HET HOF VAN JUSTITIE,

uitspraak doende op de door de Rechtbank in eerste aanleg te Gent bij vonnis van 8 mei 1981 gestelde vragen, verklaart voor recht:

Bij onderzoek van de gestelde vragen is niet gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van verordening nr. 1174/68 van de Raad van 30 juli 1968 betreffende de invoering van een stelsel van margetarieven voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten, kunnen aantasten.

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe

Everling Mackenzie Stuart Bosco Due

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 30 november 1982.

De griffier

P. Heim

De president

J. Mertens de Wilmars

CONCLUSIE VAN DE ADVOCAAT-GENERAAL S. ROZÈS VAN 26 OKTOBER 1982 [1]

Mijnheer de President,
mijne heren Rechters,

De Rechtbank van eerste aanleg te Gent heeft zich tot het Hof gewend met prejudiciële vragen die, evenals in zaak 12/82 (Trinon), betrekking hebben op de tariefregeling voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten. Er zijn evenwel twee verschillen:

1 — Vertaald uit het Frans.

— in de eerste plaats hebben de vragen ondubbelzinnig betrekking op de geldigheid van de communautaire regeling,

— in de tweede plaats is deze zaak een uitvloeisel van de ontwaarding van de Franse frank ten opzichte van de Belgische frank en de consequenties hiervan voor de in België gevestigde vervoerders. Zij vormt dus een nieuw voorbeeld van de rechtsproblemen, veroorzaakt door de monetaire instabiliteit die de verhoudingen tussen de munteenheden van de Lid-Staten aantast.

De feiten

Blijkens het dossier en de pleidooien zijn de feiten als volgt:

Petrus Suys is — als hoofddader — door de Politierechtbank te Gent veroordeeld wegens het feit dat hij, als vervoerder van goederen over de weg tegen vergoeding, in de periode van 4 tot 26 januari 1979 vijf overeenkomsten voor vervoer tussen Frankrijk en België had gesloten tegen een prijs onder de benedengrens van het verplichte margetarief.

De tussenpersonen tussen de Franse klanten en Suys' vennootschap werden in hetzelfde vonnis als medeplichtigen beschouwd, en de verschillende betrokken firma's werden als burgerrechtelijk aansprakelijke partijen veroordeeld.

De feiten die tot deze strafzaken hebben geleid, kunnen naar het schijnt worden weergegeven als volgt:

— Franse ondernemingen verkochten hun produkten naar België tegen een prijs waarin de vervoerkosten waren inbegrepen; zo verkocht SECOPA te Clermont-l'Hérault wijn aan de GB-supermarkten in België;

— op zoek naar een vervoerder namen zij contact op met een als tussenpersoon fungerende Belgische onderneming, die voor hun rekening een overeenkomst sloot met de door Suys bestuurde vennootschap, die zich met het vervoer belastte;

— deze Franse klanten waren slechts bereid tot betaling in Franse frank van het in die munt uitgedrukte Frans-Belgische minimumtarief neergelegd in het koninklijk besluit van november 1971;

— de Belgische tussenpersoon, die de betaling ontving, zette de Franse franken om in Belgische franken tegen de enige voor hem mogelijke koers, namelijk de wisselmarktkoers van FF 1 = BFR 6,85;

— het aldus in Belgische frank omgezette bedrag werd overgemaakt aan de vennootschap die het vervoer had verricht, die het in haar boeken inschreef;

— bij een controle ten kantore van deze vennootschap, bemerkten de inspecteurs van het Belgische ministerie van Verkeerswezen, dat dit bedrag beneden het in Belgische franken uitgedrukte minimumtarief lag, waardoor volgens hen inbreuk was gemaakt op het koninklijk besluit van 17 november 1971, zoals gewijzigd.

De vervoerders betogen voor de rechtbank, dat de inbreuk slechts een gevolg is van het kunstmatig karakter van de in het tarief vastgestelde pariteit tussen de Franse en de Belgische frank, die bovendien leidt tot distorsie in hun concurrentieverhouding ten opzichte van de in Frankrijk gevestigde vervoerders.

Zij wijzen erop, dat hun Franse klanten eisen dat het vervoer tegen het minimumtarief plaatsvindt en in Franse frank kan worden betaald, wat de Belgische vervoerders in een bijzonder ongunstige positie plaatst:

— de in Frankrijk gevestigde vervoerder ontvangt de prijs in zijn eigen munt en draagt geen enkel koersrisico,

— daarentegen moet de in België gevestigde vervoerder het in Franse frank ontvangen bedrag in Belgische frank omzetten en kan hij dit alleen doen tegen de marktkoers, die ten tijde van de feiten FF 1 = BFR 6,85 bedroeg.

Het bedrag dat hij dus in Belgische frank ontvangt, is lager dan dat wat voortvloeit uit de in het koninklijk besluit vastgelegde pariteit (FF 1 = BFR 9), terwijl enkel deze laatste pariteit hem op gelijke voet stelt met zijn concurrenten in Frankrijk.

Bovendien maakt hij inbreuk op de Belgische regeling en komt de contractueel overeengekomen prijs na omzetting neer op toepassing van een tarief dat lager is dan het in Belgische frank uitgedrukte tarief.

Bij vonnis van 15 april 1980 veroordeelde de Politierechtbank te Gent de verdachten tot geldboeten wegens inbreuk op het koninklijk besluit van 1971. In zijn rechtsoverwegingen geeft de rechter toe, dat de wijziging van de muntpariteiten de Belgische vervoerondernemingen ten opzichte van de Franse firma's in een zeer moeilijke concurrentiepositie plaatst, maar hij is van oordeel dat het koninklijk besluit moet worden toegepast.

Bij de Rechtbank van eerste aanleg te Gent werd hoger beroep ingesteld.

Deze rechterlijke instantie stelt vast, dat de aan de tenlastelegging ten grondslag liggende Belgische regeling berust op verordening nr. 1174/68, die verwijst naar artikel 75 EEG-Verdrag. Na de stelling van appellanten over de discriminerende gevolgen van het bij het koninklijk besluit van 1971 vastgestelde minimumtarief in Belgische frank te hebben samengevat, citeert de Rechtbank uit de considerans van de verordening, dat de tarieven ruïneuze concurrentie dienen te voorkomen en dienen te worden vastgesteld uitgaande van een basisprijs bepaald met inachtneming van de kosten van de geleverde vervoerprestaties en van de marktsituatie en wel zodanig dat de vervoerders een billijke beloning kunnen verkrijgen (vijfde overweging). De Rechtbank beklemtoont ook „het verplichte karakter van de margetarieven inzake goederenvervoer tussen de Lid-Staten".

Omdat zij twijfelde aan de geldigheid van verordening nr. 1174/68, hield de Rechtbank haar uitspraak aan en wendde zij zich tot het Hof met de volgende prejudiciële vragen:

„1. Is verordening nr. 1174/68 ... verenigbaar met artikel 75 van het EEG-Verdrag, wanneer er geen regeling is opgenomen om de muntdispariteit tussen de Lid-Staten uit te schakelen?

2. Is die verordening verenigbaar met haar doelstelling dat de tarieven zodanig moeten worden vastgesteld dat misbruik van een economische

machtspositie en ruïneuze concurrentie worden voorkomen?

3. Is die verordening als handeling van de Raad nog als geldig te beschouwen zo zij in plaats van harmoniëring een verregaande discriminatie tussen de bewoners der diverse Lid-Staten tot stand brengt?"

Vooraleer te onderzoeken hoe deze vragen kunnen worden beantwoord, moet het normatief kader van deze zaak worden geschetst.

Normatief kader

A — 1. Hoewel zij op het ogenblik van de litigieuze feiten niet meer van kracht was, dienen wij hier aandacht te geven aan verordening nr. 1174/68 van de Raad van 30 juli 1968. De meeste bepalingen waarbij het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten aan een stelsel van verplichte margetarieven werd onderworpen, zijn immers overgenomen in de verordening die ervoor in de plaats is gekomen. Daarbij komt, dat de oorspronkelijke versie van het Belgische koninklijk besluit waarop de vervolgingen die tot deze zaak hebben geleid, zijn gebaseerd, onder vigeur van verordening nr. 1174/68 is vastgesteld.

Dit tariefstelsel was *bindend* voor alle betrekkingen tussen Lid-Staten (artikel 1, leden 2 en 3). Men sprak van „marge"-tarieven omdat de vervoerprijs steeds moest worden vastgesteld binnen een marge, dat wil zeggen het verschil tussen de boven- en de benedengrens van het tarief (artikel 2, leden 1 en 3). De grootte van deze marge werd bepaald op 23 % van de bovengrens van het tarief (artikel 2, lid 2).

Ieder tarief werd vastgesteld aan de hand van een in het midden van de marge gelegen basisprijs, die werd berekend.

„rekening houdend met de gemiddelde kosten van de desbetreffende vervoerprestaties, met inbegrip van de acquisitiekosten, welke gemiddelde kosten berekend worden voor goed geleide ondernemingen met een normale bezetting van hun vervoercapaciteit, alsook met de marktsituatie, en wel zodanig dat de vervoerondernemers een billijke beloning kunnen krijgen" (artikel 3, lid 1).

Tenslotte dient ook het reeds in mijn conclusie in de zaak-Trinon vermelde artikel 4 van deze verordening in herinnering te worden gebracht. Dit artikel bepaalt dat

„de tarieven worden vastgesteld of gewijzigd in onderlinge overeenstemming door de rechtstreeks betrokken Lid-Staten, dat wil zeggen de Lid-Staten op het grondgebied waarvan de goederen worden geladen en gelost".

en dat

„iedere Lid-Staat ... [ze] van kracht [verklaart] binnen twee maanden na de afsluiting van de onderhandelingen over de vaststelling of de wijziging van de tarieven of, in voorkomend geval, de voltooiing van de in lid 2, sub b, bedoelde procedure" (artikel 4, lid 1).

Met dit laatste wordt gedoeld op de procedure tot regeling van de geschillen die tussen de rechtstreeks betrokken Lid-Staten kunnen rijzen over de vaststelling of wijziging van de tarieven. Zij voorziet in arbitrage door de Commissie, „aan wie het geschil op verzoek van een betrokken Lid-Staat wordt voorgelegd."

Na raadpleging van een gespecialiseerd comité van regeringsdeskundigen geeft de Commissie een beschikking

„die ter kennis van de betrokken Lid-Staten wordt gebracht, en terzelfdertijd aan de andere Lid-Staten wordt meegedeeld.

Deze beschikking wordt uitvoerbaar na een termijn van twintig dagen, tenzij een Lid-Staat vóór het verstrijken van deze termijn het vraagstuk aan de Raad voorlegt. In dat geval geeft de Raad binnen twintig dagen met gekwalificeerde meerderheid van stemmen een beschikking" (artikel 4, lid 2, sub b).

Verder dient opgemerkt, dat de Commissie „met raadgevende stem aan de onderhandelingen voor de vaststelling of de wijziging van de tarieven [kan] ... deelnemen" en „aan de betrokken Lid-Staten voorstellen [kan] doen welke tot een akkoord kunnen leiden" (lid 2, eerste alinea).

2. België heeft ter uitvoering van deze verordening twee koninklijke besluiten vastgesteld:

— Het koninklijk besluit van 25 oktober 1971 voorziet met name in de uitvoering van verordening nr. 1174/68. Het is van algemene strekking, wijst de in de verordening bedoelde controleorganen aan, bepaalt op welke wijze de verplichte tarieven worden gepubliceerd, en stelt de bij overtreding toepasselijke sancties vast.

— Het koninklijk besluit van 17 november 1971 verklaart de vervoertarieven tussen België en Frankrijk in België van kracht. De tekst zelf van dit besluit beperkt zich grotendeels tot een verwijzing naar een omvangrijke, uit verschillende delen bestaande bijlage. Van deel I „Algemene bepalingen en toepassingsvoorwaarden") interesseert ons vooral artikel 6. Lid 3 van dit artikel is een herhaling van artikel 2 van 's Raads verordening en bepaalt:

„De vrachtprijs kan door de partijen vrij worden overeengekomen binnen een marge van 23 % vanaf de bovengrens van het tarief."

Lid 4 staat de contractanten toe de vrachtprijs „in Belgische franken of in Franse franken en centimes uit te drukken."

De delen II en III van de bijlage betreffen respectievelijk de goederenclassificatie en de afstandstabellen. Deel IV bevat de vrachtprijstabellen in Belgische en in Franse franken, voor het vervoer van de verschillende goederen over de verschillende afstanden. Deze tabellen geven de bovengrens van de marge aan. Opgesteld zowel in Franse als in Belgische frank beogen zij voor een zelfde vervoerprestatie een zelfde prijs vast te stellen in de twee munteenheden en gaan daartoe uit van de pariteit FF 1 = BFR 9.

Dit besluit van november 1971 is de enige maatregel tot toepassing van de verordening van juli 1968 gedurende de ganse periode waarin deze van kracht was, dus tot 31 december 1977. Ondanks de ontwaarding van de Franse frank ten opzichte van de Belgische tijdens deze vrij lange periode, hebben de twee rechtstreeks betrokken regeringen nagelaten de tarieven voor het vervoer van goederen over de weg tussen Frankrijk en België in onderlinge overeenstemming te wijzigen. Aangezien een beschikking van de Commissie ontbreekt, schijnt daarover ook geen geschil te zijn gerezen.

B — 1. Verordening nr. 1174/68 is pas met ingang van 1 januari 1978 vervangen door een nieuwe verordening van de Raad, namelijk nr. 2831/77 van 12 december 1977.

Deze verordening, „betreffende de prijsvorming voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten", verschilt voornamelijk van de voorgaande doordat zij naast het stelsel van verplichte margetarieven, dat behouden bleef, een stelsel van referentietarieven in het leven roept (artikel 2, lid 2, en artikelen 3-7). Het staat de betrokken Lid-Staten in hun bilaterale verhoudingen vrij, in gezamenlijk overleg voor het ene of het ander stelsel te opteren. Frankrijk en België behielden het tussen hen van kracht zijnde stelsel van verplichte tarieven.

Wat de margetarieven betreft, neemt verordening nr. 2831/77 de meeste bepalingen van verordening nr. 1174/68 over. Met name de artikelen 9 en 10 van de tweede verordening zijn woord voor woord gelijk aan de artikelen 2 en 3 van de eerste. Op dezelfde wijze komt de in artikel 4, lid 2, sub b, van de oude tekst neergelegde geschilprocedure, behoudens wijzigingen in de termijnen, terug in artikel 13 van de nieuwe tekst.

Evenzo vormt artikel 11 van de verordening van 1977 grotendeels de tegenhanger van artikel 4 van de verordening van 1968. Twee nieuwigheden dienen hier evenwel te worden aangestipt. Lering trekkend uit de vertraging waarmee de Lid-Staten de tarieven vaststelden of wijzigden, heeft de Raad de Commissie de bevoegdheid gegeven „een termijn [vast te stellen] waarbinnen de rechtstreeks betrokken Lid-Staten een besluit ... moeten nemen", en bepaald dat „indien er na het verstrijken van deze termijn nog geen besluit is genomen, de procedure van artikel 13 ... van toepassing is" (lid. 1, tweede alinea). Onverminderd de andere wijzen van tariefstelling, heeft hij daarenboven iedere Lid-Staat het recht gegeven eenzijdig de in zijn eigen munteenheid uitgedrukte prijsschalen naar boven aan te passen, teneinde schommelingen van de wisselkoersen te elimineren. „De betrokken Lid-Staat brengt de andere belanghebbende Lid-Staten en de Commissie tenminste een maand voor de inwerkingtreding van de maatregel op de hoogte" (lid 3).

Tenslotte moet nog melding worden gemaakt van artikel 20, lid 2, dat voorkomt dat er tussen de inwerkingtreding van de verordening en die van de door de Lid-Staten vast te stellen uitvoeringsbesluiten een rechtsvacuüm ontstaat. Ingevolge deze overgangsbepaling blijven de verplichte tarieven die van toepassing zijn op het ogenblik van de inwerkingtreding van de verordening, van kracht totdat zij door andere tarieven worden vervangen.

2. België heeft bij koninklijk besluit van 17 oktober 1979 de algemene uitvoeringsmaatregelen vastgesteld die ingevolge de nieuwe verordening noodzakelijk waren.

Wat de verhoudingen tussen Frankrijk en België betreft, werd het koninklijk besluit van 1971 bij drie opeenvolgende koninklijke besluiten gewijzigd. Enkel het eerste, van 11 oktober 1978, dateert van vóór de feiten van de onderhavige zaak; het verhoogt alle tarieven in beide munteenheden met 15 % teneinde rekening te houden met de kostenstijging.

Het tweede, van 3 oktober 1979, vormt een eerste poging om het verschil weg te werken tussen de omrekeningskoers toegepast op de vervoertarieven en de werkelijke koers op de wisselmarkt. Daartoe

verhoogt het enkel de in Franse franken uitgedrukte tarieven met 10 %, terwijl het die in Belgische franken ongewijzigd laat.

Omdat daarmee de op de wisselmarkt geldende koers nog niet was bereikt, kwam het op 7 juli 1981 tot een derde aanpassing. Opnieuw bleef het tarief in Belgische franken ongewijzigd, terwijl het in Franse franken uitgedrukte tarief nogmaals met 10 % werd verhoogd. Via deze aanpassing kon de omrekeningskoers van het tarief uiteindelijk worden gebracht op het niveau van de koers op de wisselmarkt.

Tot slot dient erop gewezen dat Frankrijk sedert de inwerkingtreding van verordening nr. 2831/77 geen gebruik heeft gemaakt van de door artikel 11, lid 3, geboden mogelijkheid zijn tarieven eenzijdig te verhogen.

Bespreking

I — Na deze schets van het normatief kader van de onderhavige zaak dient de relevantie en de ontvankelijkheid van de gestelde vragen te worden onderzocht.

In de loop van het geding immers is de relevantie van deze vragen in twijfel getrokken. In werkelijkheid, zo is gesteld, gaat het om de verenigbaarheid van de nationale bepalingen met de communautaire regeling, of, eenvoudiger, om de uitlegging door de inspecteurs van het ministerie van Verkeerswezen en de politierechter gegeven aan het koninklijk besluit van 17 november 1971. Voor deze stelling valt misschien wel wat te zeggen.

Niettemin wil ik opmerken dat het Hof in de zaak-Pigs Marketing Board heeft verklaard dat

„in het kader van de bevoegdheidsverdeling tussen de nationale rechter en het Hof van Justitie overeenkomstig artikel 177 EEG-Verdrag, de nationale rechter, die als enige rechtstreeks kennis heeft van de feiten van het geding en van de door partijen aangevoerde argumenten en die uitspraak in de zaak zal moeten doen, het best in staat is om, met volledige kennis van zaken, het belang van de in het aanhangig geding opgeworpen rechtsvragen alsmede de noodzaak van een prejudiciële beslissing, die hem in staat moet stellen vonnis te wijzen, te beoordelen" (arrest van 29 november 1978, zaak 83/78, Pigs Marketing Board, Jurispr. 1978, blz. 2368, r.o. 25; arrest van 15 juli 1982, zaak 270/81, Rickmers Linie, Jurispr. 1982, r.o. 8 en 9).

Deze overwegingen lijken mij in casu zeer toepasselijk. De vragen van de Rechtbank te Gent kunnen, ook wanneer men rekening houdt met hun motivering, slechts worden begrepen als vragen naar de geldigheid van de door de Raad uitgevaardigde regeling.

Verder heeft, evenals in de zaak-Trinon, de vertegenwoordiger van de Belgische regering, een exceptie van niet-ontvankelijkheid opgeworpen, ontleend aan het feit dat de vragen betrekking hebben op verordening nr. 1174/68 die ten tijde van de feiten van de zaak door verordening nr. 2831/77 was vervangen. Het Hof kan deze exceptie niet aanvaarden.

Het is juist dat de verordening van 1977 in januari 1979 reeds gold voor de tariefstelling tussen België en Frankrijk. Dit

blijkt uit de toenmaals geldende tekst van het koninklijk besluit van 1971, zoals gewijzigd bij koninklijk besluit van 11 oktober 1978, dat naar verordening nr. 2831/77 verwijst.

Het Hof heeft zich in zijn rechtspraak echter meermaals voorbehouden om, „wanneer de vragen onjuist zijn geformuleerd of buiten het kader van de hem bij artikel 177 verleende opdracht vallen, uit de door de nationale rechter verschafte gegevens ... de elementen van gemeenschapsrecht te lichten die ... uitlegging — of in voorkomend geval een beoordeling van de geldigheid — vereisen" (arrest van 29 november 1978, zaak 83/78, Pigs Marketing Board, Jurispr. 1978, blz. 2368, r.o. 26; zie ook arrest van 11 november 1981, zaak 203/80, Casati, Jurispr. 1981, blz. 2617, r.o. 24).

In dit geval kan men er mee volstaan de genoemde verordening in de vraag te vervangen door de nieuwe, grotendeels gelijkluidende verordening die de eerste heeft opgevolgd.

Om de zaak samen de vatten: waar een regeling om de gevolgen van de muntdispariteit tussen de Lid-Staten uit de schakelen ontbreekt, moeten de vragen van de verwijzende rechter mijns inziens aldus worden begrepen, dat zij de geldigheid van verordening nr. 2831/77 van de Raad in twijfel trekken op grond van de bepalingen van artikel 75 van het Verdrag, de doelstelling van de verordening — namelijk de tarieven zodanig vast te stellen dat ruïneuze concurrentie wordt voorkomen —, en tenslotte het in het gemeenschapsrecht gehuldigde nondiscriminatiebeginsel.

Dit laatste vormt mijns inziens de kern van het probleem.

II — 1. Dat het uiteenlopen van de werkelijke pariteit tussen de munteenheden van twee Lid-Staten en de in de vervoertarieven vastgestelde pariteit, tenminste vanaf een bepaald moment kan leiden tot distorsies van de mededinging ten nadele van de in de landen met een sterke munt gevestigde vervoerders, wordt niet betwist. Verordening nr. 2381/77 zou dus ongeldig zijn indien zij niet in staat is dergelijke distorsies te verhelpen.

2. Welnu, deze verordening, luidens welke de tarieven bij wege van bilateraal akkoord tussen de rechtstreeks betrokken Lid-Staten worden vastgesteld, bevat geen specifieke bepaling die deze Staten verplicht de normale mededingingsverhoudingen te herstellen wanneer deze ingevolge de wisselkoersschommelingen zijn vervalst.

Men kan evenwel gemakkelijk vaststellen dat het door verordening nr. 1174/68 georganiseerde en door verordening nr. 2831/77 overgenomen en verbeterde stelsel van verplichte tarieven de Staten niet alleen toelaat de tarieven aan de omstandigheden aan te passen, maar hen daartoe ook verplicht.

Zo bepaalt artikel 10, lid 1, van de huidige verordening, dat overeenkomt met artikel 3, lid 1, van de oude, dat de basisprijs moet worden vastgesteld „rekening houdend met de gemiddelde kosten van de desbetreffende vervoerprestaties ... en wel zodanig dat de vervoerondernemers een billijke beloning kunnen verkrijgen." Wanneer het om internationaal

vervoer gaat, is het duidelijk dat de gemiddelde kosten van de vervoerprestaties en de rentabiliteit van de onderneming ongunstig kunnen worden beïnvloed door een wijziging in de muntpariteiten. Derhalve impliceert de nakoming van die verplichting in een dergelijk geval de wijziging van de bilaterale tarieven.

Voorts wordt bepaald dat „de bilaterale tarieven worden vastgesteld ... in onderlinge overeenstemming tussen de rechtstreeks betrokken Lid-Staten" (artikel 11, lid 1, van verordening nr. 2831/77; artikel 4, lid 1, verordening nr. 1174/68). Voor elke bilaterale verhouding bestaat er dus slechts één tarief, uitgedrukt in twee munteenheden. De twee munteenheden waarin het tarief is uitgedrukt, zijn als het ware, om het door de vertegenwoordiger van de Commissie opgeroepen beeld over te nemen, de twee zijden van dezelfde medaille. Wanneer nu de voor de vaststelling van het tarief gebruikte pariteit gaat afwijken van de reële, in de handel toegepaste pariteit, passen beide zijden van de medaille niet meer precies op elkaar en kan men niet meer spreken van een gemeenschappelijk tarief.

Tenslotte bepaalt artikel 9, lid 2, van de huidige verordening (artikel 2, lid 2, van de oude) dat „de grootte de marges wordt vastgesteld op 23 % van de bovengrens van het tarief." Het is duidelijk dat deze marge ingevolge de schommelingen van de werkelijk toegepaste wisselkoers groter wordt dan 23 %, wat in strijd is met het bindende karakter van dit percentage.

De verplichting voor de Lid-Staten, de tarieven te wijzigen teneinde de wisselkoersschommelingen te neutraliseren, klemt mijns inziens te meer omdat verordening nr. 2831/77 moet worden toegepast in het licht van de considerans van verordening nr. 1174/68 (zevende overweging van de considerans van verordening nr. 2831/77), waarin onder meer wordt gewezen op de noodzaak ruïneuze concurrentie te voorkomen en een basisprijs vast te stellen rekening houdend met de ook in artikel 10, lid 1, van de huidige verordening genoemde criteria.

3. Verordening nr. 2831/77 bevat bovendien procedurevoorschriften die het de Lid-Staten mogelijk maken deze verplichting na te komen.

De meest specifieke bepaling in dit verband is artikel 11, lid 3, krachtens hetwelk een Lid-Staat waarvan de munt is ontwaard, eenzijdig de in zijn eigen munteenheid uitgedrukte prijsschalen naar boven kan aanpassen, juist om de gevolgen van de schommelingen van de wisselkoersen te elimineren. Deze bepaling is evenwel slechts facultatief, en bepaalde Staten kunnen het gebruik ervan, in het algemeen of in bepaalde gevallen, inopportuun achten en bijvoorbeeld oordelen dat de gelijkheid moet worden hersteld, deels door een verhoging van het in hun eigen munt uitgedrukte tarief en deels door een verlaging van het in de duurder geworden munteenheid uitgedrukte tarief.

In een dergelijk geval moet de gewone procedure van artikel 11, lid 1, worden toegepast. Wanneer een Lid-Staat meent dat de op zijn grondgebied gevestigde vervoerders door de muntdispariteiten worden benadeeld, staat het hem vrij met de andere rechtstreeks betrokken Staat onderhandelingen te beginnen teneinde de tarieven aan de nieuw situatie aan te passen. Aangezien „de Commissie een termijn kan vaststellen waarbinnen de rechtstreeks betrokken Lid-Staten een besluit in de zin van de eerste alinea *moeten* nemen" (tweede alinea, eerste zin), mag worden aangenomen dat het afsluiten van een dergelijk akkoord wordt ver-

gemakkelijkt door het feit dat de Commissie met raadgevende stem aan de onderhandelingen deelneemt.

Zo niettemin een akkoord onmogelijk blijkt, kan de in artikel 13 neergelegde geschillenprocedure via arbitrage van de instellingen leiden tot een oplossing waardoor de naleving van de verordening wordt verzekerd of hersteld.

Uit het geheel van deze materiële bepalingen en procedurevoorschriften blijkt, naar mijn mening, dat verordening nr. 2831/77 de Lid-Staten in geval van muntdispariteiten verplicht de nodige maatregelen te nemen om, naar de eis van artikel 75, lid 1, sub a, van het Verdrag, de „regels voor internationaal vervoer voor of naar het grondgebied van een Lid-Staat" hun gemeenschappelijk karakter te doen behouden. Die maatregelen zullen terzelfdertijd ruïneuze concurrentie en discriminatie tussen vervoerders uit de verschillende Lid-Staten voorkomen.

4. Het beginsel van de verplichting staat dus vast. De praktische toepassing ervan is echter heel wat moeilijker. Hoewel het onderzoek daarvan buiten het kader van de door de Rechtbank te Gent gestelde vragen valt, kan er mijns inziens in deze conclusie niet helemaal aan worden voorbijgegaan; het heeft geen zin een verplichting op te leggen die in de praktijk niet kan worden nagekomen.

Daarbij rijzen twee soorten vragen van uiteenlopend praktisch belang.

De Staat in wiens nadeel er een distorsie van de mededingingsverhoudingen is ontstaan, kan, wanneer hij niet de eenzijdige procedure van artikel 11, lid 3, wil toepassen, onderhandelingen uitlokken. Komt het daartoe, dan verschaft de verordening het nodige instrumentarium om de door het gemeenschapsrecht gewenste toestand te herstellen. Een Lid-Staat kan echter zijn eigen redenen hebben om, hoewel dwingende bepalingen van de verordening hem daartoe verplichten, geen onderhandelingen uit te lokken. De verordening zelf verschaft in een dergelijk geval — dat waarschijnlijk zelden zal voorkomen — geen middel om uit de impasse te geraken. In dat geval dient men mijns inziens terug te grijpen op artikel 155, eerste streepje, van het Verdrag. De Commissie, belast met het toezicht op de toepassing van de bepalingen welke de instellingen krachtens dit Verdrag vaststellen, zou dan op eigen initiatief de beschikkingen moeten geven waartoe zij ingevolge artikel 11, lid 1, tweede alinea, van de verordening bevoegd is indien er onderhandelingen zijn geweest.

Maar welke is de drempel waarbij deze procedure op gang moet worden gebracht? De volledige naleving van de verordening, en in de eerste plaats van de verplichte marge van 23 %, verlangt strikt genomen, dat dit gebeurt zodra de tariefpariteiten achterhaald zijn.

In de huidige monetaire conjunctuur is een dergelijke oplossing spijtig genoeg niet haalbaar. De automatische schommeling van de bilaterale vervoertarieven, afhankelijk van de wisselkoers van de betrokken munteenheden, zou immers leiden tot voortdurende wijzigingen en onoverkomelijke beheersproblemen.

De aanhoudende schommelingen van de wisselkoersen verzetten zich eveneens tegen de koppeling van de wijzigingsplicht aan een vast, vooraf bepaald afwijkings-

percentage tussen de tariefkoers en de werkelijke koers. Mijns inziens zou men in elke bilaterale betrekking steeds van geval tot geval te werk moeten gaan en daarbij onder meer ook rekening moeten houden met alle andere omstandigheden dan monetaire schommelingen, die de concurrentieverhoudingen daadwerkelijk beïnvloeden. De betrokken Lid-Staten zou men dus een ruime marge van beleidsvrijheid moeten laten.

De eerbiediging van de aangehaalde bepalingen van de verordening en van de andere regels en beginselen van gemeenschapsrecht — met name het non-discriminatiebeginsel — noopt ons evenwel, een grens te stellen aan die discretionaire bevoegdheid. Er mag geen sprake van zijn, dat die regels en beginselen op kennelijke wijze worden geschonden. Zoals ik reeds zei, staat het in de eerste plaats aan de rechtstreeks betrokken Lid-Staten, en indien zij in gebreke blijven, aan de Commissie op basis van artikel 155 van het Verdrag, om uit te maken of het gaat om een kennelijke schending, want in dat geval zou men uiteraard verplicht zijn de tarieven te wijzigen.

Dit is zeker geen volkomen bevredigende oplossing, maar zij lijkt mij in het huidige ontwikkelingsstadium van het gemeenschappelijk vervoerbeleid en gezien de verhoudingen tussen de munteenheden van de Lid-Staten, onontkoombaar.

Ik concludeer mitsdien, dat het Hof in antwoord op de vragen van de Rechtbank van eerste aanleg te Gent verklare, dat bij onderzoek van de vragen niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van verordening nr. 2831/77 van de Raad van 12 december 1977 betreffende de prijsvorming voor het goederenvervoer over de weg tussen de Lid-Staten, kunnen aantasten.