

CONCLUSIE VAN DE ADVOCaat-GENERAAL G. REISCHL VAN 30 NOVEMBER 1982 ¹

*Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,*

dend goederenvervoer, hangen in zo-
verre samen, dat het laatste in mindering
wordt gebracht op het eerste.

In de zaak die ten grondslag ligt aan het
vandaag te behandelen verzoek om een
prejudiciële beslissing, gaat het om de
verenigbaarheid met het gemeenschaps-
recht van nationale maatregelen voor het
toezicht op het laadvermogen in het
grensoverschrijdend goederenvervoer te-
gen vergoeding. De feiten kunnen wor-
den samengevat als volgt.

Smit, die over een wagenpark met een
totaal laadvermogen van 30,1 ton be-
schikt, is in het bezit van een tot 1990
geldige vergunning voor binnenlands
goederenvervoer voor een totale capaci-
teit van 50,1 ton. Voor transporten naar
en van alle landen van Europa werd haar
een tot 3 juni 1981 geldige vergunning
voor 18 ton verleend.

Verzoekster, D. J. Smit Transport BV te
Den Haag (hierna: Smit), is een trans-
portbedrijf dat zich voornamelijk bezig-
houdt met internationale verhuizingen.
Voor dergelijke transporten is volgens de
Nederlandse Wet Autovervoer Goederen
van 4 augustus 1951 (Stb. 342) en de ter
uitvoering daarvan vastgestelde over-
heidsbesluiten een vergunning voor grens-
overschrijdend goederenverkeer vereist.
Aan de afgifte van een dergelijke vergun-
ning is de voorwaarde verbonden, dat de
betrokken onderneming reeds in het be-
zit is van een vergunning voor binnen-
lands goederenvervoer met vrachtauto's.
Die vergunningen zijn voorgeschreven in
verband met het toezicht op het laadver-
mogen in het goederenvervoer met
vrachtauto's, en bepalen bijgevolg een in
tonnen uitgedrukt maximaal in te zetten
vermogen per onderneming, waarvan de
hoogte onder meer wordt bepaald aan de
hand van de behoefte aan laadvermogen
en de bezettingsgraad. Het voor binnen-
lands vervoer toegestane laadvermogen
en dat toegekend voor grensoverschrij-

Op 3 april 1979 verzocht Smit om verho-
ging van dat laadvermogen tot 36,29 ton
— haar toenmalige totale capaciteit —
teneinde bij haar opdrachten haar hele
wagenpark gelijktijdig te kunnen inzet-
ten. De Commissie Grensoverschrijdend
Beroepsgoederenvervoer van de Stichting
Nederlandsche Internationale Wegver-
voer Organisatie (NIWO) wees dat ver-
zoek evenwel af bij beschikking van 13
september 1979, onder meer op grond
van de overweging dat het algemeen ver-
voerbelang zich tegen uitbreiding van de
toegestane capaciteit verzette, daar de
gebleken vervoerbehoefte dit niet recht-
vaardigde. Gebleken was dat verzoekster
van de haar toegestane capaciteit onvol-
ledig gebruik maakte. Tegen deze be-
schikking tekende Smit op 10 december
1979 beroep aan bij de Kroon, onder
meer stellende dat de beperking van het
in te zetten laadvermogen onverenigbaar
is met de eerste richtlijn van de Raad van
23 juli 1962 inzake de vaststelling van
bepaalde gemeenschappelijke regels voor

¹ — Vertaald uit het Duits

het internationale vervoer (goederenvervoer over de weg tegen vergoeding) (PB 1962, blz. 2005), met name artikel 1, lid 3, en artikel 3.

Artikel 1, lid 1, van de richtlijn luidt als volgt:

„Elke Lid-Staat moet, op de in lid 2 en lid 3 omschreven wijze, uiterlijk voor het einde van 1962 het internationale goederenvervoer over de weg tegen vergoeding met andere Lid-Staten vrijmaken, dat wordt genoemd in de bijlagen I en II van deze richtlijn en dat naar of uit zijn grondgebied plaatsvindt of in transitio over zijn grondgebied wordt verricht.”

Volgens artikel 1, lid 3, mag het vervoer genoemd in bijlage II bij de richtlijn — waartoe blijkens het gestelde sub 5 van die bijlage de door verzoekster in het hoofdgeding verrichte werkzaamheden behoren — „niet langer aan een contingentingsstelsel zijn onderworpen”. Het mag wel, in tegenstelling tot het in bijlage I genoemde vervoer, onderworpen blijven aan een vergunningstelsel „voor zover daaruit generlei kwantitatieve beperking voortvloeit”.

Artikel 3 van de richtlijn bepaalt ten slotte:

„Deze richtlijn brengt geen wijziging in de voorwaarden waaronder elke Lid-Staat zijn eigen onderdanen tot de in deze richtlijn bedoelde werkzaamheden toelaat.”

De Raad van State, afdeling voor de geschillen van bestuur, heeft de behandeling van de zaak geschorst en het Hof van Justitie krachtens artikel 177 EEG-Verdrag de volgende prejudiciële vragen voorgelegd:

- „1. Behoort het tot de taak van een nationale rechterlijke instantie de nationale wetgeving te toetsen aan de bepalingen van artikel 1, derde lid, en artikel 3 van de eerste richtlijn van de Raad van de Europese Economische Gemeenschap van 23 juli 1962 (PB 1962, blz. 2005) inzake de vaststelling van gemeenschappelijke regels voor bepaalde soorten goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten (laatstelijk gewijzigd bij de richtlijn van de Raad van 20. 2. 1978, nr. 78/175/EEG, PB L 54/18), indien een appellant zich voor haar op deze bepalingen beroept?
2. Zo ja, laten genoemde bepalingen een uitleg toe, waarbij aan de bevoegde autoriteiten van een Lid-Staat de vrijheid toekomt een stelsel van vergunningen voor het soort grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg tegen vergoeding, dat wordt genoemd in bijlage II van de richtlijn, te handhaven voor de in deze Lid-Staat zelf gevestigde ondernemingen, wanneer een dergelijk stelsel gericht is op de beperking van het door deze ondernemingen in het grensoverschrijdend vervoer in te zetten laadvermogen, ook al voldoen deze ondernemingen aan de ter zake door de nationale wetgeving voor toelating tot het binnenlands en grensoverschrijdend vervoer gestelde eisen van kredietwaardigheid en vakbekwaamheid, en zijn zij ingevolge het voor het binnenlands vervoer geldende nationale vergunningstelsel in het bezit van voldoende vergund laadvermogen?
3. Indien het antwoord op de onder 2 gestelde vraag bevestigend luidt, brengt een juiste uitleg van het discriminatieverbod op grond van nationaliteit, neergelegd in artikel 7 EEG-Verdrag mee, dat de handhaving van een wettelijk vergunningen-

stelsel, waarbij vervoerondernemingen gevestigd in een Lid-Staat aan kwantitatieve beperkingen worden onderworpen ten aanzien van het in te zetten laadvermogen in het grensoverschrijdend vervoer tussen de Lid-Staten, wordt uitgesloten, indien vervoerondernemingen gevestigd in andere Lid-Staten op grond van het communautaire recht door deze Lid-Staat niet aan dergelijke beperkingen (mogen) worden onderworpen?"

Mijn standpunt in deze zaak is het volgende.

1. De eerste vraag

Met deze vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen, of de eerste richtlijn van de Raad inzake de vaststelling van bepaalde gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer, rechtstreeks toepasselijk is in die zin, dat de justitiabelen zich voor de nationale rechter op de bepalingen ervan kunnen beroepen en ermee strijdige nationale bepalingen bijgevolg niet mogen worden toegepast. In vaste rechtspraak heeft het Hof aan richtlijnen een dergelijke werking toegekend met de overweging, dat particulieren zich tegenover nationale voorschriften die strijdig zijn met een richtlijn, op deze laatste kunnen beroepen, indien de termijn voor de uitvoering van de richtlijn is verstreken en de bepalingen ervan inhoudelijk gezien *onvoorwaardelijk en voldoende nauwkeurig* zijn (zie de arresten van 17 december 1970 (zaak 33/70, SACE, Jurispr. 1970, blz. 1213), van 19 januari 1982 (zaak 8/81, Becker, Jurispr. 1982, blz. 53), en van 10 juni 1982 (zaak 255/81, Grendel, Jurispr. 1982, blz. 2301).

Zoals ook de regeringen van het Koninkrijk België, de Bondsrepubliek Duitsland,

de Franse Republiek en het Koninkrijk der Nederlanden alsmede de Commissie in hun opmerkingen over het onderhavige verzoek terecht naar voren brengen, zijn genoemde voorwaarden in casu vervuld. Uit artikel 1 van de richtlijn vloeide in zoverre de duidelijke, onvoorwaardelijke verplichting van de Lid-Staten voort, in elk geval voor het einde van 1962 het in de richtlijn genoemde vervoer vrij te maken en in zoverre iedere contingentering achterwege te laten; daarbij wordt in artikel 3 het toepassingsgebied van de richtlijn geregeld. Mitsdien heeft de richtlijn rechtstreekse werking in die zin, dat de justitiabelen die door de richtlijn worden getroffen, zich tegenover strijdige nationale bepalingen voor de nationale rechter rechtstreeks op de met name uit artikel 1, lid 3, voortvloeiende verplichting kunnen beroepen.

2. De tweede vraag

Deze vraag heeft betrekking op de uitlegging van artikel 1, lid 3, en artikel 3 van de betrokken richtlijn, en moet de verwijzende rechter in staat stellen te beslissen over de verenigbaarheid met die bepalingen van de Nederlandse voorschriften inzake het toezicht op het laadvermogen. Hierbij rijst in de eerste plaats de vraag, of de onderhavige beperking van het laadvermogen dat door in Nederland gevestigde internationale transportondernemingen mag worden ingezet, wel onder het toepassingsgebied van de richtlijn valt.

a) Volgens de Nederlandse regering moet in dit verband worden onderscheiden tussen drie verschillende, door de Nederlandse wetgever vastgestelde beperkingen van het laadvermogen. In de eerste plaats zijn er constructietechnische redenen op grond waarvan per voertuig

een maximum-laadvermogen moet worden vastgesteld. Daarvan moet worden onderscheiden het maximaal toegestane totaal gewicht van een vrachtauto, waarop met name de regering van de Bondsrepubliek in haar opmerkingen doelt en dat voornamelijk moet zijn afgestemd op de wegcapaciteit. Naast deze beperkingen, die betrekking hebben op de *afzonderlijke voertuigen*, wordt tenslotte aan iedere transportonderneming een *totaal laadvermogen* toegestaan, dat de ondernemer de mogelijkheid laat, al naar gelang de concrete behoeften de in te zetten voertuigen zelf te bepalen. Deze capaciteitsregeling, waarop de onderhavige zaak betrekking heeft, houdt verband met de om verschillende redenen noodzakelijke marktcontrole en dient tevens de overheid de passende instrumenten in de hand te geven om stabiele marktverhoudingen en een rendabele bedrijfsexploitatie van de in de vervoerssector opererende Nederlandse ondernemingen te waarborgen.

De Franse en de Nederlandse regering zijn in de grond der zaak van mening, dat een dergelijke regeling ingevolge artikel 3 van de richtlijn uitdrukkelijk van het toepassingsgebied ervan is uitgesloten. Volgens verzoekster alsook de Commissie moet de Nederlandse regeling als een krachtens artikel 1, lid 3, van de richtlijn verboden contingentering worden aangemerkt.

Derhalve is beslissend, of een dergelijke regeling behoort tot de ingevolge artikel 3 niet door de richtlijn beheerste „voorwaarden waaronder elke Lid-Staat zijn eigen onderdanen tot de in deze richtlijn bedoelde werkzaamheden toelaat”, dan wel, zoals inzonderheid de Commissie

betoogt, alleen de met de persoon van de ondernemer samenhangende criteria als persoonlijke betrouwbaarheid, kredietwaardigheid en beroepsbekwaamheid van het toepassingsgebied van de richtlijn moeten worden uitgesloten.

Mijns inziens evenwel bieden noch de bewoordingen van deze bepaling noch de plaats waarop zij in de richtlijn is opgenomen, dwingende aanknopingspunten voor de ene of de andere opvatting. In elk geval sluiten de in alle taalversies bindende bewoordingen van deze bepaling niet uit, dat het toepassingsgebied van de richtlijn moet worden beperkt in die zin, dat het aan de Lid-Staten moet worden overgelaten voor hun eigen onderdanen zowel kwalitatieve als kwantitatieve criteria vast te stellen voor de toelating tot het grensoverschrijdend goederenvervoer tegen vergoeding. Een aanwijzing, dat artikel 3 niet enkel de *toegang tot het beroep* van vervoerondernemer voor eigen onderdanen van de richtlijn wil uitsluiten, ligt besloten in de Nederlandse versie van die bepaling, volgens welke de richtlijn geen wijziging brengt in de voorwaarden waaronder elke Lid-Staat zijn eigen onderdanen tot de in deze richtlijn bedoelde werkzaamheden „toelaat”.

Het systeem van de richtlijn dwingt evenmin tot de door de Commissie voorgestane enge uitlegging van artikel 3. Van belang is hier, dat de richtlijn de afschaffing van de contingenteringen alleen voorschrijft voor de in de bijlagen I en II bij de richtlijn genoemde, nauwkeurig omschreven soorten van vervoer, terwijl — argumentum a contrario — voor de andere soorten grensoverschrijdend vervoer dergelijke kwantitatieve beperkin-

gen volgens de richtlijn mogen worden gehandhaafd. Indien artikel 3 van de richtlijn, zoals de Commissie betoogt, enkel ertoe strekt duidelijk te maken dat de Lid-Staten bevoegd blijven, de toelating tot het beroep van vervoer-ondernemer voor eigen onderdanen te regelen, was in zoverre geen uitdrukkelijke verwijzing naar de in de richtlijn genoemde werkzaamheden nodig geweest.

Dat artikel 3 ertoe strekt, alle in de Lid-Staten voor eigen onderdanen geldende toelatingsbeperkingen voor de in de richtlijn genoemde soorten van vervoer van het toepassingsgebied van de richtlijn uit te sluiten, blijkt tenslotte ook uit de ontstaansgeschiedenis van dit voorschrift. Het werd in de richtlijn opgenomen op initiatief van het Economisch en Sociaal Comité, dat blijkens document CES 104/62 van oordeel was, dat de Commissie in de richtlijn duidelijk tot uitdrukking moest brengen dat deze de bestaande nationale voorschriften inzake de toelating van eigen onderdanen tot het grensoverschrijdend vervoer onverlet liet.

Blijkens het door de Commissie op 15 juni 1967 bij de Raad ingediende voorstel voor een verordening van de Raad betreffende de invoering van gemeenschappelijke regels voor de toegang tot het beroep van ondernemer van nationaal en internationaal goederenvervoer over de weg en de capaciteitsregeling in het nationale goederenvervoer over de weg (PB L 254 van 1967, blz. 3), ging kennelijk aanvankelijk ook de Commissie ervan uit, dat onder voorwaarden voor de toegang tot bepaalde werkzaamheden heel in het algemeen de *toegang tot de markt* moet worden verstaan, en niet alleen de toegang tot het beroep van

ondernemer van goederenvervoer. De tweede overweging van dit voorstel luidt onder meer dat, ter voorkoming van verstoringen voortvloeiende uit de verbreking van het evenwicht tussen vraag en aanbod in het vervoer, „de marktordening met name een regeling van de *toegang tot de markt* moet omvatten”. In de derde overweging wordt gesteld dat „een dergelijke, op de bevordering van gezonde mededinging gerichte regeling een *ontwikkeling van de capaciteit overeenkomstig de eisen van de markt* mogelijk moet maken”. Bijgevolg wordt in richtlijn nr. 74/561/EEG van de Raad, gericht op de coördinatie van de door de Lid-Staten noodzakelijk geachte persoonlijke kwalificaties, alleen gesproken van de *toegang tot het beroep van ondernemer van goederenvervoer over de weg*.

Tenslotte zij in dit verband nog vermeld, dat de Nederlandse regering heeft verzekerd, bij de aanpassing van de Nederlandse rechtsvoorschriften aan de onderhavige richtlijn en de latere wijzigingen daarvan steeds te zijn uitgegaan van de verenigbaarheid met de richtlijn van de capaciteitsregelingen voor in Nederland gevestigde ondernemers van goederenvervoer over de weg, en dat de Commissie zulks nooit heeft bestreden. Ware de Commissie evenwel overtuigd geweest van de onverenigbaarheid van die voorschriften met de richtlijn, dan had zij bovendien stellig de in de artikelen 169 e.v. EEG-Verdrag voorziene procedure ingeleid.

Het door artikel 3 afgebakende toepassingsgebied van de richtlijn wordt evenwel pas echt duidelijk indien de *strekking* van de richtlijn in de beschouwing wordt betrokken. Daarbij mag niet over het hoofd worden gezien, dat deze op artikel 75, lid 1, sub a, EEG-Verdrag gebaseerde richtlijn uit 1962 dateert. Artikel

75, lid 1, sub a, EEG-Verdrag bepaalt dat de Raad ter uitvoering van artikel 74, dus ter bereiking van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, onder de aldaar nader genoemde voorwaarden gemeenschappelijke regels voor internationaal vervoer van of naar het grondgebied van een Lid-Staat of over het grondgebied van een of meer Lid-Staten vaststelt. Zoals bekend is het tot op heden helaas nog niet tot een gemeenschappelijk vervoerbeleid gekomen. Bijgevolg kon destijds ook enkel sprake zijn van enkele behoedzame stappen in de richting van deze in artikel 3, sub e, EEG-Verdrag genoemde doelstelling. De Raad heeft dit overigens duidelijk naar voren gebracht in de titel van de eerste richtlijn, waar slechts sprake is van „bepaalde gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer”. In de eerste overweging wordt weliswaar gesteld dat het totstandbrengen van een gemeenschappelijk vervoerbeleid onder meer de vaststelling inhoudt van gemeenschappelijke regels voor internationaal goederenvervoer, maar die gemeenschappelijke regels kunnen, aldus de tweede overweging, slechts „geleidelijk” worden verwezenlijkt. Bijgevolg wordt met de richtlijn alleen de afschaffing beoogd van een contingentering voor de aldaar nauwkeurig omschreven soorten van vervoer.

Gelet op deze overwegingen, kon de richtlijn destijds ook alleen ertoe strekken, eerst de voor in andere Lid-Staten gevestigde vervoerondernemers bestaande discriminaties op te heffen, en niet de voor eigen onderdanen geldende capaciteitsregelingen in de betrokken vervoerssector. Zulks kan worden afgeleid uit de in artikel 76 EEG-Verdrag neergelegde „standstill-clausule”, volgens welke tot de vaststelling van de in artikel 75, lid 1, bedoelde bepalingen, dat wil zeggen in afwachting van de vaststelling van een gemeenschappelijk vervoerbeleid, „geen enkele Lid-Staat de

onderscheiden bepalingen, die ter zake gelden bij de inwerkingtreding van dit Verdrag, zodanig mag veranderen dat zij daardoor in hun rechtstreekse of zijdelingse uitwerking minder gunstig worden voor de vervoerondernemers der overige Lid-Staten dan voor de nationale vervoerondernemers”.

b) Gezien het voorgaande, rijst tot slot de vooral door de Commissie en de Nederlandse regering aangeroerde vraag, of niet na het verstrijken van de in het Verdrag voorziene overgangperiode een *dynamische uitlegging* van de richtlijn tot een ander resultaat moet leiden.

In dit verband is door alle betrokken regeringen alsook door de Commissie terecht betoogd, dat het begrip „eigen onderdanen” na de verwezenlijking van de vrijheid van vestiging alleen aldus kan worden verstaan, dat daartoe alle op het grondgebied van een bepaalde Lid-Staat gevestigde ondernemers moeten worden gerekend.

Daarentegen is mijns inziens een enge uitlegging van artikel 3 van de richtlijn in die zin, dat de Lid-Staten thans niet meer gerechtigd zouden zijn capaciteitsregelingen als de onderhavige voor op hun grondgebied gevestigde ondernemers van goederenvervoer over de weg vast te stellen, om de volgende redenen ontoelaatbaar. Het goederenvervoer over de weg vertoont een aantal bijzondere kenmerken, met name van structurele aard, die tot een verstoring van het evenwicht tussen vraag en aanbod in de vervoerssector kunnen leiden en bijgevolg tot een ongezonde mededinging. Om een stabilisatie van de markt en daarmee een redelijke levensstandaard van de vervoer-

ondernemers en werknemers in de vervoerssector te verzekeren, zijn derhalve, niet in de laatste plaats in het algemeen belang, passende maatregelen nodig voor de capaciteitscontrole, die op het gebied van het grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg ook een rechtvaardige verdeling van de bilateraal tussen de afzonderlijke Lid-Staten overeengekomen contingenten over de verschillende ondernemingen moeten waarborgen. Daar een gemeenschappelijk vervoerbeleid nog niet tot stand is gekomen, en bijgevolg ook nog geen gemeenschappelijke regels voor de toegang tot het binnenlands en grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg, kan een dergelijke, het algemeen belang dienende marktregulering door de Lid-Staten alleen voor op hun grondgebied gevestigde vervoerondernemers worden toegepast. Het feit dat de in het Verdrag voorziene overgangperiode is verstreken, zou derhalve geen wijziging mogen brengen in de voorgestelde uitlegging van artikel 3 van de onderhavige richtlijn.

3. De derde vraag

Zo de betrokken richtlijn de onderhavige nationale regeling voor het toezicht op het laadvermogen van in de betrokken Lid-Staat gevestigde ondernemingen niet mocht beletten, wenst de verwijzende rechter tevens te vernemen of een dergelijke regeling niet krachtens artikel 7 EEG-Verdrag is verboden, indien een Lid-Staat eigen ondernemers van goede-

renvervoer over de weg aan strengere bepalingen onderwerpt dan ingevolge het gemeenschapsrecht voor ondernemingen uit andere Lid-Staten gelden.

Zoals alle betrokken regeringen alsmede de Commissie terecht betogen, moet deze vraag, waarmee het probleem van de „omgekeerde discriminatie” wordt aangesneden, ontkennend worden beantwoord. In dit verband kan worden volstaan met erop te wijzen dat volgens vaste rechtspraak van het Hof het in artikel 7 vervatte discriminatieverbod een verschillende behandeling van eigen onderdanen van een Lid-Staat niet verbiedt, voor zover deze voortvloeit uit de onderscheiden, nog niet door het gemeenschapsrecht geharmoniseerde rechtsorden van de verschillende Lid-Statens (zie de arresten van 13 februari 1969 (zaak 14/68, Wilhelm, Jurispr. 1961, blz. 1), van 14 juli 1981 (zaak 155/80, Oebel, Jurispr. 1981, blz. 1993), en van 27 oktober 1982 (gevoegde zaken 35 en 36/82, Morson e.a., Jurispr. 1982, blz. 3723). Beslissend is slechts, dat de nationale rechtsvoorschriften direct noch indirect onderscheid mogen maken op grond van de nationaliteit van de ondernemers. Bijgevolg wordt, zoals het Hof in genoemd arrest-Oebel uitdrukkelijk heeft verklaard, artikel 7 niet geschonden door een nationale maatregel die niet op grond van de nationaliteit van een ondernemer, doch enkel vanwege de plaats van vestiging van zijn bedrijf toepassing vindt.

4. Concluderend geef ik het Hof in overweging, de door de Nederlandse Raad van State gestelde vragen te beantwoorden als volgt:

- a) Het ligt op de weg van de rechters van de Lid-Statens, te beoordelen of nationale vergunningenstelsels verenigbaar zijn met de bepalingen van de

eerste richtlijn van de Raad van 23 juli 1962 inzake de vaststelling van bepaalde gemeenschappelijke regels voor het internationale vervoer (goederenvervoer over de weg tegen vergoeding) (PB 1962, blz. 2005).

- b) Artikel 1, lid 3, en artikel 3 van genoemde richtlijn moeten aldus worden uitgelegd, dat nationale capaciteitsregelingen voor het grensoverschrijdend goederenvervoer over de weg tegen vergoeding die enkel betrekking hebben op in de betrokken Lid-Staat gevestigde ondernemingen, niet onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen.
- c) Artikel 7 EEG-Verdrag moet aldus worden uitgelegd, dat het alleen discriminaties op grond van de nationaliteit van de ondernemers verbiedt. Bij de huidige stand van het gemeenschapsrecht wordt dit beginsel evenwel niet geschonden, indien een Lid-Staat enkel voor de op zijn grondgebied gevestigde ondernemingen in een capaciteitsregeling voor het grensoverschrijdend goederenverkeer voorziet, en dergelijke beperkingen op grond van het gemeenschapsrecht niet oplegt aan ondernemingen uit andere Lid-Statens.