ARREST VAN HET HOF (Zesde kamer)
9 juni 1994 *

In zaak C-153/93,

betreffende een verzoek aan het Hof krachtens artikel 177 EEG-Verdrag van het Landgericht Duisburg (Bondsrepubliek Duitsland), in het aldaar aanhangig geding tussen

Bondsrepubliek Duitsland

en

Delta Schiffahrts- und Speditionsgesellschaft mbH,

om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van de artikelen 5, tweede alinea, en 85 van het Verdrag,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

samengesteld als volgt: G. F. Mancini, kamerpresident, M. Diez de Velasco, C. N. Kakouris, F. A. Schockweiler (rapporteur) en P. J. G. Kapteyn, rechters,

* Procestaal: Duits.

advocaat-generaal: M. Darmon
griffier: R. Grass

gelet op de schriftelijke opmerkingen ingediend door:

— de Duitse regering, vertegenwoordigd door E. Röder, Ministerialrat bij het Bondsministerie van Economische zaken, en C.-D. Quassowski, Regierungsdirektor bij hetzelfde ministerie, als gemachtigden,

— de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door S. L. Hudson, van het Treasury Solicitor's Department, als gemachtigde, bijgestaan door N. Paines, Barrister,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door B. Langeheine, lid van haar juridische dienst, als gemachtigde,

gezien het rapport ter terechtzitting,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 19 april 1994,

het navolgende

Arrest

1 Bij beschikking van 4 maart 1993, ingekomen ten Hove op 13 april daaraanvolgend, heeft het Landgericht Duisburg krachtens artikel 177 van het Verdrag een prejudiciële vraag gesteld over de uitlegging van de artikelen 85 en 5, tweede alinea, van het Verdrag, ten einde uitspraak te kunnen doen over de verenigbaarheid met

deze bepalingen van een in het Duits recht voorgeschreven verplichte goedkeuringsprocedure voor tarieven in de binnenscheepvaart.

2 Deze vraag is gerezen in het kader van een geschil tussen de Bondsrepubliek Duitsland, vertegenwoordigd door de Wasser-und Schiffahrtsdirektion West, en de Delta Schiffahrts-und Speditionsgesellschaft mbH (hierna: „Delta") met betrekking tot een door de Duitse Staat tegen Delta ingestelde vordering tot betaling van het verschil tussen het door de Bondsminister voor Verkeer vastgestelde vrachttarief en het daadwerkelijk door een vervoerder aan Delta berekende tarief.

3 In de Bondsrepubliek Duitsland wordt de binnenscheepvaart geregeld door het Binnenschiffsverkehrsgesetz (hierna: „BinnSchVG"), dat volgens § 33 door tarieven die in overeenstemming zijn met de marktsituatie, en door een eerlijk mededinging tussen de vervoerstakken met name een economisch redelijke taakverdeling tussen de vervoerstakken beoogt te verzekeren.

4 De tarieven worden op basis van bepaalde in de wet neergelegde criteria vastgesteld door vrachtcommissies. De vrachtcommissies zijn samengesteld uit twee getalsmatig even grote groepen van vertegenwoordigers van de binnenschippers en de verladers, die op voordracht van de betrokken beroepsorganisaties door de toezichthoudende instantie worden benoemd (§ 25 BinnSchVG).

5 De wet bepaalt dat wanneer de groep van binnenschippers en de groep van verladers in de vrachtcommissies over een bepaald tarief geen overeenstemming kunnen

bereiken, over dit tarief in uitgebreide commissies overleg moet worden gevoerd. De uitgebreide vrachtcommissies bestaan uit de groep van binnenschippers, de groep van verladers, een onafhankelijke voorzitter en twee onafhankelijke bijzitters, van wie de ene wordt benoemd door de groep van binnenschippers en de andere door de groep van verladers. De voorzitter, de twee bijzitters, de groep van binnenschippers en de groep van verladers beschikken elk over een stem (§§ 25 en 27b BinnSchVG).

6 Het lidmaatschap van de vrachtcommissies en van de uitgebreide vrachtcommissies is een onbezoldigd ambt en de leden zijn niet gebonden door opdrachten of instructies (§ 25 BinnSchVG).

7 De besluiten van de commissies moeten worden goedgekeurd door de Bondsminister voor Verkeer. De goedgekeurde besluiten van de commissies worden door de minister als verordening vastgesteld (§§ 28, 29, 30 en 31 BinnSchVG) en zijn verbindend voor de ondernemingen. Wanneer het algemeen belang zulks vordert, kan de Bondsminister voor Verkeer de tarieven zelf vaststellen, in plaats van de commissies.

8 Wanneer de in rekening gebrachte vracht beneden het tarief ligt, is het tarief verschuldigd. Wanneer de bij de overeenkomst betrokken partijen opzettelijk of door grove onachtzaamheid een van het tarief afwijkende vracht zijn overeengekomen, moet het verschil aan de overheid worden betaald. De Wasser- und Schiffahrtsdirektion moet het bedrag invorderen (§ 31 BinnSchVG).

9 Aangezien Delta vervoer had laten verrichten tegen een vracht die beneden het tarief lag, vorderde de Wasser- und Schiffahrtsdirektion in rechte van haar betaling van het verschil tussen de met de vervoerder overeengekomen vracht en het tarief.

10 In het kader van dit geding heeft het Landgericht Duisburg besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof van Justitie de volgende prejudiciële vraag te stellen:

„Is de wettelijke procedure tot vaststelling van de tarieven in de Bondsrepubliek Duitsland, voorzien in de §§ 21 e. v. van het Binnenschiffsverkehrsgesetz, verenigbaar met de artikelen 85, lid 1, en 5, lid 2, EEG-Verdrag, of zijn de krachtens genoemde bepalingen vastgestelde tarieven ingevolge artikel 85, lid 2, EEG-Verdrag nietig wegens schending van de artikelen 85, lid 1, en 5, lid 2, EEG-Verdrag?"

11 Vooraf zij opgemerkt, dat het niet aan het Hof staat om zich in het kader van een krachtens artikel 177 van het Verdrag aanhangig gemaakte procedure uit te spreken over de verenigbaarheid van nationale rechtsvoorschriften met de bepalingen van het gemeenschapsrecht, maar dat het wel bevoegd is de nationale rechter alle uitleggingsgegevens te verschaffen, het gemeenschapsrecht betreffende, welke die rechterlijke instantie in staat stellen de verenigbaarheid van die voorschriften met de gemeenschapsregeling te beoordelen.

12 Verder moet worden gepreciseerd, dat de mededingingsregels van het Verdrag, en in het bijzonder de artikelen 85 en 90, van toepassing zijn op de vervoersector (zie laatstelijk arrest van 17 november 1993, zaak C-185/91, Reiff, Jurispr. 1993, blz. I-5801; hierna: „arrest Reiff").

13 Zo gezien moet de vraag van het Landgericht Duisburg aldus worden verstaan, dat hij in wezen wenst te vernemen of de artikelen 3, sub f, 5, tweede alinea, en 85 van het Verdrag eraan in de weg staan dat een regeling van een Lid-Staat bepaalt dat binnenvaarttarieven door vrachtcommissies worden vastgesteld en, na goedkeuring door de overheid, verbindend worden voor alle marktdeelnemers, onder omstandigheden als in het BinnSchVG zijn voorzien.

14 Artikel 85 van het Verdrag heeft als zodanig slechts betrekking op het gedrag van ondernemingen en niet op wettelijke of bestuursrechtelijke maatregelen van de Lid-Staten. Volgens vaste rechtspraak van het Hof volgt evenwel uit de samenhang van artikel 85 met artikel 5 van het Verdrag, dat de Lid-Staten geen maatregelen, zelfs niet van wettelijke of bestuursrechtelijke aard, mogen nemen of handhaven die het nuttig effect van de op de ondernemingen toepasselijke mededingingsregels ongedaan kunnen maken. Volgens deze rechtspraak is dit het geval, wanneer een Lid-Staat het tot stand komen van met artikel 85 strijdige mededingingsregelingen oplegt of begunstigt dan wel de werking ervan versterkt of aan haar eigen regeling het overheidskarakter ontneemt door de verantwoordelijkheid voor het nemen van besluiten tot interventie op economisch gebied aan particuliere marktdeelnemers over te dragen (zie arrest van 21 september 1988, zaak 267/86, Van Eycke, Jurispr. 1988, blz. 4769, r. o. 16 en arrest Reiff, r. o. 14).

15 In dit verband moet eraan worden herinnerd, dat het Hof na een soortgelijke vraag over de vaststelling van tarieven voor het goederenvervoer over de weg over lange afstand (Güterfernverkehr) in het arrest Reiff (r. o. 15) heeft geoordeeld dat, ten einde de nationale rechter een zinvol antwoord te kunnen geven, in de eerste plaats moet worden onderzocht of ten aanzien van een regeling als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een mededingingsregeling in de zin van artikel 85 van het Verdrag.

16 Met betrekking tot een regeling als het BinnSchVG moet om te beginnen worden vastgesteld, dat de leden van de vrachtcommissies, hoewel zij anders dan de leden van de tariefcommissies die bij het Güterkraftverkehrsgesetz zijn ingesteld, niet als tariefdeskundigen worden aangemerkt, een onbezoldigd ambt uitoefenen en niet aan opdrachten of instructies gebonden zijn. Met betrekking tot de uitgebreide vrachtcommissies wordt de onafhankelijkheid van de voorzitter en van de twee bijzitters, die over drie van de vijf stemmen beschikken, uitdrukkelijk in het BinnSchVG beklemtoond.

17 Ingevolge het BinnSchVG mogen de vrachtcommissies de tarieven niet enkel met inachtneming van de belangen van de vervoerders en de verladers vaststellen, doch moeten zij krachtens § 21 rekening houden met de belangen van de landbouwsec-

tor en van het midden- en kleinbedrijf, alsmede met de belangen van economisch zwakke en qua verkeerverbindingen ongunstig gelegen gebieden.

18 Uit voorgaande overwegingen volgt, dat in een regeling inzake de vaststelling van tarieven, als die welke bij het BinnSchVG is ingevoerd, de leden van de vrachtcommissies, hoewel zij op voordracht van de betrokken beroepsorganisaties door de overheid zijn benoemd, niet als vertegenwoordigers van deze organisaties kunnen worden beschouwd, die over de prijzen dienen te onderhandelen en ter zake overeenkomsten dienen te sluiten.

19 Vervolgens moet dan, zoals het Hof in het arrest Reiff (r. o. 20) heeft verklaard, worden onderzocht of de overheid haar bevoegdheden op het gebied van de vaststelling van de tarieven niet aan particuliere marktdeelnemers heeft overgedragen.

20 In dit verband moet worden vastgesteld, dat het BinnSchVG, op dezelfde voet als het Güterkraftverkehrsgesetz, in § 33, met het oog op een optimale vervoersvoorziening, de Bondsregering als taak heeft opgedragen, de mededingingsvoorwaarden van de vervoerstakken onderling aan te passen en een economisch redelijke taakverdeling tussen de vervoerstakken te verzekeren. Daartoe heeft de wet de Bondsminister voor Verkeer uitdrukkelijk gemachtigd, de vervoerprestaties en de tarieven te harmoniseren teneinde oneerlijke concurrentie te voorkomen.

21 Ter uitvoering van deze taak is de Bondsminister voor Verkeer bevoegd de vrachtcommissies en de uitgebreide vrachtcommissies in te stellen, die aan zijn toezicht zijn onderworpen. Weliswaar heeft de Bondsminister voor Verkeer, in tegenstelling tot hetgeen in het Güterkraftverkehrsgesetz is voorzien, niet het recht om aan de zittingen van de vrachtcommissies deel te nemen, doch hij kan de tarieven zelf

vaststellen, door zijn besluit in de plaats van het besluit van de commissies te stellen, indien de tarieven waartoe de commissies hebben besloten, niet stroken met het algemeen belang dat hij ambtshalve dient te beschermen.

22 Uit voorgaande overwegingen volgt, dat in het kader van een regeling tot vaststelling van binnenscheepvaarttarieven, als die welke bij het BinnSchVG is ingevoerd, de overheid haar bevoegdheden op het gebied van de vaststelling van de tarieven niet aan particuliere marktdeelnemers heeft overgedragen.

23 Op de voorgelegde vraag moet dus worden geantwoord, dat de artikelen 3, sub f, 5, tweede alinea, en 85 van het Verdrag niet eraan in de weg staan dat een regeling van een Lid-Staat bepaalt, dat de binnenscheepvaarttarieven door vrachtcommissies worden vastgesteld en, na goedkeuring door de overheid, voor alle marktdeelnemers algemeen verbindend worden, indien de leden van deze commissies, hoewel zij door de overheid op voordracht van de betrokken beroepsorganisaties worden benoemd, niet als vertegenwoordigers van deze organisaties over de prijzen dienen te onderhandelen en ter zake een overeenkomst dienen te sluiten, doch de tarieven onafhankelijk en op basis van overwegingen van algemeen belang dienen vast te stellen, en indien de overheid geen afstand doet van haar bevoegdheden, doch erop toeziet dat de commissies de tarieven op basis van overwegingen van algemeen belang vaststellen en, zo nodig, haar eigen besluit in de plaats stelt van het besluit van deze commissies.

Kosten

24 De kosten door de Duitse regering, de Britse regering en de Commissie van de Europese Gemeenschappen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakt, kunnen niet voor vergoeding in aanmerking komen. Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

HET HOF VAN JUSTITIE (Zesde kamer),

uitspraak doende op de door het Landgericht Duisburg bij beschikking van 4 maart 1993 gestelde vraag, verklaart voor recht:

De artikelen 3, sub f, 5, tweede alinea, en 85 van het Verdrag staan niet eraan in de weg dat een regeling van een Lid-Staat bepaalt, dat de binnenscheepvaart-tarieven door tariefcommissies worden vastgesteld en, na goedkeuring door de overheid, voor alle marktdeelnemers algemeen verbindend worden, indien de leden van deze commissies, hoewel zij door de overheid op voordracht van de betrokken beroepsorganisatie worden benoemd, niet als vertegenwoordigers van deze organisaties over de prijzen dienen te onderhandelen en ter zake een overeenkomst dienen te sluiten, doch de tarieven onafhankelijk en op basis van overwegingen van algemeen belang dienen vast te stellen, en indien de overheid geen afstand doet van haar bevoegdheden, doch erop toeziet dat de commissies de tarieven op basis van overwegingen van algemeen belang vaststellen en, zo nodig, haar eigen besluit in de plaats stelt van het besluit van deze commissies.

Mancini Diez de Velasco Kakouris

Schockweiler Kapteyn

Uitgesproken ter openbare terechtzitting te Luxemburg op 9 juni 1994.

De griffier

R. Grass

De president van de Zesde kamer

G. F. Mancini