På grundlag af disse præmisser kender

DOMSTOLEN

vedrørende de spørgsmål, som ved dom af 8. maj 1981 er forelagt den af Rechtbank van eerste aanleg, Gent, for ret:

Gennemgangen af de forelagte spørgsmål har intet frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af Rådets forordning nr. 1174/68 af 30. juli 1968 om indførelse af et gaffeltarifsystem for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne.

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe

Everling Mackenzie Stuart Bosco Due

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 30. november 1982.

P. Heim
Justitssekretær

J. Mertens de Wilmars
Præsident

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT S. ROZÈS FREMSAT DEN 26. OKTOBER 1982 [1]

Høje Domstol.

Rechtbank van eerste aanleg, Gent, har forelagt Domstolen en anmodning om afgørelse af et præjudicielt spørgsmål, der, ligesom i Trinon-sagen (12/82), vedrører reglerne om fastsættelse af tariffer for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne. Den adskiller sig dog herfra i to henseender:

1 — Oversat fra fransk.

— De forelagte spørgsmål vedrører klart gyldigheden af fællesskabsbestemmelserne.

— Sagen er en følge af devalueringen af den franske franc i forhold til den belgiske franc og de konsekvenser, den har for transportvirksomhederne i Belgien. Sagen er altså en ny illustration af de juridiske problemer, der opstår som følge af den monetære ustabilitet, der påvirker relationerne mellem medlemsstaternes valutaer.

Faktiske omstændigheder

Det fremgår af sagens akter og de mundtlige indlæg, at de faktiske omstændigheder er følgende:

Politierechtbank, Gent, rejste straffesag mod og dømte speditør Petrus Suys som hovedmand for at have indgået fem kontrakter om transport mellem Frankrig og Belgien, som blev opfyldt mellem den 4. og den 26. januar 1979 til en pris, der var lavere end de obligatoriske gaffeltariffers nederste grænse.

Ved samme afgørelse blev mellemmændene mellem de franske kunder og Suys' selskab dømt som medvirkende og de pågældende selskaber som civilretligt ansvarlige.

Baggrunden for denne retsforfølgning synes at have været følgende:

— nogle franske virksomheder havde solgt deres produkter i Belgien inklusive fragt; således havde SECOPA fra Clermont-l'Hérault solgt vin til GB-supermarkederne i Belgien;

— de søgte en speditør og kom i kontakt med en belgisk virksomhed, der for deres regning formidlede en kontrakt med det af Suys ledede selskab, som påtog sig transporten;

— de franske kunder ville kun betale i franske francs og efter den laveste takst i den fransk-belgiske tarif, som var gengivet i kongelig anordning af november 1971 og udtrykt i franske francs;

— den belgiske mellemmand, som modtog betalingen, omregnede de franske francs til belgiske francs efter den eneste kurs, han kunne opnå, nemlig kursen på valutamarkedet 1 FF : 6,85 BFR;

— dette beløb omregnet til belgiske francs blev udbetalt til det selskab, der havde udført transporten, som indførte det i sine regnskaber;

— ved et kontrolbesøg på dette selskabs kontor, bemærkede en inspektør i det belgiske trafikministerium, at dette beløb var lavere end den nederste tarifgrænse udtrykt i belgiske francs, og konstaterede, at der forelå en overtrædelse af kongelig anordning af 17. november 1971, som ændret.

Transportvirksomhederne har i retten gjort gældende, at overtrædelsen kun skete på grund af den kunstige paritet, der i tariffen er opretholdt mellem den belgiske franc og den franske franc, og som desuden fører til en konkurrenceforvridning i forhold til deres konkurrenter i Frankrig.

De har anført, at deres kunder i Frankrig forlanger at betale transporten i franske francs og efter minimumssatsen, hvilket bringer dem i en særlig ugunstig situation.

— En fransk transportvirksomhed bliver betalt i sin egen valuta og er ikke udsat for nogen »kursrisiko«.

— På den anden side skal den belgiske transportvirksomhed omregne det beløb, den har modtaget i franske francs, til belgiske francs, og kan kun foretage denne omregning efter markedskursen, dvs. 1 FF : 6,85 BFR (kursen på tidspunktet for de faktiske omstændigheder).

Transportvirksomheden modtager derfor et beløb i belgiske francs, der er lavere end beløbet udregnet efter pariteten i den kongelige anordning (1 FF til 9 BFR), skønt det *kun* er denne paritet, der bringer den på lige fod med dens konkurrenter i Frankrig.

Desuden har den overtrådt de belgiske bestemmelser, og den pris, der er aftalt i kontrakten, bliver, når den omregnes, lavere end den i tariffen angivne udtrykt i BFR.

Ved dom af 15. april 1980 ikendte Politierechtbank, Gent, de tiltalte bøder for overtrædelse af den kongelige anordning af 1971. I sine præmisser indrømmede retten, at ændringen i parikurserne mellem valutaerne bringer de belgiske transportvirksomheder i en meget vanskelig konkurrencesituation over for franske firmaer, men fandt alligevel, at bestemmelserne i den kongelige anordning skulle finde anvendelse.

Dommen blev appelleret til Rechtbank van eerste aanleg, Gent.

Denne ret fastslog, at de belgiske bestemmelser, som danner grundlag for tiltalen, er en følge af forordning nr. 1174/68, som henviser til traktatens artikel 75. Efter at have gentaget appellanternes anbringende om, at minimumstarifferne — udtrykt i belgiske francs — i henhold til kongelig anordning af 1971 fører til forskelsbehandling, henviser den til den betragtning i forordningen, hvorefter tarifferne skal udfærdiges således, at en ødelæggende konkurrence forhindres, og ud fra en vejledende sats, der fastlægges under hensyntagen til omkostningerne ved transportydelserne samt til markedssituationen og således, at transportvirksomhederne opnår et rimeligt udbytte (5. betragtning). Rechtbank van eerste aanleg understreger ligeledes »den bindende karakter af gaffeltarifsystemet for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne«.

Af disse grunde, og idet retten sætter spørgsmålstegn ved gyldigheden af forordning nr. 1174/68, udsatte den sagen og anmodede i medfør af traktatens artikel 177 Domstolen om at besvare følgende præjudicielle spørgsmål:

»1. Er forordning nr. 1174/68 ... forenelig med EØF-traktatens artikel 75, når henses til, at denne forordning ikke indeholder nogen bestemmelse, som kan afbøde virkningen af kursforskelle mellem medlemsstaterne?

2. Opfylder forordningen sit formål om, at tarifferne skal udfærdiges således, at misbrug af en domine-

rende stilling og ødelæggende konkurrence forhindres?

3. Kan forordningen anses som en af Rådet gyldig udstedt retsakt, når den i stedet for at indføre en harmonisering indebærer, at borgerne i de forskellige medlemsstater behandles yderst forskelligt?«

Før det undersøges, hvordan disse spørgsmål kan besvares, skal jeg gøre rede for de regler, der gælder i denne sag.

Gældende regler

A — 1. Skønt den ikke længere var i kraft på tidspunktet for de omtvistede faktiske omstændigheder, må Rådets forordning nr. 1174/68 af 30. juli 1968 gennemgås her. De fleste af dens bestemmelser, der indfører et obligatorisk gaffeltarifsystem for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne, er nemlig gentaget i den forordning, der har erstattet den. Desuden er den oprindelige version af den kongelige belgiske anordning, som danner grundlag for de straffesager, der har givet anledning til tvisten, udstedt i medfør af forordningen.

Tarifsystemet var *obligatorisk* for alle forbindelser mellem medlemsstaterne [1]. Det blev betegnet som et »gaffeltarifsystem«, fordi priserne for hver enkelt transport skulle fastsættes inden for afstanden — benævnt »gaflens spændvidde« — mellem gaffeltariffens øverste og nederste grænse [2]. »Spændvidden for tarifferne udgjorde 23 % af den øverste tarifgrænse« [3].

Udarbejdelsen af de enkelte tariffer skete ud fra en i gaffelens midte liggende vejledende sats. Den vejledende sats blev beregnet

»[under hensyntagen] til de gennemsnitlige omkostninger ved tilsvarende transportydelser, inklusive de erhvervsmæssige omkostninger, beregnet for virksomheder, der drives på god forretningsmæssig måde og har en normal udnyttelse af deres kapacitet, samt til markedssituationen og således, at transportvirksomhederne kan opnå et rimeligt udbytte« [4].

Endelig skal jeg her henvise til artikel 4 i forordningen, som jeg allerede nævnte i mit forslag til afgørelse i Trinon-sagen. Denne artikel bestemmer, at

»tarifferne fastsættes eller ændres efter aftale med de direkte implicerede medlemsstater, dvs. de stater, i hvilke godset på- eller aflæsses«

og at

»hver medlemsstat sætter (dem) i kraft inden to måneder efter, at forhandlingerne om henholdsvis fastsættelsen og ændringen af tarifferne er afsluttet, eller i givet fald efter at den i stk. 2, litra b) fastsatte fremgangsmåde er afsluttet« [5].

Denne fremgangsmåde vedrører bilæggelsen af tvister, som kan opstå mellem de direkte implicerede medlemsstater vedrørende fastsættelsen eller ændringen af tarifferne. Tvisten kan forelægges for Kommissionen »efter anmodning fra en impliceret medlemsstat«.

Efter høring af et fagligt udvalg sammensat af sagkyndige fra medlemsstaternes regeringer træffer Kommissionen en beslutning, som

1 — Artikel 1, stk. 2 og 3.
2 — Artikel 2, stk. 1 og 3.
3 — Artikel 2, stk. 2.
4 — Artikel 3, stk. 1.
5 — Artikel 4, stk. 1.

»bekendtgøres for de implicerede medlemsstater; samtidig underrettes de øvrige medlemsstater derom.

Denne beslutning får virkning efter tyve dage, medmindre en medlemsstat inden udløbet af denne frist forelægger spørgsmålet for Rådet. I så fald træffer Rådet beslutning inden tyve dage med kvalificeret flertal« [1].

Det bemærkes endvidere, at Kommissionen kan deltage som rådgiver i forhandlingerne vedrørende fastsættelse eller ændring af tarifferne og forelægge de direkte implicerede medlemsstater forslag, der kunne tænkes at føre til enighed [2].

2. I medfør af denne forordning har Belgien udstedt to kongelige anordninger.

— Kongelig anordning af 25. oktober 1971 er især en gennemførelse af forordning nr. 1174/68. Den er almengyldig og angiver, hvilke myndigheder der skal foretage den i forordningen foreskrevne kontrol. Den fastsætter, hvorledes de obligatoriske tariffer skal offentliggøres samt sanktionerne i tilfælde af overtrædelse.

— Kongelig anordning af 17. november 1971 sætter tarifferne for transporter mellem Belgien og Frankrig i kraft i Belgien. Selve anordningen henviser i det væsentlige alene til et omfangsrigt tillæg, der består af flere dele. I I. del [3] skal jeg nævne artikel 6. Denne artikels stk. 3 er en gengivelse af artikel 2 i Rådets forordning, idet den bestemmer, at

»transportprisen kan frit aftales af parterne inden for gaffeltariffen, der udgør 23 % af den øverste tarifgrænse«.

Anordningens stk. 4 gør det muligt for de kontraherende parter at fastsætte transportprisen »i belgiske francs eller i franske francs og centimer«.

II. og III. del i tillægget omhandler henholdsvis klassificeringen af godset og beregningen af afstandene. IV. del fastsætter de prisskalaer, der gælder for transport af forskellige varer over forskellige afstande i belgiske francs og franske francs. Disse prisskalaer udgør gaflens øverste grænse. De er fastsat både i franske og belgiske francs, således at prisen for den samme transport bliver den samme i de to valutaer, idet der med henblik herpå er fastsat en paritet på 1 FF : 9 BFR.

Anordningen af november 1971 er den eneste foranstaltning, der er truffet til gennemførelse af forordningen af juli 1968 i hele den tid, denne har været i kraft, dvs. indtil den 31. december 1977. Trods den forringelse af den franske franc i forhold til den belgiske franc, der er sket i løbet af denne forholdsvis lange periode, er de tariffer, der finder anvendelse på godstransport ad landevej mellem Frankrig og Belgien ikke blevet ændret ved aftale mellem de to regeringer, der er direkte implicerede. Da der ikke foreligger nogen beslutning fra Kommissionen, synes der heller ikke at have været nogen tvist herom.

1 — Artikel 4, stk. 2, b).

2 — Stk. 2, 1. afsnit.

3 — »Almindelige bestemmelser og betingelser for anvendelsen«.

B — 1. Forordning nr. 1174/68 blev først fra 1. januar 1978 erstattet af en anden forordning, nemlig Rådets forordning nr. 2831/77 af 12. december 1977.

Denne forordning »om prisdannelsen for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne« adskiller sig væsentligt fra den foregående derved, at den — parallelt med det obligatoriske gaffeltarifsystem, som opretholdes — indfører et system med vejledende tariffer [1]. De berørte medlemsstater kan i fællesskab frit vælge mellem disse systemer i deres indbyrdes forhold. Frankrig og Belgien har bevaret det obligatoriske system, der allerede var i kraft mellem dem.

Forordning nr. 2831/77 gentager, hvad angår gaffeltarifferne, størstedelen af bestemmelserne i forordning nr. 1174/68. Især gentager artiklerne 9 og 10 i denne anden forordning ord for ord artiklerne 2 og 3 i den første forordning. På samme måde gentager artikel 13 i den nye forordning — med undtagelse af ændringer vedrørende fristerne — den fremgangsmåde til bilæggelse af tvister, der blev indført ved artikel 4, stk. 2, b), i den gamle forordning.

Artikel 11 i forordningen af 1977 er ligeledes for en stor dels vedkommende et sidestykke til artikel 4 i forordningen af 1968. I den forbindelse må opmærksomheden henledes på to nyskabelser. Rådet, som har draget lære af den forsinkelse, hvormed medlemsstaterne indførte eller ændrede tarifferne, har bemyndiget Kommissionen til at »fastsætte en frist, inden for hvilken de direkte berørte medlemsstater skal træffe en beslutning« og bestemt, at »såfremt beslutningen ikke er truffet efter udløbet af denne frist, finder fremgangsmåden i artikel 13 ... anvendelse« [2]. Det har desuden bestemt, at en medlemsstat — uanset de andre måder at fastsætte tarifferne på — ensidigt kan afrunde de prisskalaer, der er udtrykt i dens egen valuta, opad for at udelukke virkningerne af valutasvingningerne. »Den pågældende medlemsstat underretter de øvrige berørte medlemsstater og Kommissionen herom, mindst en måned inden foranstaltningen træder i kraft« [3].

Endelig bør nævnes artikel 20, stk. 2, som gør det muligt at undgå et retligt tomrum mellem forordningens ikrafttræden og de gennemførelsesbestemmelser hertil, som medlemsstaterne skal sætte i kraft. Denne overgangsbestemmelse fastsætter, at de på tidspunktet for forordningens ikrafttræden gældende obligatoriske tariffer forbliver i kraft, indtil de afløses af andre tariffer.

2. På det generelle plan har Belgien vedtaget de gennemførelsesforanstaltninger, den nye forordning nødvendiggjorde, ved udstedelse af kongelig anordning af 17. oktober 1979.

Hvad angår de fransk-belgiske forbindelser, har Belgien successivt udstedt tre kongelige anordninger, der ændrer kongelig anordning af 1971. Kun den første, dateret 11. oktober 1978, ligger forud for de omtvistede faktiske omstændigheder; den gennemfører en forhøjelse på 15 % af alle tariffer i de to valutaer på grund af omkostningsstigninger.

Ved den anden af 3. oktober 1979, forsøgte man for første gang at afbøde forskellen mellem den omregningskurs, der anvendes på transporttarifferne, og den reelle kurs, nemlig kursen på valuta-

1 — Artiklerne 2, stk. 2, og 3-7.

2 — Stk. 2, 2. afsnit.

3 — Stk. 3.

markedet. I det øjemed lader den de tariffer, der er udtrykt i belgiske francs, være uforandrede og forhøjer kun de tariffer, der er udtrykt i franske francs, med omkring 10 %.

Da dette stadig ikke svarede til kursen på valutamarkedet, blev der gennemført en tredje tilpasning den 7. juli 1981. Tariffen udtrykt i belgiske francs forblev uforandret, mens tariffen udtrykt i franske francs for anden gang blev forhøjet med 10 %. Denne tilpasning gjorde det muligt endeligt at skabe overensstemmelse mellem tariffens omregningskurs og kursen på valutamarkedet.

Til slut bemærkes, at Frankrig, siden forordning nr. 2831/77 trådte i kraft, ikke har gjort brug af den mulighed, det har i henhold til artikel 11, stk. 3, til ensidigt at forhøje sine tariffer.

Diskussion

I — Efter at jeg således har gennemgået de regler, der gælder i den sag, som er forelagt Domstolen, skal jeg behandle spørgmålenes relevans og problemet om, hvorvidt de kan antages til påkendelse.

Spørgsmålenes relevans er nemlig blevet draget i tvivl under sagen. Det er blevet gjort gældende, at det virkelige problem er, om de nationale bestemmelser er forenelige med fællesskabsbestemmelserne, eller rettere, om den fortolkning af den kongelige anordning, der er foretaget af inspektørerne i trafikministeriet og af Politierechtbank, er forenelig hermed. Dette kan der måske være noget om.

Jeg skal dog hertil bemærke, at Domstolen i Marketing Board-sagen statuerede, at

»når henses til fordelingen af domsmyndigheden mellem de nationale retter og Domstolen, jfr. traktatens artikel 177, er den nationale ret — der alene har direkte kendskab til sagens omstændigheder og de af parterne fremførte argumenter, og som har ansvaret for den afgørelse, der skal træffes — bedst i stand til med fuldt kendskab til sagen at vurdere relevansen af de retsspørgsmål, der er opstået under den tvist, som retten har fået forelagt, og nødvendigheden af en præjudiciel afgørelse som forudsætning for at kunne afsige dom« [1].

Disse betragtninger forekommer mig at være meget relevante for den foreliggende sag. Selv om man tager hensyn til begrundelsen for spørgsmålene fra retten i Gent, kan de ikke forstås på anden måde, end at de sætter spørgsmålstegn ved gyldigheden af Rådets forordning.

Endvidere har repræsentanten for den belgiske regering ligesom i Trinon-sagen påstået sagen afvist under henvisning til, at spørgsmålene omhandler forordning nr. 1174/68, som på tidspunktet for de omtvistede faktiske omstændigheder var blevet erstattet af forordning nr. 2831/77. Der kan ikke gives den belgiske regering medhold heri.

Forordningen af 1977 var ganske vist allerede i kraft i januar 1979, hvad angår fastsættelsen af tariffer mellem Belgien

1 — 29. 11. 1978, Pigs Marketing Board, sag 83/78, præmis 25, Sml. 1978, s. 2367; se også dom afsagt af Tredje afdeling den 15. 7. 1982, Felicitas, sag 270/81, endnu utrykt, præmisserne 8 og 9.

og Frankrig. Dette fremgår af den version af den kongelige anordning af 1971, der var gældende på det tidspunkt, og som var en følge af den ændring, der var sket ved kongelig anordning af 11. oktober 1978, som omhandler forordning nr. 2831/77, jfr. anordningens artikel 10, stk. 2.

Men Domstolens praksis indeholder flere eksempler på sager, hvori Domstolen,

»hvis spørgsmålene eventuelt er formuleret forkert eller overskrider rammerne for dens beføjelser i henhold til artikel 177«,

forbeholder sig ret til

»af alle de elementer, der er anført af den nationale ret ... [at] udlede de fællesskabsretlige elementer, der under hensyn til sagsgenstanden kræver en fortolkning eller i givet fald en gyldighedsbedømmelse« [1].

I den foreliggende sag er det tilstrækkeligt at erstatte citatet fra den ene forordning med et citat fra den forordning, som afløste den, og som for en stor del gentager dens bestemmelser.

Da der, når alt kommer til alt, ikke foreligger regler, der gør det muligt at afbøde virkningerne af kursforskelle mellem medlemsstaterne, forekommer det mig, at den forelæggende rets spørgsmål skal forstås således, at de vedrører gyldigheden af Rådets forordning nr. 2831/77 under hensyn til traktatens artikel 75, og til forordningens formål, hvorefter tarifferne skal udfærdiges således, at en ødelæggende konkurrence forhindres, og endelig til princippet om forbud mod forskelsbehandling, hvilket princip anerkendes af fællesskabsretten.

Efter min opfattelse er det dette sidstnævnte begreb, som er kernen i det rejste spørgsmål.

II — 1. Det er ubestridt, at forskellen mellem de to medlemsstaters reelle valutakurser og den kurs, der er fastsat i transporttarifferne, i al fald til en vis grad kan føre til konkurrenceforvridninger til skade for transportvirksomhederne i de lande, der har en stærk valuta. Følgelig er forordning nr. 2831/77 ugyldig, hvis den ikke kan forhindre sådanne forvridninger.

2. Ganske vist indeholder forordningen, som bestemmer, at tarifferne skal fastsættes ved bilaterale aftaler mellem de direkte berørte medlemsstater, ikke nogen særlig bestemmelse, der forpligter medlemsstaterne til at genindføre normale konkurrencevilkår, når disse er forvanskede som følge af valutasvingninger.

Det kan imidlertid med lethed konstateres, at hele det obligaroriske tarifsystem, der er indført ved forordning nr. 1174/68, og som er gentaget og forbedret i forordning nr. 2831/77, ikke blot gør det muligt for medlemsstaterne at foretage de ændringer af tarifferne, som omstændighederne kræver, men også forpligter dem hertil.

Således bestemmer artikel 10, stk. 1, i den gældende forordning, som gentager artikel 3, stk. 1, i den gamle forordning, at basisprisen skal fastsættes »[under hensyntagen] til de gennemsnitlige omkostninger ved tilsvarende transportydelser ... og således, at transportvirksomhederne kan opnå et rimeligt udbytte«. Når der er tale om internatio-

1 — Dom i den allerede omtalte sag 83/78, præmis 26, Sml. 1978, s. 2367; se bl.a. også 11. 11. 1981, Casati, sag 203/80, præmis 24, Sml. 1981, s. 2617.

nale transporter, er det klart, at de gennemsnitlige omkostninger ved transportydelserne og virksomhedernes rentabilitet kan påvirkes af en ændring i parikurserne mellem valutaerne. Når dette er tilfældet, forudsætter overholdelsen af denne forpligtelse, at der sker en ændring af de bilaterale tariffer.

Det bestemmes ligeledes, at »de [bilaterale] tariffer fastsættes ... efter fælles aftale mellem de direkte berørte medlemsstater« [1]. Der findes altså for hvert bilateralt forhold kun én tarif, der er fastsat i to valutaer. Hvis man bruger det billede, der blev brugt af Kommissionens repræsentant, er tariffen udtrykt i hver af disse to valutaer som hver af de to sider af samme medalje. Når der opstår et misforhold mellem de kurser, som er blevet anvendt ved udformningen af tariffen, og de kurser, som faktisk anvendes i samhandelen, er de to sider af medaljen imidlertid ikke længere lige store, og tariffens fælles karakter er derfor ødelagt.

Endelig bestemmer artikel 9, stk. 2, i den nugældende forordning (artikel 2, stk. 2, i den tidligere forordning), at »gaflernes spændvidde udgør 23 % af den øvre tarifgrænse«. Det er klart, at svingninger i de valutakurser, der faktisk anvendes, fører til en udvidelse af gaflens spændvidde til mere end 23 %, hvilket er uforeneligt med denne procentdels bindende karakter.

Medlemsstaternes forpligtelse til at ændre tarifferne for at neutralisere valutasvingningerne forekommer mig så meget mere nødvendig, som forordning nr. 2831/77 skal anvendes på baggrund af motiverne til forordning nr. 1174/68 [2];

1 — Artikel 11, stk. 1, i forordning af 1977; artikel 4, stk. 1, i forordning af 1968.

2 — 7. betragtning til forordningen af 1977.

blandt disse er anført nødvendigheden af at forhindre en ødelæggende konkurrence og at fastsætte en basispris under hensyn til de kriterier, der er nævnt i artikel 10, stk. 1, i den nugældende forordning.

3. Forordning nr. 2831/77 indeholder desuden processuelle bestemmelser, som gør det muligt for hver enkelt medlemsstat at opfylde denne forpligtelse.

Dens mest specifikke bestemmelse i så henseende er artikel 11, stk. 3, som giver en medlemsstat, hvis valuta er faldet i værdi, bemyndigelse til ensidigt at afrunde de prisskalaer, der er udtrykt i dens egen valuta, opad, netop for at udelukke virkningerne af valutasvingningerne. Men denne bestemmelse har kun fakultativ karakter, og visse stater kan — generelt eller i særlige tilfælde — finde det formålstjenligt ikke at gøre brug heraf, hvis de f.eks. finder, at ligevægten bør genoprettes dels ved at forhøje de tariffer, der er fastsat i deres egen valuta, og dels ved at sætte de tariffer ned, der er fastsat i den valuta, som er blevet mere værd.

I et sådant tilfælde er det fremgangsmåden i artikel 11, stk. 1, der skal finde anvendelse.

Hvis en medlemsstat finder, at dens transportvirksomheder er ofre for valutaforskelle, står det den frit for at indlede forhandlinger med den anden direkte berørte stat med det formål at tilpasse tarifferne til den situation, der således er opstået. Man kan forestille sig, at Kommissionens foreskrevne deltagelse i forhandlingerne som rådgiver kan lette indgåelsen af sådanne aftaler, når henses

til, at »Kommissionen kan fastsætte en frist, inden for hvilken de direkte berørte medlemsstater *skal* træffe en beslutning som behandlet i første afsnit« [1].

Hvis det imidlertid ikke er muligt at opnå en aftale, kan den fremgangsmåde til bilæggelse af tvister, der er indført i artikel 13, føre til en løsning, der sikrer eller genindfører overholdelsen af forordningens bestemmelser ved institutionernes mellemkomst.

På grundlag af alle disse regler, såvel materielle som processuelle, forekommer det mig, at forordning nr. 2831/77 i tilfælde af valutaforskelle forpligter medlemsstaterne til at træffe de nødvendige foranstaltninger til opretholdelse af de fælles regler »for international transport til eller fra en medlemsstats område«, som er forudsat i traktatens artikel 75, stk. 1, a). Disse foranstaltninger kan både forhindre en ødelæggende konkurrence og forskelsbehandling af transportvirksomhederne i de forskellige medlemsstater.

4. Forpligtelsen er altså i princippet klar. Det er vanskeligere at fastlægge, hvordan den kan gennemføres. Skønt en undersøgelse af dette spørgsmål ligger uden for rammerne af de spørgsmål, der er forelagt af retten i Gent, mener jeg ikke helt at kunne komme uden om den i dette forslag til afgørelse; det er nemlig meningsløst at pålægge en forpligtelse, som i praksis ikke kan opfyldes.

Der opstår to spørgsmål af forskellig praktisk betydning.

Med forbehold af den ensidige procedure i henhold til artikel 11, stk. 3, påhviler det den stat, der er offer for konkurrenceforvridning, at foranledige, at der indledes forhandlinger, og når disse er indledt, indeholder forordningen alle de bestemmelser, der er nødvendige for at genoprette legaliteten på fællesskabsplan. Men en stat kan have sine grunde til ikke at indlede sådanne forhandlinger, skønt den er forpligtet hertil ifølge de præceptive bestemmelser i forordningen. I et sådant tilfælde — der sandsynligvis er sjældent — indeholder forordningen i sig selv ikke nogen udvej. Efter min mening må man så tage sin tilflugt til traktatens artikel 155, første led. Kommissionen, som skal drage omsorg for gennemførelsen af de bestemmelser, som med hjemmel i traktaten træffes af institutionerne, bør så på eget initiativ træffe de beslutninger, den kan træffe i medfør af artikel 11, stk. 1, andet afsnit, når der er indledt forhandlinger.

Men på hvilket stadium skal proceduren iværksættes? Strengt juridisk kræver en nøje overholdelse af forordningens bestemmelser og først og fremmest den obligatoriske spændvidde på 23 %, at dette sker, så snart pariteterne i tariffen overskrides.

I den nuværende valutasituation er en sådan løsning desværre uanvendelig. En automatisk ændring af de bilaterale transporttariffer på basis af kurserne på de berørte valutaer ville nemlig medføre stadige ændringer. Dette ville føre til uoverstigelige administrative vanskeligheder.

De stadige svingninger i valutakurserne indebærer, at man ikke kan vælge en fast, forudbestemt procent, som for-

1 — 2. afsnit, 1. punktum.

skellen mellem kurserne i tarifferne og de faktiske kurser skal udgøre, før forpligtelsen til at foretage ændringer indtræder. Det forekommer mig, at man i ethvert gensidigt forhold må bedømme hver enkelt tilfælde for sig og navnlig også tage alle andre omstændigheder end valutasvingninger i betragtning, som faktisk påvirker konkurrencevilkårene. Der må altså indrømmes de berørte medlemsstater et vidt skøn.

Kravet om, at de i forordningen fastsatte regler, som jeg har omtalt, og fællesskabsrettens andre regler og principper, især princippet om forbud mod forskelsbehandling skal overholdes, får mig imidlertid til at opstille en grænse for dette skøn. Der kan ikke være tale om at tillade en åbenlys overtrædelse af disse regler og principper. Som jeg har nævnt, må det i første række påhvile de direkte berørte medlemsstater, eller — hvis dette ikke er muligt — Kommissionen på grundlag af traktatens artikel 155 at bedømme, om overtrædelsen er så åbenlys, at den klart medfører en forpligtelse til at ændre tarifferne.

Denne løsning er ganske vist ikke fuldt ud tilfredsstillende, men den forekommer mig at være uundgåelig, i betragtning af det udviklingstrin den fælles transportpolitik og forholdet mellem medlemsstaternes valutaer for øjeblikket befinder sig på.

På grundlag af det anførte skal jeg foreslå, at Domstolen svarer Rechtbank van eerste aanleg, Gent, at gennemgangen af de stillede spørgsmål intet har frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af Rådets forordning nr. 2831/77 af 12. december 1977 om prisdannelse for godstransport ad landevej mellem medlemsstaterne.