DER GERICHTSHOF

auf die ihm vom Finanzgericht Hamburg gemäß dessen Beschluß vom 12. Mai 1970 vorgelegten Fragen für Recht erkannt :

Die für ein teureres als das übliche Beförderungsmittel einer Ware tatsächlich gezahlten Kosten werden, von ausdrücklich geregelten Ausnahmen abgesehen, bei der Ermittlung des den Zollwert bildenden Normalpreises auch dann berücksichtigt, wenn dieser dadurch höher wird als der cif-Preis der Ware bei ihrer Beförderung mit dem üblichen Transportmittel.

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 10. Dezember 1970.

Lecourt Donner Trabucchi

Mertens de Wilmars Pescatore

Luxemburg, den 10. Dezember 1970

Der Kanzler
A. Van Houtte

Der Präsident
R. Lecourt

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS KARL ROEMER VOM 19. NOVEMBER 1970

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

In dem Vorlageverfahren, das uns heute beschäftigt, geht es um die Auslegung der Verordnung Nr. 803/68 des Rates vom 27. Juni 1968 (Amtsblatt L 148 von 1968, S. 6) über den Zollwert der Waren, genauer : um die Frage, ob sich der normale, für den Zollwert eingeführter Waren maßgebliche Preis unter Berücksichtigung der tatsächlich entstandenen Transportkosten bestimmt oder unter Zugrundelegung der üblicherweise beim Import der betreffenden Waren zu zahlenden Fracht.

Diese Frage ist für die Klägerin des Ausgangsverfahrens, eine in Hamburg ansässige Importfirma, von Bedeutung. Sie führt anscheinend üblicherweise Filzschreiber aus Japan auf dem Seeweg ein, war aber im Juli 1968 wegen dringenden Bedarfs gezwungen, eine bestimmte Menge dieser Waren auf dem Luftweg zu beziehen. Für diese Waren wurde beim Zollamt Hamburg-Flughafen Antrag auf Abfertigung zum Tagespreis gestellt (den der Zollwertanmelder mit 422,— DM angegeben hat). Das Zollamt verstand dies zutreffend dahin, die Abfertigung zum Normalpreis im Sinne von Artikel 1 der Rats-

verordnung Nr. 803/68 vorzunehmen. Bei der Zollwertbemessung ging es aber nicht nur von der Rechnung des japanischen Lieferers aus (die auf 422,— DM c & i Kobe lautete), sondern schlug gemäß einem Erlaß des Bundesministers der Finanzen über die Abgrenzung der Beförderungskosten im Luftverkehr 94 % der Luftfracht dazu, die von der Klägerin für den Transport Kobe — Hamburg gezahlt worden war. Auf diese Weise gelangte das Zollamt zu einem Zollwert von 1 102,67 DM, von dem es dann in einem Zollbescheid vom 16. Juli 1968 Zoll und Einfuhrumsatzsteuer in Höhe von 321,69 DM errechnete.

Damit war die Firma Edding jedoch nicht einverstanden. Nach ihrer Meinung umfaßt der Begriff Normalpreis nur die Normalfracht, nicht dagegen die in einem Ausnahmefall zu zahlende Luftfracht. Für die Bestimmung des Zollwerts müsse also vom Marktpreis der Ware ausgegangen werden, einem Wert, den die Firma Edding für ihre Handelsstufe bei dem sonst üblichen Import auf dem Seeweg mit 444,— DM cif Hamburg angibt. — Ein entsprechender Einspruch war indessen nicht erfolgreich. Auf Weisung der Oberfinanzdirektion Hamburg wurde der Firma Edding vielmehr erklärt, zu der Frage, ob Luftfrachtkosten in den Zollwert einzubeziehen seien, habe der Bundesminister der Finanzen im Hinblick auf § 29 Absatz 2 des Deutschen Zollgesetzes (der mit Artikel 1 der Zollwertverordnung der Gemeinschaft übereinstimme) bereits in einem für den Importeur negativen Sinn entschieden. Demzufolge müsse unterstellt werden, daß der Verkäufer alle Kosten zu tragen hat, die sich auf die Lieferung der Ware bei Beförderung auf dem Luftweg beziehen. Im übrigen spreche dafür auch das vom Brüsseler Zollwertausschuß erlassene Avis VIII.

Da sich die Firma Edding mit diesem Bescheid nicht abfinden wollte, kam der Streitfall auf ihre Initiative vor das Finanzgericht Hamburg. Im Gerichtsverfahren beharrten die Beteiligten auf ihren bereits erwähnten Standpunkten. Weil eine Entscheidung darüber von der Auslegung einer Gemeinschaftsverordnung abhängt, hat sie das Finanzgericht nicht selbst getroffen, sondern durch Beschluß vom 12. Mai 1970 das Verfahren ausgesetzt und sich gemäß Artikel 177 des EWG-Vertrags mit folgenden Fragen an den Gerichtshof gewandt :

„Sind bei der Bildung des Normalpreises die in Artikel 7 der Verordnung Nr. 803/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27. Juni 1968 — Amtsblatt L 148 vom 28. Juni 1968, S. 6 — genannten Beförderungskosten grundsätzlich die tatsächlich bei der konkreten Einfuhr entstandenen Frachtkosten?

Wenn ja : Ergibt sich aus Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung Nr. 803/68, daß diese Kosten dann nicht in den Normalpreis als Kostenfaktor einzubeziehen sind, wenn sich auf solche Weise ein Preis errechnet, der höher liegt als der normale cif-Preis, der sich bei Kalkulation der üblichen — geringeren — Transportkosten auf dem Markt gebildet hat, ein Preis, den ein beliebiger Käufer am Einfuhrort bezahlen würde?"

Zu diesen Fragen möchte ich nunmehr, in Kenntnis der schriftlichen und mündlichen Bemerkungen, die von den Parteien des Ausgangsverfahrens, der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vorgetragen worden sind, meine Stellungnahme abgeben.

Daß den aufgeworfenen Fragen große praktische Bedeutung zukommt, braucht kaum hervorgehoben zu werden. Sie ergibt sich einerseits aus der Erkenntnis, daß der Transport auf dem Luftweg zunehmende Tendenz aufweist. Andererseits sieht der Gemeinsame Zolltarif bekanntlich Wertzölle vor, und es ist offensichtlich, daß bei ihrer Anwendung hinsichtlich der Ermittlung des Zollwerts auf einheitliche, im ganzen Gemeinsamen Markt geltende Bemessungskriterien nicht verzichtet werden kann,

soll es nicht infolge divergierender Verwaltungspraktiken zu störenden Verkehrsverlagerungen kommen.

Wie die Beteiligten übereinstimmend betonen, ist maßgeblicher Ausgangspunkt für die Lösung der aufgeworfenen Probleme Artikel 1 der Ratsverordnung Nr. 803/68. Danach gilt als grundlegendes und alleiniges Prinzip der Gemeinsamen Wertzollverordnung das des Normalpreises. — Auf diese Erkenntnis gestützt, gelangt die Klägerin zu der Ansicht, der Normalitätsgedanke müsse *umfassend* und vorrangig in dem Sinn verstanden werden, daß es allein auf die normalen Bedingungen eines Geschäftes ankomme, während der tatsächliche Preis, der Kostenpreis, in den Hintergrund gedrängt werde. Auf das Element Transportkosten bezogen, bedeute dies, daß nur die *Normalfracht*, die für eine Warenart normale Beförderungsart, in Betracht komme (wobei namentlich die Tatsache zu bedenken sei, daß die Frachtintensität bei den verschiedenen Produkten erheblich differiere). Hinsichtlich der Frachtkosten anders urteilen, hieße nach Meinung der Klägerin dagegen, einen Widerspruch im System zu akzeptieren, weil der Normalpreis dann zum Teil aus abstrakten und zum Teil aus konkreten Faktoren gebildet werde.

Wenn man sich den Wortlaut von Artikel 1 Absatz 1 der Verordnung Nr. 803/68 ansieht, namentlich die Definition des Normalpreises als des Preises, „der für diese Waren" (nämlich die eingeführten Waren) „... bei einem Kaufgeschäft unter den Bedingungen des freien Wettbewerbs zwischen einem Käufer und einem Verkäufer, die vonein ander unabhängig sind, erzielt werden kann", so liegt in der Tat — man muß es einräumen — der Gedanke nahe, es handele sich einfach um den Marktpreis, um den Wettbewerbspreis, und damit, was die Frachtkosten angeht, um die des normalen Transports. — Indessen geben hinsichtlich des jetzt allein interessierenden Frachtelements zwei Überlegungen sogleich Anlaß zu Zweifeln an der Richtigkeit des von der Klägerin entwickelten Standpunkts. Die eine wurde vom beklagten Hauptzollamt und von der Bundesregierung angeführt und betrifft die Praktikabilität der Regelung. Tatsächlich läßt sich schwerlich bestreiten, daß es oftmals beträchtliche Schwierigkeiten bereiten kann, eine derartige „Normalfracht" zu bestimmen, und dies nicht nur dann, wenn verschiedene Beförderungsarten und -wege in Betracht kommen, sondern auch dann, wenn man sich auf eine Beförderungsart beschränkt. Über die Transportkosten enthalten die Rechnungen nämlich häufig (das zeigt auch der im Ausgangsverfahren zu behandelnde Fall) keinerlei Angaben. Der Begriff der „Normalfracht" würde also ein Element der Unsicherheit ins Spiel bringen und vielfach Anlaß zu Streit geben. Diese Erkenntnis kann man bei der Beurteilung der Regelung sicher nicht ohne weiteres übergehen. — Eine zweite Überlegung geht auf Ausführungen zurück, die die Klägerin selbst in ihrem Schriftsatz gemacht hat. In Anerkennung der Tatsache, daß das bis 1968 angewandte deutsche Wertzollrecht weitgehend dem der Wertzollverordnung der Gemeinschaft gleicht, hat die Klägerin eingeräumt, daß nach der deutschen Verwaltungspraxis immer die tatsächlichen Transportkosten in Betracht gezogen worden sind. Dazu kam, auf eine Frage in der mündlichen Verhandlung, die Erklärung des Vertreters der Kommission, auch in den anderen Mitgliedstaaten habe vor Inkrafttreten des Gemeinsamen Zolltarifs immer die Praxis gegolten, die konkreten Transportkosten, auch die des Lufttransports, bei der Ermittlung des Normalpreises zu berücksichtigen. Davon ausgehend, muß es besonders unwahrscheinlich anmuten, daß die Verordnung Nr. 803/68 in bezug auf die Transportkosten eine völlige Neuerung, eben die Einführung des Begriffs „Normalfracht", bringen sollte. Bei der Auslegung der jetzt interessierenden Bestimmungen rechtfertigt dies fast die Vermutung, der von der Kommission, von der Bundesregierung und vom beklagten Hauptzoll-

amt vertretene Standpunkt sei der zutreffende; zumindest wird man daraus die Forderung ableiten dürfen, es seien sehr deutliche Elemente für die Belegung der Richtigkeit des gegenteiligen Standpunkts anzuführen.

Daß es solche Elemente letzten Endes nicht gibt, zeigt jedoch eine Analyse des Gesamtsystems der Verordnung Nr. 803/68, wie sie die Bundesregierung und die Kommission übereinstimmend vorgenommen haben. Danach steht zwar fest, daß der Begriff „Normalpreis" zentrale Bedeutung hat, es ergibt sich aber auch, daß es sich nicht um einen genormten, abstrakten Wert handelt, der für alle Waren gleicher Art unveränderlich wäre. Er bestimmt sich vielmehr offensichtlich in enger Anlehnung an die tatsächlichen Verhältnisse des konkreten Einfuhrgeschäfts. Von ihnen muß in Wahrheit ausgegangen werden; zur Ermittlung des wirklichen Wertes einer eingeführten Ware, zur Gewinnung eines unverfälschten Bildes von der durch den Lieferanten erbrachten Leistung (auf die es allein ankommt, nicht dagegen auf den Wiederverkaufspreis) erfolgt dann nur in gewissem Umfang eine Normierung, Korrektur und Präzisierung, wird von gewissen Elementen eines Geschäftes abstrahiert und sind andere Elemente ausdrücklich zu berücksichtigen. Dazu dienen die Vorschriften des Artikels 1 Absatz 1 und des Artikels 2, nach denen auf ein Kaufgeschäft bestimmter Art abzustellen ist, der Vertragsrahmen also normiert werden muß; in diesem Sinn wirken sich die Zuordnungsbestimmungen des Artikels 1 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 7 und den darin aufgeführten Kostenelementen aus, und so sind auch die Artikel 3 ff. zu verstehen (auf deren Inhalt jetzt nicht weiter einzugehen ist). Daß tatsächlich eine enge Anlehnung an die Umstände des konkreten Importgeschäfts erfolgt, ergibt sich namentlich aus den Präzisierungsbestimmungen des Artikels 4 (der die Menge der zu bewertenden Waren behandelt), aus Artikel 5 (betreffend den Zeitpunkt der Ermittlung des Zollwerts) und aus Artikel 6 (mit seiner Definition des Ortes des Verbringens in das Zollgebiet — wobei vor allem auf die sehr konkreten Elemente von Absatz 1 b hinzuweisen ist). Außerdem muß an Artikel 9 erinnert werden, nach dem der Rechnungspreis als Zollwert anerkannt werden kann, also ein wesentliches Hilfsmittel zur Ermittlung des Normalpreises darstellen kann (freilich unter dem Vorbehalt der nach Absatz 2 vorzunehmenden Berichtigungen). Ohne weiteres ist es somit naheliegend, in bezug auf die Transportkosten, d.h. die in Artikel 1 Absatz 2 b und in Artikel 7 Absatz 1 erster Gedankenstrich genannten Faktoren, in gleicher Weise zu verfahren, sich also entscheidend auf die *tatsächlich* entstandenen Transportkosten zu stützen.

Gegen die dargelegte These spricht — entgegen der Ansicht der Klägerin — nicht der *Wortlaut* der angeführten Bestimmungen. In diesem Zusammenhang hat die Klägerin bekanntlich an die in Artikel 1 Absatz 2 b enthaltene Formulierung erinnert : Kosten, die „vom Normalpreis umfaßt werden" (was eine Übertragung des Normalgedankens auf das Kostenelement bedeute); sie hat hervorgehoben, es werde in dieser Bestimmung von „Waren" gesprochen, also der abstrahierende Plural verwendet (während die früher geltenden deutschen Texte — § 29 des Zollgesetzes und § 8 der Wertzollordnung — von der „Lieferung der Ware" und „der zu bewertenden Ware" sprächen und somit eher eine konkrete Betrachtung nahelegten). Sie hat außerdem auf die abstrakte Formulierung „Kosten des Beförderns" in Artikel 7 der Verordnung Nr. 803/68 hingewiesen und auch ihr die konkretere Wendung des deutschen Textes („die Beförderungskosten der zu bewertenden Ware") gegenübergestellt, die sich in der einschlägigen Durchführungsverordnung des Bundesfinanzministers findet. — Dem kann tatsächlich — abgesehen von dem allgemeinen, für derartige Textargumente geltenden Vorbehalt — entgegengehalten werden, daß von einer deutlichen Übertragung des „Normal" —

Gedankens auf die Transportkosten doch wohl nur gesprochen werden dürfte, wenn in Artikel 1 Absatz 2 b nicht von „allen Kosten", sondern von *normalerweise* entstehenden Kosten die Rede wäre. Weiterhin muß sich die Klägerin sagen lassen, daß aus einem Vergleich der deutschen Texte mit Formulierungen eines anderen Gesetzgebers naturgemäß zwingende Folgerungen nicht abzuleiten sind, und daß im übrigen auch die Verwendung des Plurals („Waren") sowie der Gebrauch der Wendung „Kosten des Beförderns" eine konkrete Beurteilung keineswegs ausschließen. Nicht zuletzt kann dafür die Tatsache ins Feld geführt werden, daß das Brüsseler Zollwertabkommen von 1950, dem alle Mitgliedstaaten beigetreten sind und das infolgedessen ein wertvolles Erkenntnismittel bildet, gleiche Formulierungen verwendet, und dennoch im Prinzip dazu zwingt, von den tatsächlichen Verhältnissen des konkreten Einfuhrgeschäfts auszugehen, eine Einfuhr „en fonction de ses caractéristiques *propres*" zu bewerten (wie sich den einschlägigen Erläuterungen und anderen Indizien, etwa den Brüsseler Mustererklärungen, entnehmen läßt [1]).

Worauf es jetzt jedoch vor allem ankommt, ist die Erkenntnis, daß einige Vorschriften der Verordnung Nr. 803/68 selbst mit großer Deutlichkeit die Notwendigkeit sichtbar machen, bei der Bestimmung des Normalpreises von den tatsächlich entstandenen Transportkosten auszugehen. Insofern kann — entgegen der Meinung der Klägerin — schon auf Artikel 6 hingewiesen werden, in dem der Ort des Verbringens in das Zollgebiet definiert ist. Er spricht sehr konkret von den „beförderten Waren" und stellt maßgeblich auf das gewählte Beförderungsmittel ab. Anzuführen ist außerdem Artikel 8, der von der Zuordnung der Beförderungskosten in bestimmten Fällen handelt. Sein Absatz 1 bestimmt :

„Werden Waren auf die gleiche Beförderungsart über den Ort des Verbringens in das Zollgebiet der Gemeinschaft hinaus befördert, so werden die Kosten des Beförderns *im Verhältnis der Streckenteile* außerhalb und innerhalb des Zollgebiets der Gemeinschaft aufgeteilt, es sei denn, der Zollstelle wird nachgewiesen, welche Kosten nach einem allgemeinverbindlichen Frachttarif für die Beförderung der Waren bis zum Ort des Verbringens in das Zollgebiet der Gemeinschaft entstanden wären."

Die Beförderungsart spielt hier also eine maßgebliche Rolle. In Absatz 2 heißt es :

„Werden Waren zu einem einheitlichen Preis frei Bestimmungsort berechnet, der dem Preis am Ort des Verbringens entspricht, so sind die Kosten, die sich auf die Beförderung innerhalb der Gemeinschaft beziehen, von diesem Preis nicht abzuziehen. Ein solcher Abzug kann jedoch vorgenommen werden, wenn der Zollstelle nachgewiesen wird, daß der Preis frei Grenze niedriger wäre als der einheitliche Preis frei Bestimmungsort."

Auch danach kommt es offensichtlich auf die konkrete Transportart an. Noch stärker womöglich als diese beiden Bestimmungen weist Absatz 3 von Artikel 8 auf die konkrete Transportart und deren Kosten hin. Er bestimmt nämlich, daß bei unentgeltlicher Beförderung oder bei Beförderung mit einem Transportmittel des Käufers „die Kosten des Beförderns in den Zollwert einzubeziehen (sind), die bis zum Ort des Verbringens bei *gleicher Beförderungsart* nach dem üblichen Tarif berechnet worden wären". Daß in diesem Fall auf den „üblichen Tarif" hingewiesen wird, ist angesichts der Besonderheiten der Sachlage nicht verwunderlich. Bemerkenswert erscheint aber, daß nur insofern von einem *üblichen* Transporttarif die Rede ist.

Angesichts all der angeführten Erwägungen würde ich also meinen, daß

1 — Conseil de Coopération douanière, Notes explicatives, 1960, S. 100.

nach der Gemeinsamen Zollwertverordnung unzweifelhaft das Prinzip besteht, in die Berechnung des Normalpreises die tatsächlich entstandenen Transportkosten einzubeziehen. Auch irgendwelche Durchbrechungen dieses Prinzips sind nicht vorgesehen. Derartiges findet sich weder in dem einschlägigen Artikel 7 der Verordnung Nr. 803/68, noch kann — wie die Kommission mit Recht hervorgehoben hat —, angenommen werden, Ausnahmen seien in manchen Fällen als stillschweigend zugelassen anzusehen. Dies läßt sich namentlich sagen, weil in *anderen* Artikeln der Verordnung Nr. 803/68, etwa in den Artikeln 3 Absatz 2, 4 Absatz 2, 8 Absatz 1 und Absatz 4, Ausnahmen ausdrücklich erwähnt sind (was auf eine abschließende Regelung hindeutet). Darüber hinaus kann auch auf den Umstand hingewiesen werden, daß anscheinend bei der Ausarbeitung der Verordnung Nr. 803/68 erwogen worden ist, in bestimmten Fällen von der Berücksichtigung der Luftfracht abzusehen und nur die geringeren Kosten eines anderen Transportmittels zugrunde zu legen, daß letztlich aber bewußt darauf verzichtet worden ist, solche Abweichungen in den Text aufzunehmen.

Eine Bekräftigung der hier entwickelten Auffassung ergibt sich im übrigen noch aus Vorgängen außerhalb der Verordnung Nr. 803/68. — Insofern kann einmal auf die Kommissionsverordnung Nr. 1769/68 vom 6. November 1968 über die in den Zollwert einzubeziehenden Luftfrachtkosten (Amtsblatt L 285 von 1968, S. 1) verwiesen werden. Auch sie sieht zwar eine gewisse Abstrahierung vor (im Sinne der alleinigen Berücksichtigung *direkter* Strekken), sie geht aber offensichtlich in der Frage der Aufteilung der Transportkosten von der Einbeziehung der tatsächlich entstandenen Luftfrachtkosten in den Normalpreis aus. — Aus dem Bereich des Brüsseler Zollwertabkommens — das, wie gesagt, im gegenwärtigen Zusammenhang *beträchtlichen Erläuterungswert* besitzt — ist der in der mündlichen Verhandlung vom Vertreter der Bundesregierung erwähnte Beschluß des Zollwertausschusses vom 12. Mai 1966 über die bei Einfuhren nach Ruanda zu berücksichtigenden Luftfrachtkosten anzuführen. Außerdem ist das Avis VIII des Zollwertausschusses von Bedeutung. In seinem ersten Teil ist ausdrücklich erklärt (soll also wohl als Prinzip gelten), „que les frais de transport des marchandises par air ou par tout autre moyen garantissant une livraison rapide constituent un élément du prix normal visé par la définition". Zu bestimmten in dem Avis vorgesehenen Ausnahmen aber ist zu sagen, daß sie nur gelten, „si la réglementation nationale le permet", daß sie also nicht vom System des Zollwertabkommens nahegelegt werden, sondern allenfalls in dem nach dem Zollwertabkommen verbleibenden Ermessensraum der Mitgliedstaaten zur Anwendung gelangen können. Dieser Gedanke läßt sich jedoch zweifellos — wie die Kommission überzeugend gezeigt hat — auf das notwendig einheitliche Zollwertsystem des Gemeinsamen Marktes nicht übertragen, auch nicht im Hinblick auf den Paragraphen 13 der Deutschen Wertzollordnung vom 29. November 1961. Überdies wäre wohl zu sagen, daß die Formulierungen der Ausnahmeklausel den Fall des Ausgangsverfahrens gar nicht erfassen, ist in ihnen doch die Rede von „certaines catégories d'importation particulière... pour lesquelles l'utilisation de la voie aérienne est fortuite ou ne confère aucune plus-value particulière à la marchandise transportée, les frais étant en règle générale supportés par l'expéditeur". Davon beim dringenden Bezug einer Ware im Interesse der ununterbrochenen Belieferung von Kunden zu sprechen, jede Werterhöhung also auszuschließen, erscheint mir tatsächlich nicht einleuchtend.

Schließlich möchte ich der Vollständigkeit halber noch anmerken, daß die eindeutige Interpretation der Verordnung Nr. 803/68 auch nicht mit den in der mündlichen Verhandlung von der Klägerin gemachten Hinweisen auf Ar

tikel 3 Buchstaben e und f des EWG-Vertrags zu erschüttern ist. Dies erscheint offensichtlich, soweit in Artikel 3 e sehr allgemein von der Einführung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs die Rede ist. Etwas anderes kann aber auch nicht gelten für die in Artikel 3 f vorgesehene Errichtung eines Systems, das den Wettbewerb innerhalb des Gemeinsamen Marktes vor Verfälschungen schützt. Davon wird die Berücksichtigung der Luftfrachtkosten bei der Bemessung des Zollwerts schon deswegen nicht berührt, weil diesem Prinzip jeder unterworfen ist, der aus kaufmännischen Überlegungen eine rasche Belieferung auf dem Luftweg für angebracht hält.

Nach alledem schlage ich vor, auf die beiden gestellten Fragen wie folgt zu antworten :

Die bei der Bildung des Normalpreises im Sinne von Artikel 1 der Verordnung Nr. 803/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 27. Juni 1968 gemäß Artikel 7 dieser Verordnung zu berücksichtigenden Beförderungskosten sind grundsätzlich die bei der konkreten Einfuhr tatsächlich entstandenen Frachtkosten.

Aus Artikel 1 der Verordnung Nr. 803/68 ergibt sich nicht, daß der Normalpreis mit dem normalen cif-Preis identisch sein muß, der sich unter Zugrundelegung der üblichen Transportkosten auf dem Markt gebildet hat. Der Normalpreis enthält die tatsächlich entstandenen Beförderungskosten (auch Lufttransportkosten) bis zum Ort des Verbringens in die Gemeinschaft selbst dann, wenn sich so ein höherer Preis ergibt als der, den ein beliebiger Käufer am Einfuhrort für eine auf andere Art transportierte Ware zahlen würde.