Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm von der Rechtbank van eerste aanleg Gent mit Urteil vom 8. Mai 1981 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

Die Prüfung der vorgelegten Fragen hat nichts ergeben, was die Gültigkeit der Verordnung Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnte.

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe

Everling Mackenzie Stuart Bosco Due

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 30. November 1982.

Der Kanzler

P. Heim

Der Präsident

J. Mertens de Wilmars

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS SIMONE ROZÈS VOM 26. OKTOBER 1982 [1]

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Die Rechtbank van eerste aanleg Gent hat Ihnen ein Vorabentscheidungsersuchen vorgelegt, in dem es wie in der Rechtssache 12/82 (Trinon) um das Tarifsystem für den Güterkraftverkehr zwischen den Migliedstaaten geht. Diese Vorlage unterscheidet sich jedoch von der Rechtssache Trinon in zweierlei Hinsicht:

1 — Aus dem Französischen übersetzt.

— Zum einen betreffen die vorgelegten Fragen eindeutig die Gültigkeit der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen.

— Zum anderen beruht diese Rechtssache auf der Abwertung des französischen Franken gegenüber dem belgischen Franken und ihren Auswirkungen auf die in Belgien niedergelassenen Verkehrsunternehmer. Sie ist mithin erneut ein Beispiel für die Rechtsprobleme im Zusammenhang mit der Währungsinstabilität, die die Beziehungen zwischen den Währungen der Mitgliedstaaten beeinträchtigt.

Sachverhalt

Ausweislich der Akten und der mündlichen Ausführungen liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Petrus Suys, Verkehrsunternehmer im entgeltlichen Güterkraftverkehr, wurde vor der Politierechtbank Gent angeklagt und von ihr als Haupttäter verurteilt, weil er fünf Beförderungsverträge für Transporte von Frankreich nach Belgien zwischen dem 4. und dem 26. Januar 1979 zu einem Entgelt geschlossen hatte, das unter der Untergrenze der verbindlichen Tarifmarge lag.

Dasselbe Urteil sah die Vermittler zwischen den französischen Kunden und der Firma des Haupttäters als Mittäter an und verurteilte die einzelnen am Geschäft beteiligten Firmen als zivilrechtlich Haftende.

Zu diesem Strafverfahren haben wohl folgende Vorgänge geführt:

— Französische Unternehmen verkauften ihre Erzeugnisse in Belgien, wobei die Beförderungskosten eingeschlossen waren. So verkaufte die SECOPA, Clermont-l'Hérault, Wein an die GB-Supermärkte in Belgien.

— Bei der Suche nach einem Verkehrsunternehmer nahmen sie mit einem belgischen Unternehmen Kontakt auf, das auf ihre Rechnung als Vermittler einen Vertrag mit der von Herrn Suys geleiteten Firma abschloß, die den Transport übernahm.

— Diese französischen Kunden waren nur bereit, den in der königlichen Verordnung vom November festgelegten, in französischen Franken ausgedrückten französisch-belgischen Mindesttarif in französischen Franken zu zahlen.

— Der belgische Vermittler, der die Zahlung entgegennahm, wechselte die französischen Franken in belgische Franken zu dem einzigen ihm zur Verfügung stehenden Kurs, nämlich zu dem Devisenmarktkurs von 1 FF = 6,85 BFR, um.

— Dieser in belgische Franken umgetauschte Betrag wurde der Firma überwiesen, die den Transport durchgeführt hatte. Dieser verbuchte ihn auf ihren Konten.

— Anläßlich einer Überprüfung am Sitz dieser Firma entdeckten die Kontrollbeamten des belgischen Verkehrsministeriums, daß dieser Betrag unter dem in belgischen Franken ausgedrückten Mindesttarif lag, und stellten eine Zuwiderhandlung gegen die königliche Verordnung vom 17. November 1971 in der geänderten Fassung fest.

Die Verkehrsunternehmer machten vor der Rechtbank geltend, die Zuwiderhandlung sei nur der im Tarif festgesetzten künstlichen Parität zwischen dem belgischen und dem französischen Franken zuzuschreiben, die überdies zu einer Wettbewerbsverzerrung gegenüber ihren in Frankreich niedergelassenen Konkurrenten führe.

Sie behaupteten, ihre Kunden in Frankreich bestünden darauf, die Transportkosten in französischen Franken und nur zum Mindesttarif zu zahlen, was sie, die Verkehrsunternehmer, in eine besonders ungünstige Lage versetze:

— Der in Frankreich niedergelassene Verkehrsunternehmer erhalte das Entgelt in seiner Währung und trage kein Kursrisiko.

— Der in Belgien niedergelassene Verkehrsunternehmer müsse hingegen den in französischen Franken empfangenen Betrag in belgische Franken umtauschen und könne dies nur zum Marktkurs tun, d. h. zu 1 FF = 6,85 BFR zur Zeit der Durchführung der Geschäfte.

Er erhalte mithin einen niedrigeren Betrag in belgischen Franken, als er sich aus der in der königlichen Verordnung festgelegten Parität (1 FF = 9 BFR) ergebe, obwohl nur diese zuletzt genannte Parität ihn seinen in Frankreich niedergelassenen Konkurrenten gleichstelle.

Darüber hinaus verstoße er gegen die belgischen Rechtsvorschriften, denn das im Vertrag vereinbarte Beförderungsentgelt führe nach Umtausch zur Anwendung eines Tarifs, der unter dem in belgischen Franken ausgedrückten Tarif liege.

Mit Urteil vom 15. April 1980 verurteilte die Politierechtbank Gent die Angeklagten wegen Zuwiderhandlung gegen die königliche Verordnung von 1971 zu Geldstrafen. In seinen Entscheidungsgründen räumt das Gericht ein, daß die Änderung der Währungsparitäten die belgischen Transportunternehmen in eine sehr schwierige Wettbewerbslage gegenüber den französischen Firmen bringe; dennoch müßten die Vorschriften der königlichen Verordnung eingehalten werden.

Die Sache gelangte im Wege der Berufung vor die Rechtbank van eerste aanleg Gent.

Dieses Gericht stellt fest, die belgischen Rechtsvorschriften, die der Anklage zugrunde liegen, beruhten auf der Verordnung Nr. 1174/68, die sich ihrerseits auf Artikel 75 EWG-Vertrag stütze. Das Gericht faßt zunächst das Vorbringen der Berufungskläger zu den diskriminierenden Wirkungen der in belgischen Franken ausgedrückten und in der königlichen Verordnung von 1971 aufgeführten Mindesttarife zusammen und zitiert dann die Begründungserwägung der Verordnung, wonach die Tarife einen ruinösen Wettbewerb verhindern sollen und bei ihrer Aufstellung von einem Richtsatz auszugehen ist, der unter Berücksichtigung der Kosten der Beförderungsleistungen und der Marktlage festgelegt wird, und zwar in der Weise, daß die Verkehrsunternehmer angemessene Erlöse erzielen können (fünfte Begründungserwägung). Die Rechtbank van eerste aanleg betont ebenfalls „die Verbindlichkeit der Margentarife für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten".

Da die Rechtbank aus diesen Gründen die Gültigkeit der Verordnung Nr. 1174/68 für fraglich hält, hat sie das Verfahren ausgesetzt und Sie gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag um Beantwortung der folgenden Vorabentscheidungsfragen ersucht:

„1. Ist die Verordnung Nr. 1174/68 ... mit Artikel 75 EWG-Vertrag vereinbar, wenn sie keine Regelung enthält, um die Währungsdisparität zwischen den Mitgliedstaaten auszuschalten?

2. Ist diese Verordnung mit ihrer Zielsetzung vereinbar, daß die Tarife so zu erstellen sind, daß die mißbräuchliche Ausnutzung einer beherrschen-

den Stellung und ein ruinöser Wettbewerb verhindert werden?

3. Ist diese Verordnung als Handlung des Rates noch als gültig anzusehen, wenn sie anstelle einer Harmonisierung eine weitgehende Diskriminierung zwischen den Bewohnern der einzelnen Mitgliedstaaten herbeiführt?"

Vor der Prüfung der Antworten, die auf diese Fragen gegeben werden können, ist der Regelungszusammenhang dieser Rechtssache darzustellen.

Regelungszusammenhang

A — 1. Obwohl sie zum Zeitpunkt der hier streitigen Ereignisse nicht mehr in Kraft war, ist die Verordnung Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 hier zu untersuchen. Die meisten ihrer Bestimmungen, die ein System verbindlicher Margentarife für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten geschaffen haben, sind nämlich in der Verordnung, die an ihre Stelle getreten ist, übernommen worden. Darüber hinaus ist die ursprüngliche Fassung der belgischen königlichen Verordnung, die den Strafverfahren zugrunde liegt, die Anlaß für diese Rechtssache sind, zur Zeit der Geltung der Verordnung Nr. 1174/68 erlassen worden.

Dieses Tarifsystem galt *verbindlich* für alle Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten [1]. Es wurde als „Margentarifsystem" bezeichnet, weil das Entgelt für jede Beförderung innerhalb des „Marge" genannten Abstands zwischen der oberen und der unteren Grenze des Tarifs liegen mußte [2].

„Die Marge für die Tarife [betrug] 23 vom Hundert der oberen Tarifgrenze" [3].

Bei der Erstellung des einzelnen Tarifs wurde von einem in der Mitte der Marge liegenden Richtsatz ausgegangen. Bei der Ermittlung des Richtsatzes wurden

„die durchschnittlichen Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen, einschließlich der Werbe- und Abfertigungskosten, die für gut geführte und normal beschäftigte Unternehmen ermittelt werden, sowie die Marktlage berücksichtigt, und zwar in der Weise, daß die Verkehrsunternehmer angemessene Erlöse erzielen können" [4].

Schließlich ist hier noch Artikel 4 der Verordnung Nr. 1174/68 anzuführen, den ich schon in meinen Schlußanträgen in der Rechtssache Trinon erwähnt habe. Dieser Artikel bestimmt:

„Die Tarife werden von den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten, d. h. den Staaten, in denen das Gut ver- oder entladen wird, im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzt oder geändert",

und ferner:

„Jeder Mitgliedstaat setzt [sie] binnen zwei Monaten nach Abschluß der Verhandlungen über die Festsetzung bzw. Änderung der Tarife oder gegebenenfalls nach Abschluß des in Absatz 2 Buchstabe b vorgesehenen Verfahrens in Kraft" [5].

Dieses zuletzt genannte Verfahren bezieht sich auf die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten, die zwischen den unmittelbar beteiligten Staaten bei der Festsetzung oder Änderung der Tarife auftreten können. Es sieht eine Schlichtung durch die Kommission vor, die „auf Antrag eines beteiligten Mitgliedstaats ... befaßt" wird.

Nach Anhörung eines aus Regierungssachverständigen bestehenden Fachausschusses trifft die Kommission eine Entscheidung,

1 — Artikel 1 Absatz 2 und 3.

2 — Artikel 2 Absatz 1 und 2.

3 — Artikel 2 Absatz 2.

4 — Artikel 3 Absatz 1.

5 — Artikel 4 Absatz 1.

„... [die] ... den beteiligten Mitgliedstaaten bekanntgegeben [wird]; gleichzeitig werden die übrigen Mitgliedstaaten davon unterrichtet.

Diese Entscheidung wird nach zwanzig Tagen wirksam, sofern nicht ein Mitgliedstaat den Rat vor Ablauf dieser Frist mit der Frage befaßt. In diesem Fall entscheidet der Rat binnen zwanzig Tagen mit qualifizierter Mehrheit" [1].

Ferner ist darauf hinzuweisen, daß die Kommission in beratender Funktion an den Verhandlungen zur Festsetzung oder Änderung der Tarife ... teilnehmen und den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten Vorschläge unterbreiten [kann], die zu einer Einigung führen können [2].

2. In Ausführung dieser Verordnung hat Belgien zwei königliche Verordnungen erlassen.

— Die königliche Verordnung vom 25. Oktober 1971 führt vor allem die Verordnung Nr. 1174/68 aus. Sie hat allgemeine Bedeutung, bezeichnet die in der Verordnung für die Überwachung vorgesehenen Behörden, bestimmt die Modalitäten der Veröffentlichung der obligatorischen Tarife und die Ahndung von Zuwiderhandlungen.

— Die königliche Verordnung vom 17. November 1971 setzt für Belgien die Beförderungstarife zwischen Belgien und Frankreich in Kraft. Der eigentliche Text dieser Verordnung beschränkt sich im wesentlichen darauf, auf einen umfangreichen, in verschiedene Teile gegliederten Anhang zu verweisen. In Teil I [3] des Anhangs ist Artikel 6 zu beachten. Absatz 3 dieses Artikels gibt Artikel 2 der Verordnung des Rates wieder, denn er bestimmt:

„Das Beförderungsentgelt kann im gegenseitigen Einvernehmen zwischen den Parteien innerhalb einer Marge von 23 vom Hundert der oberen Tarifgrenze frei vereinbart werden."

Artikel 6 Absatz 4 gestattet es den Vertragsparteien, die Beförderungsentgelte „in belgischen Franken oder in französischen Franken und französischen Centimes" anzugeben.

Die Teile II und III des Anhangs enthalten die Klassifizierung der Güter bzw. die Entfernungstabellen. Teil IV enthält die auf die Beförderung der verschiedenen Güter über die verschiedenen Entfernungen anwendbaren Sätze in belgischen und französischen Franken. Diese Sätze stellen die Obergrenze der Marge dar. Sie sind in französischen wie in belgischen Franken aufgestellt worden, wollen in beiden Währungen ein und denselben Wert für ein und dieselbe Beförderung angeben und beruhen zu diesem Zweck auf der Parität von 1 FF = 9 BFR.

Während des gesamten Zeitraums, in dem die Verordnung des Rates vom Juli 1968 in Kraft war, d. h. bis zum 31. Dezember 1977, war die königliche Verordnung vom November 1971 die einzige Maßnahme zur Durchführung der Ratsverordnung. Trotz des Wertverlustes des französischen Franken gegenüber dem belgischen Franken im Laufe dieses relativ langen Zeitraums sind die im Güterkraftverkehr zwischen Frankreich und Belgien anwendbaren Tarife nicht im gegenseitigen Einvernehmen zwischen beiden unmittelbar beteiligten Regierungen geändert worden. Da es keine Entscheidung der Kommission gibt, sind sie wohl auch nicht Gegenstand eines Streitfalls gewesen.

1 — Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b.

2 — Artikel 4 Absatz 2 Unterabsatz 1.

3 — „Allgemeine Bestimmungen und Anwendungsvoraussetzungen".

B — 1. Die Verordnung Nr. 1174/68 wurde erst vom 1. Januar 1978 an durch eine andere Verordnung des Rates vom 12. Dezember 1977 mit der Nummer 2831/77 ersetzt.

Diese Verordnung „über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten" unterscheidet sich von ihrer Vorgängerin im wesentlichen dadurch, daß sie zusätzlich zum weitergeltenden System verbindlicher Margentarife ein Referenztarifsystem einführt [1]. Die beteiligten Mitgliedstaaten können im gegenseitigen Einvernehmen für jede ihrer bilateralen Beziehungen zwischen beiden Systemen wählen. Frankreich und Belgien haben das schon zwischen ihnen geltende obligatorische System beibehalten.

Die Verordnung Nr. 2831/77 übernimmt hinsichtlich der Margentarife die meisten Bestimmungen der Verordnung Nr. 1174/68. Vor allem die Artikel 9 und 10 der neuen Verordnung geben Wort für Wort die Artikel 2 und 3 der alten wieder. Ebenso übernimmt Artikel 13 der neuen Verordnung, abgesehen von Änderungen bei den Fristen, das in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der alten Verordnung geschaffene Verfahren zur Beilegung von Streitfällen.

Desgleichen ist Artikel 11 der Verordnung von 1977 zu einem Großteil das Gegenstück zu Artikel 4 der Verordnung von 1968. Jedoch sind insoweit zwei Neuerungen zu verzeichnen. Der Rat hat aus der Verzögerung, mit der die Mitgliedstaaten die Tarife festsetzten oder änderten, die Lehre gezogen und die Kommission ermächtigt, „eine Frist fest[zu]setzen, in der die unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten eine Entscheidung ... treffen müssen"; sodann hat er festgelegt: „Wenn nach Ablauf dieser Frist keine Entscheidung getroffen worden ist, wird das Verfahren des Artikels 13 ... angewendet" [2]. Ungeachtet der übrigen Arten der Tariffestsetzung hat er darüber hinaus die Möglichkeit vorgesehen, daß ein Mitgliedstaat einseitig die in seiner Währung ausgedrückten Tabellen für die Entgelte nach oben anpaßt, um die Auswirkungen von Währungsschwankungen auszugleichen. „Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet hierüber die übrigen beteiligten Mitgliedstaaten und die Kommission mindestens einen Monat vor Inkrafttreten der Maßnahme" [3].

Schließlich ist Artikel 20 Absatz 2 zu erwähnen, der für die Zeit nach dem Inkrafttreten der Verordnung, aber vor dem Inkrafttreten der von den Mitgliedstaaten dazu zu erlassenden Durchführungsvorschriften einem rechtlosen Zustand vorbeugt. Diese Übergangsvorschrift bestimmt, daß die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Verordnung geltenden obligatorischen Tarife so lange anwendbar bleiben, bis sie durch andere Tarife ersetzt werden.

2. Belgien hat allgemein durch den Erlaß der königlichen Verordnung vom 17. Oktober 1979 die von der neuen Verordnung geforderten Durchführungsmaßnahmen getroffen.

Was die französisch-belgischen Beziehungen angeht, hat Belgien nacheinander drei königliche Verordnungen erlassen, die die königliche Verordnung von 1971 ändern. Nur die erste dieser Verordnungen, die vom 11. Oktober 1978 stammt, liegt vor den streitigen Ereignissen. Sie hebt alle Tarife in beiden Währungen um 15 % an, um dem Kostenanstieg Rechnung zu tragen.

Die zweite königliche Verordnung vom 3. Oktober 1979 unternimmt es als erste, den Abstand zwischen dem auf die Beförderungstarife anwendbaren Wechsel-

1 — Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 3 bis 7.

2 — Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2.

3 — Artikel 11 Absatz 3.

kurs und dem wirklichen Kurs auf dem Devisenmarkt zu verringern. Dazu läßt sie die in belgischen Franken angegebenen Tarife unverändert und hebt nur die in französischen Franken angegebenen Tarife um 10 % an.

Da der auf dem Devisenmarkt geltende Kurs jedoch noch nicht erreicht wurde, kam es am 7. Juli 1981 zu einer dritten Anpassung. Der in belgischen Franken angegebene Tarif blieb wiederum unverändert, während der in französischen Franken angegebene Tarif ein zweites Mal um 10 % angehoben wurde. Dank dieser Anpassung entsprach der für den Tarif maßgebliche Umrechnungskurs endlich dem Kurs auf dem Devisenmarkt.

Zum Schluß möchte ich noch darauf hinweisen, daß Frankreich von der in Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung Nr. 2831/77 eingeräumten Möglichkeit, seine Tarife einseitig anzupassen, seit dem Inkrafttreten dieser Verordnung noch keinen Gebrauch gemacht hat.

Erörterung der Rechtssache

I — Nach dieser Darstellung des rechtlichen Hintergrunds der bei Ihnen anhängigen Rechtssache sind Erheblichkeit und Zulässigkeit der vorgelegten Fragen zu untersuchen.

Während des Verfahrens wurde nämlich die Erheblichkeit dieser Fragen in Zweifel gezogen. Man hat behauptet, in Wirklichkeit gehe es um das Problem der Vereinbarkeit der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit denen des Gemeinschaftsrechts oder, noch einfacher, um das Problem, wie die Inspekteure des Verkehrsministeriums und die Politierechtbank die königliche Verordnung vom 17. November 1971 ausgelegt haben. Dieser Behauptung kann einige Bedeutung zukommen.

Ich weise jedoch darauf hin, daß Sie in der Rechtssache Marketing Board entschieden haben:

„Hinsichtlich der Verteilung der richterlichen Aufgaben zwischen den einzelstaatlichen Gerichten und dem Gerichtshof aufgrund von Artikel 177 des Vertrages besitzt das einzelstaatliche Gericht, das allein über eine unmittelbare Kenntnis des Sachverhalts und der von den Parteien vorgetragenen Argumente verfügt und das die Verantwortung für die zu fällende Entscheidung zu tragen hat, die besseren Voraussetzungen, um — in voller Kenntnis der Sache — die Erheblichkeit der Rechtsfragen zu beurteilen, die durch den bei ihm anhängigen Rechtsstreit aufgeworfen werden, und um zu entscheiden, ob für den Erlaß seines Urteils die Einholung einer Vorabentscheidung erforderlich ist“ [1].

Diese Erwägungen scheinen mir im vorliegenden Fall durchaus einschlägig zu sein. Selbst wenn man die Beweggründe für die Fragen der Rechtbank Gent berücksichtigt, können sie nur so verstanden werden, daß sie auf die Gültigkeit der Verordnung des Rates abzielen.

Ferner hat der Vertreter der belgischen Regierung — wie in der Rechtssache Trinon — eine Einrede der Unzulässigkeit mit der Begründung erhoben, diese Fragen bezögen sich auf die Verordnung Nr. 1174/68, die zur Zeit der streitigen Ereignisse durch die Verordnung Nr. 2831/77 ersetzt gewesen sei. Der Gerichtshof muß diese Einrede zurückweisen.

Es ist richtig, daß im Januar 1979 die Verordnung von 1977 für die Feststellung der Tarife zwischen Belgien und

1 — Rechtssache 83/78, Pigs Marketing Board, Urteil vom 29. November 1978, Slg. 1978, 2368, Randnummer 25; siehe auch Urteil der Dritten Kammer vom 15. Juli 1982, Rechtssache 270/81, Felicitas, Slg. 1981, 2771, Randnummern 8 und 9 der Entscheidungsgründe.

Frankreich schon in Kraft war. Dies zeigt die damals geltende, durch die königliche Verordnung vom 11. Oktober 1978 geänderte Fassung der königlichen Verordnung von 1971, die sich nunmehr nach ihrem Artikel 10 Absatz 2 auf die Verordnung Nr. 2831/77 bezieht.

Aber in Ihrer Rechtsprechung gibt es mehrere Beispielsfälle, in denen Sie sich

„im Fall ungenau formulierter oder den Rahmen ... [ihrer] Befugnisse nach Artikel 177 überschreitender Fragen"

vorbehalten,

„aus dem gesamten von dem einzelstaatlichen Gericht vorgelegten Material ... diejenigen Elemente des Gemeinschaftsrechts herauszuarbeiten, die unter Berücksichtigung des Gegenstandes des Rechtsstreits einer Auslegung oder gegebenenfalls einer Beurteilung ihrer Gültigkeit bedürfen" [1].

In der vorliegenden Rechtssache reicht es aus, die in den zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen angeführte Verordnung gegen die großenteils wortgleiche Verordnung auszutauschen, die an ihre Stelle getreten ist.

Da eine Regelung fehlt, um die Folgen der Währungsdisparität zwischen den Mitgliedstaaten zu beseitigen, scheinen mir die Fragen des vorlegenden Gerichts letztlich so verstanden werden zu müssen, daß sie wegen Artikel 75 EWG-Vertrag, wegen der Zielsetzung der Verordnung, wonach die Tarife so festzusetzen sind, daß ein ruinöser Wettbewerb verhindert wird, und schließlich wegen des im Gemeinschaftsrecht verankerten Diskriminierungsverbots die Gültigkeit der Verordnung Nr. 2831/77 des Rates in Zweifel ziehen.

Kern des Problems ist in meinen Augen das zuletzt genannte Diskriminierungsverbot.

II — 1. Fallen die tatsächliche Parität zwischen den Währungen zweier Mitgliedstaaten und die in den Transporttarifen festgelegte Parität auseinander, dann kann dies zumindest von einer bestimmten Größenordnung an unstreitig zu Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil der Verkehrsunternehmer führen, die in Ländern mit starker Währung niedergelassen sind. Die Verordnung Nr. 2831/77 wäre daher ungültig, wenn sie nicht in der Lage wäre, derartigen Verzerrungen abzuhelfen.

2. Diese Verordnung, wonach die Tarife durch bilaterale Abkommen der unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten festgesetzt werden, enthält zwar keine spezifische Bestimmung, die diese Staaten zwingt, wieder normale Wettbewerbsbedingungen herzustellen, wenn diese infolge von Währungsschwankungen verfälscht sind.

Es läßt sich jedoch leicht feststellen, daß das ganze durch die Verordnung Nr. 1174/68 eingeführte und in der Verordnung Nr. 2831/77 übernommene und verbesserte System verbindlicher Tarife den Staaten nicht nur gestattet, die Tarife den Umständen anzupassen, sondern sie dazu auch verpflichtet.

So sieht Artikel 10 Absatz 1 der zur Zeit geltenden Verordnung, der Artikel 3 Absatz 1 der alten Fassung wieder aufgreift, vor, daß bei der Ermittlung des Richtsatzes „die durchschnittlichen Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen" zu berücksichtigen sind, „und zwar in der Weise, daß die Verkehrsunternehmer angemessene Erlöse erzielen können". Handelt es sich um internationale Trans-

1 — Urteil in der bereits zitierten Rechtssache 83/78, Slg. 1978, 2368, Randnummer 26; siehe vor allem auch das Urteil vom 11. November 1981, Rechtssache 203/80, Casati, Slg. 1981, 2617, Randnummer 24.

porte, dann kann eine Änderung der Währungsparitäten die durchschnittlichen Kosten der Beförderungsleistungen und die Rentabilität der Unternehmen ersichtlich in Mitleidenschaft ziehen. Ist dies aber der Fall, dann schließt diese Verpflichtung zugleich die Änderung der bilateralen Tarife ein.

Desgleichen wird in der Verordnung bestimmt, daß die bilateralen „Tarife ... von den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten ... im gegenseitigen Einvernehmen festgesetzt ... [werden]" [1]. Deshalb gibt es für jede bilaterale Beziehung nur einen einzigen, in zwei Währungen angegebenen Tarif. Der in jeder der beiden Währungen angegebene Tarif ist, um bei dem von dem Vertreter der Kommission benutzten Bild zu bleiben, wie die beiden Seiten derselben Medaille. Weicht nun die für die Erstellung der Tarife verwendete Parität von der tatsächlich im Handelsverkehr geltenden ab, dann sind die beiden Seiten der Medaille nicht mehr genau deckungsgleich, die Einheitlichkeit des Tarifs zerbricht.

Schließlich bestimmt Artikel 9 Absatz 2 der zur Zeit geltenden Verordnung (Artikel 2 Absatz 2 der früheren Verordnung): „Die Marge für die Tarife beträgt 23 v. H. der oberen Tarifgrenze." Es ist klar, daß die Schwankungen der tatsächlich geltenden Wechselkurse die Margen um mehr als 23 % ausdehnen, was mit der Verbindlichkeit dieses Prozentsatzes nicht zu vereinbaren ist.

Die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, die Tarife zu ändern, um die Währungsschwankungen auszugleichen, erscheint mir um so zwingender, als die Verordnung Nr. 2831/77 unter Berücksichtigung der Gründe für die Verordnung Nr. 1174/68 [2] anzuwenden ist, zu denen die Notwendigkeit zählt, einen ruinösen Wettbewerb zu verhindern und einen Richtsatz zu ermitteln, der die in Artikel 10 Absatz 1 der zur Zeit geltenden Verordnung nach wie vor aufgeführten Kriterien berücksichtigt.

3. Die Verordnung Nr. 2831/77 enthält darüber hinaus Verfahrensbestimmungen, die jeden Mitgliedstaat in die Lage versetzen, dieser Verpflichtung nachzukommen.

Die insoweit klarste Spezialvorschrift ist Artikel 11 Absatz 3, wonach ein Mitgliedstaat, dessen Währung einen Wertverlust erlitten hat, einseitig die in seiner Währung ausgedrückten Tabellen für die Entgelte nach oben anpassen kann, gerade um die Auswirkungen von Währungsschwankungen auszugleichen. Aber dies ist nur eine fakultative Vorschrift, und bestimmte Staaten halten es möglicherweise allgemein oder in Einzelheiten nicht für zweckmäßig, davon Gebrauch zu machen, weil sie z. B. der Ansicht sind, daß die Gleichheit zum einen durch die Anhebung der in ihrer Währung angegebenen Tarife und zum anderen durch die Senkung der Tarife in der Währung, die an Wert gewonnen hat, wiederhergestellt werden sollte.

In einem derartigen Fall ist das normale Verfahren nach Artikel 11 Absatz 1 anzuwenden. Ist ein Mitgliedstaat der Ansicht, daß die auf seinem Hoheitsgebiet niedergelassenen Verkehrsunternehmer durch Währungsdisparitäten benachteiligt sind, dann steht es ihm frei, Verhandlungen mit dem anderen unmittelbar beteiligten Staat aufzunehmen, um die Tarife an die neu entstandene Lage anzupassen. Man kann davon ausgehen, daß die vorgesehene Beteiligung der Kommission, die mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnimmt, den Abschluß derartiger Vereinbarungen erleichtert, denn „die Kommission kann

1 — Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung von 1977; Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung von 1968.

2 — Siebte Begründungserwägung zur Verordnung von 1977.

eine Frist festsetzen, in der die unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten eine Entscheidung im Sinne des Unterabsatzes 1 treffen *müssen*" [1].

Ist jedoch kein Einvernehmen zu erzielen, dann kann das in Artikel 13 vorgesehene Verfahren zur Beilegung von Streitfällen zu einer Regelung führen, die die Einhaltung der Verordnungsvorschriften im Wege der Schlichtung durch die Organe garantiert oder wiederherstellt.

Aus der Gesamtheit dieser sowohl materiell- wie verfahrensrechtlichen Vorschriften ergibt sich meiner Ansicht nach, daß die Verordnung Nr. 2831/77 den Mitgliedstaaten bei Währungsdisparitäten die Pflicht auferlegt, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß die Regeln „für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats" gemeinsame Regeln bleiben, wie dies Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a EWG-Vertrag verlangt. Diese Maßnahmen können zugleich einen ruinösen Wettbewerb und die Ungleichbehandlung von Verkehrsunternehmern der einzelnen Mitgliedstaaten verhindern.

4. Deshalb steht die Verpflichtung dem Grundsatz nach fest. Schwieriger ist es aber, sie in ihren Modalitäten festzulegen. Obwohl die Untersuchung dieser Modalitäten den Rahmen der von der Rechtbank Gent gestellten Fragen sprengt, kann man diesen Schwierigkeiten meiner Ansicht nach in diesen Schlußanträgen nicht ganz ausweichen: Es nützt nichts, eine Verpflichtung aufzuerlegen, die in der Praxis nicht erfüllt werden kann.

Es stellen sich zwei Fragen von unterschiedlicher praktischer Bedeutung.

Abgesehen von dem einseitigen Verfahren nach Artikel 11 Absatz 3 ist es Sache des Staates, der Opfer einer Wettbewerbsverzerrung ist, Verhandlungen herbeizuführen. Ist dieses Verfahren einmal in Gang gekommen, dann enthält die Verordnung alle angemessenen Mittel, um die Rechtmäßigkeit nach Gemeinschaftsrecht wiederherzustellen. Aber ein Staat mag aus ihm eigenen Gründen davon absehen, Verhandlungen aufzunehmen, obwohl die Einhaltung der zwingenden Vorschriften der Verordnung ihm dies gebietet. In einem derartigen, wahrscheinlich seltenen Fall stellt die Verordnung allein kein Mittel zur Verfügung, um aus der Sackgasse herauszukommen. Meiner Ansicht nach muß man dann auf Artikel 155 erster Gedankenstrich des Vertrages zurückgreifen. Die Kommission, die für die Anwendung der von den Organen aufgrund des Vertrages erlasssenen Bestimmungen Sorge trägt, muß danach von sich aus die Entscheidungen treffen, die sie nach Artikel 11 Absatz 1 zweiter Unterabsatz der Verordnung treffen kann, sofern es zu Verhandlungen gekommen ist.

Aber von welcher Schwelle an ist dieses Verfahren einzuleiten? Streng rechtlich gebieten die rückhaltlose Einhaltung der Vorschriften der Verordnung und, vorrangig, die Verbindlichkeit der Marge von 23 %, daß das Verfahren einzuleiten ist, sobald die Tarifparitäten überschritten werden.

Bei der augenblicklichen Währungslage kann man leider so nicht vorgehen. Die von den Wechselkursen der beteiligten Währungen hervorgerufenen automatischen Schwankungen der bilateralen Beförderungstarife müßten zu ständigen Änderungen führen. Unüberwindliche Schwierigkeiten in der Handhabung wären die Folge.

Ebenso schließen die unaufhörlichen Wechselkursschwankungen es aus, einen — festen und vorherbestimmten — Prozentsatz für den Abstand zwischen den

1 — Artikel 11 Absatz 1 Unterabsatz 2.

Tarifwechselkursen und den tatsächlichen Wechselkursen zu wählen, der die Pflicht zu Änderungen auslöst. Meines Erachtens muß man bei jeder bilateralen Beziehung wohl von Fall zu Fall entscheiden, wobei neben den Währungsschwankungen auch alle übrigen Umstände zu berücksichtigen sind, die die Wettbewerbsbedingungen tatsächlich beeinflussen. Deshalb wäre den beteiligten Mitgliedstaaten ein weiter Ermessensspielraum zuzugestehen.

Die Einhaltung der Vorschriften der Verordnung, die ich angeführt habe, und der übrigen Regeln und Grundsätze des Gemeinschaftsrechts, vor allem des Diskriminierungsverbots, veranlaßt mich jedoch, diesem Ermessen eine Grenze zu setzen. Zweifellos darf nicht eindeutig gegen diese Regeln und Grundsätze verstoßen werden. Wie ich schon gesagt habe, muß die Beurteilung, ob die Verletzung eindeutig ist, und aus der sich dann natürlich die Verpflichtung ergibt, die Tarife zu ändern, an erster Stelle den unmittelbar beteiligten Mitgliedstaaten und ersatzweise nach Artikel 155 EWG-Vertrag der Kommission obliegen.

Diese Lösung ist zwar nicht völlig zufriedenstellend, aber sie scheint mir beim gegenwärtigen Entwicklungsstand der gemeinsamen Verkehrspolitik und der Beziehungen zwischen den Währungen der Mitgliedstaaten unausweichlich zu sein.

Abschließend schlage ich Ihnen vor, der Rechtbank van eerste aanleg Gent zu antworten, daß die Prüfung der von ihr gestellten Fragen nichts ergeben hat, was die Gültigkeit der Verordnung Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnte.