, der består af køretøjer (f.eks. trækkende køretøj og anhænger) indregistreret i to forskellige medlemsstater.

Kommissionen har anført, at kravet (der ikke angår tilladelser, der er udstedt af de italienske myndigheder, idet der i Italien findes en endnu strengere regel, der forbyder, at et trækkende køretøj sammenkobles med en anhænger, der tilhører en anden virksomhed end den i hvis navn, det trækkende køretøj er registreret) vedrører tilladelser, der er udstedt af de øvrige medlemsstater, og som efter artikel 2, stk. 3, 2. afsnit, 2. pkt., i forordning nr. 3164/76, hvorefter tilladelserne skal følge køretøjerne og på forlangende forevises for kontrolpersonalet, kontrolleres af de italienske myndigheder ved kørsel på italiensk område.

Med hensyn til det nævnte kravs økonomiske betydning har Kommissionen henvist til forskellige eksempler, der viser fordelene ved at kunne sammenkoble køretøjer med anhængere eller sættevogne, der er indregistreret i forskellige medlemsstater, som f.eks. i tilfælde af virksomheder, der er etablerede i flere stater, i tilfælde af trailer-pool med deltagelse af en række virksomheder i forskellige medlemsstater, eller i tilfælde af transporter over strækninger med en særlig geografi (transporter mellem Irland eller Det forenede Kongerige og Italien), hvis lønsomhed beror på muligheden for udskiftning af trækkende køretøjer for at undgå, at disse ligger stille (f.eks. under kanaloverfarten).

C — Hvad angår uforeneligheden mellem de italienske myndigheders praksis og bestemmelserne i forordning nr. 3164/76, hvis tilsidesættelse Kommissionen erklærer alene at være søgsmålets genstand, har Kommissionen gjort følgende anbringender og argumenter gældende:

a) Kommissionen har henvist til, at artikel 2, stk. 3, 2. afsnit, 1. pkt., i forordning nr. 3164/76 bestemmer, at »hver tilladelse kan kun benyttes til et køretøj ad gangen«, og at tredje afsnit bestemmer, at »ved køretøj forstås et enkelt køretøj eller et vogntog med flere sammenkoblede køretøjer«, uden at der i den forbindelse gøres nogen sondring på grundlag af, om de enkelte sammenkoblede køretøjer er indregistreret i samme eller flere forskellige medlemsstater.

Under disse omstændigheder forringer det italienske krav efter Kommissionens opfattelse den enkelte tilladelses værdi, idet de muligheder, tilladelsen hjemler indehaveren, for det enkelte køretøjs vedkommende begrænses, og idet den samlede værdi af fællesskabskontingentet formindskes.

b) Kommissionen har endvidere henvist til den italienske regerings anbringende om, at den anfægtede foranstaltning er en fravigelse af den strengere bestem-

melse gældende for indenrigstrafikken, og til anbringendet om, at forordning nr. 3164/76 stiltiende forudsætter, at de sammenkoblede køretøjer begge tilhører den virksomhed, der er indehaver af tilladelsen, hvilket skulle fremgå af artikel 2, stk. 3, hvorefter »fællesskabstilladelserne udfærdiges i en transportvirksomheds navn« og hvori det bestemmes: »de kan ikke overdrages af denne«.

Kommissionen har i første række anført, at ganske uafhængigt af spørgsmålet om, hvorvidt bestemmelsen gældende for transportvirksomheder, der er hjemmehørende i Italien, eller dennes anvendelse på transportvirksomheder, der er hjemmehørende i andre medlemsstater, er forenelig med fællesskabsretten, kan en tilsidesættelse heraf ikke retmæssigt støttes på, at den anfægtede nationale foranstaltning er en fravigelse af en strengere regel gældende for indenlandsk trafik.

Hvad det andet af de nævnte anbringender angår har Kommissionen for det første anført, at der ikke er nogen sammenhæng mellem forordningens påståede forudsætning om, at sammenkoblede køretøjer skal tilhøre den virksomhed, der stilles krav om to tilladelser, når de sammenkoblede køretøjer er indregistreret i to forskellige medlemsstater.

For det andet har Kommissionen anført, at den omstændighed, at tilladelserne udfærdiges i en transportvirksomheds navn, og at de ikke kan overdrages, ikke indebærer, at begge de sammenkoblede køretøjer må tilhøre den virksomhed, der er indehaver af tilladelsen, men tværtimod ikke er til hinder for, at indehaveren af tilladelsen til den enkelte transport benytter enten køretøjer, der tilhører virksomheden, eller køretøjer, der er lejet eller stillet til rådighed af en anden virksomhed.

Efter Kommissionens opfattelse er formålet med bestemmelsen om, at tilladelserne udfærdiges i en transportvirksomheds navn, at angive, hvorledes den enkelte medlemsstat skal disponere over sin andel af kontingentet, dvs. give tilladelserne direkte til bestemte transportvirksomheder, der ikke kan videreoverdrage dem, således, at bestemmelsen blot er udtryk for, at handel med tilladelserne er forbudt.

2. Den *italienske regering* har i sit svarskrift gjort følgende anbringender og argumenter gældende:

A — Den italienske regering har henvist til artikel 2, stk. 3, tredje afsnit, i forordning nr. 3164/76, hvorefter der ved køretøj skal forstås »et enkelt køretøj eller et vogntog med flere sammenkoblede køretøjer«, og anført, at det af bestemmelsens stk. 2 følger, at det pågældende køretøj under transporten pro tempore udtømmer den pågældende rettighed, idet det bestemmes, at »hver tilladelse kan kun benyttes til et køretøj ad gangen« og at »den skal følge dette . . .«.

Endvidere har den italienske regering henvist til pkt. 4 i de »almindelige bestemmelser« i det i forordning nr. 3164/76 artikel 4 omhandlede bilag II, hvorefter et køretøj har et »sædvanligt hjemsted« og således, selv om der er tale om en sammensat ting, har en bestemt identitet, der ikke kan ændres under en »tur«.

Den italienske regering har gjort gældende, at det af det anførte følger, at

den tilladelse, der udstedes til den nationale transportvirksomhed, i flere henseender er betinget ikke alene af de benyttede køretøjers identiet og registreringsforhold, men må også, gennem den adkomst virksomheden har til at råde over køretøjet, sædvanligvis en ejendomsret (ifølge Kommissionens henstilling nr. 69/191/EØF af 9. 6. 1969, under b), EFT L 165 af 5. 7. 1969, s. 7), være det af sammenfaldende nationalitet mellem virksomhed og køretøj.

Endvidere har den italienske regering anført, at ordningen med fordeling af kontingentet på de enkelte stater efter artikel 3 i forordning nr. 3164/76 med efterfølgende ændringer forudsætter ikke alene, at transportvirksomheder, der er indehavere af en tilladelse, er nationale virksomheder (førnævnte henstilling under c), men at der er sammenfald mellem registreringsstaten og virksomhedens nationalitet, således at det under alle omstændigheder er udelukket, at en tilladelse kan omfatte et vogntog bestående af sammenkoblede køretøjer indregistreret i forskellige medlemsstater.

Den italienske regering har anført, at denne opfattelse kommer til udtryk i artikel 1 i Rådets førnævnte direktiv af 18. maj 1965, som den italienske regering påberåber sig som fortolkningsbidrag, da sagen ikke angår nævnte direktiv, idet det dér bestemmes:

»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 hvilken det køretøj, som skal anvendes til transporten, er indregistreret«.

B — Den italienske regering er endvidere af den opfattelse, at de eksempler, Kommissionen i stævningen har anført for at fremhæve stridens økonomiske betydning, ikke på afgørende måde taler for Kommissionens opfattelse.

Hvad angår eksemplerne med multinationale virksomheder og trailer-pool med mulighed for under en enkelt tilladelse at sammenkoble køretøjer uden hensyn til disses indregistrering, har den italienske regering anført, at dette indebærer, at det er muligt for multinationale transportvirksomheder eller sammenslutninger af virksomheder fra forskellige lande gennem en dertil egnet fordeling af »sammenkoblinger« og hermed den økonomiske fordel på turene at ændre den fordeling af kontingentet, der er fastsat på fællesskabsplan.

Hvad angår det tredje eksempel, Kommissionen nævner, vedrørende udskiftning af trækkende køretøj på strækninger med færgeoverfart er det den italienske regerings opfattelse, at en ændring af køretøjets identitet under en »tur« er i strid med den førnævnte artikel 4 i bilag II til forordning nr. 3164/76.

Den italienske regering har således gjort gældende, at den opfattelse, Kommissionen giver udtrykt for, ikke er i overensstemmelse med gældende ret, idet den strider mod hensigtsmæssighedsprincippet, da den enkelte medlemsstat, hvis opfattelsen lagdes til grund, vilkårligt kunne bestemme for hvilket af de sammenkoblede køretøjer (det træk-

kende eller anhængeren) tilladelsen kræves, hvilket ville føre til forskellige resultater i strid med Fællesskabets ånd.

Endelig har den italienske regering gjort gældende, at Kommissionens opfattelse alene gælder for en eventuel ændring af de nuværende fællesskabsbestemmelser, og ikke som udtryk for gældende ret, hvilket fremgår af, at Kommissionen har forelagt Rådet et forslag om ændring af den pågældende forordning, således at tilladelsen alene kræves for det trækkende køretøj (Rådets dokument nr. 12532/80, EFT C 350 af 31. 12. 1980, s. 18).

3. *Kommissionen* har i sin replik anført, at den italienske regerings opfattelse går ud på at hævde,

— at en medlemsstat ved udstedelsen af de tilladelser, der er tildelt den af fællesskabskontingentet, kun kan udstede disse til nationale transportvirksomheder;

— at indregistreringsstaten skal svare til virksomhedens nationalitet, dvs. at den pågældende transportvirksomhed kun må benytte tilladelsen med køretøjer indregistreret i dens egen stat, hvilket efter det før anførte er sammenfaldende med den stat, der har udfærdiget tilladelsen;

— at tilladelsen følgelig ikke kan omfatte sammenkoblede køretøjer, der er indregistreret i forskellige medlemsstater.

Over for disse følgeslutninger har Kommissionen anført:

A — Kommissionen har anført, at den enkelte medlemsstats kompetence i forbindelse med udstedelse af tilladelser ikke beror på statsborgerforholdet, men på om transportvirksomheden er etableret på den pågældende stats område.

Kommissionen har i den forbindelse henvist til artikel 2, stk. 6 i forordning nr. 3164/76, hvorefter: »Udstedelse af fællesskabstilladelser varetages af medlemsstaternes kompetente myndigheder for de på deres område etablerede transportvirksomheder inden for rammerne af det antal tilladelser, der tildeles hver medlemsstat, og efter hver stats egen fremgangsmåde«.

Endvidere har Kommissionen anført, at den italienske regering til støtte for den modsatte opfattelse henviser til førnævnte henstilling af 9. juli 1969, i hvis tredje afsnit under c) medlemsstaterne opfordres til:

»at tillade, såfremt benyttelsen af lejede køretøjer ikke er tilladt indenlandske transportvirksomheder, at indehaveren af en fællesskabstilladelse hjemmehørende i en anden medlemsstat, i hvilken dette er tilladt, på sit område med fællesskabstilladelsen udfører transporter under benyttelse af lejede køretøjer«.[1]

Kommissionen har anført, at henstillingen ikke vedrører det i forordning nr. 3164/76 fastlagte kriterium for kompetencen til at udstede tilladelser, idet formålet blot er at forhindre, at nationale bestemmelser, der i almindelighed (uafhængig af benyttelsen af en fællesskabstilladelse) forbyder anvendelse af lejede køretøjer, bringes i anvendelse over for transportvirksomheder, der er indehaver af en fællesskabstilladelse udstedt i en anden medlemsstat.

B — Kommissionen har dernæst gjort gældende, at den bærende tanke i den italienske regeringsopfattelse er, at tilladelserne efter forordning nr. 3164/76 er

1 — O. a.: Domstolens oversættelse.

betingede af køretøjernes identitet og en fælles nationalitet for de benyttede køretøjer og den virksomhed, der er indehaver af fællesskabstilladelsen, og som kun kan anvende denne for køretøjer, der er indregistreret i dens egen stat.

a) Kommissionen har henvist til, at det af den italienske regering anførte vedrører køretøjets identitet og ikke dets nationalitet. For så vidt går det, den italienske regering anfører, efter Kommissionens opfattelse ud på at fastslå en pligt til, ikke så meget at benytte tilladelsen for samme køretøj året igennem, men til for én og samme tur kun at benytte tilladelsen for et bestemt køretøj. Selv om dette lagdes til grund, ville det efter Kommissionens opfattelse højst hermed være godtgjort, at i forbindelse med en tur kunne tilladelsen kun anvendes for et bestemt køretøj, hvilket ikke støtter nogen antagelse om, at køretøjet skal have nogen bestemt nationalitet.

b) Kommissionen har dernæst gennemgået de enkelte bestemmelser, den italienske regering påberåber sig.

I. Kommissionen har henvist til, at artikel 2, stk. 3, tredje afsnit, i forordning nr. 3164/76, hvorefter der ved køretøj skal forstås »et enkelt køretøj eller et vogntog med flere sammenkoblede køretøjer«, ikke alene ikke kan støtte en antagelse om, at tilladelserne er betinget af de benyttede køretøjers identitet og nationalitet, men tværtimod bekræfter den smidighed, fællesskabslovgiveren har villet give brugen af fællesskabstilladelserne, og således utvetydigt udelukker, at der kan stilles krav om to tilladelser for et køretøj.

II. Hvad angår stk. 3, andet afsnit, i samme artikel, hvori det bestemmes: »Hver tilladelse kan kun benyttes til et køretøj ad gangen ... skal følge dette og på forlangende forevises for kontrolpersonalet«, har Kommissionen anført, at den for så vidt er enig med den italienske regering, i at de rettigheder som tilladelsen hjemler, er udtømt, så længe en rejse varer, således at tilladelsen kun kan benyttes for et køretøj ad gangen og ikke for flere, hvilket imidlertid ikke udelukker køretøjets udskiftning i løbet af turen på grund af f.eks. ændringer af lasten eller et uheld.

III. Hvad angår pkt. 4 i de almindelige bestemmelser i bilag II til forordning nr. 3164/76, hvoraf det efter den italienske regerings opfattelse kan udledes, at hvert køretøj skal have et sædvanligt hjemsted og en bestemt identitet, der ikke kan ændres i løbet af turen, har Kommissionen henvist til, at for så vidt angår hjemstedet, er et sådant forudsat, men udgør intet krav. Kommissionen har anført, at, selv om der var tale om et krav, kunne det ikke heraf udledes, at køretøjet skulle have en bestemt identitet, idet den beskrivelse af en rejse, bestemmelsen giver, kun er beskrivelsen af en standardrejse, hvilket fremgår af anvendelsen af udtrykket normalt og af fodnoten nederst på rapportmodellen under d) i bilag II, der lyder:

»Såfremt turen ikke er påbegyndt eller afsluttet på køretøjets sædvanlige hjemsted ...«.

At et nyt køretøj kan være omfattet af tilladelsen under samme tur bekræftes

endvidere efter Kommissionens opfattelse af en undersøgelse af rapportmodellen, hvoraf det fremgår:

— Ikke alene er det ikke påkrævet at identificere køretøjet med dettes registreringsnummer;

— men rapporten indeholder en kolonne 2, i hvilken køretøjets type skal angives »for hver kørselsstrækning« (forklarende bemærkninger under c)) i bilag II), hvilket ville være uden mening, såfremt det ikke var tilladt at benytte forskellige køretøjer i løbet af samme rejse.

Kommissionen har således gjort gældende, at efter forordning nr. 3164/76 er benyttelsen af tilladelserne fri, at benyttelsen ikke er afhængig af køretøjets identitet, samt at det ikke er påkrævet, at køretøjet er det samme under hele turens forløb. Kommissionen har anført, at ingen af de argumenter, den italienske regering støtter på nævnte forordning, vedrører spørgsmålet om køretøjets nationalitet, der er det eneste afgørende spørgsmål for at afgøre berettigelsen af et krav om dobbelttilladelse for sammenkoblede køretøjer af forskellig nationalitet.

c) Hvad angår den italienske regerings henvisning til Kommissionens førnævnte henstilling af 9. juni 1969, stk. 3, under b)) til støtte for sammenhængen mellem tilladelse og ejendomsretten som adkomst til køretøjets benyttelse, har Kommissionen henvist til, at ejendomsretten dér anføres ikke som en obligatorisk omstændighed i retlig forstand, men som en sædvanlig omstændighed i statistisk forstand, således at man ikke kan slutte, at tilladelserne kun omfatter det køretøj eller den del heraf, der er indregistreret i den stat, i hvilken tilladelsens indehaver er hjemmehørende.

d) Hvad angår artikel 1 i Rådets direktiv af 13. maj 1965, som den italienske regering også henviser til, har Kommissionen anført, at denne bestemmelse vedrører de bilaterale kontingenter og at den svarer til den for fællesskabskontingentet gældende bestemmelse i artikel 2, stk. 6, i forordning nr. 3164/76.

Kommissionen har anført, at de nævnte bestemmelser har til formål at fastlægge den enkelte medlemsstats kompetence til at udstede tilladelserne, men at kompetencen ikke beror på samme omstændigheder i de to tilfælde, idet den kompetente stat efter forordningen er den, i hvilken transportvirksomheden er etableret, medens det i direktivet er den stat, i hvilken køretøjet er indregistreret. I betragtning af de forskellige anvendelsesområder og fællesskabslovgiverens forskellige valg kan direktivets bestemmelser efter Kommissionens opfattelse ikke påberåbes i nærværende sag.

Kommissionen har imidlertid nærmere anført, at det spørgsmål, de nævnte bestemmelser giver anledning til, er hvilken af de to sammenkoblede køretøjer, dvs. det trækkende køretøj eller det trukne køretøj, når disse er indregistreret i forskellige medlemsstater, der er afgørende for hvilken stat, der er kompetent til at udstede tilladelsen. Kommissionen har henvist til, at det er med henblik på en ensartet løsning heraf, at den har forelagt Rådet det førnævnte forslag (EFT C 350 af 31. 12. 1980, s. 19) og ikke for at ændre en regel, der ikke findes, hvorefter der kræves to tilladelser for sammenkoblede køretøjer, der er indregistreret i forskellige medlemsstater.

Endelig har Kommissionen anført, at den også har foreslået forordningen ændret med henblik på at løse de praktiske problemer, medlemsstaternes myndigheder konkret står overfor.

C — Hvad angår den italienske regerings indsigelser imod de eksempler, Kommissionen anfører til illustration af de praktiske følger, den italienske foranstaltning har, har Kommissionen gjort gældende, at indsigelsen om, at Kommissionens opfattelse ville give multinationale virksomheder og trailer-pool mulighed for at ændre den af Rådet foretagne fordeling af kontingentet, netop forudsætter, at det omstridte spørgsmål er løst, dvs. netop lægger til grund, at fordelingen sker under hensyntagen til, at tilladelserne kun kan omfatte to sammenkoblede køretøjer, som begge er indregistreret i den stat, der udsteder tilladelsen.

Endvidere har Kommissionen anført, at fordelingen sker ikke i forhold til køretøjerne, men i forhold til transportvirksomheder, der er etableret på de enkelte medlemsstaters områder.

Hvad angår det tredje eksempel med rejsestrækningen med en nødvendig færgeoverfart, der efter den italienske regerings opfattelse ikke er i overensstemmelse med artikel 4 i bilag II til forordning nr. 3164/76, har Kommissionen anført, at sagsøgte tager udgangspunkt i, at det er samme tilladelse, der benyttes under hele rejsen, hvilket imidlertid ikke er tilfældet, da de to trækkende køretøjer, der benyttes efter hinanden i det anførte eksempel, vil være omfattet af hver sin tilladelse med udfærdigelse af hver sin kørselsrapport for den tilbagelagte tur.

Hvad angår den italienske regering anbringende om, at Kommissionens fortolkning er uhensigtsmæssig, idet den vil give den enkelte medlemsstat mulighed for vilkårligt at bestemme, hvilket af to sammenkoblede køretøjer, der skal angives i forbindelse med en begæring om tilladelse, har Kommissionen henvist til, at spørgsmålet ikke opstår efter forordningen om fællesskabskontingentet, fordi medlemsstaterne i denne forbindelse udfærdiger tilladelserne til transportvirksomheder, der er etablerede på deres område, men derimod opstår i forbindelse med førnævnte direktiv om de bilaterale kontingenter.

Kommissionen har i så henseende på ny bekræftet, at der i nævnte forbindelse faktisk består en usikkerhed, der har givet anledning til forskellig praksis, som Kommissionen har foreslået harmoniseret, hvilket dog ikke er udtryk for, at Kommissionen for så vidt angår disse bestemmelser tiltræder den fortolkning, den italienske regering gør sig talsmand for.

D — Endelig har Kommissionen for det tilfælde, der måtte bestå tvivl om den fortolkning af forordning (EØF) nr. 3164/76, Kommissionen foreslår, anført, at spørgsmålet bør løses på en for den fri udveksling af tjenesteydelser gunstig måde, idet nævnte frihed er et af fællesmarkedets grundlag.

Kommissionen har henvist til, at efter EØF-traktatens artikel 59 skulle restriktioner, der hindrede fri udveksling af tjenesteydelser, være afskaffet i løbet af overgangsperioden, idet dog artikel 61, stk. 1, for såvidt angår transportområdet bestemmer, at den fri udveksling af tjenesteydelser er omfattet af bestemmelserne i afsnittet vedrørende transport.

Kommissionen gør i den forbindelse gældende, at artikel 75, stk. 2, forudsætter, at bestemmelser som omhandlet i det foregående stykke under litra a) og b) (som angår denne fri udveksling af tjenesteydelser) skal fastsættes i løbet af overgangsperioden, og at formålet med

forordning (EØF) nr. 3164/76 var at formindske de restriktioner, der var til hindrer for denne fri udveksling af tjenesteydelser.

Da overgangsperioden for længst er udløbet, bør enhver mulig fortolkningstvivl efter Kommissionens opfattelse løses således, at der gives den fri udveksling af tjenesteydelser et så vidtgående omfang som muligt på grundlag af de gældende bestemmer, dvs. give de pågældende tilladelser et så vidtgående indhold som muligt.

4. Den *italienske regering* har i sin duplik fasthold, at det reelle og faktisk eneste problem, der skal løses i forbindelse med nærværende sag, er om det korrekte er det, Kommissionen hævder, nemlig at de tilladelser, medlemsstaterne udsteder inden for fællesskabskontingentet til vejgodstransport for fremmed regning, giver indehaveren rettigheder, der ikke er betinget af køretøjets identitet eller nationalitet, eller tværtimod er det, den italienske regering gør gældende om køretøjets identitet og nationalitet på grundlag af en ubrydelig sammenhæng mellem de tre forhold: tilladelse — køretøj — tur.

Den italienske regering har anført, at de anbringender, Kommissionen har gjort gældende, og hvorefter samme tilladelse i løbet af samme tur kan omfatte ikke alene ændringer i køretøjets sammensætning, men også en udskiftning af køretøjet, og hvorefter der ikke opstår spørgsmål vedrørende køretøjets identitet, således at der heller ikke opstår noget spørgsmål vedrørende køretøjets nationalitet, ikke er holdbare.

Efter den italienske regering opfattelse fremgår det af artikel 2, stk. 3, i forordning nr. 3164/76 sammenholdt med pkt. 4 i bilag II til nævnte forordning, at tilladelsen skal ledsage køretøjet under en »rejse«.

Efter den italienske regering opfattelse kan man ved »rejse« imidlertid ikke forstå andet end en persons (eller en genstands) bevægelse fra et afgangssted til et ankomststed. Er der ingen identitet mellem den afrejste person (eller genstand) og den ankomne person (eller genstand), kan der i den forbindelse ikke tales om én rejse. Det er den italienske regerings opfattelse, at hvis en række på hinanden følgende strækninger tilbagelægges med samme tilladelse, men under benyttelse af forskellige køretøjer, foreligger der ingen rejse for køretøjet, men højst for tilladelsen, der under strækningerne ledsages af forskellige køretøjer, hvilket ikke alene er i strid med ånden i, men også med ordlyden af forordningen, der forudsætter, at det er køretøjet, og ikke tilladelsen, der udfører rejsen, og at det er tilladelsen, der ledsager køretøjet og ikke omvendt.

Den italienske regering har således gjort gældende, at et »køretøj«, selv om det er en sammensat ting »ex inter se distantibus«, har en uforanderlig identitet, og at det endvidere har en nødvendigvis eksklusiv tilknytning til et land, da det er forudsat, at køretøjet har et »sædvanligt hjemsted«. Efter den italienske regerings opfattelse er der hermed udtrykt et forhold, der i forbindelse med et motorkøretøj ikke kan betyde andet end end lokalitet, der er beliggende på indregistreringsstatens område, og det kan ikke heroverfor, som Kommissionen gør det, gøres gældende, at et sædvanligt hjemsted kun kræves »normalt« (altså med mulighed for undtagelser), idet det indskrænkende udtryk »normalt« i det førnævnte pkt. 4 i bilag II går på udtrykket »tur«, medens intet lader formode, at udtrykket »køretøjets sæd-

vanlige hjemsted« kan være genstand for nogen undtagelse.

Den italienske regering har anført, at den af denne hævdede opfattelse bekræftes af det, der andetsteds er udtrykt af Kommissionen, der har forelagt Rådet det førnævnte forslag til forordning om ændring af forordning nr. 3164/76, i hvis artikel 1 det hedder:

»Forordning (EØF) nr. 3164/76 ændres således:

1. I artikel 2, stk. 3, tilføjes følgende tekst:

'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'.«

Den italienske regering har således gjort gældende, at efter Kommissionens egen stillingtagen og i strid med det, Kommissionen har anført i sin stævning og sin replik, består der også for fællesskabskontingentets vedkomende med bestemmelsernes nuværende udformning spørgsmål vedrørende identiteten af det køretøj, der ledsages af tilladelsen, samt at det førnævnte forslag til forordning om ændring af forordning nr. 3164/76 er et afgørende fortolkningsbidrag til støtte for den opfattelse, den italienske regering gør gældende vedrørende forståelsen af den påtænkt ændrede bestemmelse og hermed vedrørende de gældende bestemmelser.

IV — Mundtlig forhandling

I retsmødet den 10. juli 1984 har den italienske regering ved I. F. Caramazza, Avvocato dello Stato, og Kommissionen for De europæiske Fællesskaber ved G. Marenco, som befuldmægtiget, afgivet mundtlige indlæg og besvaret sprøgsmål fra Domstolen.

Generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 4. oktober 1984.

## Præmisser

1 Ved stævning indleveret til Domstolens justitskontor den 17. juni 1983 har Kommissionen for De europæiske Fællesskaber i medfør af EØF-traktatens artikel 169 anlagt sag med påstand om, at det statueres, at Den italienske Republik har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til Rådets forordning nr. 3164/76 af 16. december 1976 om fællesskabskontingentet for vejgodstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 357, s. 1).

2 Forordning nr. 3164/76 bestemmer, at tilladelserne inden for fællesskabskontingentet, der hvert år fastsættes af Rådet, fordeles mellem medlemsstaterne. Den enkelte medlemsstat udsteder tilladelser inden for sin tildelte andel til transportvirksomheder, der er etableret på deres område. Forordningen bestemmer i artikel 2, stk. 1, at fællesskabstilladelserne berettiger deres indehavere til at udføre vejgodstransport for fremmed regning i alle transportforbindelser mellem medlemsstaterne med undtagelse af al indenrigstransport på en medlemsstats område, og til at udføre tomkørsel med deres køretøjer på hele Fællesskabets område.

3 I samme artikels stk. 3 bestemmes det, at fællesskabstilladelserne udfærdiges »i en transportvirksomheds navn«, at de ikke kan overdrages af denne, at hver tilladelse kun kan benyttes til et køretøj ad gangen, at tilladelsen skal følge køretøj og på forlangende forevises for kontrolpersonalet, samt at der »ved køretøj forstås et enkelt køretøj eller et vogntog med flere sammenkoblede køretøjer.«

4 Efter forordningens artikel 5 skal medlemsstaterne yde hinanden bistand med henblik på forordningens gennemførelse og kontrollen hermed.

5 Ved udøvelsen af de den enkelte medlemsstat tilkommende gennemførelses- og kontrolbeføjelser stiller de italienske myndigheder, når to sammenkoblede køretøjer, der udfører internationale vejgodstransport fra, til eller i transit gennem Italien, er indregistreret i hver sin forskellige medlemsstat, krav om to tilladelser, den ene for det trækkende køretøj og den anden for fragtkøretøjet.

6 Kommissionen er af den opfattelse, at et sådant krav er uforeneligt med bestemmelserne i forordning nr. 3164/76. Kommissionen har henvist til, at forordningens artikel 2 giver indehavere af fællesskabstilladelser ret til at udføre transporterne på visse vilkår, uden at der i nogen bestemmelse i forordningen er fastsat betingelser vedrørende det enkelte køretøjs eller de i et vogntog sammenkoblede køretøjers indregisteringsstat.

7 Den italienske regering har gjort en herfra forskellig fortolkning gældende, hvorefter der med bestemmelsen i forordning nr. 3164/76 om en enkelt

transporttilladelse, uanset om transporten udføres af sammenkoblede køretøjer, kun sigtes til tilfælde, hvor de to køretøjer, der danner vogntoget, tilhører samme virksomhed, der er indehaver af transporttilladelsen, hvilke køretøjer følgelig er indregistreret i en og samme medlemsstat, hvorfor bestemmelsen ikke angår tilfælde, hvor vogntogets enkelte køretøjer er indregistreret i forskellige medlemsstater. Den italienske regering har gjort gældende, at forordning nr. 3164/76 stiltiende forudsætter sammenhæng mellem den enkelte transporttilladelse og indregistreringsstaten for de køretøjer, der benyttes i medfør af tilladelsen. Den italienske regering har i det væsentlige anført, at, selv om forordningen ikke udtrykkelig henviser til indregisteringen, lægger den dog til grund, at der består sammenhæng mellem tilladelsen og på den ene side køretøjets identitet og på den anden side dennes ejer, hvoraf det må udledes, at den lægger en sammenhæng med indregistreringsstaten til grund.

8 Den italienske regering har anerkendt, at forordningen heller ikke udtrykkeligt henviser hverken til køretøjets identitet eller til dennes ejer. Det er imidlertid den italienske regerings opfattelse, at betydningen af de nævnte to forhold bl.a. kan udledes af en fortolkning af visse bestemmelser i den pågældende forordning og i dennes bilag.

9 Således skulle efter nævnte opfattelse køretøjets identitet, som et vilkår i forbindelse med tilladelsens udstedelse, følge af artikel 2, stk. 3, sidste afsnit, i forordning nr. 3164/76, hvor der bestemmes, at »hver tilladelse kun kan benyttes til et køretøj ad gangen«, og at denne »skal følge dette«. Det samme skulle endvidere følge af pkt. 4 i »de almindelige bestemmelser« i bilag II, som omhandledes i forordningens artikel 4, hvorefter der skal udfyldes en kørselsrapport for hver tur, det enkelte køretøj udfører, fra afgangen fra dets »sædvanlige hjemsted indtil dets tilbagekomst«, hvilket sker netop med henvisning til nævnte »sædvanlige hjemsted«.

10 Hvad angår betydningen af køretøjets ejer har den italienske regering anført, at tilladelserne udstedes af de enkelte medlemsstater til deres egne statsborgere, selv om ordlyden i artikel 2, stk. 2, i den nævnte forordning kun omtaler »de på deres område etablerede« virksomheder, således at tilladelserne angår de køretøjer, disse er indehavere af, og som »naturligt« er indregistreret i den pågældende medlemsstat. Den italienske regering har endvidere henvist til Kommissionens henstilling 69/191 af 9. juni 1969, under C (EFT L 165, s. 7), hvorefter indehaveren af en tilladelse kan benytte denne for køretøjer, den pågældende er ejer af eller for køretøjer, der er lejede, hvilket godtgør ejerforholdets betydning og følgelig af køretøjets indregistreringsstat. Til støtte for sin opfattelse har den italienske regering henvist til

Rådets direktiv 65/269 af 13. maj 1975 om gennemførelse af visse regler for tilladelse til godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne (EFT 1965-1966, s. 57), i hvilken artikel 1 bestemmer, at tilladelserne udstedes i den medlemsstat, i hvilken køretøjer er indregistreret. Endvidere har den italienske regering henvist til Rådets direktiv 82/50 af 19. januar 1982 om ændring af Rådets først direktiv af 23. juli 1962 om fastsættelse af visse fælles regler for den internationale transport (erhvervsmæssig transport ad landvej) (EFT L 27, s. 22), der vedrører tilfælde af erstatning af et »havareret køretøj i en anden medlemsstat end indregistreringsstaten«.

11 Endelig har den italienske regering henvist til, at Kommissionen i sit forslag af 15. december 1980 om ændring af forordning nr. 3164/76 (EFT C 350, s. 18), hvorefter fællesskabstilladelsen for fremtiden skal udstedes for det trækkende køretøj, medtager en bestemmelse om, at tilladelsen kan anvendes »ved trækning af en sættevogn eller en anhænger, ... som er indregistreret i en anden medlemsstat«, hvilket ville være overflødigt, såfremt dette allerede fulgte af forordning nr. 3164/76.

12 Kommissionen har bestridt samtlige nævnte anbringender. Den har anført, at i den ordning, der er gennemført med forordning nr. 3164/76, er udstedelsen af tilladelserne hverken betinget af et køretøjs ejers identitet eller af indehaverens nationalitet. Kommissionen har navnlig henvist til, at hverken artikel 2, stk. 3, andet afsnit, i forordningen eller artikel 4 i de »almindelige bestemmelser« i bilag II (ophævet ved forordning nr. 3024/77 af 21. december 1977, EFT L 358, s. 4) opstiller betingelser for tilladelsernes udstedelse, men kun for disses benyttelse, idet det »sædvanlige hjemsted« i øvrigt ikke svarer til køretøjets registreringssted.

13 Kommissionen har endvidere anført, af efter artikel 2, stk. 6, i forordning nr. 3164/76 udstedes tilladelserne af den enkelte medlemsstat ikke til dennes statsborgere, men til de transportvirksomheder, der er etablerede på dets område. Efter Kommissionens opfattelse er henstilling 69/191 af 9. juni 1969, bortset fra at denne ikke angår udstedelsen, men benyttelsen af tilladelserne, netop udtryk for, at disse kan benyttes for lejede køretøjer. Kommissionen har henvist til, at direktiv 65/269 af 13. maj 1965 ikke vedrører fællesskabskontingentet, men de bilaterale kontingenter mellem

medlemsstaterne, og at Rådets direktiv 82/50 af 19. januar 1982 bekræfter denne opfattelse.

14 Endelig har Kommissionen gjort gældende, at dens forslag af 15. december 1980 har til formål at løse det spørgsmål, der er foranlediget af, at visse medlemsstater i tilfælde af sammenkoblede køretøjer kræver en tilladelse udstedt i den virksomheds navn, der råder over det trækkende køretøj, medens andre medlemsstater kræver tilladelse i den virksomhed navn, der råder over anhængeren, og at der i forbindelse med dette spørgsmåls løsning tilføjes en bisætning vedrørende det spørgsmål, der er nærværende tvists genstand, med det formål at afklare, men ikke ændre forordning nr. 3164/76.

15 Den opfattelse, Kommissionen har gjort gældende, må lægges til grund. Der kan nemlig ikke gives den italienske regering medhold i nogen af dens argumenter. Således som Kommissionen med rette har anført, indebærer den ordning, forordning nr. 3164/76 gennemfører, og som fremgår af dens bestemmelser, at den enkelte tilladelse udfærdiges i en transportvirksomheds navn og ikke for et bestemt køretøj, således at tilladelsens indehaver i forbindelse med transportens udførelse frit kan vælge det køretøj, der benyttes, uden hensyn til ejerforhold eller registreringsstat.

16 Det skal endvidere fremhæves, at, mens artikel 2, stk. 3, 2. pkt., i forordning nr. 3164/76 bestemmer, at »hver tilladelse kan kun benyttes til ét køretøj ad gangen«, bestemmes det i samme bestemmelses 3. pkt., uden at der nævnes nogen på registreringen beroende undtagelse eller sondring, at »ved køretøj forstås et enkelt køretøj eller et vogntog med flere sammenkoblende køretøjer«, hvilket udelukker, at der for vogntogs vedkommende kan stilles krav om to tilladelser. Henset hertil er det argument, den italienske regering støtter på Kommissionens forslag til forordning af 15. december 1980, uden betydning.

17 Det er rigtig, at forordningen lader det spørgsmål stå åbent, hvilket af de to køretøjer i et vogntog tilladelsen skal være tilknyttet. Denne undladelse berettiger imidlertid ikke en medlemsstat til at stille krav om to tilladelser for vogntog.

18 Det må følgelig statueres, at Den italienske Republik ved at stille krav om to transporttilladelser i medfør af fællesskabskontingentet i tilfælde af, at en international vejgodstransport udføres af et vogntog bestående af køretøjer, der er registeret i to forskellige medlemsstater, har tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til Rådets forordning nr. 3164/76 af 16. december 1976.

## Sagens omkostninger

19 Efter procesreglementets artikel 69, stk. 2, dømmes den part, der taber sagen, til at afholde sagens omkostninger, hvis der er nedlagt påstand herom. Da sagsøgte har tabt sagen, bør det pålægges denne at betale sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser

udtaler og bestemmer

## DOMSTOLEN

1. **Den italienske Republik har ved at stille krav om to transporttilladelser i medfør af fællesskabskontingentet i tilfælde af, at en international vejgodstransport udføres af et vogntog bestående af køretøjer, der er registreret i to forskellige medlemsstater, tilsidesat de forpligtelser, der påhviler den i henhold til Rådets forordning nr. 3164/76 af 16. december 1976.**

2. **Sagsøgte betaler sagens omkostninger.**

Mackenzie Stuart Bosco Kakouris

O'Keeffe Everling Galmot Joliet

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 13. december 1984.

Justitssekretæren
efter bemyndigelse

D. Louterman
Fuldmægtig

A. J. Mackenzie Stuart
Præsident