CONCLUSIONES DE LA ABOGADA GENERAL SRA. SIMONE ROZÈS presentadas el 26 de octubre de 1982 *

Señor Presidente,
Señores Jueces,

El Rechtbank van eerste aanleg de Gante ha sometido a este Tribunal una petición de decisión prejudicial que, al igual que en el asunto Trinon (12/82), versa sobre la normativa relativa al sistema de tarifas de los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros. No obstante, el presente asunto se diferencia de aquél en dos aspectos:

– por un lado, las cuestiones planteadas se refieren, sin ambigüedad posible, a la validez de la normativa comunitaria;

– por otro lado, el presente asunto tiene su origen en la depreciación del franco francés con respecto al franco belga y las consecuencias derivadas de ella para los transportistas establecidos en Bélgica. Por tanto, constituye un nuevo ejemplo de los problemas jurídicos que plantea la inestabilidad monetaria que afecta a las relaciones entre las monedas de los Estados miembros.

Hechos

Tal como se desprenden de los autos y de las explicaciones orales de las partes, los hechos son los siguientes:

El Politierechtbank (tribunal de police) de Gante inculpó y condenó, como autor principal, a Petrus Suys, transportista por cuenta ajena de mercancías por carretera, por haber celebrado cinco contratos de transportes efectuados entre Francia y Bélgica entre el 4 y el 26 de enero de 1979 a un precio inferior al límite mínimo de las tarifas obligatorias.

En la misma sentencia, se calificó de cómplices a los intermediarios que intervinieron entre los clientes franceses y su sociedad, condenando a las diversas sociedades de que se trata en cuanto responsables civiles.

El proceso que condujo a dichas acciones penales parece haber sido el siguiente:

– varias empresas francesas vendieron sus productos en Bélgica a precios que in-

* Lengua original: francés.

cluían los costes de transporte; de este modo, Secopa, con domicilio social en Clermont-l'Herault, vendió vino a los supermercados GB de Bélgica;

– a la hora de buscar un transportista, entraron en contacto con una empresa belga que, actuando como intermediaria, celebró en su nombre un contrato con la sociedad dirigida por el Sr. Suys, que se encargó de realizar el transporte;

– dichos clientes franceses sólo aceptaron pagar en francos franceses y al precio mínimo, expresado en franco franceses, establecido en la tarifa franco-belga, publicada en el Real Decreto de noviembre de 1971;

– el intermediario belga, que fue quien recibió el pago, convirtió los francos franceses en francos belgas al único tipo al que tenía acceso, a saber, el tipo del mercado de cambios, de 1 FF por 6,86 BFR;

– dicha suma, convertida en francos belgas, fue abonada a la sociedad que había efectuado el transporte, que la anotó en su contabilidad;

– durante una inspección realizada en el domicilio de dicha sociedad, los inspectores del ministère des communications (Ministerio de Comunicaciones) belga constataron que dicha suma era inferior al precio mínimo de la tarifa expresada en francos belgas, denunciando la existencia de una infracción del Real Decreto de 17 de noviembre de 1971, tal como fue modificado posteriormente.

Ante el Rechtbank, los transportistas sostuvieron que la infracción sólo existió debido al carácter artificial de la paridad entre el franco belga y el franco francés utilizada en la tarifa, que, además, da lugar a una distorsión de la competencia respecto de sus competidores establecidos en Francia.

Señalan que sus clientes de Francia exigen realizar el pago del transporte en francos franceses y a la tarifa mínima, lo que les pone en una situación especialmente desfavorable:

– los transportistas establecidos en Francia reciben el precio en su moneda y no soportan ningún «riesgo» de cambio;

– en cambio, los transportistas establecidos en Bélgica deben convertir en francos belgas el importe recibido en francos franceses, pero sólo puede efectuar dicha conversión al tipo de mercado, es decir, a 1 FF por 6,86 BFR (en la época de los hechos).

En consecuencia, perciben en francos belgas una suma inferior a la que se derivaría de la paridad utilizada en el Real Decreto (1 FF por 9 BFR), mientras que *solamente* esta última paridad les sitúa en condiciones de igualdad con respecto a sus competidores establecidos en Francia.

Además, incurren en una infracción de la normativa belga, en la medida en que el precio convenido en el contrato se traduce, una vez convertido, en la aplicación de una tarifa inferior a la misma tarifa expresada en francos belgas.

Mediante sentencia de 15 de abril de 1980, el Politierechtbank de Gante condenó a los inculpados a penas de multa por infracción del Real Decreto de 1971. En sus fundamentos de Derecho, el Juez admite que el cambio de las paridades monetarias pone a las empresas de transporte belgas en una situación competitiva sumamente difícil frente a las empresas francesas, pero estima que deben aplicarse las disposiciones del Real Decreto.

Posteriormente, se interpuso un recurso de apelación ante el Rechtbank van eerste aanleg de Gante.

Este órgano jurisdiccional señala que la normativa belga en que se basó la inculpación se deriva del Reglamento nº 1174/68, que se remite al artículo 75 del Tratado. Tras reproducir la tesis de los apelantes sobre los efectos discriminatorios de las tarifas mínimas –expresadas en francos belgas– que figuran en el Real Decreto de 1971, cita el considerando del Reglamento según el cual las tarifas deben evitar una competencia ruinosa y deben fijarse a partir de un precio base teniendo en cuenta el coste de las prestaciones de transporte y la situación del mercado, y de modo que permitan a los transportistas obtener un beneficio equitativo (quinto considerando). El Rechtbank van eerste aanleg subraya, asimismo, «el carácter obligatorio de las tarifas de cuentía variable en materia de transportes de mercancías entre los Estados miembros».

Por todas estas razones, el Rechtbank, interrogándose sobre la validez del Reglamento nº 1174/68, decidió suspender el procedimiento y, con arreglo al artículo 177 del Tratado, solicitar a este Tribunal que responda a las tres siguientes cuestiones prejudiciales:

«1) ¿El Reglamento nº 1174/68 [...] es compatible con el artículo 75 del Tratado CEE a falta de una normativa que permita eliminar los efectos de la disparidad monetaria entre los Estados miembros?

2) ¿Dicho Reglamento, es compatible con su propio objetivo, según el cual las tarifas deben fijarse de modo que se evite la explotación abusiva de una posición dominante y una competencia ruinosa?

3) ¿En la medida en que dicho Reglamento constituye un acto del Consejo, debe seguir considerándose válido si, en lugar de conducir a una armonización, crea una discriminación considerable entre los habitantes de los diferentes Estados miembros?»

Antes de examinar las respuestas que pueden darse a estos interrogantes, procede

exponer el marco jurídico del presente asunto.

Marco jurídico

A.1. Aunque ya no estuviera en vigor en el momento de producirse los hechos objeto de litigio, es preciso analizar aquí el Reglamento nº 1174/68 del Consejo, de 30 de julio de 1968. En efecto, la mayoría de sus disposiciones, que establecen un sistema de tarifas obligatorias de cuantía variable para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros, fueron reproducidas en el Reglamento que lo sustituyó. Además, la versión original del Real Decreto belga que sirve de fundamento a las acciones penales que dieron lugar al litigio fue adoptada al amparo del mismo.

Este sistema de tarifas tenía un carácter *obligatorio* para todas las relaciones entre Estados miembros. [1] Recibió la denominación de sistema de tarifas «de cuantía variable» en razón de que los precios de cada transporte debían fijarse dentro de un rango comprendido entre los límites superior e inferir de la tarifa, denominado «amplitud del intervalo de variación». [2] «La amplitud del intervalo de variación se fijará en un 23 % respecto del límite superior de la tarifa». [3] La determinación de cada tarifa se realizaba a partir de un precio base situado en el punto medio del intervalo de variación. Este precio base se calculaba

«teniendo en cuenta el coste medio de las prestaciones de transporte correspondientes, incluidos los gastos comerciales, calculado para empresas con buena gestión y condiciones normales de empleo de su capacidad de transporte, así como de la situación del mercado, y de forma que permita a los transportistas obtener un beneficio equitativo». [4]

Por último, procede recordar aquí el artículo 4 de dicho Reglamento, que ya mencioné en mis conclusiones en el asunto Trinon. En dicho artículo se dispone que

«las tarifas se fijarán o modificarán de mutuo acuerdo entre los Estados miembros directamente interesados, es decir, entre los Estados en cuyo territorio se carguen o se descarguen las mercancías»

y que

«cada Estado miembro aplicará estas tarifas en un plazo de dos meses a partir de la conclusión de las negociaciones para la fijación o modificación de las tarifas o, en su caso, a partir de la terminación del procedimiento contemplado en la letra b) del apartado 2». [5]

[1] Apartados 2 y 3 del artículo 1.

[2] Apartados 1 y 3 del artículo 2.

[3] Apartado 2 del artículo 2.

[4] Apartado 1 del artículo 3.

[5] Apartado 1 del artículo 4.

Esta última disposición regula la resolución de las controversias que puedan surgir entre los Estados directamente interesados en relación con la fijación o modificación de las tarifas. En ella se contempla el recurso al arbitraje de la Comisión, «a instancia de un Estado miembro interesado».

Tras consultar a un comité especializado compuesto por expertos gubernamentales, la Comisión adopta una decisión

«Que será notificada a los Estados miembros interesados y comunicada, simultáneamente, a los restantes Estados miembros.

Esta decisión será ejecutiva transcurrido un plazo de veinte días, salvo que un Estado miembro someta la cuestión al Consejo antes de la expiración de dicho plazo. Es ese caso, el Consejo, por mayoría cualificada, tomará una decisión al respecto en el plazo de veinte días.» [6]

Señalaré, asimismo, que la Comisión puede participar con carácter consultivo en las negociaciones para la fijación o modificación de las tarifas, así como presentar a los Estados miembros interesados propuestas que puedan conducir a un acuerdo. [7]

2. En aplicación de este Reglamento, Bélgica adoptó dos Reales Decretos.

– El Real Decreto de 25 de octubre de 1971, en particular, ejecuta el Reglamento nº 1174/68. Su alcance es general, y en él se designan las autoridades de control previstas en el Reglamento, determinando las modalidades de publicación de las tarifas obligatorias y estableciendo las sanciones previstas en caso de infracción.

– El Real Decreto de 17 de noviembre de 1971 pone en vigor en Bélgica las tarifas de transporte entre Bélgica y Francia. El texto propiamente dicho de este Real Decreto se limita, esencialmente, a remitirse a un extenso Anexo dividido en varias partes. De la Parte I, [8] me fijaré en el artículo 6. El apartado 3 de dicho artículo reproduce el artículo 2 del Reglamento del Consejo, al disponer que

«el precio de transporte podrá fijarse libremente de mutuo acuerdo entre las partes en el interior de un intervalo de variación del 23 % respecto del límite superior de la tarifa».

Su apartado 4 permite a las partes contratantes expresar los precios del transporte «en francos belgas o en francos y céntimos franceses».

[6] Letra b) del apartado 2 del artículo 4.

[7] Párrafo primero del artículo 2.

[8] «Disposiciones generales y condiciones de aplicación».

Las Partes II y III del Anexo contienen, respectivamente, a la clasificación de las mercancías y los cuadros de distancias. La Parte IV define las listas de precios aplicables, en francos belgas y en francos franceses, al transporte de las diferentes mercancías en función de las diferentes distancias. Estas listas de precios constituyen el límite máximo de la horquilla. Fijados tanto en francos belgas como en francos franceses, pretenden expresar un mismo valor para un mismo transporte en las dos monedas, para lo cual utilizan la paridad de 1 FF por 9 BFR.

Este texto de noviembre de 1971 constituye la única medida de aplicación del Reglamento de julio de 1968 adoptada durante todo el tiempo en que éste estuvo en vigor, es decir, hasta el 31 de diciembre de 1977. Pese a la depreciación del franco francés con respecto al franco belga que se produjo durante este período relativamente prolongado, las tarifas aplicables a los transportes de mercancías por carretera entre Francia y Bélgica no fueron modificadas de mutuo acuerdo entre los dos Gobiernos directamente interesados. Dada la inexistencia de una decisión de la Comisión al respecto, tampoco parecen haber sido objeto de controversia alguna.

B.1. El Reglamento nº 1174/68 fue sustituido, a partir solamente del 1 de enero de 1978, por otro Reglamento del Consejo de 12 de diciembre de 1977, el nº 2831/77.

Dicho Reglamento, «relativo a la formación de precios para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros», se distingue del que le precedió fundamentalmente en que –junto al sistema de tarifas obligatorias de cuantía variable, que se mantuvo– estableció un sistema de tarifas de referencia. [9] Los Estados miembros interesados pueden elegir libremente, de mutuo acuerdo, entre uno y otro sistema para cada una de sus relaciones bilaterales. Francia y Bélgica mantuvieron el sistema obligatorio ya vigente hasta entonces entre ellas.

El Reglamento nº 2831/77 reproduce, por lo que respecta a las tarifas de cuantía variable, la mayor parte de las disposiciones del Reglamento nº 1174/68. En particular, los artículos 9 y 10 del segundo Reglamento reproducen palabra por palabra los artículos 2 y 3 del primero. Paralelamente, el artículo 13 del nuevo texto restablece, salvo por lo que respecta a las modificaciones introducidas en relación con los plazos, el procedimiento de resolución de las controversias establecido en la letra b) del apartado 2 el artículo 4 del texto anterior.

Igualmente, el artículo 11 del Reglamento de 1977 constituye, en gran parte, el equivalente al artículo 4 del Reglamento de 1968. No obstante, procede destacar dos innovaciones a este respecto. Tras comprobar el retraso con el que los Estados miembros fijaban o modificaban las tarifas, el Consejo autorizó a la Comisión a «determinar un plazo durante el que los Estados miembros directamente interesados deberán adoptar

[9] Apartado 2 del artículo 2 y artículos 3 a 7.

una decisión» y estableció que «si, al término de dicho plazo, no se ha adoptado una decisión, se aplicará [...] el procedimiento previsto en el artículo 13». [10] Asimismo, se estableció, sin perjuicio de las restantes modalidades de fijación de las tarifas, la facultad para cada Estado miembro de adaptar unilateralmente al alza las listas de precios expresados en su moneda, con el fin de eliminar los efectos de las fluctuaciones monetarias. «El Estado miembro interesado informará de ello a los demás Estados miembros interesados y a la Comisión, por lo menos un mes antes de la aplicación de esta medida». [11]

Por último, es preciso mencionar el apartado 2 del artículo 20, que permite evitar un vacío jurídico durante el período posterior a la entrada en vigor del Reglamento pero anterior a la de los textos de aplicación del mismo adoptados por los Estados miembros. Esta disposición transitoria estipula que las tarifas obligatorias aplicables en el momento de la entrada en vigor del Reglamento seguirán en vigor hasta su sustitución por otras tarifas.

2. Desde una perspectiva general, Bélgica adoptó las medidas de aplicación que requería el nuevo Reglamento mediante la adopción del Real Decreto de 17 de octubre de 1979.

En el ámbito de las relaciones franco-belgas, adoptó sucesivamente tres Reales Decretos por los que se modificaba el Real Decreto de 1971. Sólo el primero, con fecha de 11 de octubre de 1978, es anterior a los hechos objeto de litigio; en él, se aplica un incremento del 15 % al conjunto de las tarifas expresadas en las dos monedas para tener en cuenta el aumento de los costes.

El segundo, de 3 de octubre de 1979, es el primero que intentó contrarrestar la diferencia entre el tipo de conversión aplicado a las tarifas de transporte y el tipo real vigente en el mercado de cambios. Para ello, mantuvo sin variación las tarifas expresadas en francos belgas, incrementando únicamente, en torno a un 10 %, las tarifas expresadas en francos franceses.

No obstante, al no haberse alcanzado aún el tipo vigente en el mercado de cambios, el 7 de julio de 1981 se procedió a una tercera adaptación de las tarifas. De nuevo, se mantuvo sin variación la tarifa expresada en francos belgas, mientras que la tarifa expresada en francos franceses se incrementó por segunda vez en un 10 %. Esta adaptación hizo posible que, finalmente, los tipos de conversión de la tarifa coincidieran con los del mercado de cambios.

Para terminar, señalaré que, tras la entrada en vigor del Reglamento nº 2831/77, Francia no hizo uso de la facultad que le otorga el apartado 3 de su artículo 11 de aumentar unilateralmente sus tarifas.

[10] Párrafo segundo del apartado 1.

[11] Apartado 3.

Análisis

I. Tras haber expuesto el marco jurídico en el que se inscribe el asunto sometido a este Tribunal, debo pasar ahora a analizar la pertinencia y la admisibilidad de dichas cuestiones.

En efecto, durante el procedimiento se ha puesto en duda su pertinencia. Se ha sostenido que el verdadero problema planteado era el de la compatibilidad de los textos nacionales con la normativa comunitaria o, más simplemente aún, el de la interpretación que le dieron los inspectores del ministère des communications y el Politierechter al Real Decreto de 17 de noviembre de 1971. Se trata de una hipótesis que puede tener cierto sentido.

No obstante, procede señalar que, en el asunto «Marketing Board», este Tribunal declaró que:

«en el marco del reparto de las funciones jurisdiccionales entre los órganos jurisdiccionales nacionales y el Tribunal de Justicia que hace el artículo 177 del Tratado, el Juez nacional, que es el único que dispone de un conocimiento directo de los hechos del asunto y de las alegaciones formuladas por las partes y el que deberá asumir la responsabilidad de la resolución judicial que se dicte, está mejor situado para apreciar, con pleno conocimiento de causa, la pertinencia de las cuestiones de Derecho planteadas por el litigio de que conoce y la necesidad de una decisión prejudicial para estar en condiciones de dictar sentencia». [12]

Estas consideraciones me parecen muy pertinentes al caso de autos. Aun teniendo en cuenta sus fundamentos de Derecho, las cuestiones del Rechtbank de Gante sólo pueden entenderse en el sentido de que ponen en tela de juicio la validez de la normativa del Consejo.

Por otra parte, al igual que hizo en el asunto Trinon, el representante del Gobierno belga ha propuesto una excepción de inadmisibilidad basada en que dichas cuestiones se refieren al Reglamento nº 1174/68, el cual, en el momento de producirse los hechos objeto de litigio, había sido sustituido por el Reglamento nº 2831/77. Esta excepción no puede ser acogida por este Tribunal.

Es cierto que, en enero de 1979, estaba ya en vigor, por lo que respecta a la fijación de las tarifas entre Bélgica y Francia, el Reglamento de 1977. Así lo prueba la versión aplicable por aquel entonces del Real Decreto de 1971, resultante de su modificación mediante el Real Decreto de 11 de octubre de 1978, que se remite al Reglamento

[12] Sentencia de 29 de noviembre de 1978, Pigs Marketing Board (83/78,↔ Rec. p. 2347),apartado 25; véase también la sentencia de la Sala Tercera del Tribunal de Justicia de 15 de julio de 1982, Felicitas (270/81, Rec. p. 2771), apartados 8 y 9.

nº 2831/77 de conformidad con el apartado 2 del artículo 10 del mismo.

Pero no lo es menos que la jurisprudencia de este Tribunal proporciona varios ejemplos de casos en los que,

«ante cuestiones formuladas, en su caso, de manera inadecuada o que exceden de las funciones que le atribuye [a este Tribunal] el artículo 177»,

el Tribunal se reserva el derecho

«de deducir del conjunto de elementos proporcionados por el órgano jurisdiccional nacional [...] los elementos de Derecho comunitario que requieren una interpretación –o, en su caso, una apreciación de su validez– habida cuenta del objeto del litigio». [13]

En el presente asunto, basta con sustituir la referencia a un Reglamento por la referencia al Reglamento que lo sustituyó, reproduciendo en buena parte su propio tenor.

En definitiva, a falta de una normativa que permita eliminar los efectos de la disparidad monetaria entre los Estados miembros, soy de la opinión de que las cuestiones planteadas por el órganos jurisdiccional de remisión deben entenderse en el sentido de que ponen en duda la validez del Reglamento nº 2831/77 del Consejo a la luz de las disposiciones del artículo 75 del Tratado, del objetivo del propio Reglamento, según el cual las tarifas deben fijarse de modo que se evite una competencia ruinosa y, por último, del principio de no discriminación reconocido por el Derecho comunitario.

Es esta última cuestión la que, a mi entender, constituye el meollo del problema suscitado.

II.1. Las partes están de acuerdo en que, al menos cuando se sobrepasan ciertos límites, la inadecuación de la paridad real entre las monedas de dos Estados miembros y la fijada en las tarifas de transporte puede dar lugar a distorsiones de la competencia en perjuicio de los transportistas establecidos en los países que cuentan con una moneda fuerte. En consecuencia, el Reglamento nº 2831/77 no sería válido si no permitiera remediar este tipo de distorsiones.

2. Ciertamente, dicho Reglamento, que establece la fijación de tarifas mediante acuerdos bilaterales entre los Estados miembros directamente interesados, no contiene ninguna disposición específica que obligue a dichos Estados a restablecer las condiciones normales de la competencia cuando resulten falseadas como consecuencia de las fluctuaciones monetarias.

[13] Sentencia en el asunto 83/78, antes citada, apartado 6; véase también, en particular, la sentencia de 11 de noviembre de 1981, Casati (203/80, Rec. p. 2597), apartado 24.

Pero no es difícil comprobar que el conjunto del sistema de tarifas obligatorias establecido por el Reglamento nº 1174/68, renovado y mejorado mediante el Reglamento nº 2831/77, no sólo permite a los Estados proceder a las modificaciones de las tarifas que impongan las circunstancias, sino que les obliga a hacerlo.

Así, el apartado 1 del artículo 10 del Reglamento actualmente en vigor, que reitera el apartado 1 del artículo 3 del texto anterior, establece que el precio base debe establecerse «teniendo en cuenta el coste medio de las prestaciones de transporte correspondientes [...] y de modo que permita a los transportistas obtener un beneficio equitativo». Al tratarse de transportes internacionales, es evidente que el coste medio de las prestaciones de transporte y la rentabilidad de las empresas pueden resultar afectados por un cambio de las paridades monetarias. En consecuencia, cuando así sucede, el respeto de dicha obligación exige la modificación de las tarifas bilaterales.

Asimismo, en el Reglamento se precisa que «las tarifas bilaterales se fijarán [...] de mutuo acuerdo entre los Estados miembros directamente interesados». [14] Así pues, no existe, para cada relación bilateral, más que una sola tarifa expresada en dos monedas. Retomando la imagen sugerida por el representante de la Comisión, la tarifa expresada en cada una de estas dos monedas es como las dos caras de una misma moneda. De forma que, cuando se produce un desfase entre las paridades utilizadas para la elaboración de la tarifa y las efectivamente aplicadas en las relaciones comerciales, las dos caras de la moneda dejan de superponerse perfectamente, con lo que se altera el carácter de la tarifa.

Por último, en el apartado 2 del artículo 9 del presente Reglamento (apartado 2 del artículo 2 del Reglamento anterior) se dispone que «la amplitud de los intervalos de variación se fijará en un 23 % respecto del límite superior de la tarifa». Está claro que las fluctuaciones de los tipos de cambio efectivamente aplicados originan una ampliación de los intervalos de variación más allá del límite del 23 % que resulta incompatible con el carácter obligatorio de este porcentaje.

La obligación de los Estados miembros de modificar las tarifas para neutralizar las fluctuaciones monetarias me parece tanto más imperiosa por cuanto el Reglamento nº 2831/77 debe aplicarse a la luz de los considerandos del Reglamento nº 1174/68, [15] entre los que figura la necesidad de evitar una competencia ruinosa y establecer un precio base que tenga en cuenta los criterios que se enuncian de nuevo en el apartado 1 del artículo 10 del Reglamento actual.

[14] Apartado 1 del artículo 11 del Reglamento nº 2831/77; apartado 1 del artículo 4 del Reglamento nº 1174/68.

[15] Séptimo considerando del Reglamento nº 2831/77.

3. Por lo demás, el Reglamento nº 2831/77 contiene disposiciones de procedimiento que permiten a cada Estado miembro cumplir con esta obligación.

La disposición más específica a este respecto es el apartado 3 de su artículo 11, que autoriza a los Estados miembros cuya moneda se haya depreciado a adaptar unilateralmente al alza las listas de precios expresados en su moneda, con el fin, precisamente, de eliminar los efectos de las fluctuaciones monetarias. Pero esta disposición no tiene más que un carácter facultativo, por lo que determinados Estados pueden no considerar oportuno, de forma general o en determinados casos particulares, hacer uso de ella, al estimar, por ejemplo, que la igualdad debe restablecerse, en parte, mediante el aumento de las tarifas expresadas en su moneda y, en parte, mediante la reducción de las tarifas expresadas en la moneda apreciada.

En ese caso, es el procedimiento de Derecho común del apartado 1 del artículo 11 el que debe aplicarse.

Si un Estado miembro considera que los transportistas establecidos en su territorio son víctimas de disparidades monetarias, está legitimado para emprender negociaciones con el otro Estado directamente interesado con el fin de adaptar las tarifas a la situación así creada. Cabe pensar que la posibilidad de que la Comisión participe con carácter consultivo en dichas negociaciones debe facilitar la consecución de este tipo de acuerdos, en la medida en que se dispone que «la Comisión podrá fijar un plazo durante el cual los Estados miembros directamente interesados *deberán* adoptar una decisión a efectos del párrafo primero». [16]

No obstante, si no es posible llegar a un acuerdo, el procedimiento de resolución de las controversias establecido en el artículo 13 puede dar lugar, mediante el recurso al arbitraje de las Instituciones, a una solución que garantice o restablezca el respeto de las disposiciones del Reglamento.

Del conjunto de estas normas, tanto sustantivas como de procedimiento, concluyo que, en caso de disparidades monetarias, el Reglamento nº 2831/77 obliga a los Estados miembros a adoptar las medidas necesarias para mantener el carácter común de las normas «aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo», tal como se exige en la letra a) del apartado 1 del artículo 75 del Tratado. Simultáneamente, dichas medidas deben ser capaces de evitar una competencia ruinosa y la discriminación entre los transportistas de los diferentes Estados miembros.

4. Así pues, la obligación está perfectamente clara por lo que a su principio se refiere, aunque sus modalidades de aplicación sean más difíciles de concretar. Si bien el examen de éstas excede del marco de las cuestiones planteadas por el Rech-

[16] Primera frase del párrafo segundo.

tbank de Gante, no me parece que sea posible eludirlas por completo en el marco de estas conclusiones: de nada sirve imponer una obligación que no puede cumplirse en la práctica.

A este respecto, se plantean dos conjuntos de cuestiones de diversa importancia práctica.

Sin perjuicio del procedimiento unilateral contemplado en el apartado 3 del artículo 11, corresponde al Estado víctima de una distorsión de la competencia suscitar las negociaciones y, una vez iniciado el proceso, el Reglamento contiene todos los mecanismos adecuados para permitir el restablecimiento de la legalidad comunitaria. Pero un Estado puede, por razones de su incumbencia, abstenerse de suscitar dichas negociaciones, pese a que el respeto de las disposiciones imperativas del Reglamento le obligaría a ello. En semejante supuesto –ciertamente raro– el texto del Reglamento no proporciona por sí solo ningún mecanismo que permita desbloquear la situación. En ese caso, procede, en mi opinión, recurrir al primer guión del artículo 155 del Tratado. La Comisión, encargada de velar por la aplicación de las disposiciones adoptadas por las Instituciones en virtud del Tratado, debería adoptar entonces, a iniciativa propia, las decisiones que el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 11 del Reglamento le permite adoptar cuando se han entablado las negociaciones.

Ahora bien, ¿a partir de qué límite de fluctuación debe iniciarse este proceso? En Derecho estricto, el pleno respecto de las disposiciones del Reglamento y, sobre todo, del carácter obligatorio del intervalo de variación del 23 %, obliga a hacerlo tan pronto como se vean modificadas las paridades establecidas en la tarifa.

Lamentablemente, en la coyuntura monetaria actual, una solución como ésta es inviable. En efecto, la variación automática de las tarifas bilaterales de transporte en función de los tipos de cambio de las respectivas monedas supondría la aplicación de modificaciones constantes. Ello crearía dificultades de gestión insuperables.

Análogamente, las incesantes fluctuaciones de los tipos de cambio se oponen al establecimiento de un determinado porcentaje –fijo y predeterminado– de divergencia entre los tipos de las tarifas y los tipos reales cuya superación diera lugar a la obligación de modificación. A mi entender, en cada relación bilateral es preciso recurrir al estudio «caso por caso», teniendo en cuenta, en particular, las circunstancias ajenas a las fluctuaciones monetarias que influyen efectivamente en las condiciones de la competencia. En consecuencia, procede dejar un amplio margen de apreciación a los Estados miembros interesados.

El respeto de las normas establecidas mediante el Reglamento a las que nos hemos referido y de las demás normas y principios de Derecho comunitario, y especialmente del principio de no discriminación, nos lleva

a poner límites a dicha facultad de apreciación. No puede aceptarse que dichas normas y principios sean objeto de una vulneración manifiesta. La apreciación del carácter manifiesto de la vulneración, que evidentemente entraña la obligación de modificar las tarifas, debería incumbir en primer lugar, como ya he dicho, a los Estados miembros directamente interesados y, en su defecto, con arreglo al artículo 155 del Tratado, a la Comisión.

Ciertamente, no se trata una solución del todo satisfactoria, pero me parece inevitable en el estado actual de desarrollo de la política común de transportes y de las relaciones entre las monedas de los Estados miembros.

En conclusión, propongo a este Tribunal que responda al Rechtbank van eerste aanleg de Gante que el examen de las cuestiones planteadas no ha puesto de manifiesto ningún elemento que pueda afectar a la validez del Reglamento nº 2831/77 del Consejo, de 12 de diciembre de 1977, relativo a la formación de precios para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros.