derselben Reise beziehen könne, werde durch dieses Muster des Fahrtenberichthefts bestätigt. Daraus ergebe sich folgendes:

— Die Identifizierung des Fahrzeugs durch das amtliche Kennzeichen sei nicht erforderlich.

— Das Fahrtenberichtheft enthalte überdies eine Spalte 2, in der der Fahrzeugtyp „für jeden Fahrtabschnitt angegeben werden müsse (Erläuterungen unter Buchstabe c des Anhangs II); dies hätte keinen Sinn, wenn es nicht gestattet wäre, verschiedene Fahrzeuge während derselben Reise zu verwenden.

Die Kommission kommt daher zu dem Ergebnis, daß nach der Verordnung Nr. 3164/76 die Verwendung der Genehmigung frei sei, daß für sie die Identität des Fahrzeugs nicht relevant sei und daß das Fahrzeug nicht während der gesamten Dauer der Reise dasselbe zu sein brauche. Sie weist darauf hin, daß sich keines der Argumente der Beklagten, die sich auf diese Verordnung stützten, auf die Frage der Staatszugehörigkeit des Fahrzeugs beziehe, die das einzige Kriterium für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Erfordernisses zweier Genehmigungen bei der Verbindung von Transportmitteln aus verschiedenen Ländern sei.

c) Was die Bezugnahme der italienischen Regierung auf die erwähnte Empfehlung der Kommission vom 9. Juli 1969 (Buchstabe b) zum Nachweis des Zusammenhangs zwischen Genehmigung und Eigentum am Fahrzeug als Rechtstitel für die Verfügungsbefugnis anbetrifft, weist die Kommission darauf hin, daß das Eigentum darin nicht als ein obligatorisches Kriterium im normativen Sinne, sondern als ein normales Kriterium im statistischen Sinne angesehen werde, so daß man daraus nicht den Schluß ziehen könne, die Genehmigung decke lediglich das Fahrzeug oder den Fahrzeugteil, die im Staat des begünstigten Verkehrsunternehmers zugelassen seien.

d) Zu Artikel 1 der von der italienischen Regierung ebenfalls zitierten Richtlinie des Rates vom 13. Mai 1965 macht die Kommission geltend, diese Vorschrift füge sich in den Rahmen der bilateralen Kontingente ein und entspreche im Rahmen des Gemeinschaftskontingents dem Artikel 2 Absatz 6 der Verordnung Nr. 3164/76.

Mit diesen Vorschriften solle das Kriterium der Zuständigkeit jedes Mitgliedstaats für die Erteilung der Genehmigung präzisiert werden, dieses Kriterium sei aber nicht in den beiden Fällen dasselbe, da im Rahmen der Verordnung derjenige Staat zuständig sei, in dem der Verkehrsunternehmer ansässig sei, während im Rahmen der Richtlinie der Staat der Zulassung zuständig sei. Angesichts der verschiedenen Anwendungsbereiche sowie der unterschiedlichen Option des rechtsetzenden Gemeinschaftsorgans können die Vorschriften der Richtlinie nach Auffassung der Kommission nicht für die vorliegende Rechtssache herangezogen werden.

Der Unterschied zwischen den betreffenden Regelungen werfe aber die Frage auf, an welches der beiden verbundenen Transportmittel (Zugmaschine oder Anhänger) angeknüpft werden müsse, um den für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Staat zu bestimmen, wenn beide in verschiedenen Staaten zugelassen seien. Sie habe dem Rat den erwähnten Vorschlag (ABl. C 350 vom 31. 12. 1980, S. 19) vorgelegt, um eine einheitliche Lösung zu erreichen, nicht aber um eine nicht bestehende Vorschrift zu ändern, wonach zwei Genehmigungen erforderlich seien, wenn Zugmaschine und Anhänger in verschiedenen Mitgliedstaa-

ten zugelassen seien. Schließlich trägt die Kommission vor, mit ihrem Vorschlag wolle sie eine Änderung der Verordnung auch zu dem Zweck herbeiführen, die praktischen Probleme zu lösen, denen sich die Verwaltungen der Mitgliedstaaten konkret gegenübersähen.

C — Auf die Einwände der italienischen Regierung gegen die von ihr zum Nachweis der praktischen Auswirkungen der italienischen Maßnahme angeführten Beispiele entgegnet die Kommission folgendes: Der Einwand, ihre Auffassung ermögliche es den multinationalen Unternehmen und den Anhängerpools, das Gleichgewicht der vom Rat zugewiesenen Anteile am Kontingent zu verfälschen, unterstelle, daß das Problem bereits gelöst sei, daß heißt, er setze schon als feststehend voraus, daß diese Anteile in der Annahme festgesetzt würden, die Genehmigungen bezögen sich ausschließlich auf diejenigen Fahrzeuge, bei denen beide Elemente in dem Staat zugelassen seien, der die Genehmigung erteile.

Außerdem würden die Anteile am Kontingent nicht gemäß der Anzahl der Fahrzeuge, sondern gemäß der Anzahl der im Hoheitsgebiet jedes Staates ansässigen Verkehrsunternehmer festgesetzt.

Zu ihrem dritten Beispiel (Beförderung, bei der eine Meeresüberfahrt notwendig sein könne), das nach Ansicht der italienischen Regierung im Widerspruch zu Nr. 4 des Anhangs II der Verordnung Nr. 3164/76 steht, bemerkt die Kommission, die Beklagte gehe davon aus, daß dieselbe Genehmigung während der gesamten Dauer der Beförderung verwendet werde; dies sei nicht der Fall, weil in dem erwähnten Beispiel für jede der beiden nacheinander verwendeten Zugmaschinen eine andere Genehmigung erteilt und ein getrennter Fahrtenbericht erstellt werde.

Zu dem Standpunkt der italienischen Regierung, die Auslegung der Kommission sei unangemessen, weil danach jeder Mitgliedstaat nach seinem Ermessen dasjenige der beiden Transportmittel bestimmen könnte, für das es einer Genehmigung bedürfe, führt sie aus, daß sich dieses Problem für die Verordnung über das Gemeinschaftskontingent nicht stelle, da in seinem Rahmen der Mitgliedstaat die Genehmigungen den in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern erteile; das Problem stelle sich dagegen im Rahmen der erwähnten Richtlinie über die bilateralen Kontingente.

Dazu erklärt die Kommission erneut, es bestehe in der Tat eine gewisse Unsicherheit, die zu divergierenden Praktiken führe, deren Harmonisierung sie vorgeschlagen habe, ohne daß deshalb aber der von der italienischen Regierung vertretenen Auslegung der Vorschriften entgegen ihrem eindeutigen Wortlaut zu folgen sei.

D — Falls eine Unsicherheit über die von ihr vorgeschlagene Auslegung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 fortbestehen sollte, so müsse diese in einer Weise beseitigt werden, die den freien Dienstleistungsverkehr, der eine der Grundlagen des Gemeinsamen Marktes sei, fördere.

Die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs müßten nach Artikel 59 EWG-Vertrag während der Übergangszeit aufgehoben werden; allerdings unterstelle Artikel 61 Absatz 1 den freien Dienstleistungsverkehr auf dem Gebiet des Verkehrs den Bestimmungen des Titels über den Verkehr.

Artikel 75 Absatz 2 bestimme nun aber, daß die in Artikel 75 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Vorschriften (die sich auf den freien Dienstleistungsverkehr bezögen) im Laufe der Übergangszeit erlassen würden; Zweck der Verord-

nung (EWG) Nr. 3164/76 sei es gewesen, die Beschränkungen des freien Dienstleistungsverkehrs auf diesem Gebiet zu verringern.

Da die Übergangszeit längst abgelaufen sei, müsse jede etwaige Unsicherheit bei der Auslegung in der Weise beseitigt werden, daß die Grenzen des freien Dienstleistungsverkehrs so weit zu ziehen seien, wie es die geltenden Vorschriften zuließen; folglich müsse den betreffenden Genehmigungen die größtmögliche Tragweite beigemessen werden.

4. In ihrer Gegenerwiderung trägt die *italienische Regierung* folgendes vor: Die — im wesentlichen einzige — Grundfrage, von der die Entscheidung des vorliegenden Falles abhänge, liege darin, ob die von einem Mitgliedstaat im Rahmen des Gemeinschaftskontingents erteilte Genehmigung für den gewerblichen Güterkraftverkehr, wie die Kommission geltend mache, dem begünstigten Verkehrsunternehmer eine aktive Rechtsposition verleihe, die in keiner Weise von der Art, der Identität und der Staatszugehörigkeit des Fahrzeugs abhängig sei, oder ob vielmehr ihr eigenes Vorbringen zur Identität des Fahrzeugs und seiner Staatszugehörigkeit wegen des unauflösbaren Zusammenhangs zwischen den drei Kriterien Genehmigung, Fahrzeug und Reise zutreffe.

Die italienische Regierung hält das Vorbringen der Kommission für unbegründet, daß eine einzige Genehmigung während ein und derselben Reise nicht nur Änderungen in der Zusammensetzung des Fahrzeugs, sondern auch den Wechsel des Fahrzeugs insgesamt decken könne und daß sich weder das Problem der Identität des Fahrzeugs noch auch nur das Problem der Staatszugehörigkeit des Fahrzeugs stelle.

Aus Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung Nr. 3164/76 in Verbindung mit Nr. 4 des Anhangs II dieser Verordnung ergebe sich, daß die Genehmigung während einer „Reise" im Fahrzeug mitzuführen sei.

Unter „Reise könne aber nur die Ortsveränderung eines Subjekts (oder eines Objekts) von einem Abfahrtspunkt zu einem Ankunftspunkt verstanden werden. Wenn das abfahrende Subjekt (oder Objekt) und das ankommende Subjekt (oder Objekt) nicht identisch seien, könne von einer ihnen zuzuschreibenden Reise nicht die Rede sein. Wenn also mehrere aufeinanderfolgende Fahrtabschnitte mit ein und derselben Genehmigung und verschiedenen Fahrzeugen zurückgelegt würden, handele es sich nicht um die Reise eines Fahrzeugs, sondern allenfalls um eine Reise der Genehmigung, die auf den verschiedenen Fahrtabschnitten von verschiedenen Fahrzeugen begleitet werde; dies widerspreche nicht nur dem Geist, sondern auch dem Buchstaben der Verordnung, wonach das Fahrzeug und nicht die Genehmigung die Reise absolvieren müsse und die Genehmigung das Fahrzeug begleite, nicht aber umgekehrt.

Somit habe das „Fahrzeug", selbst wenn es eine „ex inter se distantibus" zusammengesetzte Sache sei, eine unveränderbare Identität und auch — notwendigerweise — eine einzige Bindung an ein Land, da vorgesehen sei, daß es einen „üblichen Standort" habe. Bei diesem handele es sich um einen Begriff, der in bezug auf ein Kraftfahrzeug lediglich einen Ort bezeichnen könne, der im Hoheitsgebiet eines Zulassungsstaats liege; dem könne man nicht wie die Kommission entgegenhalten, der übliche Standort sei nur „normalerweise" erforderlich (so daß Ausnahmen zulässig seien), weil die Einschränkung „normalerweise" in Nr. 4 des Anhangs II sich auf den Begriff „Reise" beziehe, aber kein Anhaltspunkt dafür bestehe, daß es Ausnahmen vom

„üblichen Standort" des Fahrzeugs geben könne.

Die italienische Regierung meint, die von ihr vertretene Auffassung werde durch den von der Kommission an anderer Stelle zum Ausdruck gebrachten Standpunkt bestätigt; die Kommission habe dem Rat nämlich den erwähnten Vorschlag für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung Nr. 3164/76 vorgelegt, dessen Artikel 1 wie folgt laute:

„Die Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 3 ist durch folgenden Text zu ergänzen:

   ‚Bei der Verwendung eines Fahrzeugs mit Anhänger wird die Gemeinschaftsgenehmigung für die Zugmaschine erteilt; sie kann auch dann verwendet werden, wenn ein Sattelanhänger oder ein Anhänger gezogen wird, der nicht auf den Namen des Inhabers der Gemeinschaftsgenehmigung oder der in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist. Diese Genehmigung gilt für das Fahrzeug mit Anhänger.'"

Die italienische Regierung kommt deshalb zu dem Ergebnis, daß sich nach dem Vorschlag der Kommission selbst und entgegen der von dieser in der Klageschrift und in der Erwiderung vertretenen Ansicht auch in bezug auf das Gemeinschaftskontingent und beim derzeitigen Stand des Rechts die Frage stelle, für welches Transportmittel die Genehmigung gelte; der erwähnte Vorschlag einer Verordnung zur Änderung der Verordnung Nr. 3164/76 stelle ein unumstößliches Argument für die von ihr vertretene Auffassung zur Auslegung der beabsichtigten neuen Regelung und damit auch der geltenden Regelung dar.

IV — Mündliche Verhandlung

Die italienische Regierung, vertreten durch den Avvocato dello Stato I. F. Caramazza, und die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch G. Marenco als Bevollmächtigten, haben in der Sitzung vom 10. Juli 1984 mündlich verhandelt und auf Fragen des Gerichtshofes geantwortet.

Der Generalanwalt hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 4. Oktober 1984 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat mit Klageschrift, die am 17. Juni 1983 bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingegangen ist, gemäß Artikel 169 EWG-Vertrag Klage auf Feststellung erhoben, daß die Italienische Republik gegen ihre Verpflichtungen aus der Verordnung Nr. 3164/76 des Rates vom 16. Dezember 1976 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. L 357, S. 1) verstoßen hat.

2 Nach der Verordnung Nr. 3164/76 wird das Gemeinschaftskontingent der Genehmigungen, das jährlich vom Rat festgesetzt wird, zwischen den Mitgliedstaaten aufgeteilt. Jeder Mitgliedstaat erteilt den in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmern die Genehmigungen aus seinem Kontingentanteil. Gemäß Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung berechtigen die Gemeinschaftsgenehmigungen ihre Inhaber, Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr auf sämtlichen Verkehrsverbindungen zwischen den Mitgliedstaaten, unter Ausschluß jeglichen Inlandverkehrs im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats, sowie Leerfahrten im gesamten Gebiet der Gemeinschaft durchzuführen.

3 Artikel 2 Absatz 3 bestimmt folgendes: Die Gemeinschaftsgenehmigungen werden „auf den Namen eines Verkehrsunternehmers" ausgestellt. Sie dürfen von diesem nicht an Dritte übertragen werden. Eine Genehmigung darf jeweils nur für ein einziges Fahrzeug verwendet werden; sie ist im Fahrzeug mitzuführen und den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Unter „Fahrzeug" ist ein Einzelfahrzeug oder ein Fahrzeug mit Anhänger zu verstehen.

4 Nach Artikel 5 der Verordnung gewähren die Mitgliedstaaten einander Beistand im Hinblick auf die Anwendung und Überwachung der Verordnung.

5 Aufgrund dieser jedem Mitgliedstaat übertragenen Anwendungs- und Überwachungsbefugnisse verlangen die italienischen Behörden zwei Genehmigungen, wenn ein Fahrzeug und sein Anhänger, mit denen eine internationale Beförderung von, nach oder durch Italien durchgeführt wird, in verschiedenen Mitgliedstaaten zugelassen sind, und zwar eine für die Zugmaschine und eine für den Anhänger.

6 Die Kommission hält dieses Erfordernis für unvereinbar mit der Verordnung Nr. 3164/76. Sie meint, Artikel 2 dieser Verordnung berechtige die Inhaber der Gemeinschaftsgenehmigungen, die Beförderungen unter bestimmten Voraussetzungen durchzuführen, ohne daß eine Vorschrift der Verordnung zwischen dem Staat der Zulassung eines Einzelfahrzeugs oder der Transportmittel, die ein Fahrzeug mit Anhänger bildeten, unterscheide.

7 Die italienische Regierung befürwortet eine andere Auslegung: Die Verordnung Nr. 3164/76, die eine einzige Beförderungsgenehmigung auch für

Beförderungen durch ein Fahrzeug mit Anhänger vorsehe, habe nur die Fälle im Auge, in denen sowohl die Zugmaschine und als auch Anhänger dem Unternehmen gehörten, das Inhaber der Genehmigung sei, und folglich in ein und demselben Mitgliedstaat zugelassen seien. Die Verordnung Nr. 3164/76 gehe implizit von einer Verknüpfung zwischen jeder Beförderungsgenehmigung und dem Staat der Zulassung der aufgrund dieser Genehmigung verwendeten Fahrzeuge aus. Zwar nehme die Verordnung nicht ausdrücklich auf die Zulassung Bezug, doch schaffe sie eine Verknüpfung zwischen der Genehmigung und der Identität des Fahrzeugs einerseits sowie seinem Eigentümer andererseits; daraus ergebe sich, daß die Verordnung eine Verknüpfung mit dem Zulassungsstaat herstelle.

8 Die italienische Regierung räumt ein, daß sich die Verordnung weder auf die Identität des Fahrzeugs oder noch seinen Eigentümer ausdrücklich beziehe. Gleichwohl macht sie geltend, die Bedeutung dieser beiden Gesichtspunkte sei insbesondere aus der Auslegung bestimmter Vorschriften der betreffenden Verordnung sowie ihrer Anhänge abzuleiten.

9 So ergebe sich die Identität des Fahrzeugs als Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung aus Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3164/76, wonach eine Genehmigung jeweils nur für ein einziges Fahrzeug verwendet werden dürfe und sie im Fahrzeug mitzuführen sei. Dieselbe Voraussetzung ergebe sich auch aus Nr. 4 der Allgemeinen Bestimmungen des in Artikel 4 der erwähnten Verordnung genannten Anhangs II, der einen Fahrtenbericht für jede Reise jedes Fahrzeugs von seinem „üblichen Standort aus bis zur Rückkehr dorthin" vorschreibe und damit gerade auf diesen „üblichen Standort" Bezug nehme.

10 Zur Bedeutung der Frage, wer Eigentümer des Fahrzeugs ist, trägt die italienische Regierung vor, jeder Mitgliedstaat erteile die Genehmigungen seinen Staatsangehörigen, auch wenn in Artikel 2 Absatz 6 der Verordnung Nr. 3164/76 nur von den „in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen" Verkehrsunternehmen die Rede sei. Die Genehmigungen beträfen daher die diesen Unternehmen gehörenden Fahrzeuge, die „natürlich" in diesem Mitgliedstaat zugelassen seien. Buchstabe c der Empfehlung 69/191 der Kommission vom 9. Juni 1969 (ABl. L 165, S. 7), wonach der Inhaber der Genehmigung diese für ihm gehörende Fahrzeuge oder Mietfahrzeuge verwenden können solle, zeige, daß es auf das Eigentum und folglich auch darauf ankomme, in welchem Land das Fahrzeug zugelassen sei. Die italienische Regierung beruft

sich auf die Richtlinie 65/269 des Rates vom 13. Mai 1965 zur Vereinheitlichung gewisser Regeln betreffend die Genehmigungen für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. vom 24. 5. 1965, S. 1469), nach deren Artikel 1 die Genehmigungen von dem Mitgliedstaat ausgegeben würden, in dem das Fahrzeug zugelassen sei. Die Richtlinie 82/50 des Rates vom 19. Januar 1982 zur Änderung der ersten Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. L 27, S. 22) betreffe die Fälle, in denen ein Fahrzeug, „welches in einem anderen Mitgliedstaat als dem seiner Zulassung ausgefallen ist", ersetzt werde.

11 Schließlich macht die italienische Regierung geltend, die Kommission habe in ihrem Vorschlag vom 15. Dezember 1980 zur Änderung der Verordnung Nr. 3164/76 (ABl. C 350, S. 18), wonach die Genehmigung in Zukunft für die Zugmaschine erteilt werden solle, auch vorgesehen, daß die Genehmigung auch dann verwendet werden könne, „wenn ein Sattelanhänger oder ein Anhänger gezogen wird, ... der in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist"; dies wäre nicht erforderlich gewesen, wenn sich diese Regel bereits aus der Verordnung Nr. 3164/76 ergeben hätte.

12 Die Kommission widerspricht alledem. Sie trägt vor, nach dem durch die Verordnung Nr. 3164/76 eingeführten System sei für die Erteilung der Genehmigungen weder die Identität des Fahrzeugeigentümers noch die Staatsangehörigkeit des Inhabers der Genehmigung bestimmend. Insbesondere stellten weder Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung noch Nr. 4 der Allgemeinen Bestimmungen des (durch die Verordnung Nr. 3024/77 vom 21. Dezember 1977, ABl. L 358, S. 4, aufgehobenen) Anhangs II Voraussetzungen für die Erteilung der Genehmigungen auf, sondern nur für deren Verwendung, wobei der „übliche Standort" im übrigen nicht dem Ort der Zulassung des Fahrzeugs entspreche.

13 Nach Artikel 2 Absatz 6 der Verordnung Nr. 3164/76 erteile jeder Mitgliedstaat die Genehmigung nicht seinen Staatsangehörigen, sondern den in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmen. Die Empfehlung 69/191 vom 9. Juni 1969 besage, abgesehen davon, daß sie nicht die Erteilung, sondern die Verwendug der Genehmigungen betreffe, gerade, daß die Genehmigungen auch für Mietfahrzeuge verwendet werden könnten. Die Richtlinie 65/269 vom 13. Mai 1965 beziehe sich nicht auf das Gemeinschaftskontingent, sondern auf die bilateralen Kontingente der Mitglied-

staaten; die Richtlinie 82/50 des Rates vom 19. Januar 1982 bestätige ihren Standpunkt.

14 Schließlich trägt die Kommission vor, mit ihrem Vorschlag vom 15. Dezember 1980 habe das Problem gelöst werden sollen, daß bestimmte Mitgliedstaaten bei Fahrzeugen mit Anhängern eine Genehmigung verlangt hätten, die auf den Namen des Unternehmens ausgestellt gewesen sei, das über die Zugmaschine verfügt habe, während andere Mitgliedstaaten eine Genehmigung verlangt hätten, die auf den Namen des Unternehmens ausgestellt gewesen sei, das über den Anhänger verfügt habe; anläßlich der Lösung dieses Problems sei im Hinblick auf das Problem des vorliegenden Rechtsstreits ein Nebensatz eingefügt worden, der zur Klarstellung und nicht zur Änderung der Verordnung Nr. 3164/76 bestimmt gewesen sei.

15 Dem Standpunkt der Kommission ist beizupflichten. Keines der Argumente der italienischen Regierung vermag durchzugreifen. Wie die Kommission zu Recht festgestellt hat, wird im Rahmen des durch die Verordnung Nr. 3164/76 eingeführten Systems, wie sich aus den Vorschriften der Verordnung ergibt, jede Genehmigung auf den Namen eines Verkehrsunternehmers und nicht für ein bestimmtes Fahrzeug ausgestellt. Der Inhaber der Genehmigung kann demzufolge bei der Durchführung des Transports wählen, welches Fahrzeug er benutzen will, ohne daß es auf den Eigentümer oder auf den Staat der Zulassung ankommt.

16 Zwar darf nach Artikel 2 Absatz 3 Unterabsatz 2 der Verordnung Nr. 3164/76 „eine Genehmigung ... jeweils nur für ein einziges Fahrzeug verwendet werden", doch bestimmt Unterabsatz 3, ohne eine Ausnahme oder eine Unterscheidung aufgrund der Zulassung vorzusehen, ausdrücklich, daß „unter ‚Fahrzeug' ... ein Einzelfahrzeug oder ein Fahrzeug mit Anhänger zu verstehen [ist]"; dies schließt es aus, für Fahrzeuge mit Anhängern zwei Genehmigungen zu verlangen. Da dem so ist, vermag das Argument der italienischen Regierung, das sich auf den Verordnungsvorschlag der Kommission am 15. Dezember 1980 stützt, diese Auslegung nicht in Frage zu stellen.

17 Es trifft zu, daß die Verordnung die Frage offen läßt, ob die Genehmigung für die Zugmaschine oder für den Anhänger zu erteilen ist. Diese Regelungslücke kann aber nicht das von einem Mitgliedstaat aufgestellte Erfordernis von zwei Genehmigungen für ein Fahrzeug mit Anhänger rechtfertigen.

18 Somit ist festzustellen, daß die Italienische Republik gegen ihre Verpflichtungen aus der Verordnung Nr. 3164/76 des Rates vom 16. Dezember 1976 verstoßen hat, indem sie im Rahmen des Gemeinschaftskontingents zwei Beförderungsgenehmigungen verlangt hat, wenn ein Fahrzeug und sein Anhänger, mit denen eine internationale Beförderung durchgeführt wurde, in verschiedenen Mitgliedstaaten zugelassen waren.

Kosten

19 Gemäß Artikel 69 § 2 der Verfahrensordnung ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Beklagte unterlegen ist, sind ihr die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

für Recht erkannt und entschieden:

1. **Die Italienische Republik hat gegen ihre Verpflichtungen aus der Verordnung Nr. 3164/76 des Rates vom 16. Dezember 1976 verstoßen, indem sie im Rahmen des Gemeinschaftskontingents zwei Beförderungsgenehmigungen verlangt hat, wenn ein Fahrzeug und sein Anhänger, mit denen eine internationale Beförderung durchgeführt wurde, in verschiedenen Mitgliedstaaten zugelassen waren.**

2. **Die Beklagte trägt die Kosten des Verfahrens.**

Mackenzie Stuart Bosco Kakouris

O'Keeffe Everling Galmot Joliet

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 13. Dezember 1984.

Der Kanzler
Im Auftrag

D. Louterman
Verwaltungsrätin

Der Präsident

A. J. Mackenzie Stuart