2. Ein landwirtschaftliches Erzeugnis, das auf dem Seeweg nach Italien eingeführt und auf das daher gemäß Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung Nr. 120/67 eine Abschöpfung zu einem verringerten Satz erhoben worden ist, befindet sich im freien Verkehr in der Gemeinschaft im Sinne von Artikel 1 Absatz 3 der Verordnung Nr. 542/69 des Rates über das gemeinschaftliche Versandverfahren.

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS SIR GORDON SLYNN
vom 15. Mai 1985 *

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

In der Präambel der Verordnung Nr. 120/67 über die gemeinsame Marktorganisation für Getreide (ABl. 1967, S. 2269) heißt es: „Ferner ist Italien zu ermächtigen, während einiger Jahre Maßnahmen zu ergreifen, um die Auswirkung der neuen Regelung auf die Futtergetreidepreise in diesem Mitgliedstaat zu verringern, damit sich der italienische Markt leichter an diese neue Regelung anpassen kann." Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung in ihrer durch die Verordnung Nr. 1601/68 des Rates (ABl. 1968, L 253, S. 2) geänderten Fassung lautet:

„Bei der Einfuhr von Gerste, Hafer, Mais und Hirse aller Art auf dem Seeweg in die Italienische Republik kann dieser Mitgliedstaat bis zum Ende des Getreidewirtschaftsjahres 1971/1972 die Abschöpfung um 7,5 Rechnungseinheiten je Tonne verringern, sofern er für Bezüge der gleichen Getreidearten auf dem Seeweg aus Mitgliedstaaten eine Subvention in gleicher Höhe gewährt, es sei denn, daß diese Subvention dem Absender des Getreides auf dessen Antrag vom Herkunftsmitgliedstaat gezahlt wurde, der die Italienische Republik hiervon unverzüglich unterrichtet. Die Italienische Republik unterrichtet alle Mitgliedstaaten laufend über die Höhe der jeweils geltenden Subventionen."

Die italienische Regierung entschied sich dafür, das in diesem Absatz angesprochene System anzuwenden, und im Jahre 1967 wurde zu diesem Zweck ein Decreto-legge erlassen.

Die Kläger des Ausgangsverfahrens sind die Erben von Otello Mantovani. Am 10. Juli 1972 legte die „Panagos D. Pateras" mit einer Ladung von Mais aus Baton Rouge in Louisiana in La Spezia an. Die Firma Mantovani forderte die dortigen Zollbehörden auf, die Ladung an Bord des Schiffes zu verzollen, da der Empfänger ein Händler in Rotterdam in den Niederlanden sei, und die Zollbehörden kamen dieser Aufforderung nach. Es ist wohl unstreitig, daß dies zur Ausstellung einer Bescheinigung durch die italienischen Zollbehörden führte, aus der sich ergab, daß die Waren im freien Verkehr im Sinne der Artikel 9 und 10 EWG-Vertrag waren. Welcher Art die ausgestellte Bescheinigung genau war, ist etwas unklar. In seinem Vorabentscheidungsersuchen hat die Corte di Cassazione festgestellt, daß es sich um eine T2 L-Bescheinigung gehandelt

* Aus dem Englischen übersetzt.

habe (siehe die Verordnung Nr. 2313/69 der Kommission, ABl. 1969, L 295, S. 8). Andererseits haben die Parteien des Ausgangsverfahrens vor dem Gerichtshof vorgetragen, es habe sich um eine T2-Bescheinigung nach der Verordnung Nr. 542/69 des Rates über das gemeinschaftliche Versandverfahren (ABl. 1969, L 77, S. 1) gehandelt. Auf jeden Fall kommt es darauf meiner Ansicht nach bei der Beantwortung der von der Corte di Cassazione vorgelegten Fragen nicht an.

Die Ladung wurde in Italien niemals gelöscht. Das Schiff fuhr weiter nach Rotterdam, wo der Mais ausgeladen wurde. In der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof hat der für Padovani auftretende Anwalt bestritten, daß die Absicht bestanden habe, die Waren in Italien zu verzollen, nur um die verringerten Abschöpfungen ausnützen zu können, die auf Einfuhren in dieses Land erhoben wurden. Er hat vorgetragen, es sei beabsichtigt gewesen, die Ladung in Italien zu löschen, dies sei aber im letzten Augenblick unmöglich geworden, und nur aus diesem Grund sei das Schiff dann nach Rotterdam ausgelaufen.

Nach der Verzollung der Ladung bezahlte die Firma Mantovani die Abschöpfung weder ganz noch teilweise, sondern hinterlegte Schuldverschreibungen als Sicherheit für den in Frage stehenden Betrag. Erst am 13. Juli 1977 setzte das Zollamt La Spezia sie davon in Kenntnis, daß der volle Satz der Abschöpfung zu zahlen sei.

Die Firma Mantovani erhob daraufhin Klage gegen die Zollverwaltung vor dem Tribunale La Spezia, das zugunsten der Firma entschied, daß diese berechtigt sei, die verringerte Abschöpfung, und nicht die Abschöpfung in voller Höhe zu zahlen. In der Berufungsinstanz stellte die Corte d'appello Genua unter anderem fest, daß die Registrierung an Bord des Schiffes ein rein begriffliches Einfuhrverfahren sei, und entschied, daß die Firma die Abschöpfung in voller Höhe zu zahlen habe. Die Sache gelangte dann vor die Corte di Cassazione, die gemäß Artikel 177 zwei Fragen vorgelegt hat.

Mit der ersten Frage wird der Gerichtshof um Entscheidung über die Auslegung des Artikels 23 Absatz 1 ersucht, „denn es ist festzustellen, ob die Verringerung der Abschöpfungen um 7,5 Rechnungseinheiten, die in dieser gemeinschaftsrechtlichen Vorschrift für aus Drittländern auf dem Seeweg nach Italien eingeführte Getreideerzeugnisse vorgesehen ist, auch dann gilt, wenn diese Erzeugnisse an Bord des Schiffes in einem italienischen Hafen nationalisiert werden, aber, ohne ausgeladen worden zu sein, mit demselben Transportmittel nach einem anderen Hafen eines anderen Mitgliedstaats der EWG weiterbefördert werden".

Die Frage geht also dahin, ob derartige Erzeugnisse im Sinne von Artikel 23 Absatz 1 „auf dem Seeweg in die Italienische Republik" eingeführt worden sind.

Alle diejenigen, die Erklärungen abgegeben haben, machen geltend, der Grund für die Verringerung der Abschöpfung bei auf dem Seeweg nach Italien eingeführten Waren seien die in Anbetracht der in den dortigen Häfen herrschenden Verhältnisse höheren Hafengebühren. In der Präambel der Verordnung Nr. 1157/77 des Rates (ABl. 1977, L 136, S. 12), einer der zahlreichen Verordnungen, durch die die Geltung dieser Regelung verlängert worden ist, wird dies ausdrücklich festgestellt. Die Beteiligten ziehen daraus jedoch unterschiedliche Schlußfolgerungen.

Die Kommission und Italien vertreten beide die Auffassung, in diesem Zusammenhang könnten Waren nicht als „eingeführt" angesehen werden, bis sie ausgeladen worden seien.

Die Kommission legt dar, der Ausdruck „Einfuhr" habe im Gemeinschaftsrecht je nach dem Zusammenhang verschiedene

Bedeutung. In einigen Fällen bedeute „Einfuhr" In-den-freien-Verkehr-Bringen im Sinne der Artikel 9 und 10 EWG-Vertrag. Dagegen impliziere dieser Ausdruck in Artikel 23 Absatz 1, daß die Waren in den freien Verkehr gebracht und ausgeladen worden seien. Zur Unterstützung dieser Auffassung weist sie darauf hin, daß nach den letzten Worten des ersten Satzes dieses Absatzes eine Subvention in gleicher Höhe gewährt werde, wenn Getreide auf dem Seeweg aus anderen Mitgliedstaaten „bezogen" werde. Eine Ladung könne nicht als „bezogen" bezeichnet werden, bevor sie ausgeladen sei. Da es das Ziel der Subvention gewesen sei, sicherzustellen, daß Getreide aus der Gemeinschaft gegenüber dem unmittelbar aus Drittländern kommenden Getreide nicht benachteiligt werde, müsse der Ausdruck „eingeführt" dieselbe Bedeutung haben.

Die italienische Regierung macht geltend, das Endziel dabei, den höheren Hafenkosten in Italien durch eine Verringerung der Abschöpfung entgegenzuwirken, habe darin bestanden, sicherzustellen, daß Getreide in Italien nicht teurer würde als in anderen Mitgliedstaaten. Es würde eindeutig die Erreichung dieses Ziels nicht fördern, wenn die Verringerung der Abschöpfung bei Ladungen gewährt werde, die in Italien nicht einmal ausgeladen worden seien.

Ich stimme diesen Argumenten zu. Man kann dem nicht entgegenhalten, wie es die Kläger des Ausgangsverfahrens getan haben, daß die Firma Mantovani allein deshalb, weil sie das Schiff, ohne die Ladung zu löschen, in den Hafen gebracht habe, die finanziellen Folgen, insbesondere bei den Liegegebühren, der Verhältnisse in den italienischen Häfen habe tragen müssen. Es liegt auf der Hand, daß die Auswirkungen dieser Verhältnisse unter diesen Umständen nicht im gleichen Ausmaß spürbar waren wie bei einer Ausladung der Waren. Wie die italienische Regierung dargelegt hat, bestand das Ziel der Verringerung der Abschöpfung keineswegs darin, es Schiffen zu ermöglichen, in Italien anzulegen und ihre Ladungen zu verzollen, ohne sie dort auszuladen.

Das zweite Argument der Kläger, das auf einen angeblichen Unterschied zwischen den Absätzen 1 und 2 des Artikels 23 gestützt ist, überzeugt mich nicht. Artikel 23 Absatz 2 lautet:

„Außerdem kann die Italienische Republik die Abschöpfung bei der Einfuhr von Gerste, Hafer, Mais und Hirse aller Art um ... verringern, sofern sie für Bezüge der gleichen Getreidearten aus Mitgliedstaaten eine Subvention in gleicher Höhe gewährt."

Die Kläger machen geltend, nur durch Absatz 2 sei Italien begünstigt worden, während Absatz 1 lediglich eine „technische Maßnahme" darstelle, die die durch die Verfahren in den italienischen Häfen verursachten höheren Kosten ausgleichen solle. Sie folgern daraus, daß nach Absatz 1 Waren aus Drittländern nach Italien „eingeführt" werden könnten, ohne dort ausgeladen zu werden. Diese Folgerung ist meiner Ansicht nach nicht haltbar.

Schließlich tragen die Kläger vor, die italienischen Behörden hätten ganz einfach die Ladung nicht verzollen sollen, bevor sie ausgeladen worden sei, wenn sie es hätten ablehnen wollen, die Verringerung der Abschöpfung zu gewähren. Dieses Vorbringen, das sich darauf bezieht, was zur Vermeidung von spekulativen Transaktionen hätte unternommen werden können, wenn die Verordnung eine andere Bedeutung hat als die, die sie meiner Ansicht nach eindeutig hat, kann mich nicht davon überzeugen, daß ihr eine andere Bedeutung zugemessen werden sollte.

Die zweite Frage der Corte di Cassazione geht dahin, ob nach Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Verordnung Nr. 542/69 „das in dieser Verordnung vorgesehene und geregelte System des internen gemeinschaftlichen Versandverfahrens bei auf dem See-

weg aus Drittländern kommenden landwirtschaftlichen Erzeugnissen angewendet werden kann, die an Bord des Schiffes nach den innerstaatlichen italienischen Rechtsvorschriften verzollt worden sind und, ohne in Italien ausgeladen worden zu sein, nach einem anderen Hafen eines anderen Mitgliedstaats der Gemeinschaft befördert werden, wenn die gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften eine Verringerung der Abschöpfung für auf dem Seeweg in die Italienische Republik eingeführte landwirtschaftliche Erzeugnisse vorsehen".

Die genannte Vorschrift bestimmt, daß das interne gemeinschaftliche Versandverfahren für Waren gilt, die die Voraussetzungen der Artikel 9 und 10 EWG-Vertrag erfüllen. Die zweite Frage ist demnach dahin zu verstehen, ob Waren im freien Verkehr im Sinne dieser Artikel des EWG-Vertrags sein können, wenn gemeinschaftsrechtliche Vorschriften eine verringerte Abschöpfung bei der Einfuhr von landwirtschaftlichen Erzeugnissen vorsehen.

Meiner Ansicht nach besteht kein Zweifel daran, daß solche Waren im freien Verkehr sein können. Artikel 10 Absatz 1 EWG-Vertrag bestimmt: „Als im freien Verkehr eines Mitgliedstaats befindlich gelten diejenigen Waren aus dritten Ländern, für die in dem betreffenden Mitgliedstaat die Einfuhr-Förmlichkeiten erfüllt sowie die vorgeschriebenen Zölle und Abgaben gleicher Wirkung erhoben ... worden sind." Dies bedeutet, daß nur die Zölle und Abgaben, die anfallen, gezahlt sein müssen. Anderenfalls würden Waren, die zoll- oder abgabenfrei oder zu ermäßigten Zöllen oder Abgaben in die Gemeinschaft gelangen, niemals im freien Verkehr sein. Dies wäre ein offensichtlich absurdes Ergebnis.

Es mag sein, daß es in der zweiten Frage in Wirklichkeit darum geht, festzustellen, ob die Waren im Sinne der Artikel 9 und 10 EWG-Vertrag in den freien Verkehr gebracht und doch nicht „eingeführt" im Sinne von Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung Nr. 120/67 sein könnten. Dies ist meiner Ansicht nach möglich, da die beiden Konzeptionen nicht identisch sind und der Ausdruck „eingeführt" in jedem Fall, wie die Kommission dargelegt hat, im Gemeinschaftsrecht je nach dem Zusammenhang eine unterschiedliche Bedeutung hat.

Aufgrund dieser Überlegungen bin ich der Auffassung, daß die von der Corte di Cassazione vorgelegten Fragen wie folgt beantwortet werden sollten:

„1) Für die ‚Einfuhr auf dem Seeweg' aus einem Drittland nach Italien im Sinne von Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung Nr. 120/67 des Rates ist es erforderlich, daß die Waren in diesem Mitgliedstaat sowohl verzollt als auch ausgeladen worden sind.

2) Waren können sich im freien Verkehr gemäß Artikel 9 und 10 EWG-Vertrag befinden, wenn auf sie eine verringerte Abschöpfung gemäß Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung Nr. 120/67 des Rates erhoben worden ist."

Über die Kosten der Parteien des Ausgangsverfahrens hat das vorlegende Gericht zu entscheiden. Die Kommission hat ihre eigenen Kosten zu tragen.