auferlegen. Jedoch kann man die Erhebung von Abgaben zur Deckung der Beförderungskosten oder der Kosten sonstiger mit der Durchfuhr verbundener Leistungen nicht als unvereinbar mit der so verstandenen Durchfuhrfreiheit ansehen; dabei sind nicht nur die Leistungen zu berücksichtigen, die in einem unmittelbaren und speziellen Zusammenhang mit der Warenbeförderung stehen, sondern auch die allgemeineren Vorteile, die sich aus der Benutzung der Hafengewässer oder -anlagen ergeben, für deren Schiffbarkeit und Unterhaltung öffentliche Stellen die Kostenlast tragen.

2. Das Transitabkommen zwischen der EWG und Österreich zur Anwendung der Bestimmungen über das gemeinschaftliche Versandverfahren enthält keine besondere Verpflichtung der Vertragsparteien in bezug auf die abgabenrechtliche Behandlung der Transitwaren.

3. Artikel V des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens, der den Grundsatz der Durchfuhrfreiheit für den Verkehr durch das Gebiet jeder Vertragspartei nach und aus dem Gebiet der anderen Vertragsparteien enthält, kann im Rahmen des Gemeinschaftsrechts keine unmittelbare Wirkung entfalten. Die einzelnen können sich nicht auf ihn berufen, um gegen die Erhebung einer Abgabe von der Art einer Ein- und Ausladegebühr für Waren, die sich auf der Durchfuhr nach Österreich befinden, vorzugehen. Die Verpflichtung der Gemeinschaft, den Drittländern gegenüber, die Vertragspartei des GATT sind, die Einhaltung dieses Abkommens sicherzustellen, wird durch diese Feststellung in keiner Weise berührt.

In der Rechtssache 266/81

betreffend ein dem Gerichtshof nach Artikel 177 EWG-Vertrag von der Corte suprema di cassazione in dem bei diesem Gericht anhängigen Rechtsstreit

SOCIETÀ ITALIANA PER L'OLEODOTTO TRANSALPINO (SIOT), mit Sitz in Triest,

gegen

MINISTERO DELLE FINANZE, MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE, CIRCOSCRIZIONE DOGANALE DI TRIESTE UND ENTE AUTONOMO DEL PORTO DI TRIESTE

sowie in sechs weiteren, mit dem ersten Verfahren verbundenen Rechtsstreitigkeiten, in denen sich dieselben Parteien oder einige von ihnen als Haupt-, Anschluß- oder Inzidentkassationskläger bzw. -beklagte gegenüberstehen,

vorgelegtes Ersuchen um Vorabentscheidung über die Zuständigkeit des Gerichtshofes für die Auslegung des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens

(GATT), über die Wirkungen der Tatsache, daß die Gemeinschaft hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten ist, über die Wirkung der Bestimmungen des GATT in der innerstaatlichen Rechtsordnung, über die Auslegung des Artikels V Absatz 3 des GATT, der Artikel 90 Absatz 1 und 113 Absatz 1 EWG-Vertrag und der Verordnungen des Rates Nr. 542/69 vom 18. März 1969 und Nr. 2813/72 vom 21. November 1972 im Hinblick auf die staatliche Gebühr und die Hafengebühr, die im Decreto legge Nr. 47 vom 28. Februar 1974, bestätigt durch das Gesetz Nr. 117 vom 16. April 1974, vorgesehen sind, sowie über die Rechte der einzelnen im Fall der Rechtswidrigkeit dieser Abgaben

erläßt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung des Präsidenten J. Mertens de Wilmars, der Kammerpräsidenten P. Pescatore, A. O'Keeffe und U. Everling, der Richter Mackenzie Stuart, G. Bosco, O. Due, K. Bahlmann und Y. Galmot,

Generalanwalt: G. Reischl
Kanzler: P. Heim

folgendes

URTEIL

Tatbestand

Der Sachverhalt und der Verfahrensablauf sowie die nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG abgegebenen Erklärungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

I — Sachverhalt und Verfahren

Durch das italienische Gesetz Nr. 82 vom 9. Februar 1963 (Gazzetta Ufficiale vom 23. 2. 1963) wurde — in Artikel 27 — eine staatliche Gebühr für die Löschung von aus dem Ausland stammenden Waren, die in Häfen, auf Reeden oder an Küsten des Landes zum Zwecke ihrer endgültigen oder vorübergehenden Einfuhr ausgeladen werden, sowie — in den Artikeln 33, 34 und 35 — eine „Hafengebühr" für Waren eingeführt, die in bestimmten Häfen, darunter dem von Triest, aus- oder eingeladen werden.

Mit Urteil vom 10. Dezember 1973 in der Rechtssache 34/73 (Variola — „Abladesteuer" —, Slg. S. 981) hat der Gerichtshof für Recht erkannt, daß eine Abgabe, die lediglich auf eingeführte Waren und nur deshalb erhoben wird, weil diese Waren in nationalen Häfen abgeladen werden, eine Abgabe zollgleicher Wirkung darstellt, die mit dem Gemeinschaftsrecht unvereinbar ist.

Aufgrund dieses Urteils wurden die Seeabgaben und -gebühren durch Artikel 2 des Decreto legge Nr. 47 vom 28. Februar 1974 über die Gebühr für das Ausladen und das Einladen von auf dem See- und dem Luftweg beförderten Waren (Gazzetta Ufficiale vom 13. 3. 1974), bestätigt durch das Gesetz Nr. 117 vom 16. April 1974 (Gazzetta Ufficiale vom 4. 5. 1974), neu geregelt.

Die Kommission, die am 10. März 1971 wegen der Ausladegebühr gegen Italien Klage auf Feststellung eines Verstoßes gegen Artikel 13 Absatz 2 EWG-Vertrag erhoben hatte, nahm ihre Klage beim Gerichtshof zurück; dieser ordnete mit Beschluß vom 1. Mai 1974 (ABl. C 69, S. 5) die Streichung der Rechtssache (172/73) an.

Artikel 2 Absatz 1 des Decreto legge Nr. 47/1974, bestätigt durch das Gesetz Nr. 117/1974, sieht vor, daß in allen Häfen, auf allen Reeden und an allen Küsten des Landes eine staatliche Gebühr für das Ein- und das Ausladen von Waren zu erheben ist, die sich nach der Tonnage der Waren bemißt.

Nach Artikel 2 Absatz 2 bleibt die Hafengebühr für das Einladen und das Ausladen von Waren in den im Gesetz Nr. 82/1963 genannten Häfen bestehen.

Nach Artikel 2 Absatz 3 erster Abschnitt wird die Höhe der staatlichen Gebühr für jeden Hafen unter Berücksichtigung der Art der Waren und der durchschnittlichen Kosten der Dienstleistungen durch Dekret des Präsidenten der Republik bestimmt. Nach Artikel 2 Absatz 3 zweiter Abschnitt darf die Hafengebühr das Doppelte des Höchstbetrags der staatlichen Gebühr nicht überschreiten; sie wird ebenfalls durch Dekret des Präsidenten der Republik festgesetzt, in dem zugleich die Zuweisung des größten Teils der Einnahmen an die örtlichen selbständigen Hafenbehörden und die besonderen Verwendungszwecke festzulegen sind.

Die beiden Gebühren wurden durch Dekret des Präsidenten der Republik vom 13. März 1974 (Gazzetta Ufficiale vom 23. 4. 1974) in gleicher Höhe für alle Häfen und mit einer Differenzierung lediglich nach der Art der Waren festgelegt. Mit diesem Dekret wurde auch die Zuweisung des Aufkommens aus der Hafengebühr an die die fraglichen Häfen bewirtschaftenden Behörden geregelt.

Aufgrund der einschlägigen Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen verlangte die Circoscrizione doganale di Trieste (Zollbezirk Triest) von der Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino (SIOT) für verschiedene Mengen von Rohöl, das vom 23. April 1974 bis zum 2. April 1975 aus nicht dem GATT angeschlossenen Ländern eingeführt, im Hafen von Triest gelöscht und mit Bestimmung für die Bundesrepublik Deutschland und für Österreich in die transalpine Ölleitung eingespeist worden war, die Zahlung von insgesamt 3 275 590 580 Lire für staatliche Gebühren und Hafengebühren.

Die Firma SIOT focht die Erhebung dieser Gebühren, die ihrer Ansicht nach gegen das Gemeinschaftsrecht, das GATT und bestimmte Vorschriften des innerstaatlichen italienischen Rechts verstoßen, beim Tribunale Triest und danach bei der Corte d'appello Triest an. Nachdem sie weder in der ersten noch in der zweiten Instanz obsiegt hatte, legte sie

gegen die Urteile der Corte d'appello Triest vom 15. April 1977, vom 16. April 1977 und vom 18. Februar 1978 bei der Corte suprema di cassazione Kassationsbeschwerden ein. Dieses Gericht wurde außerdem mit sechs weiteren, mit der ersten im Zusammenhang stehenden Kassationsbeschwerden der Firma SIOT und des Ente autonomo del porto di Trieste (Selbständige Hafenbehörde Triest) befaßt; diese Kassationsbeschwerden oder einige von ihnen richten sich außerdem gegen das Ministero delle finanze (Finanzministerium), das Ministero della marina mercantile (Ministerium für die Handelsmarine) und die Circoscrizione doganale di Trieste.

Alle sieben Kassationsverfahren wurden verbunden und dem Vereinigten Zivilsenat der Corte suprema di cassazione vorgelegt.

Dort machte die Firma SIOT die Rechtswidrigkeit der Gebühren unter anderem mit der Begründung geltend, sie seien mit dem Gemeinschaftsrecht und bestimmten Vorschriften des GATT nicht vereinbar.

Was das Gemeinschaftsrecht anbelange, so seien die strittigen Gebühren unvereinbar mit: den Artikeln 12 und 13 EWG-Vertrag, dem durch die Verordnung Nr. 542/69 des Rates vom 18. März 1969 (ABl. L 77, S. 1) geschaffenen gemeinschaftlichen Versandverfahren, dem am 22. Juni 1972 unterzeichneten und durch die Verordnung Nr. 2813/72 des Rates vom 21. November 1972 (ABl. L 294, S. 86) im Namen der Gemeinschaft geschlossenen Abkommen zwischen der EWG und der Republik Österreich zur Anwendung der Bestimmungen über das gemeinschaftliche Versandverfahren sowie, was die Hafengebühr betreffe, Artikel 113 Absatz 1 und Artikel 90 Absatz 1 EWG-Vertrag. Was das Allgemeine Zoll- und Handelsabkommen anbelange, so verstießen die strittigen Gebühren gegen dessen Artikel II Absatz 1 Buchstabe b und gegen das in Artikel V Absatz 3 vorgesehene System der Freiheit der Durchfuhr.

Die Corte suprema di cassazione gelangte zu der Ansicht, um über die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes Nr. 117/1974 entscheiden zu können, müsse vorab geklärt werden, ob die völkerrechtlichen und gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften, deren Verletzung behauptet wird, den Schutz der Verfassung genießen und welchen genauen Inhalt bejahendenfalls diese so als Maßstab für die Beurteilung der Verfassungsmäßigkeit herangezogenen Vorschriften haben.

Unter Hinweis auf „feststehende Grundsätze der Rechtsprechung des Gerichtshofes" stellte sie fest, die strittigen Gebühren seien keine Abgaben zollgleicher Wirkung im Sinne der Artikel 12 und 13 EWG-Vertrag, sondern inländische Abgaben im Sinne von Artikel 95, dessen Verletzung aber nicht behauptet werde.

Aus denselben Gründen verneinte sie eine Unvereinbarkeit mit Artikel II Absatz 1 Buchstabe b des GATT und stellte fest, daß ein Verstoß gegen Artikel III Absatz 2 des GATT nicht gerügt worden sei.

Im übrigen vertrat die Corte di cassazione die Ansicht, daß sich aus dem sonstigen Vorbringen der Firma SIOT Fragen nach der Auslegung des Gemeinschaftsrechts ergäben. Daher entschied sie mit Beschluß vom 21. Mai 1981 gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag, das Verfahren bis zur Vorabentscheidung des Gerichtshofes über folgende Fragen auszusetzen:

A — Vorfrage: Gehören die Bestimmungen des GATT deshalb, weil die Gemeinschaft hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Abkommen an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten ist,

auch dann zu den Vorschriften, deren Auslegung in die Vorabentscheidungszuständigkeit des Gerichtshofes nach Artikel 177 EWG-Vertrag fällt, wenn das nationale Gericht darum ersucht wird, sie im Hinblick auf Beziehungen zwischen Rechtssubjekten zu einem anderen Zweck als dem der Beurteilung der Gültigkeit oder der Ungültigkeit einer Handlung der Gemeinschaft anzuwenden oder zumindest auszulegen?

B — Bei Bejahung der vorstehenden Frage: Welche Wirkungen sind gegebenenfalls (und bei einem zeitlichen Unterschied, in welcher zeitlichen Reihenfolge) innerhalb der Rechtsordnung der Gemeinschaft und der der Mitgliedstaaten daraus entstanden, daß die Gemeinschaft hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten ist? Muß insbesondere das nationale Gericht, wenn es den Bestimmungen des Abkommens Argumente für die Auslegung oder Kriterien für die Anwendung einer späteren, inhaltlich gegen die Bestimmungen des Abkommens verstoßenden nationalen Vorschrift entnimmt, — unter Beachtung der durch Artikel 177 EWG-Vertrag festgelegten Kompetenzverteilung — davon ausgehen, daß das GATT, besonders in bezug auf die in der folgenden Frage genannten Bestimmungen, nur auf der Ebene völkerrechtlicher Verpflichtungen, ohne unmittelbare Wirkungen in der internen Rechtsordnung, Geltung hat, oder aber hat es davon auszugehen, daß das GATT in dieser Rechtsordnung in den Beziehungen zwischen Rechtssubjekten wirksam wird und in diesem zweiten Fall gegenüber der entgegenstehenden nationalen Vorschrift gleichrangig oder höherrangig ist?

C — Ebenfalls bei Bejahung der Frage A und unabhängig von der Anwort auf die Frage B, um dem vorlegenden Gericht nützliche Hinweise für die Auslegung der nationalen Regelung zu geben: Ist es dem nationalen Gesetzgeber nach Artikel V Absatz 3 des GATT für aus Nicht-Mitgliedsländern stammende, aber für den Markt von Mitgliedsländern bestimmte Waren — gegebenenfalls in welchen Grenzen und unter welchen Voraussetzungen — untersagt, die Erhebung von Abgaben (wie die staatliche Gebühr für das Ausladen und Einladen von Waren in allen Seehäfen des Landes und die sogenannte Hafengebühr für das Ausladen und das Einladen von Waren nur in einigen dieser Häfen — Gebühren, die in Artikel 2 Absatz 1 und 2 des Decreto legge Nr. 47 vom 28. Februar 1974, bestätigt durch das Gesetz Nr. 117 vom 16. April 1974, vorgesehen sind) sowohl auf inländische oder nationalisierte Erzeugnisse als auch auf eingeführte Erzeugnisse aus Anlaß des Ein- oder Ausladens dieser Erzeugnisse in Seehäfen des Mitgliedstaats vorzusehen, die die eingeführten Erzeugnisse auch dann zu tragen haben, wenn sie aus einem Drittland stammen und sich lediglich auf der Durchfuhr durch das nationale Hoheitsgebiet befinden, da sie für den Markt eines anderen Mitgliedstaats bestimmt sind, und auch dann, wenn — dies betrifft insbesondere diejenigen Abgaben, die für bestimmte Häfen vorgesehen sind, die von selbstän-

digen Behörden verwaltet werden, für die ein Teil dieser Abgaben bestimmt ist — das Ein- und Ausladen sowie die spätere Weiterbeförderung auf den Markt, für den die Waren letzten Endes bestimmt sind, ausschließlich von einem Wirtschaftsunternehmen mit Hilfe von Einrichtungen und Anlagen besorgt werden, die von diesem Unternehmen auf eigene Rechnung errichtet, bewirtschaftet und unterhalten werden, ohne daß von der Hafenverwaltung irgendeine unmittelbare und spezielle Dienstleistung erbracht wird?

D — Unabhängig von den Antworten auf die vorstehenden Fragen A, B und C:

1. Ist es dem nationalen Gesetzgeber nach den der Gemeinschaftsrechtsordnung auf dem Gebiet des lauteren Wettbewerbs und der Handelspolitik zugrunde liegenden Prinzipien unter besonderer Bezugnahme auf die Artikel 90 Absatz 1 und 113 Absatz 1 EWG-Vertrag und im Hinblick auf die spezifische Regelung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens durch die Ratsverordnungen (EWG) Nr. 542/69 vom 18. März 1969 und Nr. 2813/72 vom 21. November 1972 — gegebenenfalls in welchen Grenzen und unter welchen Voraussetzungen sowie bei Vorliegen welcher — auch formeller — Erfordernisse in bezug auf die Herkunft der Ware und das für sie geltende Versandverfahren — untersagt, die Erhebung von Abgaben (wie die staatliche Gebühr für das Ausladen und das Einladen von Waren in allen Seehäfen des Landes und die sogenannte Hafengebühr für das Ausladen und das Einladen von Waren nur in einigen dieser Häfen — Gebühren, die in Artikel 2 Absätze 1 und 2 des Decreto legge Nr. 47 vom 28. Februar 1974 bestätigt durch Gesetz Nr. 117 vom 16. April 1974, vorgesehen sind) sowohl auf inländische oder nationalisierte Erzeugnisse als auch auf eingeführte Erzeugnisse aus Anlaß des Ein- oder Ausladens dieser Erzeugnisse in Seehäfen des Mitgliedstaats vorzusehen, die die eingeführten Erzeugnisse auch dann zu tragen haben, wenn sie aus einem Drittland stammen und sich lediglich auf der Durchfuhr durch das nationale Hoheitsgebiet befinden, da sie für den Markt der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs bestimmt sind, und auch dann, wenn — dies betrifft insbesondere diejenigen Abgaben, die für bestimmte Häfen vorgesehen sind, die von selbständigen Behörden verwaltet werden, für die ein Teil dieser Abgaben bestimmt ist — das Ein- und Ausladen sowie die spätere Weiterbeförderung auf den Markt, für den die Waren letzten Endes bestimmt sind, ausschließlich von einem Wirtschaftsunternehmen mit Hilfe von Einrichtungen und Anlagen besorgt werden, die von diesem Unternehmen auf eigene Rechnung errichtet, bewirtschaftet und unterhalten werden, ohne daß von der Hafenverwaltung irgendeine unmittelbare oder spezielle Dienstleistung erbracht wird?

2. Kann der einzelne im Fall des Verbots derartiger Abgaben vor einem innerstaatlichen Gericht die Erstattung der aus diesem Grund gezahlten Beträge verlangen oder den vom Staat geltend gemachten Zahlungsanspruch abwehren?

Der Beschluß der Corte suprema di cassazione ist am 6. Oktober 1981 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden.

Nach Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichshofes der EWG haben schriftliche Erklärungen eingereicht: Am 22. Dezember 1981 die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch den stellvertretenden Generaldirektor ihres Juristischen Dienstes Giancarlo Olmi und durch ihren Rechtsberater Jacques Bourgeois, am 15. Januar 1982 die Regierung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Ministerialrat im Bundeswirtschaftsministerium Martin Seidel, und die Regierung des Königreichs der Niederlande, vertreten durch den Generalsekretär des Außenministeriums F. Italianer, am 18. Januar 1982 die Regierung des Königreichs Dänemark, vertreten durch den Rechtsberater des Außenministeriums Laurids Makaelsen, und die Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch Assistant Treasury Solicitor R. N. Ricks, am 19. Januar 1982 das Ente autonomo del porto di Trieste, vertreten durch die Rechtsanwälte Arturo Marzano, Rom, und Gaspare Pacia, Triest, die Regierung der Italienischen Republik, vertreten durch den Abteilungspräsidenten beim Consiglio di Stato (Staatsrat) und Leiter des Servizio del contenzioso diplomatico, trattati e affari legislativi Arnaldo Squillante im Beistand von Avvocato dello Stato Giorgio d'Armato, und die Firma SIOT, vertreten durch Rechtsanwältin Wilma Viscardini Donà, Padua.

Auf Bericht des Berichterstatters und nach Anhörung des Generalanwalts hat der Gerichtshof aufgrund der bei ihm eingereichten schriftlichen Erklärungen eine weitere Sachaufklärung in mehreren Punkten für erforderlich erachtet und daher teils die Parteien der Ausgangsverfahren, teils die Mitgliedstaaten oder die Kommission ersucht, vor Eröffnung der mündlichen Verhandlung einige Fragen zu beantworten und bestimmte ergänzende Angaben zu machen.

II — Beim Gerichtshof eingereichte schriftliche Erklärungen

A — Zur Zuständigkeit des Gerichtshofes für die Auslegung des GATT

Die *Firma SIOT* erinnert daran, daß der Gerichtshof bereits mehrfach Bestimmungen des GATT ausgelegt habe, wenn auch nur zu dem Zweck über die Gültigkeit von Handlungen der Gemeinschaftsorgane zu entscheiden. Er habe seine Zuständigkeit aufgrund einer doppelten Feststellung bejaht: Artikel 177 Absatz 1 enthalte keine Beschränkung der Zuständigkeit des Gerichtshofes hinsichtlich der Gründe, aus denen eine Handlung der Gemeinschaft ungültig sein könne, so daß der Gerichtshof auch auf Bestimmungen des Völkerrechts gestützte Rügen der Ungültigkeit prüfen könne, sofern diese Bestimmungen für die Gemeinschaft verbindlich seien; das GATT sei für die Gemeinschaft verbindlich, da diese hinsichtlich der von den Mitgliedstaaten im Rahmen dieses Abkommens eingegangenen Verpflichtungen an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten sei.

Der Gerichtshof sei in der Tat befugt, die Bestimmungen des GATT auszulegen, und zwar weniger deshalb, weil das

GATT die Gemeinschaft binde, als aus dem Grund, daß dieses Abkommen bereits Bestandteil der Gemeinschaftsrechtsordnung sei. Die Gemeinschaft sei aufgrund ihrer durch die Artikel 111 und 113 EWG-Vertrag begründeten Zuständigkeit hinsichtlich der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten. Das GATT entfalte deshalb dieselben Wirkungen wie ein von der Gemeinschaft geschlossener Vertrag, der als solcher eine Handlung der Organe im Sinne von Artikel 177 Absatz 1 Buchstabe b sei.

Da die Bestimmungen des GATT, weil sie einen Teil der Gemeinschaftsrechtsordnung bildeten, gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen seien, stehe die Zuständigkeit des Gerichtshofes für ihre Auslegung außer Zweifel, unabhängig davon, ob es um die Prüfung der Gültigkeit von Handlungen der Gemeinschaftsorgane oder aber darum gehe, den nationalen Gerichten die Kriterien an die Hand zu geben, aufgrund derer sie bei Beziehungen zwischen Rechtssubjekten betreffenden Widersprüchen zwischen Bestimmungen des GATT und nationalen Bestimmungen eine Entscheidung treffen könnten.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* vertritt die Ansicht, durch die Übertragung von Befugnissen kraft des EWG-Vertrags, die Einführung der Zollunion und den Eintritt der EWG in die das GATT betreffenden Rechtsbeziehungen sei dieses in die Gemeinschaftsrechtsordnung aufgenommen worden und bilde einen Teil dieser Rechtsordnung. Außerdem nehme die Gemeinschaft seit mehr als 20 Jahren als solche im Rahmen des GATT an Verhandlungen teil, deren Ergebnisse für alle Mitgliedstaaten verbindlich seien.

Das GATT habe seither dieselbe Geltung wie ein völkerrechtlicher Vertrag der Gemeinschaft. Seine Tragweite und seine Wirkung seien notwendigerweise im Rahmen der Gemeinschaftsrechtsordnung und ausschließlich in bezug auf diese zu prüfen. Dieses Ergebnis liege um so mehr auf der Hand, als sich die Bestimmungen des GATT für die einzelnen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft erledigt hätten und als sie in das Gemeinschaftsrecht integriert worden seien. Das GATT könne nicht aufgrund von Vorschriften des innerstaatlichen Rechts in den einzelnen Mitgliedstaaten eine unterschiedliche Tragweite haben; daher sei eine Zuständigkeit der nationalen Gerichte für eine abschließende Auslegung des GATT zu verneinen.

Die nationalen Maßnahmen zur Ratifizierung und Durchführung des GATT könnten dem nationalen Gericht keine Handhabe für eine Auslegung geben, die nunmehr nur noch auf der Gemeinschaftsebene vorgenommen werden könne. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes, wonach die Gemeinschaft hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten sei, beurteile sich die rechtliche Verbindlichkeit dieser Verpflichtungen nach den einschlägigen Bestimmungen der Gemeinschaftsrechtsordnung und nicht nach den Vorschriften, durch die diese früher in den nationalen Rechtsordnungen Geltung erlangt hätten.

Die Anerkennung einer ausschließlichen Zuständigkeit der nationalen Gerichte für die Auslegung des GATT würde dazu führen, daß dieses, insbesondere hinsichtlich der Beziehungen zwischen den Rechtssubjekten, je nach der Auslegung, für die sich die nationalen Gerichte in den einzelnen Mitgliedstaaten entscheiden, eine unterschiedliche Tragweite hätte. Dies hätte die weitere Folge, daß die Bestimmungen des GATT für die einzelnen Rechte begründen könnten, die nur innerhalb der italienischen

Rechtsordnung von den Gerichten zu wahren seien, und daß die einzelnen sich nur gegenüber dem italienischen Staat, nicht aber gegenüber den anderen Mitgliedstaaten, deren Rechtsprechung sich in eine andere Richtung entwickelt habe, unmittelbar auf die Bestimmungen des GATT berufen könnten. Diese Konsequenz wäre absolut unvereinbar mit der Feststellung, daß die Gemeinschaft hinsichtlich der Durchführung des GATT an die Stelle der verschiedenen Mitgliedstaaten getreten sei.

Wenn angenommen werden müsse, daß die Bestimmungen des GATT allein aufgrund des Ratifizierungsakts direkt und unmittelbar angewandt werden könnten, so habe die Gemeinschaft, die die Rechte und Pflichten der einzelnen Mitgliedstaaten übernommen habe, hinsichtlich des italienischen Staats andere Befugnisse als hinsichtlich der anderen Mitgliedstaaten. Eine weitere unannehmbare Konsequenz bestünde darin, daß Gemeinschaftsverordnungen, deren Gültigkeit durch den Gerichtshof anerkannt worden sei, eventuell wegen ihrer Unvereinbarkeit mit den Rechten, die sich für die italienischen Bürger aus den Bestimmungen des GATT ergäben, diesen Bürgern gegenüber für ungültig erklärt werden müßten.

Das GATT sei als Bestandteil der Gemeinschaftsrechtsordnung anzusehen. Für ihre Auslegung, die notwendigerweise innerhalb des ganzen Gemeinschaftsgebiets einheitlich und außerdem von den einzelnen nationalen Beitritts- und Übernahmehandlungen unabhängig sein müsse, sei unabhängig vom jeweiligen Sachverhalt der Gerichtshof zuständig, ohne daß den nationalen Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten irgendein Spielraum für selbständige und eventuell abweichende Beurteilungen bleibe.

Die *Regierung der Italienischen Republik* trägt vor, der Gerichtshof habe entschieden, daß die Gemeinschaft, soweit sie nach dem EWG-Vertrag vormals den Mitgliedstaaten zustehende Befugnisse auf dem Gebiet der Durchführung des GATT übernommen habe, hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten sei. Soweit die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten im einzelnen auf die Gemeinschaft übergegangen seien und eine Zuständigkeit des Gerichtshofes bejaht werden müsse, die durch diesen Übergang betroffenen Bestimmungen des GATT im Wege der Vorabentscheidung im Hinblick auf die insoweit zu prüfenden Vereinbarkeitsfragen auszulegen, sei wegen des Erfordernisses einer einheitlichen Rechtsanwendung auch eine Zuständigkeit des Gerichtshofes für die direkte Auslegung dieser Bestimmungen in den Fällen anzunehmen, in denen diese sich als unmittelbar wirkende Rechtsvorschriften auf das streitige Rechtsverhältnis auswirkten.

Nach Ansicht der *Regierung des Königreichs Dänemark* ergibt sich aus Artikel 234 EWG-Vertrag nicht, daß die wie das GATT vor Inkrafttreten des Vertrages geschlossenen Übereinkünfte als solche Teil des Gemeinschaftsrechts sind. Lege man Artikel 177 wörtlich aus, so erstrecke sich die Auslegungskompetenz des Gerichtshofes nicht auf die in Artikel 234 genannten Übereinkünfte und Verträge.

Der Gerichtshof habe das GATT bisher nur im Zusammenhang mit Einwänden gegen die Gültigkeit von gemeinschaftsrechtlichen Handlungen geprüft. Er habe somit noch nicht abschließend zur rechtlichen Bedeutung des GATT im Verhältnis zum Gemeinschaftsrecht Stellung genommen. Insoweit sei von folgendem auszugehen: Einerseits gehörten die früher von den Mitgliedstaaten geschlossenen völkerrechtlichen Verträge als solche nicht zum Gemeinschaftsrecht, könnten

sich aber, eventuell als Bestandteil des Gemeinschaftsrechts, auf die Gültigkeit von Rechtsakten der Gemeinschaft auswirken. Zum anderen seien die von der Gemeinschaft selbst geschlossenen völkerrechtlichen Verträge Teil des Gemeinschaftsrechts und könnten vom Gerichtshof auch aufgrund von Vorlagefragen nationaler Gerichte, die ihre Auslegung und Anwendung beträfen, ausgelegt werden.

In Artikel 177 EWG-Vertrag festgelegte Auslegungszuständigkeit des Gerichtshofes gelte für das Gemeinschaftsrecht insgesamt. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes sei die Gemeinschaft, da sie an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten sei, rechtlich an die Bestimmungen des GATT gebunden.

Für die in der Vorlagefrage vorgenommene Unterscheidung sei kaum ein wirklicher Grund vorhanden. Vielmehr spreche das Erfordernis der Rechtseinheit und der Umstand, daß die Gemeinschaft Drittstaaten gegenüber die Verantwortung für die Durchführung des GATT trage, für die Auffassung, daß der Gerichtshof für die Auslegung des GATT selbst dann zuständig sei, wenn es wie im vorliegenden Fall nicht um die Gültigkeit einer gemeinschaftsrechtlichen Handlung gehe. Hierfür sprächen auch die gemeinsame Zoll- und Handelspolitik betreffende Überlegungen.

Alle diese Gesichtspunkte und insbesondere die Tatsache, daß das GATT eine Materie betreffe, die die Mitgliedstaaten schrittweise auf die Gemeinschaft übertragen hätten, berechtigten zur Befürwortung einer speziellen Lösung, die nicht ohne weiteres auf andere unter Artikel 234 fallende völkerrechtliche Verträge anwendbar sei.

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* trägt vor, entscheidend sei nicht die Bindung der Gemeinschaft an das GATT, sondern die Tatsache, daß dem Gerichtshof das Verhalten eines Mitgliedstaats zur GATT-rechtlichen Beurteilung unterbreitet werde. Gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag entscheide aber der Gerichtshof im Wege der Vorabentscheidung — außer über die Auslegung des Vertrages und die Auslegung der Satzungen der durch den Rat geschaffenen Einrichtungen — nur über die Gültigkeit und die Auslegung der Handlungen der Organe der Gemeinschaft. Der Gerichtshof könne demnach nicht dafür zuständig sein, über die Auslegung von GATT-Regeln zu entscheiden, soweit sich diese lediglich gegenüber den Mitgliedstaaten als Verpflichtungen äußerten.

Die *Regierung des Königreichs der Niederlande* vertritt die Ansicht, es gehe um die Frage, ob das GATT als Teil des Gemeinschaftsrechts im Sinne von Artikel 164 EWG-Vertrag angesehen werden könne.

Die Gemeinschaftsrechtsordnung sei ein offenes System: Einzelne Bestimmungen völkerrechtlicher Verträge, die die Gemeinschaft mit Drittländern oder mit internationalen Organisationen geschlossen habe und an die die Gemeinschaft als solche gebunden sei, könnten, soweit sie sich zu unmittelbarer Anwendung eigneten, Teil des Gemeinschaftsrechts sein und sich auf die Rechtsbeziehungen in der Gemeinschaft auswirken, ohne daß es hierzu irgendeiner rechtlichen Maßnahme bedürfe.

Artikel 228 Absatz 2 EWG-Vertrag, wonach die von der Gemeinschaft geschlossenen völkerrechtlichen Verträge für die Organe der Gemeinschaft verbindlich seien, gelte mutatis mutandis auch für die Vorbereitung von Entscheidungen, die die Gemeinschaft im Rahmen internationaler Organisationen, wie z. B. im Rahmen des GATT, bänden, soweit die Gemeinschaft vollberechtigter Teilnehmer am Entscheidungsprozeß sei.

Wenn ein völkerrechtlicher Vertrag die Gemeinschaft binde und die Bestimmungen dieses Vertrages, auf die sich die Rechtssubjekte im einzelnen berufen müßten, unmittelbare Wirkung auf die Rechtsbeziehungen innerhalb der Gemeinschaft hätten, könne man die betreffenden Bestimmungen als Teil des Gemeinschaftsrechts ansehen, so daß sie vom Gerichtshof ausgelegt und angewendet werden müßten.

Der Gerichtshof habe seine Zuständigkeit für die Auslegung von die Gemeinschaft „bindenden" völkerrechtlichen Verträgen bejaht, ohne einen Unterschied zwischen Fällen, in denen der betreffende Vertrag von der Gemeinschaft selbst im Rahmen ihrer Zuständigkeiten geschlossen worden sei, und solchen Fällen zu machen, in denen die Verträge zwar von den Mitgliedstaaten abgeschlossen worden seien, aber eine Materie beträfen, für die die Zuständigkeiten aufgrund des EWG-Vertrags von den Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft übergegangen seien.

Die Zuständigkeit des Gerichtshofes für die Auslegung einer spezifischen Bestimmung eines völkerrechtlichen Vertrages könne nicht vom Vorhandensein einer gemeinschaftsrechtlichen Vorschrift abhängig gemacht werden.

Für die *Regierung des Vereinigten Königreichs* steht es außer Zweifel, daß der Gerichtshof nach Artikel 177 zur Vorabentscheidung nicht nur über die Vereinbarkeit der Handlungen der Gemeinschaft mit dem die Gemeinschaft bindenden Völkerrecht, sondern auch über die Bedeutung und die Wirkung völkerrechtlicher Vorschriften von der Art der GATT-Bestimmungen im Rahmen der Gemeinschaftsrechtsordnung zuständig ist, damit die nationalen Gerichte diese Vorschriften in den bei ihnen anhängigen Rechtsstreitigkeiten zutreffend und einheitlich anwenden können.

Die *Kommission* weist darauf hin, daß Artikel 228 Absatz 2 und Artikel 5 EWG-Vertrag die Mitgliedstaaten verpflichteten, die von der Gemeinschaft geschlossenen Abkommen einzuhalten und zu ihrer Durchführung beizutragen. Diese Verpflichtung könne, was ihre Grundlage und ihrem Inhalt betreffe, nicht von anderer als gemeinschaftsrechtlicher Natur sein.

Da die Fragen des Bestehens, der Wirkung und der Tragweite der Verpflichtung eines Mitliedstaats zur Einhaltung eines von der Gemeinschaft geschlossenen Abkommens ihrer Natur nach dem Gemeinschaftsrecht zuzuordnen seien, müßten sie notwendig unter Artikel 177 EWG-Vertrag fallen, selbst wenn sie vor dem nationalen Gericht aufgeworfen würden, ohne daß gleichzeitig Fragen nach der Auslegung oder der Gültigkeit autonomer Gemeinschaftshandlungen gestellt würden. Anderenfalls würden für einen nicht unbeträchtlichen Teil des Gemeinschaftsrechts die mit dem Vorabentscheidungsverfahren verbundenen Garantien für eine einheitliche Auslegung außer Kraft gesetzt.

Dadurch, daß die Gemeinschaft hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten sei, sei im Rahmen der Gemeinschaftsrechtsordnung eine Lage entstanden, die derjenigen gleichzusetzen sei, die bestehe, wenn die Gemeinschaft ein völkerrechtliches Abkommen von vornherein selbst schließe. Das GATT sei also als Handlung der Organe der Gemeinschaft im Sinne von Artikel 177 Absatz 1 Buchstabe b zu behandeln. Die interne Wirkung des GATT könne nicht von der Rechtsordnung jedes einzelnen Mitgliedstaats abhängen; es wäre inkonsequent und unlogisch, wenn die Bestimmungen des GATT in der Gemeinschaft je nach der Rechtsordnung jedes einzelnen Mitgliedstaats eine ver-

schiedene Wirkung haben könnten, während im Rahmen des GATT die Gemeinschaft als Einheit auftrete und in diesem Rahmen einen beträchtlichen Teil der gemeinsamen Handelspolitik entwickele, indem sie die ihr durch den Vertrag übertragenen Zuständigkeiten und Befugnisse ausübe.

B — Zu den Folgen des Übergangs der Pflichten aus dem GATT auf die Gemeinschaft

Die *Firma SIOT* trägt vor, wenn der Gerichtshof bisher die Auffassung abgelehnt habe, daß das GATT für die Gemeinschaftsbürger das Recht begründen könne, sich vor Gericht gegenüber einem Rechtsakt der Gemeinschaft auf die Bestimmungen des GATT zu berufen, so schließe dies doch nicht aus, daß die Bestimmungen des GATT vor Gericht widersprechenden nationalen Vorschriften entgegengehalten werden könnten.

Da die Bestimmungen des GATT in die Gemeinschaftsrechtsordnung aufgenommen worden seien, seien sie gemeinschaftsrechtliche Bestimmungen; ihnen komme gegenüber den nationalen Rechtsvorschriften Vorrang zu, und zwar nicht als Bestimmungen des GATT selbst, sondern als zur Gemeinschaftsrechtsordnung gehörende Vorschriften. Diese Vorrangstellung ergebe sich nicht aus der unmittelbaren Anwendbarkeit der Vorschriften des Gemeinschaftsrechts, die eine notwendige aber nicht ausreichende Voraussetzung sei, sondern aus der Selbständigkeit der Gemeinschaftsrechtsordnung gegenüber den nationalen Rechtsordnungen, die auf einer jede wechselseitige Überschneidung ausschließenden Kompetenzverteilung beruhe.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* verweist auf die Rechtsprechung des Gerichtshofes, nach der das GATT wegen seiner Tragweite und seines Inhalts sowie wegen der Regelung, denen es die Beziehungen zwischen den vertragschließenden Parteien unterwerfe, für die einzelnen kein Recht begründen könne, sich vor Gericht auf seine Bestimmungen zu berufen. Der eindeutige und nicht von Bedingungen abhängige Inhalt einer Rechtsnorm könne zusätzliche Durchführungsmaßnahmen nicht überflüssig machen; dies gelte um so mehr für die Bestimmungen völkerrechtlicher Verträge, die auf einem Gebiet, auf dem die einzelnen nicht Rechtssubjekte seien, geschlossen und grundsätzlich dazu bestimmt seien, die Staaten als die einzigen Subjekte des Völkerrechts zu binden.

Würde man die Bestimmungen des GATT als geeignet ansehen, für die einzelnen von den Gerichten zu schützende Rechte zu begründen, so würde dadurch die Flexibilität dieses Abkommens und die in ihm vorgesehene Möglichkeit von Abweichungen erheblich beeinträchtigt. Diese Auffassung würde außerdem eine ständige Anpassung der nationalen Rechtsordnungen erforderlich machen und wäre mit Artikel XXXV Absatz 1 des Abkommens sowie mit der Praxis der Mitgliedstaaten des GATT bei der Beseitigung von Verstößen gegen das Abkommen unvereinbar. Für diese Feststellung spreche auch der Umkehrschluß aus der Tatsache, daß im Rahmen der Gemeinschaftsrechtsordnung insoweit eine andere Regelung gelte.

Obwohl die Vertragsparteien bereits dem GATT angehört hätten, hätten sie es für erforderlich gehalten, in Artikel 13 Absatz 2 EWG-Vertrag die schrittweise Aufhebung der Abgaben zollgleicher Wirkung im Handelsverkehr untereinander vorzusehen und so eine Norm zu setzen, die überflüssig gewesen wäre, wenn Artikel II des GATT bereits als im gesamten Gemeinschaftsgebiet direkt anwendbar anzusehen gewesen wäre. Wäre

man von einer unmittelbaren Wirkung der Bestimmungen des GATT ausgegangen, so hätten sich die Bestimmungen des Vertrages und mehrerer Agrarverordnungen über das Verbot der Abgaben zollgleicher Wirkung erübrigt.

Daß die Mitgliedstaaten die im Rahmen des Völkerrechts eingegangenen Verpflichtungen einzuhalten hätten, spreche für sich genommen nicht für eine unmittelbare Wirkung der Bestimmungen des GATT; diese Pflicht beruht auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit, was es ganz offensichtlich unmöglich mache, dem GATT unmittelbare Wirkung in dem Sinn zuzuschreiben, daß sich die einzelnen vor den nationalen Gerichten unmittelbar auf seine Bestimmungen berufen könnten.

Wenn man den einzelnen im Rahmen der Rechtsprechung die Einhaltung der völkerrechtlichen Verpflichtungen des Staates oder der Gemeinschaft gewährleisten würde, so würde man dadurch letzten Endes dem Staat und der Gemeinschaft im Verhältnis zu den anderen Signatarstaaten die Befugnisse aus dem Vertrag entziehen.

Die erforderliche Flexibilität bei Verhandlungen könne nur gesichert werden, wenn man davon ausgehe, daß die im Rahmen des GATT übernommenen Verpflichtungen nur in den internationalen Beziehungen von Bedeutung seien.

Wenn man die Frage bejahen würde, ob den einzelnen aus den Bestimmungen des GATT von den nationalen Gerichten zu schützende Rechte erwachsen könnten, so würde dies nicht nur im Widerspruch zu den vom Gerichtshof entwickelten Grundsätzen stehen, sondern auch den feststehenden Grundsatz außer Kraft setzen, daß die Abgaben zollgleicher Wirkung zwar im innergemeinschaftlichen Handel seit dem Ende der Übergangszeit und, was Agrarerzeugnisse — auch solche aus Drittländern — betreffe, seit dem Inkrafttreten der verschiedenen Verordnungen über die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte verboten seien, aber in den Beziehungen zu den Drittländern auf nichtlandwirtschaftliche Erzeugnisse bis zum Erlaß gegenteiliger Maßnahmen erhoben werden könnten.

Die *Regierung der Italienischen Republik* trägt vor, daß die Bestimmungen des GATT, wie der Gerichtshof anerkannt habe, keine Rechte und Pflichten der einzelnen begründen könnten, werde durch die von allen Mitgliedstaaten des Abkommens eingenommene Haltung bestätigt und sei wohl besonders hinsichtlich des Artikels V Absatz 3 unbestreitbar; diese Bestimmung sei im Teil II des Abkommens enthalten, über den die Vertragsparteien durch Unterzeichnung des vorläufigen Durchführungsprotokolls von Genf vom 30. Oktober 1947 bestimmt hätten, daß er nur anzuwenden sei, soweit er mit ihrem jeweiligen innerstaatlichen Recht vereinbar sei. Diese Einschränkung hänge mit der Unbestimmtheit der Vorschriften des Teils II des Abkommens zusammen; insbesondere ergebe sich aus der Formulierung des Artikels V, daß er eine Programmvorschrift sei und nicht die für seine Anwendung durch die Gerichte erforderliche Bestimmtheit aufweise.

Die *Regierung des Königreichs Dänemark* tritt dafür ein, an der Rechtsprechung des Gerichtshofes festzuhalten, da die Gründe, die den Gerichtshof zur Verneinung unmittelbarer Wirkungen des GATT geführt hätten, klar und überzeugend seien.

Nach seiner Präambel sei das GATT zur Anwendung „auf der Grundlage der Gegenseitigkeit und zum gemeinsamen Nutzen" bestimmt und durch die große Geschmeidigkeit seiner Bestimmungen, insbesondere der Vorschriften über die Möglichkeit von Abweichungen, gekenn-

zeichnet. Mit Sicherheit hätten die Vertragsparteien von vornherein nicht die Absicht gehabt, dem Abkommen unmittelbare Wirkungen im innerstaatlichen Recht zukommen zu lassen. Im Rahmen des GATT sei auch kein gerichtliches Verfahren für die Regelung von Streitigkeiten festgelegt worden; diese würden durch Verhandlungen beigelegt. Das „Sanktionssystem" des Abkommens diene eher dazu, ein Gleichgewicht zwischen den gegenseitigen Rechten und Pflichten der Parteien aufrechtzuerhalten.

Entscheidend sei, daß die mit dem GATT verfolgten Ziele eine weitaus geringere Tragweite als die Ziele der Verträge zur Gründung der Gemeinschaften hätten. Daher sei es unerheblich, daß einige Bestimmungen des GATT für sich betrachtet anscheinend die Anforderungen für eine unmittelbare Anwendbarkeit erfüllen könnten, die der Gerichtshof herkömmlicherweise an die internen Vorschriften des Gemeinschaftsrechts gestellt habe.

Es stehe den Vertragsparteien frei, einem Vertrag unmittelbare Anwendbarkeit im internen Recht zuzuschreiben, selbst wenn dies zunächst nicht vorgesehen gewesen sei, die anderen Vertragsparteien dem Vertrag eine solche Wirkung nicht beilegten und der Vertrag nach seinem Aufbau und seiner Formulierung nicht geeignet zu sein scheine, unmittelbare Wirkungen zu entfalten. Eine solche Entscheidung sei jedoch Sache der zuständigen politischen Stellen, also, was die Gemeinschaft anbelange, des Rates; die Rechtsnatur des GATT könne also nicht durch ein Urteil des Gerichtshofes dahingehend geändert werden, daß die einzelnen sich vor den dänischen Gerichten auf seine Bestimmungen berufen könnten.

Das Interesse an einer einheitlichen Anwendung des Gemeinschaftsrechts werde dadurch, daß die Gerichte der Mitgliedstaaten gemäß dem nationalen Recht die Bestimmungen des GATT in Rechtsstreitigkeiten anwenden könnten, in denen sie einem nationalen Rechtsakt entgegengehalten würden, nicht wirklich beeinträchtigt; dies setze allerdings voraus, daß der Gerichtshof im Verfahren nach Artikel 177 den nationalen Gerichten die Auslegung der GATT-Bestimmungen betreffende Gesichtspunkte aufzeigen könne.

Die *Regierung des Vereinigten Königreichs* trägt vor, wegen der Rechtsnatur und des Zwecks des GATT und der in den Ausgangsverfahren strittigen GATT-Bestimmungen könnten diese für die Gemeinschaftsbürger keine Rechte begründen, auf die sie sich vor den nationalen Gerichten berufen könnten.

Die Bestimmungen des GATT im allgemeinen und die Bestimmungen, auf die sich die Vorabentscheidungsfragen bezögen, im besonderen entfalteten wegen des Wortlauts und des Zwecks des GATT selbst sowie wegen der Rechtsprechung des Gerichtshofes keine unmittelbare Wirkung.

Das GATT betreffe in erster Linie Gegenseitigkeitsvereinbarungen über den Abbau von Zöllen und anderen Handelsschranken. Sinn und Zweck des EWG-Vertrags sei es hingegen, nicht nur den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu erleichtern, sondern auch eine einzige Wirtschaftsgemeinschaft mit einer eigenen Rechtsordnung, eigenen Organen und eigenen Einrichtungen für die Auslegung und Durchführung des Vertrages zu schaffen.

Bei der Ermittlung der Tragweite eines völkerrechtlichen Vertrages sei von der gewöhnlichen, seinen Bestimmungen in ihrem Zusammenhang zukommenden Bedeutung unter Berücksichtigung seines Gegenstands und seines Zwecks auszu-

gehen. In Anwendung dieses Grundsatzes habe der Gerichtshof in mehreren seiner Urteile, insbesondere im Urteil vom 12. Dezember 1972 in den Rechtssachen 21 bis 24/72 (International Fruit, Slg. S. 1219) für Recht erkannt, daß die Bestimmungen des GATT kein Recht der Gemeinschaftsangehörigen begründen könnten, sich vor Gericht auf das GATT zu berufen.

Wenn man einem Vertrag von der Art des GATT unmittelbare Wirkung zuschreibe, so führe dies zu durchaus unerwünschten und von den Vertragsparteien nicht beabsichtigten Ergebnissen. Die Folge wäre eine einseitige Ausdehnung der EWG (insofern, als nur die Mitgliedstaaten betroffen seien) auf Länder, die die mit der Mitgliedschaft in der EWG verbundenen Verpflichtungen nicht übernommen hätten.

Der Gerichtshof habe keinen Anlaß, von seiner bisherigen Rechtsprechung abzugehen, nach der die in den Ausgangsverfahren streitigen GATT-Bestimmungen für die dem Recht der Mitgliedstaaten unterworfenen Personen keine Rechte begründen könnten, auf die sie sich vor den nationalen Gerichten berufen könnten.

Die *Kommission* verweist auf die Rechtsprechung des Gerichtshofes und vertritt die Ansicht, an das Problem der unmittelbaren Wirkung völkerrechtlicher Verträge wie des GATT, hinsichtlich deren Erfüllung die Gemeinschaft an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten sei, müsse sehr behutsam herangegangen werden; der Grund hierfür liege zum einen in der Rechtsnatur und den Zielen solcher Verträge, die sich von denen des EWG-Vertrags unterschieden, und zum anderen in der Notwendigkeit, im Verhältnis zwischen den Parteien von Verträgen, die wie das GATT auf der Gegenseitigkeit beruhten, die Vorteile und Nachteile in einem gerechten Gleichgewicht zu halten.

Bei der Auslegung einer Bestimmung des GATT könne ein Gericht einer Vertragspartei dahin gelangen, daß es dieser Bestimmung eine größere Tragweite beimesse, als die Vertragsparteien ihr beimäßen oder ihr jemals beimessen würden. Die Auslegung durch das Gericht betreffe eine Materie, die die Signatarstaaten des GATT späteren zweiseitigen oder mehrseitigen Verhandlungen vorbehalten hätten, oder aber Fragen, die in einem Verfahren zur Beilegung von Streitfällen entschieden werden könnten, das ebenfalls Verhandlungselemente enthalte.

C — Zur Beurteilung der strittigen Gebühren im Hinblick auf Artikel V Absatz 3 des GATT

Die *Firma SIOT* trägt vor, Artikel V Absatz 3 des GATT sei eine präzise und vollständige Bestimmung, die unbedingte Verpflichtungen begründe und keinen Raum für eine Ermessensausübung lasse; sie sei daher ihrer Natur nach geeignet, gegenüber den einzelnen unmittelbare Wirkung zu entfalten, und könne nationalen Vorschriften entgegengehalten werden, durch die für den Markt eines dem GATT angeschlossenen Landes bestimmte Transitwaren mit durch keine Gegenleistung gerechtfertigten Abgaben belastet würden. Da das GATT nicht mehr im Verhältnis zwischen den Mitgliedstaaten der EWG, sondern nur noch zwischen der EWG und den ihm angeschlossenen Drittländern gelte, lasse sich allerdings die Ansicht vertreten, eine Berufung auf Artikel V Absatz 3 sei im vorliegenden Fall nur hinsichtlich der für den österreichischen Markt, nicht aber hinsichtlich der für den deutschen Markt bestimmten Waren möglich.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* führt aus, da das GATT für die einzelnen kein Recht begründen könne, sich vor Gericht auf seine Bestimmungen zu

berufen, sei die Frage der Vereinbarkeit der strittigen Gebühren mit Artikel V Absatz 3 des GATT für die Ausgangsverfahren unerheblich.

Artikel V des GATT sei nur eine Absichtserklärung programmatischer Natur; jedenfalls entziehe er für sich genommen den einzelnen Vertragsparteien nicht die Befugnis, eventuell entgegenstehende Rechtsvorschriften zu erlassen. Auch der dritte Absatz von Artikel V könne nicht losgelöst vom Gesamtzusammenhang der Vorschrift gesehen werden, deren Teil er sei.

Es sei von besonderer Wichtigkeit, nicht aus den Augen zu verlieren, daß der Teil II des GATT und demgemäß auch Artikel V nach den vorläufigen Protokollen von Genf vom 30. Oktober 1947 und von Annecy vom 10. Oktober 1949 grundsätzlich nur anwendbar sei, soweit er mit dem bei Unterzeichnung dieser Protokolle geltenden Recht vereinbar sei; auch im Rahmen der Gemeinschaftsrechtsordnung könne die staatliche Ausladegebühr weiter gemäß der ursprünglich in Artikel 27 des Gesetzes Nr. 82/1963 enthaltenen Regelung rechtmäßigerweise auf aus Drittländern eingeführte nichtlandwirtschaftliche Erzeugnisse erhoben werden.

Außerdem betreffe Artikel V Absatz 3 des GATT „Zölle, andere Durchfuhrabgaben und Durchfuhrbelastungen"; er sei daher nicht einschlägig und unanwendbar, wenn es wie hier um eine allgemeine Regelung für innerstaatliche Abgaben gehe, die wegen des Aus- oder des Einladens und somit ohne jede Diskriminierung unabhängig von irgendwelchen Vorgängen zollrechtlicher Art auch dann erhoben würden, wenn inländische Waren ausgeladen oder eingeladen würden.

Die *Regierung der Italienischen Republik* vertritt die Ansicht, durch Artikel V Absatz 3 des GATT solle verhindert werden, daß Waren, die sich in einem Land lediglich im Durchfuhrverkehr zu einem anderen Land befänden, allein deshalb im Durchfuhrland einer an ihre besondere Situation anknüpfenden Abgabenregelung unterworfen würden, die sich zu ihren Ungunsten von der Regelung für die Waren unterscheide, die im Durchfuhrland im Verkehr seien. Artikel V Absatz 3 des GATT verlange mit Sicherheit nicht, daß im Durchfuhrverkehr befindliche Waren von finanziellen Belastungen freigestellt würden, denen die inländischen Waren bei ihrer Beförderung normalerweise unterworfen seien. Die Erhebung der Bestandteil einer inländischen Abgabenregelung darstellenden strittigen Gebühren knüpfe an das objektive Kriterium an, daß irgendeine — inländische oder ausländische — Ware welcher Herkunft und Bestimmung auch immer ausgeladen oder eingeladen werde; die Gebühren würden auch bei der Beförderung inländischer Waren zwischen zwei Orten im Inland erhoben. Die strittigen Gebühren stünden also ihrer Natur nach in keinem Zusammenhang mit Formen der Abgabenerhebung, die ein besonderes Zollverfahren oder eine besondere zollrechtliche Stellung der Ware voraussetzten; sie würden nicht aufgrund und wegen der Durchfuhr der Ware durch das Inland erhoben, die in keiner Weise Grund und Voraussetzung der entsprechenden Abgabenschuld darstelle; diese entstehe vielmehr im Zeitpunkt der — vor oder nach der Durchfuhr erfolgenden — Umladung im Hafen.

Außerdem bemesse sich die Höhe der Abgabe nach den Kosten, die die Gesamtorganisation der Hafenanlagen verursache, die die Benutzer auch über jede besondere, individuelle Dienstleistung hinaus in jedem Fall zwangsläufig in Anspruch nähmen.

Die Regelung des GATT über den Transitverkehr werde somit in keiner Weise durch eine innerstaatliche abgabenrechtliche Bestimmung berührt, die nicht an die Durchfuhr als solche anknüpfe und für die im Durchfuhrverkehr befindlichen Waren keine andere Behandlung vorsehe als für im Inlandsverkehr befindliche inländische Waren oder für zur Einfuhr bestimmte ausländische Waren oder schließlich für zur Ausfuhr bestimmte inländische Waren.

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* führt aus, die Tatsache, daß auf das im Hafen von Triest angelandete und für den deutschen Markt bestimmte Rohöl eine Abgabe erhoben werde, der keine Dienstleistung gegenüberstehe, stelle einen eindeutigen Verstoß gegen Artikel V Absatz 3 des GATT dar; diese Feststellung unterliege jedoch nicht der Auslegungskompetenz des Gerichtshofes.

Die *Kommission* vertritt die Ansicht, es sei danach zu unterscheiden, ob die mit den streitigen Gebühren belasteten Waren in ein Drittland oder in ein Mitgliedsland der EWG befördert würden. Artikel V des GATT könne im innergemeinschaftlichen Handel nicht angewandt werden, da der EWG-Vertrag insoweit an die Stelle des GATT getreten sei. Kein Mitgliedstaat könne sich auf Artikel V des GATT gegenüber einem anderen Mitgliedstaat berufen, und keine Vertragspartei könne diese Vorschrift in Bezug auf den Handel zwischen zwei Mitgliedstaaten geltend machen.

Schon der Wortlaut von Artikel V Absatz 3 des GATT stehe der Berufung eines einzelnen auf diese Bestimmung entgegen.

Hilfsweise sei darauf hinzuweisen, daß Artikel V Absatz 3 die fraglichen Transporte von Zöllen, anderen Durchfuhrabgaben und Durchfuhrbelastungen befreie. Unter „Durchfuhrabgabe" sei eindeutig eine Abgabe zu verstehen, die speziell und ausschließlich wegen der Durchfuhr erhoben werde; der Begriff „Durchfuhrbelastungen" erfasse seiner wörtlichen Bedeutung nach wohl Belastungen, für die die Durchfuhr Erhebungsgrund sei.

Aus dem Zusammenhang der Absätze 3, 4 und 5 des Artikels V gehe hervor, daß die Verpflichtungen der Vertragsparteien im Rahmen von Handlungen zollrechtlicher und verwaltungsrechtlicher Natur bestünden; die unter Artikel V fallenden Abgaben wiesen einen Bezug zu den besonderen zoll- und verwaltungsrechtlichen Versandvorgängen auf, so daß Abgaben, die nur bei Gelegenheit der Durchfuhr erhoben würden, nicht unter diese Bestimmung fielen.

Artikel V Absatz 3 könne nicht dahin gehend ausgelegt werden, daß eine im Durchfuhrverkehr befindliche Ware von einer auf inländische Waren erhobenen inländischen Abgabe befreit werde und in den Genuß einer günstigeren Behandlung als der nationalen Behandlung gelange, die Artikel III Absätze 2 und 4 bei inländischen Abgaben vorschreibe; die nationale Behandlung sei nämlich der höchste im GATT vorgesehene Standard.

D — Zur Vereinbarkeit der streitigen Gebühren mit dem Gemeinschaftsrecht

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* spricht sich dafür aus, daß der Gerichtshof im Interesse einer umfassenden Klärung der Rechtslage nicht nur die vom vorlegenden Gericht — wohl nur beispielhaft — aufgeführten Bestimmungen, sondern auch die Regeln des EWG-Vertrags über den freien Warenverkehr in die Prüfung einbezieht. Insbesondere sollte geprüft werden, ob sich nicht aufgrund von Artikel 34 EWG-Vertrag ein Verbot der Belastung von

Transitware mit einer Abgabe, zumindest aber ein Gebot der Entlastung solcher Ware von einer derartigen Abgabe bei der Ausfuhr in andere Mitgliedstaaten, ergebe.

Ein Verhalten, das gegen die Regeln des GATT verstoße, laufe auch den Vorschriften des EWG-Vertrags über den freien Warenverkehr zuwider; die Bindungen der Mitgliedstaaten im Rahmen der EWG könnten nicht geringer sein als die Bindungen, die das GATT seinen Vertragsparteien auferlege.

Für eine entsprechende, weiter gehende Umdeutung der Fragen durch den Gerichtshof spreche, daß das vorlegende Gericht den Gerichtshof generell nach den Voraussetzungen und den etwaigen gemeinschaftsrechtlichen Grenzen für die in Rede stehende Ausfuhrregelung frage.

Zur gemeinsamen Handelspolitik (Artikel 113)

Die *Firma SIOT* macht geltend, die Freiheit der Durchfuhr sei zwar nicht ausdrücklich im EWG-Vertrag vorgesehen, ergebe sich aber stillschweigend aus den allgemeinen Grundsätzen des Gemeinsamen Marktes. Insbesondere schließe es der Grundsatz der Wettbewerbsgleichheit innerhalb jedes Mitgliedstaats aus, daß die Länder, die die Waren eines Mitgliedstaats oder eines Drittlandes auf dem Weg zu ihrem Bestimmungsland durchlaufen müßten, diese Waren mit irgendwelchen Abgaben, und seien es auch sogenannte inländische Abgaben, belasten könnten. Die Erhebung inländischer Abgaben auf Erzeugnisse anderer Mitgliedstaaten oder auf aus Drittländern eingeführte Erzeugnisse, die sich nicht im Wettbewerb mit den inländischen Erzeugnissen befinden könnten, weil sie — wie dies gerade auf Transitwaren zutreffe — dazu bestimmt seien, in einem anderen Mitgliedstaat in den Verkehr gebracht zu werden, sei mit dem freien Warenverkehr oder mit der Wettbewerbsgleichheit unvereinbar.

Durch das gemeinschaftliche Versandverfahren solle nicht nur vermieden werden, daß in jedem Durchfuhrland Einfuhrformalitäten bei Verbringung der Ware ins Inland und Ausfuhrformalitäten beim Verlassen des Landes erledigt werden müßten; sein weitaus wichtigeres Ziel bestehe darin, die Erhebung inländischer Abgaben bei der Einfuhr und die Erstattung solcher Abgaben bei der Ausfuhr zu vermeiden.

Die Transitware sei tatsächlich keine Importware; Transitware werde, wie schon das Wort sagt, nicht ins Inland verbracht, um dort verbraucht zu werden, sondern befinde sich nur auf der Durchfuhr durch das Inland.

Eine Abgabe, die auf Transitware erhoben werde, habe die gleiche Wirkung wie ein Zoll, selbst wenn sie einer inländischen Abgabe entspreche.

Dies gelte zweifellos für Abgaben allgemeiner Art, die nicht im Zusammenhang mit besonderen Dienstleistungen stünden, die auch der Transitware zugute kämen. Bei Abgaben, die in unmittelbarem Zusammenhang mit besonderen Dienstleistungen stünden, sei es unabdingbar, daß die Dienstleistungen, die Abgabenschuld entstehen ließen, tatsächlich erbracht würden. Dies sei, wie die Corte suprema di cassazione selbst feststelle, hier nicht der Fall. Das Tatbestandsmerkmal, das die Abgabenschuld entstehen lasse, sei somit nicht verwirklicht; wenn die Abgaben also dennoch auf die Transitware erhoben würden, so hätten sie die gleichen Wirkungen wie ein Zoll, da sie sich auf den Preis der Ware auswirkten, ohne daß diesem Erhöhungsbetrag irgendein Vorteil gegenüberstehe.

Die strittigen Gebühren belasteten die Erzeugnisse aus dritten Ländern und ver-

fälschten die Einheitlichkeit des Schutzniveaus an den Außengrenzen; sie seien daher mit den Erfordernissen der gemeinsamen Handelspolitik unvereinbar, die nach Artikel 113 Absatz 1 EWG-Vertrag nach einheitlichen Grundsätzen gestaltet werde und durch die Einführung des Gemeinsamen Zolltarifs eine konkrete Ausprägung erfahren habe.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* vertritt die Ansicht, die streitigen Gebühren seien Teil einer allgemeinen inländischen Abgabenregelung; sie seien in Ausübung der dem nationalen Gesetzgeber zustehenden ausschließlichen Abgabenhoheit eingeführt worden, und sie müßten nicht wegen oder in Zusammenhang mit der Einfuhr, sondern deshalb entrichtet werden, weil die Waren ausgeladen oder eingeladen würden.

Derzeit könne mangels gemeinschaftlicher Schritte zur Harmonisierung der Ausladegebühren nicht davon ausgegangen werden, daß das Gebot, die gemeinsame Handelspolitik nach „einheitlichen Grundsätzen" zu gestalten, der im Ausgangsverfahren streitigen Abgabenregelung entgegenstehe; dies gelte um so mehr, als dieses Gebot in Artikel 113 Absatz 1 EWG-Vertrag insbesondere durch Bezugnahme auf Fragen hervorgehoben werde, die nicht dem innerstaatlichen Abgabenrecht zuzurechnen seien. Selbst wenn man eine irgendwie geartete Auswirkung der strittigen Abgabenregelung auf die gemeinsame Handelspolitik unterstelle, handele es sich jedenfalls um eine Frage, die der Zuständigkeit und dem Vorgehen der Gemeinschaftsorgane unterliege, da die einzelnen sich nicht unmittelbar auf Artikel 113 EWG-Vertrag berufen könnten.

Die tatsächlichen Voraussetzungen für eine wirkliche gemeinsame Handelspolitik lägen noch nicht vor, da die in Artikel 111 Absatz 1 EWG-Vertrag vorgeschriebene Koordinierung der Handelsbeziehungen mit den Drittländern erst zum Teil verwirklicht sei und der Gerichtshof selbst „die unvollständige Verwirklichung der gemeinschaftlichen Handelspolitik am Ende der Übergangszeit" festgestellt habe.

Die Gemeinschaftszuständigkeit genüge nicht, um zu einem gemeinsamen handelspolitischen Regime zu kommen, sie müsse vielmehr ausgeübt werden. Der Inhalt dieses Regimes müsse erst von den Organen der Gemeinschaft festgelegt werden; solange keine gemeinsamen Maßnahmen getroffen worden seien, müsse es den Mitgliedstaaten gestattet sein, ihre nationalen Maßnahmen beizubehalten. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes sei es Aufgabe der Kommission und des Rates zu beurteilen, welche Maßnahmen im jeweiligen Fall zum Abbau der verschiedenartigen nationalen fiskalischen und handelspolitischen Regelungen, die den Handel mit dritten Ländern beeinträchtigten, erforderlich seien, und es sei Sache der Gemeinschaftsbehörden, die Senkung oder die Abschaffung bestehender Abgaben bei Direkteinfuhren aus Drittländern zu veranlassen. Die Frage der Vereinbarkeit mit Artikel 113 Absatz 1 könne sich also nicht stellen, wenn es wie im vorliegenden Fall um eine allgemeine inländische Abgabenregelung gehe, für die ausschließlich der nationale Gesetzgeber zuständig sei.

Die *Regierung der Italienischen Republik* vertritt die Ansicht, die streitigen Gebühren könnten ihrer Natur wegen und im Hinblick auf das durch Artikel 110 EWG-Vertrag festgelegte Ziel die gemeinsame Handelspolitik nicht beeinträchtigen.

Mit ihnen werde in keiner Weise in die Befugnisse der Gemeinschaftsorgane eingegriffen. Da die gemeinsame Handelspolitik notwendigerweise auf einzelnen Maßnahmen beruhe, sei festzustellen,

daß die strittigen Gebühren zu keiner einzigen Vorschrift des derzeit geltenden Gemeinschaftsrechts in Widerspruch stünden.

Die in Artikel 2 des Decreto legge Nr. 47/1974 genannten Gebühren seien Teil einer allgemeinen inländischen Abgabenregelung, die mit den Kosten der Bewirtschaftung der Hafenanlagen in Zusammenhang stehe; sie beträfen jedes Aus- und Einladen irgendwelcher Waren ohne Diskriminierung aufgrund der zollrechtlichen Stellung der Ware oder aufgrund des auf sie angewandten Zollverfahrens.

Die streitigen Gebühren stellten keine protektionistischen Maßnahmen dar und gehörten nicht zur Kategorie der Zölle. Sie ließen keineswegs ungleiche Verhältnisse entstehen, durch die Unternehmen eines Mitgliedstaats gegenüber gleichartigen inländischen Unternehmen diskriminiert würden, denn sie würden gleich und einheitlich von allen — italienischen oder ausländischen, öffentlichen oder privaten — Benutzern der Inlandshäfen beim Seehafenumschlag der verschiedenen Waren erhoben.

Was den Hafenumschlag von Rohöl aus Drittländern angehe, so sei festzustellen, daß Italien selbst Erdöl einführe und seine Einfuhren nicht von den strittigen staatlichen Gebühren und Hafengebühren befreit seien; diese Gebühren hätten im übrigen eine sehr geringe Inzidenz (0,10 % bei der staatlichen Gebühr und 0,18 % bei der Hafengebühr, jeweils bezogen auf die Durchschnittskosten von Erdöl im entscheidungserheblichen Zeitraum).

Die *Kommission* trägt vor, die Frage einer eventuellen Unvereinbarkeit der streitigen Gebühren mit Artikel 113 EWG-Vertrag stelle sich unter zwei Aspekten: zum einen im Hinblick auf die Zuständigkeit und zum anderen im Hinblick auf einen materiell-rechtlichen Widerspruch zu einer Maßnahme der gemeinsamen Handelspolitik.

Falls die fraglichen Abgaben als handelspolitische Maßnahmen zu qualifizieren sein sollten, stehe ihnen das Bestehen einer Zuständigkeit der Gemeinschaft auf diesem Gebiet entgegen; diese Zuständigkeit sei ausschließlich, und seit dem Ende der Übergangszeit könnten nationale handelspolitische Maßnahmen nur aufgrund einer besonderen Ermächtigung der Gemeinschaft beibehalten werden.

Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens sei es nicht erforderlich, die fraglichen Abgaben gemeinschaftsrechtlich zu qualifizieren. Was die „handelspolitischen Maßnahmen" im Sinne des Gemeinschaftsrechts betreffe, so seien sie im wesentlichen nach ihrer besonderen Natur als Instrumente zur Regelung des internationalen Handels zu beurteilen, wobei der durch den Vertrag hergestellte Zusammenhang zwischen der Beseitigung der Handelshemmnisse zwischen den Mitgliedstaaten und der Durchführung einer gemeinsamen Handelspolitik zu berücksichtigen sei. Jedenfalls seien Abgaben der in den Ausgangsverfahren in Rede stehenden Art nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes unabhängig davon, ob man das Kriterium „Instrument" oder das Kriterium der Zweckbestimmung heranziehe, kein Teil der Handelspolitik.

Ohne gerade ein Instrument zur Regelung des internationalen Handels zu sein, könne eine nationale Maßnahme aber das ordnungsgemäße Funktionieren des Systems der gemeinsamen Handelspolitik oder die Verwirklichung seiner Ziele beeinträchtigen. In diesem Zusammenhang sei festzustellen, daß Abgaben von der Art der strittigen Gebühren zu den in Artikel 95 ff. EWG-Vertrag genannten Abgaben gehörten, die auch nach Aufstellung des Gemeinsamen Zolltarifs noch

einseitig eingeführt werden dürften. Im übrigen seien sie weder diskriminierend noch seien in einer Vorschrift des allgemeinen Systems der gemeinsamen Handelspolitik ausdrückliche Verbote enthalten, die in die gleiche Richtung wie die in den Artikeln 95 ff. niedergelegten Verbote gingen. Abgaben von der Art der staatlichen Gebühr und der Hafengebühr für das Ausladen und das Einladen seien somit nach dem System der gemeinsamen Handelspolitik nicht verboten.

Im Rahmen des vorliegenden Rechtsstreits könne keine befriedigende Antwort auf die Frage gegeben werden, ob solche Abgaben insofern mit dem System der gemeinsamen Handelspolitik unvereinbar seien, als sie dessen ordnungsgemäßes Funktionieren oder die Verwirklichung seiner Ziele beeinträchtigten. Die Feststellung einer Unvereinbarkeit dieser Abgaben mit der gemeinsamen Handelspolitik und einer Verpflichtung der Mitgliedstaaten zu ihrer Beseitigung hänge von einer vorherigen Würdigung einer ganzen Reihe von Gesichtspunkten wirtschaftlicher und handelspolitischer Art ab. Da solche Abgaben wohl nicht mit dem Funktionieren des Gemeinsamen Marktes unvereinbar seien, sei es schwer vorstellbar, daß sie die Handelspolitik gegenüber den Drittländern behindern könnten.

Zum gemeinschaftlichen Versandverfahren (Verordnungen Nrn. 542/69 und 222/77)

Die *Firma SIOT* trägt vor, durch die Verordnung Nr. 542/69, inzwischen ersetzt durch die Verordnung Nr. 222/77 des Rates vom 13. Dezember 1976 über das gemeinschaftliche Versandverfahren (ABl. L 38, 1977, S. 1), werde lediglich stillschweigend der Grundsatz der freien Durchfuhr bekräftigt, der sich aus den allgemeinen Grundsätzen des EWG-Vertrags ergebe. Zwar werde dieses Zollverfahren nur in formeller Hinsicht und nicht materiell-rechtlich geregelt; es liege aber auf der Hand, daß ein solches rein „dokumentarisches" Versandverfahren keinen Sinn habe, wenn seinen abgabenrechtlichen Wirkungen keine Bedeutung zukomme.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* trägt vor, nach Artikel 12 Absatz 1 der Verordnung Nr. 542/69 (und der Verordnung Nr. 222/77) könne eine Ware nur dann im externen gemeinschaftlichen Versandverfahren befördert werden, wenn sie nach Maßgabe der Verordnung mit einer Versandanmeldung T 1 zum Versand angemeldet worden sei; dies sei bei den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Erdölprodukten nicht geschehen.

Jedenfalls sei darauf hinzuweisen, daß die Regelung über das gemeinschaftliche Versandverfahren die Zollbehandlung und die abgabenrechtliche Behandlung der Waren in keiner Weise berühre oder ändere und sich in keiner Weise auf die Verpflichtung zur Entrichtung der eventuell fälligen Abgaben auswirke. Sie betreffe ausschließlich die Förmlichkeiten und Verfahren, die, insbesondere zu statistischen Zwecken, für die Beförderung der Waren zwischen zwei in der Gemeinschaft gelegenen Orten vorgeschrieben seien; sie enthalte nur Verfahrensvorschriften.

Die *Regierung der Italienischen Republik* vertritt ebenfalls die Ansicht, die Regelung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens wirke sich in keiner Weise auf die materiellen Probleme des Abgabenrechts aus, da sie ausschließlich dazu bestimmt sei, die Zollverfahren und -förmlichkeiten zu vereinfachen. Die Tatsache, daß das gemeinschaftliche Versandverfahren nach Artikel 46 der Verordnung Nr. 542/69 (und der Verordnung Nr. 222/77) für die Warenbeförderung

durch Rohrleitungen nicht zwingend vorgeschrieben sei, bestätige die Feststellung, daß diese Regelung rein verfahrensmäßiger Natur sei.

Die *Kommission* stellt ebenfalls fest, die Regelung über das gemeinschaftliche Versandverfahren betreffe nur die Zollförmlichkeiten und sage nichts über die Gebühren und sonstigen Abgaben aus, die eventuell auf Transitware erhoben würden. Soweit es um nationale Abgaben auf Waren gehe, seien andere Vorschriften des Gemeinschaftsrechts heranzuziehen, insbesondere die Artikel 12 ff., 95 ff. und, bei aus Drittländern eingeführten Waren, die Vorschriften über den Gemeinsamen Zolltarif und die gemeinsame Handelspolitik.

Zum Wettbewerbssystem (Artikel 90)

Die *Firma SIOT* führt aus, daß in bestimmten Grenzen bei bestimmten Dienstleistungen ein Wettbewerbsverhältnis zwischen dem Triester Hafen als einem öffentlichen Unternehmen und ihr selbst als einem Privatunternehmen bestehe. Dem öffentlichen Unternehmen würden staatliche Beihilfen für die Erledigung seiner Aufgaben und sogar für Dienstleistungen gewährt, die es nicht erbringe (insbesondere das Ausladen von Rohöl). Das Privatunternehmen SIOT stütze sich ausschließlich auf die private Finanzierung und sei sogar gezwungen, die Beihilfen des Staates für das öffentliche Unternehmen zu finanzieren, indem es für ausschließlich von ihm selbst erbrachte Dienstleistungen zahle.

Staatliche Beihilfen für öffentliche Unternehmen, die mit Hafendienstleistungen betraut seien, seien nicht ohne weiteres mit dem Vertrag unvereinbar. Artikel 90 Absatz 2 schränke ihre Gewährung jedoch durch die Bestimmung ein, daß „die Entwicklung des Handelsverkehrs ... nicht in einem Ausmaß beeinträchtigt werden [darf], das dem Interesse der Gemeinschaft zuwiderläuft". Daß die Beihilfenlast auch Unternehmen auferlegt werde, die eine ähnliche Aufgabe erfüllten und im Handel tätig seien, der dadurch stark beeinträchtigt werde, sei aber durch die Ausnahmebestimmung nicht mehr gedeckt. Es entstehe so eine Wettbewerbsverzerrung, die sich mit Artikel 90 Absatz 2 nicht mehr vereinbaren lasse.

Im vorliegenden Fall werde die Gewährung der staatlichen Beihilfe nicht als solche beanstandet, sondern wegen der Art und Weise ihrer Finanzierung.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* hält der Firma SIOT vor, ihre Argumentation beruhe auf der irrigen Annahme eines Zusammenhangs zwischen den Kosten der Bewirtschaftung des Hafens und ganz bestimmten Dienstleistungen für die Wirtschaftsteilnehmer. Tatsächlich seien die Bewirtschaftungskosten nicht auf einzelne Leistungen, sondern auf die Gesamtheit der verschiedenen vielfältigen Tätigkeiten zu beziehen, die der Bau, die Entwicklung, der Betrieb und die Unterhaltung der Hafenanlagen sowie die Organisation der Dienststellen und der technischen und administrativen Dienstleistungen erforderten. Die strittigen Abgaben stellten keine Gegenleistung für erbrachte Dienstleistungen dar; sie seien fiskalischer Natur, und sie seien unabhängig vom Eigentum an den benutzten Anlagen allein wegen des Aus- und Einladens der Waren zu entrichten.

Die einheitliche und nicht diskriminierende Regelung, der alle Benutzer des Hafens unterlägen, schließe jede Ungleichbehandlung aus; dies gelte um so mehr, als die Höhe der staatlichen Abgabe ausschließlich von der mehr oder weniger großen Warenmenge abhänge, die der einzelne Wirtschaftsteilnehmer aus- oder einlade.

Jedenfalls sei die Voraussetzung für die Anwendbarkeit von Artikel 90 Absatz 1

EWG-Vertrag im vorliegenden Fall nicht erfüllt. Diese Vorschrift betreffe nur die Wettbewerbsregeln, die im „Handel zwischen Mitgliedstaaten" einzuhalten seien, während es im Ausgangsverfahren um Erdölprodukte aus Libyen und dem Nahen Osten gehe, die für Deutschland und Österreich bestimmt seien; außerdem stehe die Hafenbehörde keineswegs in einem Wettbewerbsverhältnis zur Firma SIOT. Die Hafenbehörde sorge für den Betrieb der Hafenanlagen und -dienststellen als eine öffentliche Dienstleistung, indem sie zu diesem öffentlich-rechtlichen Zweck die ihr aus den Hafengebühren zufließenden Mittel einsetze; die Firma SIOT biete den anderen Hafenbenutzern keine Dienstleistung an — und sie könne dies auch nicht —, derentwegen sie als Konkurrent der Hafenbehörde angesehen werden könne, die weder ein Handelsgewerbe betreibe noch eine Gewinnerzielungsabsicht habe.

Die *Regierung der Italienischen Republik* führt aus, die vom vorlegenden Gericht gestellte Frage sei insofern nicht konkret, als darin nicht die angeblich durch Artikel 2 des Decreto legge Nr. 47/1974 verletzten Vertragsbestimmungen über öffentliche Unternehmen angegeben seien. Jedenfalls beträfen die strittigen Abgaben nicht den Handel zwischen Mitgliedstaaten und begünstigten nicht bestimmte Wirtschaftsunternehmen.

Die *Kommission* trägt vor, die Frage zu Artikel 90 betreffe ausschließlich die Hafengebühr. Im übrigen verweise Artikel 90 auf andere Vertragsbestimmungen, so daß schwer festzustellen sei, um welche Vorschriften es in Verbindung mit Artikel 90 in den Ausgangsverfahren gehe.

Die Unternehmen, die ihre eigenen Anlagen benutzten, seien tatsächlich insofern benachteiligt, als sie die Gebühr entrichteten, ohne bestimmte Dienstleistungen zu erhalten, während die Unternehmen, die keine eigenen Anlagen hätten, tatsächlich erbrachte Dienstleistungen bezahlten. Die „begünstigten" Unternehmen erhielten jedoch keinerlei finanzielle Unterstützung aus staatlichen Mitteln. Eine eventuelle Diskriminierung finde in der Form statt, daß die nicht von bestimmten Dienstleistungen profitierenden Unternehmen belastet würden; sie sei aber keine Beihilfe für die von diesen Dienstleistungen profitierenden Unternehmen.

Mit den Wettbewerbsregeln des EWG-Vertrags, insbesondere mit Artikel 90, sei es nicht vereinbar, wenn ein Mitgliedstaat Waren ohne Unterscheidung nach ihrem Bestimmungsort, ihrem Ursprung oder ihrer Herkunft aufgrund der Tatsache, daß sie in bestimmten, von selbständigen öffentlichen Behörden betriebenen Häfen ein- oder ausgeladen würden, selbst dann mit einer zum Teil für diese Behörden bestimmten Abgabe belaste, wenn der betroffene Wirtschaftsteilnehmer die Ware mit eigenen Anlagen ein- oder auslade und die Hafenbehörde keine unmittelbare und spezifische Dienstleistung erbringe.

Zum Versandverfahren für Österreich

Die *Firma SIOT* vertritt die Ansicht, die Verordnung Nr. 542/68, ersetzt durch die Verordnung Nr. 222/77, betreffe sowohl das externe als auch das interne gemeinschaftliche Versandverfahren und bekräftige den Grundsatz der freien Durchfuhr für Gemeinschaftserzeugnisse und für Erzeugnisse aus Drittländern.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* trägt vor, das durch die Verordnung Nr. 2813/72 geschlossene Abkommen zwischen der EWG und der Republik Österreich zur Anwendung der Bestimmungen über das gemeinschaftliche Versandverfahren betreffe nach seinem Artikel 1 „die Waren ... die zwischen zwei in der

Gemeinschaft gelegenen Orten über österreichisches Gebiet befördert werden"; es gelte also nicht für Importerzeugnisse aus Drittländern, die für Österreich bestimmt seien. In den Fällen, in denen das Abkommen für Österreich bestimmte Waren erfasse (Artikel 6 Absatz 2), handele es sich um Waren, die in einen anderen Mitgliedstaat der EWG weiterzubefördern seien.

In jedem Fall sei das gemeinschaftliche Versandverfahren rein verfahrensmäßiger Natur.

Die *Kommission* trägt vor, zwar seien nach Artikel 18 des durch die Verordnung Nr. 2836/72 des Rates vom 19. Dezember 1972 (ABl. L 300, S. 1) geschlossenen Abkommens zwischen der EWG und der Republik Österreich vom 22. Juli 1972 alle Maßnahmen und Praktiken interner steuerlicher Art verboten, die eine Diskriminierung bewirkten; das Abkommen gelte aber nur für Ursprungserzeugnisse der jeweils anderen Partei, nicht aber für Erzeugnisse, die für diese bestimmt seien.

Zu den Rechten der einzelnen vor Gericht

Die *Firma SIOT* vertritt die Ansicht, das aus Artikel 113 Absatz 1 EWG-Vertrag i.V.m. dem Gemeinsamen Zolltarif resultierende Verbot der Erhebung von Abgaben zollgleicher Wirkung auf Erzeugnisse aus Drittländern sowie das aus Artikel 90 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 90 Absatz 2 EWG-Vertrag abzuleitende Verbot, öffentlichen Unternehmen Beihilfen zu gewähren, die durch die Art und Weise, wie sie finanziert würden, die Wirkung des Gemeinsamen Zolltarifs verfälschten, begründeten jeweils für sich genommen subjektive Rechte der einzelnen, die die nationalen Gerichte zu wahren hätten. Wegen der Rückforderung der Beträge, die den finanziellen Belastungen entsprächen, die ein Mitgliedstaat wegen der Ausladung von Waren in einem seiner Häfen auferlege und die, wenn auch vielleicht nur zum Teil, zur Subventionierung eines öffentlichen Hafenunternehmens bestimmt seien, sowie zur Abwehr des auf Zahlung dieser Abgaben gerichteten Verlangens des Staates stehe den einzelnen der Rechtsweg zu den nationalen Gerichten offen.

Die *Regierung der Italienischen Republik* macht geltend, die Frage berühre nicht das Gemeinschaftsrecht, sondern sei nach nationalem Recht zu entscheiden; jedenfalls entfalteten die angeführten Vorschriften des Gemeinschaftsrechts keinerlei unmittelbare Wirkung.

Die *Kommission* weist darauf hin, daß Artikel 90 Absatz 2 derzeit nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes keine Rechte der einzelnen begründen könne, die die nationalen Gerichte zu wahren hätten.

III — Antworten auf das Ersuchen des Gerichtshofes um ergänzende Angaben

A — Zur Rechtsnatur der streitigen Gebühren und zu der Zuweisung des Aufkommens aus der Erhebung dieser Abgaben

Die italienische Regierung wird gebeten, genauere Angaben über die Art der beiden streitigen Gebühren zu machen und dabei zwischen der sogenannten „staatlichen" und der „Hafen"gebühr zu unterscheiden. Insbesondere möchte der Gerichtshof genaueren Aufschluß über die Zuweisung des Aufkommens aus der Erhebung der beiden fraglichen Gebühren erhalten.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* weist darauf hin, daß Grundlage für die Erhebung sowohl der staatlichen Gebühr als auch der Hafengebühr ausschließlich die Durchführung des Aus- oder Einladevorgangs sei. Die beiden Gebühren unterschieden sich insofern, als die staatliche Gebühr allgemeiner Art sei, als sie in allen Häfen, auf allen Reeden und an allen Küsten erhoben werde und als das Aufkommen aus dieser Gebühr voll der Staatskasse zufließe, während die Hafengebühr besonderer Art sei, nur in bestimmten Häfen erhoben werde und das Aufkommen aus dieser Gebühr fast ganz den selbständigen Häfen zufließe.

Da Grundlage für die Erhebung der Gebühren ausschließlich die Durchführung des Aus- oder Einladevorgangs sei, ohne daß es auf das Zollverfahren (Einfuhr, Ausfuhr, Durchfuhr usw.) ankomme, und da die Gebühren unterschiedslos inländische wie eingeführte Waren belasteten, hätten sie mit Zöllen oder Abgaben gleicher Wirkung nichts gemein. Der Umstand, daß das Aus- oder Einladen der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr vorausgehen könne, sei unerheblich.

Die *Regierung der Italienischen Republik* trägt vor, in allen Ländern der Gemeinschaft seien in der Regelung für die Häfen neben den Gebühren für besondere Dienstleistungen Abgaben vorgesehen, die ihren Grund in den allgemeinen Vorteilen hätten, die die Hafeneinrichtung als ganze gewähre; diese verschieden bezeichneten Abgaben würden im wesentlichen anteilig nach der Tonnage des den Hafen anlaufenden Schiffs oder nach der Tonnage der ein- oder ausgelaufenen Waren berechnet.

Im italienischen System habe die in Artikel 2 des Decreto legge Nr. 47/1974 vorgesehene Ein- und Ausladegebühr die Besonderheit, daß sie in einigen Häfen eine komplexe Struktur aufweise: Die in Artikel 2 Absatz 1 vorgesehene „staatliche Gebühr" werde in allen Häfen erhoben; die in Artikel 2 Absatz 2 vorgesehene „Hafengebühr" werde nur in den bedeutendsten Häfen (darunter Triest) erhoben, die umfangreichere Dienstleistungen erbringen könnten.

Grundlage für die Erhebung der staatlichen Gebühr wie der Hafengebühr sei das Aus- oder Einladen von Waren; die Gebühr bemesse sich nach der Tonnage dieser Waren.

Die Gebühren würden vom Staat erhoben; der Teil der Hafengebühr, der die im Gesetz Nr. 82/1963 festgesetzte Höhe überschreite, werde vom Staat der Einrichtung übertragen, die den Hafen verwalte, um zu deren ausgeglichener Finanzierung, zur Erstellung neuer Hafenanlagen und zur Erweiterung der Kapazität der bestehenden Einrichtungen und Anlagen beizutragen.

B — Zur Qualifizierung der streitigen Gebühren als „inländische Abgaben"

Die italienische Regierung und das Ente autonomo del porto di Trieste qualifizieren die streitigen Gebühren als „inländische" Abgaben. Diese Beteiligten werden gebeten zu erläutern, wie sie diese Qualifizierung bei Transitwaren rechtfertigen, die als solche nicht für die Überführung in den freien Verkehr des Transitlandes bestimmt sind.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* bekräftigt die Feststellung, daß Grundlage für die Erhebung der streitigen Gebühren die Tatsache der Aus- oder Einladung im Hafen sei, ohne daß die weitere Bestimmung der Ware irgendwie berücksichtigt werde. Eine zur Einfuhr bestimmte Ware werde darüber hinaus mit einer Einfuhrabgabe oder einer anderen gleich hohen Abgabe belastet; dage-

gen werde auf eine zur Durchfuhr bestimmte ausgeladene Ware keine weitere Abgabe wegen dieser Bestimmung erhoben.

Die Qualifizierung der streitigen Gebühren als inländische Abgaben auch für den Fall, daß die ausgeladene Ware für die Durchfuhr bestimmt sei, sei durch den offensichtlichen Umstand gerechtfertigt, daß die Durchfuhr in keiner Weise Teil des Abgabentatbestands sei.

Die *Regierung der Italienischen Republik* weist darauf hin, daß das vorlegende Gericht festgestellt habe, daß die streitigen Gebühren Teil einer allgemeinen inländischen Abgabenregelung seien und daß kein besonderer Umstand vorliege, der dazu führen könne, daß eine inländische Abgabe die Rechtsnatur und die Funktionen einer Abgabe zollgleicher Wirkung habe.

Die streitigen Gebühren wiesen tatsächlich keinen Bezug zu den Abgaben auf, die ein besonderes Zollverfahren oder eine besondere zollrechtliche Stellung der Waren voraussetzten. Ihre Erhebung knüpfe ohne irgendeine Diskriminierung an das objektive Merkmal der Ausladung oder Einladung irgendeiner — inländischen oder ausländischen — Ware gleich welcher Herkunft oder Bestimmung in den Häfen an. Sie würden unabhängig von einer Grenzüberschreitung erhoben und stellten keine restriktiven oder auf irgendeine andere Weise protektionistischen Maßnahmen dar. Italien führe Erdöl ein; seine Importe seien nicht von den im Decreto legge Nr. 47/1974 vorgesehenen staatlichen Gebühren und Hafengebühren für das Ausladen befreit.

Die in Rede stehenden Gebühren stünden mit der Benutzung des Hafens zu kommerziellen Zwecken (Aus- und Einladen von Waren) im Zusammenhang; die — vorausgehende oder nachfolgende — Phase der Beförderung oder des Vertriebs habe auf sie keinen Einfluß.

Die Höhe der Gebühren richte sich nach den Lasten der allgemeinen Organisation der Hafeneinrichtungen, -anlagen, -dienststellen und -dienstleistungen, die alle Benutzer des Hafens unabhängig von irgendwelchen besonderen und individuellen Leistungen ganz bestimmter Dienststellen zwangsläufig in Anspruch nähmen.

C — *Zur Erhebung ähnlicher Abgaben wie der streitigen Gebühren in anderen Häfen der Gemeinschaft*

Die Kommission und die verschiedenen am Verfahren beteiligten Regierungen werden gebeten anzugeben, ob in anderen Häfen der Gemeinschaft mit erheblichem Transitverkehr ähnliche Abgaben wie die streitigen Gebühren erhoben werden.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* macht folgende Angaben:

a) In Belgien würden in den Häfen Gent und Zeebrugge eine nach der Nettotonnage berechnete Gebühr für Schiffe und eine Gebühr für das Ein- oder Ausladen von Waren erhoben.

b) In den dänischen Häfen würden eine nach der Nettotonnage des Schiffs berechnete Ankergebühr sowie eine Ladungsgebühr erhoben, die sich nach der Tonnage der Waren und der Zugehörigkeit der Waren zu einer von fünf Gruppen bemesse.

c) In den französischen Häfen würden eine von Hafen zu Hafen verschieden hohe Gebühr auf die Nettotonnage des Schiffes, eine von dem Schiff zu tragende Ankergebühr und eine Gebühr für das Ein-, Aus- oder Umladen von Waren erhoben.

d) Die deutschen Häfen erhöben von den Schiffen eine allgemeine Hafengebühr für die Benutzung der Häfen, die

sich nach der Bruttotonnage der Schiffe, der Navigationszone und der Art der Ladung richte. Zu dieser allgemeinen Hafengebühr gehörten das im Hamburger Hafen erhobene Hafengeld, das sich im allgemeinen nach der Bruttotonnage bemesse, das Überliegegeld und die Kaigebühr (außer in den Häfen Hamburg und Kiel), die sich ebenfalls nach der Tonnage der ein- oder ausgeladenen Waren bemesse.

e) Die wichtigsten von den Schiffen zu entrichtenden Abgaben und Gebühren im Vereinigten Königreich seien die Leuchtturmgebühr, die Gebühr für die Unterhaltung der Fahrrinnen für den Zugang vom hohen Meer zu den Kaien sowie die Ankergebühr für die Bereitstellung der Wasserfläche vor dem Kai und des Teils der Mole, den das Schiff innerhalb des Hafengebiets einnehme.

f) In Irland würden ein Tonnengeld, das sich nach der Brutto- oder Nettotonnage der Schiffe und der Tonnage der in nicht vermessenen Räumen transportierten Ladung (z. B. der Deckladung) bemesse, sowie eine Gebühr für im Hafen ein-, aus- oder umgeladene Waren erhoben.

g) In den Niederlanden würden Kaigebühren, die bei allen Seefahrzeugen nach deren Bruttoraumgehalt oder nach der Tonnage der geladenen oder ausgeladenen Waren berechnet würden, sowie Kaigebühren für die Belegung eines Ankerplatzes exklusiver Art erhoben.

Aus einer Untersuchung der Chambre syndicale des transports pétroliers Marseille über die Situation am 1. April 1980 ergebe sich, daß der Triester Hafen mit Abstand der billigste europäische Hafen sei, was Gebühren für das Ausladen von Erdölprodukten betreffe.

Die *Regierung der Italienischen Republik* erklärt unter Bezugnahme auf dieselbe Untersuchung, im Vergleich zu den anderen Häfen der Gemeinschaft, in denen vergleichbare Bedingungen für den Transport von Rohöl bestünden, also im Vergleich zu Marseille/Fos-sur-Mer und zu Rotterdam, könne Triest für sich in Anspruch nehmen, daß es die niedrigsten Kosten für die Benutzung der Hafenanlagen habe, und zwar sowohl hinsichtlich des Entgelts für besondere Dienstleistungen als auch hinsichtlich der Gebühren, die ihren Grund in den allgemeinen Vorteilen hätten, die der Hafen und der Betrieb des Hafens böten.

Das gesamte Aufkommen aus den in Fos-sur-Mer und in Rotterdam erhobenen Hafengebühren komme den jeweiligen Hafenbehörden zu, während dem selbständigen Hafen von Triest nur ein Teil der streitigen Gebühren zufließe.

Die Höhe dieser Gebühren sei in Triest seit 1980 gleichgeblieben, während sie in den anderen Häfen heraufgesetzt worden seien.

Der Hafen von Triest sei für den Erdöltransport auch kostengünstiger als die Häfen von Le Havre, Donges, Verdon und Sète, die überdies nicht über Pipelines verfügten.

Im Hafen von Triest würden die „Gebühren" für das Ausladen des Erdöls durch Auspumpen tatsächlich von der *Firma SIOT* erhoben und flössen dieser zu.

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* trägt vor, in der Bundesrepublik Deutschland würden Abgaben wie die streitigen Gebühren nicht erhoben. Sie habe auch keine Beschwerden darüber erhalten, daß andere Mitgliedstaaten als Italien ähnliche Abgaben erhöben. Die deutschen Botschaften in den anderen Mitgliedstaaten hätten auf eine ausdrückliche Umfrage ebenfalls berich-

tet, daß die jeweiligen Gastländer keine derartigen Transitabgaben kennen.

Die *Regierung der Französischen Republik* weist darauf hin, daß für das französische System der Hafenabgaben und -erschließungsgebühren der Code des ports maritimes (Seehafenordnung) gelte und daß bei der Erhebung dieser Abgaben das Zollrecht entsprechend anzuwenden sei.

Die Hafenabgabe umfasse bei Handelsschiffen eine Schiffsabgabe und gegebenenfalls eine Ankerabgabe sowie eine Abgabe auf die Waren und eine Passagierabgabe. Die französische Rechtsprechung qualifiziere diese Abgaben, die ausschließlich zugunsten der öffentlichen Körperschaften oder Einrichtungen, die zur Finanzierung der Hafenarbeiten beitrügen, erhoben würden, außer im Fall der Passagierabgabe, die zu 25 % dem Staat zufließe und bei der es sich um eine Steuer handele, als Entgelt für „erbrachte Dienstleistungen". Die Höhe der Hafenabgaben sei von Hafen zu Hafen verschieden; außerdem könnten in jedem Hafen bestimmte Abschläge bei der Abgabe auf die Waren gewährt werden.

Zwar sei die Abgabe auf die Waren grundsätzlich für alle „aus-, ein- oder umgeladenen Waren" zu entrichten, die Häfen könnten aber Abschläge für Transitwaren vorsehen. Außerdem erlaube es die den Häfen eingeräumte Befugnis, die Abgabensätze nach der Hafenzone zu differenzieren, in der die Waren ein- und ausgeladen würden, dem Gedanken Rechnung zu tragen, daß der Abgabe eine tatsächliche Dienstleistung für den Wirtschaftsteilnehmer entsprechen solle.

Die *Regierung des Vereinigten Königreichs* trägt vor, die Hafenbehörden des Vereinigten Königreichs könnten Abgaben auf die Waren nach den Gesetzen, die solche Abgaben vorsähen, oder nach Artikel 26 des „Harbours Act" (Gesetz über die Häfen) erheben. Diese Abgaben sowie die Schiffs- und Passagierabgaben stellten Einnahmen des Hafens dar, die es diesem ermöglichten, seine Verpflichtungen zum Betrieb, zur Unterhaltung und zur Weiterentwicklung der Hafenanlagen zu erfüllen. Wenn auch keine absolute Entsprechung bestehen könne, so seien die Abgaben doch zur Deckung der Kosten bestimmt, die die Bereitstellung, Unterhaltung und Verbesserung dieser Anlagen verursachten. Die Abgaben auf die Schiffe bemäßen sich normalerweise nach der Tonnage; die Abgaben auf die Waren würden normalerweise nach dem Volumen der Waren oder in bestimmten Fällen nach der Stückzahl berechnet. Sie seien im großen ganzen proportional zum Ausmaß der Benutzung der Hafenanlagen.

Die Befugnis zur Einführung solcher Abgaben unterliege der Überwachung durch den zuständigen Secretary of State; dieser könne auf Antrag eine Weisung zur Befreiung von der betreffenden Abgabe oder zu ihrer Herabsetzung erteilen.

Die Abgaben würden ohne Unterscheidung danach erhoben, ob es sich um Export- oder um Importgeschäfte, um internationale Schiffahrt oder um Küstenschiffahrt handele; es gebe keine besonderen Vorschriften für den Durchfuhrverkehr.

Die *Regierung des Königreichs der Niederlande* erklärt, in den niederländischen Häfen werde keine Abgabe von der Art der Abgaben erhoben, um die es in den Ausgangsverfahren gehe.

Die *Kommission* trägt vor, Deutschland, Belgien, die Niederlande, das Vereinigte Königreich, Irland, Frankreich und Griechenland hätten ihr auf Anfrage mitgeteilt, daß in ihren Häfen keine Abgabe auf Transitwaren erhoben werde.

D — Zum Stand der Unterrichtung des GATT

Ist der Sachverhalt, auf den sich die Fragen der Corte suprema di cassazione beziehen, bereits im Rahmen des GATT zur Sprache gekommen?

Die *Firma SIOT* trägt vor, im Rahmen des GATT seien nur die Vertragsparteien befugt, einen Verstoß gegen dieses Abkommen geltend zu machen.

Die *Regierung der Italienischen Republik* erklärt, der Sachverhalt der Ausgangsverfahren sei anscheinend noch nicht im Rahmen des GATT zur Sprache gekommen.

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* bestätigt, daß im Rahmen des GATT bisher die Auslegung von Artikel V Absatz 3 von keiner Seite offiziell angesprochen worden ist.

Die *Kommission* trägt vor, ihres Wissens sei eine solche Frage bisher nicht im Rahmen des GATT zur Sprache gekommen.

E — Zu den Möglichkeiten der Abhilfe, die die Gemeinschaftsrechtsordnung eventuell eröffnet

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat mitgeteilt, daß nach ihrer Auffassung die Erhebung einer Abgabe auf Rohöl, das sich in einem Staat in Transit befindet und für den Markt eines anderen Staates bestimmt ist, eine Verletzung von Artikel V Absatz 3 des GATT darstellt. Ist die deutsche Regierung der Meinung, daß die Gemeinschaftsrechtsordnung ihr die Mittel an die Hand gibt, um die angeführte Rechtsverletzung zu beseitigen?

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* beantwortet diese Frage wegen ihres inneren Zusammenhangs mit der folgenden Frage zusammen mit dieser.

Die Hafenabgabe verstoße gegen Artikel V Absatz 3 des GATT. Diese Vorschrift verbiete nicht nur solche Abgaben, die speziell und ausschließlich auf den Transit erhoben würden. Was Zölle angehe, so verbiete sie nicht nur die Erhebung von Durchfuhrzöllen, sondern ebenso die Erhebung von Zöllen, die den Durchfuhrvorgang zum Beispiel in Ein- und Ausfuhr unterteilten und dadurch einen Erhebungsgrund konstruieren wollten. Sie erfasse allgemein sowohl Belastungen, die nur wegen des Transits selbst auferlegt würden, als auch solche, die den Transitwaren aus Anlaß des Transits auferlegt würden, die jedoch auch anderen Waren aus einem anderen Grund, z. B. wegen der Einfuhr, auferlegt würden.

Hierbei sei die gleiche Auslegungsmethode anzuwenden, wie sie der Gerichtshof in ständiger Rechtsprechung anwende, insbesondere bezüglich des Begriffs „Abgaben mit gleicher Wirkung wie Einfuhrzölle" im Sinne der Artikel 9 und 12 EWG-Vertrag.

Gegen eine auf spezifische Durchfuhrabgaben beschränkte Auslegung des Belastungsverbots spreche auch die Systematik des Artikels V Absatz 3. Diese Vorschrift sehe Ausnahmen für den Fall vor, daß Gegenleistungen erbracht worden seien. Da Dienstleistungen nicht nur im Rahmen eines Durchfuhrverkehrs erbracht würden, ergebe sich aus dem Umstand, daß die Vorschrift die „Belastungen, die ... den Kosten der erbrachten Dienstleistungen entsprechen", schlechthin vom Belastungsverbot ausnehme, daß sich dieses Verbot zwangsläufig auf alle Abgaben erstrecke, die anläßlich des Transits erhoben werden könnten, und nicht nur auf transitspezifische Abgaben.

Wie die Überschrift und der Absatz 2 des Artikels V des GATT zeigten, solle mit dieser Vorschrift die Freiheit der Durchfuhr gewährleistet werden. Das grundsätzliche Belastungsverbot des Artikels V Absatz 3 könne zur Erreichung dieses Ziels nur beitragen, wenn es nicht nur transitspezifische Belastungen erfasse, sondern jede Belastung, die den Waren aus Anlaß des Transits auferlegt werde, weil solche Belastungen stets eine Behinderung des freien Durchfuhrverkehrs darstellten.

Die Hafenabgaben, um die es im Ausgangsverfahren gehe, seien keine „inneren" Abgaben im Sinne von Artikel III des GATT, da sie nicht unterschiedslos auf die betroffenen inländischen und eingeführten Waren erhoben würden. Italienische ebenso wie nach Italien eingeführte Waren würden nämlich nicht betroffen, wenn sie lediglich auf der Straße oder der Bahn befördert würden. Deshalb könne schlechterdings in diesem Zusammenhang nicht von einem „Abgabensystem" gesprochen werden.

Artikel III Absatz 1 und 2 des GATT verfolge eine ganz andere Zielrichtung als Artikel V. Artikel III befasse sich nämlich mit Belastungen, die Waren deshalb auferlegt würden, weil sie in dem betreffenden Staat auf den Markt kämen. Steuerliche Maßnahmen fänden ihre Grenze also hier im Gebot der Wettbewerbsneutralität, was bei Transitware offensichtlich nicht notwendig sei. Artikel V habe demgegenüber nicht die auf den Markt kommenden Waren im Auge, sondern ziele auf den Verkehr, also die Bewegung von Waren. Artikel V Absatz 3 des GATT stelle gegenüber Artikel III eine Sonderregelung dar, durch die Transitwaren von allen Zöllen freigestellt würden, da sie im Gegensatz zu den anderen Waren nicht auf den Binnenmarkt des Durchfuhrlandes gelangten. Entsprechendes gelte für sonstige inländische Belastungen allgemeiner Art.

Für die streitigen Abgaben sei nicht Artikel III, sondern allein Artikel V des GATT einschlägig.

Nach allem hänge die Rechtmäßigkeit der Erhebung der streitigen Hafenabgaben davon ab, ob sie eine Gegenleistung für erbrachte öffentliche Dienstleistungen darstellten. Dies sei aber schon aufgrund der Feststellungen des vorlegenden Gerichts zu verneinen. Somit seien die fraglichen Abgaben nicht mit Artikel V Absatz 3 des GATT zu vereinbaren.

Die den Mitgliedstaaten durch den EWG-Vertrag auferlegten Bindungen entsprächen zumindest denen, die die GATT-Vertragsparteien übernommen hätten. Der EWG-Vertrag habe nicht hinter den Bindungen zurückbleiben können, die für die Mitgliedstaaten bereits aufgrund des GATT bestanden hätten.

Wie sich aus Artikel 9 Absatz 2 EWG-Vertrag ergebe, seien die für den innergemeinschaftlichen Handel geltenden Bestimmungen des EWG-Vertrags auf die streitige Hafenabgabe, die bei der Anlandung von Waren aus Drittstaaten erhoben werde, nicht anzuwenden. Soweit es sich allerdings um Waren handele, die dazu bestimmt seien, im Wege des Transits in andere Mitgliedstaaten verbracht zu werden, seien die Vorschriften über den freien Warenverkehr heranzuziehen, obwohl sie nicht unmittelbar anwendbar seien. Zwar sei das Verbot der Belastung von Transitwaren aus einem Drittland nicht ausdrücklich in den Artikeln 9 ff. und 30 ff. EWG-Vertrag geregelt. Die Freiheit der Durchfuhr im innergemeinschaftlichen Transitverkehr sei aber durch die Erwähnung der „Durchfuhrverbote" in Artikel 36 gewährleistet, während sich das Verbot der Transitbelastung für den Transit, an dem ein Drittstaat und zwei oder mehr Mitgliedstaaten beteiligt seien, aus einer

sinngemäßen Anwendung der Artikel 12 ff. und 30 ff. und insbesondere aus den Artikeln 16 und 34 EWG-Vertrag ergebe.

Die nach dem EWG-Vertrag garantierte Durchfuhrfreiheit müsse zumindest den Inhalt haben, wie er im GATT, insbesondere in Artikel V Absatz 3, festgelegt sei. Da die streitige Hafenabgabe gegen Artikel V Absatz 3 des GATT verstoße, sei sie auch mit Artikel 34 EWG-Vertrag unvereinbar. Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofes könnten sich einzelne vor einem nationalen Gericht auf diese Vorschrift berufen.

F — Zum allgemeinen System der Freiheit des Handelsverkehrs innerhalb des Gemeinsamen Marktes

Die Beteiligten werden gebeten, sich eingehender zu der im Schriftsatz der Bundesrepublik Deutschland aufgeworfenen Frage zu äußern, ob auf Transitwaren erhobene Abgaben mit dem allgemeinen System der Freiheit des Handelsverkehrs innerhalb des Gemeinsamen Marktes vereinbar sind. Die Beteiligten werden insbesondere gebeten, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob bestimmte Vorschriften des EWG-Vertrags, z. B. die Artikel 16 oder 34, auf die steuerliche Behandlung des Transitverkehrs anwendbar sein könnten; wenn nicht, ob die Bestimmungen des Artikels V Absatz 3 des GATT im Rahmen des Gemeinschaftsrechts Anwendung finden könnten und — bei Bejahung dieser Frage — ob die einzelnen sich auf diese Vorschriften bei Anwendung im Rahmen des Gemeinschaftsrechts vor Gericht berufen können.

Die *Firma SIOT* bekräftigt ihre Ansicht, daß das allgemeine System der Freiheit des Handelsverkehrs innerhalb des Gemeinsamen Marktes, das sich aus dem EWG-Vertrag als einem Ganzen ergebe, gleichzusetzen sei mit einem Grundsatz, der im tatsächlichen Sinn die Freiheit des Handelsverkehrs und im wirtschaftlichen Sinn die Wettbewerbsgleichheit der Waren in den einzelnen Hoheitsgebieten umfasse. Der Grundsatz des freien Warenverkehrs im Sinne eines Grundsatzes der Wettbewerbsfreiheit bedeute seiner Natur nach, daß auf die Gemeinschaftswaren oder auf die im freien Verkehr befindlichen Waren im Durchfuhrland keine Abgabe erhoben werden dürfe, die kein bloßes Entgelt für erbrachte Dienstleistungen darstelle. Anderenfalls würden sich diese Waren in einer ungünstigeren Wettbewerbsposition als die einheimischen Erzeugnisse des Bestimmungslandes befinden.

Für die Waren aus Drittländern, die sich nicht im freien Verkehr innerhalb der Gemeinschaft befänden, gelte nicht der Grundsatz der Wettbewerbsgleichheit, sondern das Prinzip der Wettbewerbseinheitlichkeit. Ihre Wettbewerbsposition gegenüber den Gemeinschaftserzeugnissen könne je nach dem Maß, in dem letztere geschützt seien, verändert oder verschlechtert werden. Dieses Maß des Schutzes müsse jedoch einheitlich sein und werde durch den Gemeinsamen Zolltarif festgelegt. Das für Erzeugnisse aus Drittländern geltende Prinzip der Wettbewerbseinheitlichkeit bedeute seiner Natur nach, daß auf Waren, die sich in einem Mitgliedstaat im Durchfuhrverkehr befänden und für einen anderen Mitgliedstaat bestimmt seien, im Durchfuhrland keine Abgabe erhoben werden dürfe, die kein bloßes Entgelt für erbrachte Dienstleistungen darstelle. Anderenfalls befänden sich diese Waren im

Bestimmungsland in einer Wettbewerbsposition, die noch ungünstiger und jedenfalls anders als diejenige sei, die die Gemeinschaft ihnen zugedacht habe und die durch den Gemeinsamen Zolltarif festgelegt sei.

Die Artikel 16 und 34 EWG-Vertrag könnten nicht allein deshalb dahin gehend ausgelegt werden, daß sie auf Transitwaren nicht anwendbar seien, weil in ihnen der Begriff „Ausfuhr" vorkomme. Eine solche Auslegung würde zu dem widersinnigen Ergebnis führen, daß auf Transitwaren nicht nur die inländischen Abgaben der verschiedenen Mitgliedstaaten, sondern auch Zölle im eigentlichen Sinn erhoben werden dürften, da der EWG-Vertrag insoweit kein besonderes Verbot enthalte. Außerdem sei in Artikel 36 EWG-Vertrag, der Ausnahmen von den Artikeln 30 und 34 vorsehe, ebenfalls von der Durchfuhr die Rede. Da in den Artikeln 30 und 34 mengenmäßige Einfuhrbeschränkungen und mengenmäßige Ausfuhrbeschränkungen sowie Maßnahmen gleicher Wirkung verboten würden, hätte Artikel 36 keinen Sinn, wenn diese Vorschriften nicht stillschweigend auch die Durchfuhr erfaßten.

Im übrigen könne man den Begriff Durchfuhr in einem rein tatsächlichen Sinn verstehen, ohne ihn als einen zollrechtlichen Fachausdruck aufzufassen. Man könne also davon ausgehen, daß die Transitware eingeführt sei, wenn sie in das Durchfuhrland hineingelange, und daß sie ausgeführt sei, wenn sie das Durchfuhrland verlasse. Diese Auslegung dürfte dem Grundsatz des Artikels 3 Buchstabe a EWG-Vertrag entsprechen, dessen Ausprägung die Artikel 16 und 34 darstellten.

Bei dieser Auslegung stelle eine inländische Abgabe, die auf Transitware erhoben werde, unbestreitbar eine Abgabe mit gleicher Wirkung wie ein Ausfuhrzoll dar, die mit den Artikeln 16, 12 oder — allgemeiner — 9 EWG-Vertrag unvereinbar sei. Eine inländische Abgabe auf Transitware verstoße nicht gegen das Verbot von Abgaben mit gleicher Wirkung wie Einfuhrzölle, da Importwaren den inländischen Abgaben unterlägen; sie werde aber zu einer Abgabe mit gleicher Wirkung wie ein Ausfuhrzoll, wenn sie in dem Zeitpunkt, in dem die betreffende Ware das Durchfuhrland verlasse, nicht zurückerstattet werde.

Jedenfalls verstoße die Erhebung inländischer Abgaben auf Transitware zumindest gegen Artikel 34 EWG-Vertrag. Die Erhebung inländischer Abgaben auf Waren, die nicht für den Binnenmarkt bestimmt seien, behindere zweifellos die Durchfuhr und falle daher unter das Verbot des Artikels 34, das sich aus dieser Vorschrift i.V.m. Artikel 36 ergebe.

Die genannten Vorschriften des EWG-Vertrags seien nur auf Erzeugnisse mit Ursprung in den Mitgliedstaaten und auf Erzeugnisse aus Drittländern anwendbar, die sich in der Gemeinschaft im freien Verkehr befänden. Das von der Firma SIOT ausgeladene Rohöl werde im technischen Sinne nicht in den freien Verkehr überführt, wenngleich es sich tatsächlich in einer entsprechenden Situation befinde, da der Gemeinsame Zolltarif für Rohöl einen Zollsatz von 0 % vorsehe. Was die Zollbehandlung anbetreffe, so werde auf das in Triest ausgeladene Rohöl, das zur Weiterbeförderung nach Deutschland und Österreich bestimmt sei, das Zollagerverfahren angewandt. Da sich das in die transalpine Ölleitung eingespeiste Rohöl nicht im technischen Sinne im freien Verkehr befinde, verstießen die strittigen Ausladegebühren weniger gegen die Vorschriften über die Freiheit des Handelsverkehrs als gegen den Gemeinsamen Zolltarif. Das Verbot, auf die Ausfuhr im freien Verkehr befindlicher Waren in einen ande-

ren Mitgliedstaat Abgaben zollgleicher Wirkung zu erheben, habe seinen Grund gerade darin, daß eine Verfälschung des Gemeinsamen Zolltarifs und damit der Einheitlichkeit des von der Gemeinschaft gewollten Schutzniveaus verhindert werden solle.

Die Bestimmungen des GATT seien im Verhältnis zwischen den Mitgliedstaaten der EWG nicht mehr anwendbar. Der EWG-Vertrag enthalte daher notwendigerweise, und sei es nur stillschweigend, eine Artikel V Absatz 3 des GATT entsprechende Regelung; er könne nämlich, was die Freiheit der Durchfuhr im weitesten Sinne betreffe, nicht hinter dem GATT zurückbleiben.

Artikel V Absatz 3 des GATT sei im Verhältnis zwischen den Mitgliedstaaten und den Drittländern weiterhin anwendbar; unter Beschränkung auf die Durchfuhr von Waren aus dem GATT angeschlossenen Drittländern oder von für diese Länder bestimmten Waren könnten sich die einzelnen vor den nationalen Gerichten auf diese Bestimmung berufen.

Gegen die Ansicht, daß Artikel V Absatz 3 des GATT nur Belastungen des Durchfuhrverkehrs als solchen, nicht aber wegen des Ausladevorgangs erhobene Abgaben verbiete, spreche folgendes:

— Die Ausnahmen vom Verbot aller Durchfuhrbelastungen seien in Artikel V Absatz 3 genau angegeben; die inländischen Abgaben seien unter diesen Ausnahmen nicht mit aufgeführt.

— Bei einigen der Ausnahmen sei Erhebungsgrund nicht die Durchfuhr als solche, sondern die Beförderung oder die erbrachte Dienstleistung.

— Artikel V Absatz 1 definiere den Durchfuhrverkehr als die Durchfuhr durch das Gebiet einer Vertragspartei, die — mit oder ohne Umladung, Einlagerung, Umpackung oder Änderung der Beförderungsart — nur ein Teil des Gesamtbeförderungswegs ist, dessen Anfang und Ende außerhalb der Grenzen der Vertragspartei liegen, durch deren Gebiet die Durchfuhr stattfindet.

— Die Verpflichtungen nach Artikel V Absätze 3 und 4 bezögen sich notwendigerweise nur auf Belastungen, die mit dem in Absatz 3 niedergelegten Verbot vereinbar seien.

— Es sei keineswegs paradox, daß die nicht mit inländischen Abgaben belasteten Transitwaren günstiger als nach dem in Artikel III des GATT vorgesehenen nationalen Verfahren behandelt würden. Vielmehr sei es eher paradox, daß Waren mit inländischen Abgaben belastet würden, die mit dem Markt des die Abgaben erhebenden Staats überhaupt nicht in Berührung kämen.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* vertritt die Ansicht, die Frage der abgabenrechtlichen Behandlung von Transitware stelle sich in den Ausgangsverfahren nicht, da die streitigen Ausladegebühren nicht die Durchfuhr, sondern das Aus- und Einladen im Hafen beträfen.

Die *Regierung der Italienischen Republik* macht geltend, die streitigen Gebühren beträfen nicht das System des Handelsverkehrs und des freien Warenverkehrs innerhalb des Gemeinsamen Marktes.

Die fraglichen Gebühren würden von allen Hafenbenutzern auf der Grundlage der Durchschnittskosten der Bereithaltung und Erbringung sämtlicher Dienstleistungen für die Vorteile entrichtet, die ihnen aus der Organisation und dem Funktionieren der Einrichtung Hafen, als ein Ganzes und in ihrer Gesamtheit gesehen, erwüchsen. Da sie allgemeiner Art seien, stellten sie weder einen indirekten Schutz der Inlandserzeugung noch eine Form steuerlicher Belastung

der Einfuhr oder der Ausfuhr dar. Der gesamte Seehafenumschlag unterliege unabhängig vom Ursprungsland der Waren und von dem auf sie angewandten Zollverfahren den streitigen Gebühren, und zwar auch, wenn es sich um im Inland im Verkehr befindliche einheimische Waren handele. In abgabenrechtlicher Hinsicht werde somit die Wettbewerbsneutralität gemäß dem fundamentalen Grundsatz der Nichtdiskriminierung uneingeschränkt beachtet.

Der EWG-Vertrag sei auf allen durch ihn geregelten Gebieten als Quelle der Rechte und Pflichten der Staaten innerhalb der Gemeinschaft an die Stelle des GATT getreten. Die Bestimmungen des GATT könnten daher nicht als Mittel zur Klärung der Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft herangezogen werden. Außerdem seien die Ziele des GATT von denen des EWG-Vertrags verschieden und viel enger begrenzt als diese. Das durch seine Flexibilität gekennzeichnete GATT beruhe auf dem Grundprinzip der Gegenseitigkeit und des Gleichgewichts. Das GATT könne im Rahmen des Gemeinschaftsrechts keine unmittelbaren Wirkungen entfalten, da anderenfalls seine rechtliche Tragweite verändert, sein Inhalt und seine Ziele verkannt und die wesentliche Bedeutung der Voraussetzung der Gegenseitigkeit geleugnet würden.

Die *Regierung des Vereinigten Königreichs* trägt vor, bei der Prüfung des Durchfuhrverkehrs sei folgende Unterscheidung zu treffen: Waren, die nicht die Voraussetzungen der Artikel 9 und 10 EWG-Vertrag erfüllten, seien „nichtgemeinschaftliche Waren", für die die Bestimmungen des Vertrages über die gemeinsame Handelspolitik und über die von den Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft eingegangenen völkerrechtlichen Verpflichtungen gälten; Waren, die die Voraussetzungen der Artikel 9 und 10 EWG-Vertrag erfüllten, seien „Gemeinschaftswaren", auf die eben deshalb die Vertragsbestimmungen über den freien Warenverkehr anwendbar seien. Die Artikel 13 und 16 sowie 95 könnten eventuell für die Erhebung staatlicher Abgaben auf einen solchen Durchfuhrverkehr von Bedeutung sein, während die Artikel 30 und 34 insoweit weniger wichtig sein dürften.

Die *Kommission* bekräftigt, daß sie die Ansicht des vorlegenden Gerichts teile, daß die streitigen Gebühren keine Abgaben mit gleicher Wirkung wie Einfuhrzölle im Sinne von Artikel 13 EWG-Vertrag seien. Man könne sie auch nicht als Abgaben mit gleicher Wirkung wie Ausfuhrzölle im Sinne von Artikel 16 ansehen. Artikel 34, der sich auf mengenmäßige Beschränkungen und Maßnahmen gleicher Wirkung, nicht aber auf finanzielle Belastungen beziehe, sei im vorliegenden Fall nicht einschlägig.

Artikel V Absatz 3 des GATT verbiete nicht Abgaben von der Art der streitigen Gebühren; anderenfalls sei Artikel 16 EWG-Vertrag unter Berücksichtigung dieses Gesichtspunkts zu prüfen. Artikel V Absatz 3 des GATT könne im Rahmen des Gemeinschaftsrechts keine Anwendung finden.

Die Frage, ob man sich im Rahmen des Gemeinschaftsrechts auf Artikel V Absatz 3 des GATT berufen könne, könne sich nicht stellen. Es stehe aber einzelnen, die sich auf eine gemeinschaftsrechtliche Vorschrift mit unmittelbarer Wirkung beriefen, frei, das GATT als Mittel zur Auslegung des Gemeinschaftsrechts heranzuziehen.

G — Zur Verantwortung der Gemeinschaft gegenüber der Republik Österreich im Rahmen des GATT und des Freihandelsabkommens

Die Beteiligten werden gebeten, zu der im Schriftsatz der däni-

schen Regierung aufgeworfenen Frage Stellung zu nehmen, ob die Gemeinschaft, die nach und nach die Aufgaben im Zusammenhang mit der Zoll- und Handelspolitik übernommen hat, damit gegenüber den Drittstaaten und insbesondere gegenüber Österreich eine Verantwortung für die Einhaltung der GATT-Regeln durch die Mitgliedstaaten übernommen hat. Unter dem gleichen Blickwinkel möchte der Gerichtshof erfahren, welchen Standpunkt die Beteiligten zu der Frage einnehmen, ob staatliche Abgaben, die auf für Österreich bestimmte Transitwaren erhoben werden, gegebenenfalls als Abgaben mit gleicher Wirkung wie Ausfuhrzölle im Sinne des mit diesem Land abgeschlossenen Freihandelsabkommens qualifiziert werden können.

Die *Firma SIOT* vertritt die Ansicht, die Gemeinschaft habe, indem sie die Verpflichtungen aus dem GATT übernommen habe, diese gemäß Artikel 228 Absatz 1 EWG-Vertrag für die Mitgliedstaaten verbindlich gemacht. Wenn die Mitgliedstaaten einseitig gegen diese Verpflichtungen verstießen, so verstießen sie zugleich gegen Artikel 228 und begründeten eine Haftung der Gemeinschaft gegenüber den anderen Vertragsparteien des GATT.

Das Freihandelsabkommen zwischen der EWG und der Republik Österreich sei im vorliegenden Fall nicht einschlägig, da es nach seinem Artikel 2 nur für Ursprungserzeugnisse der Gemeinschaft und Österreichs gelte.

Artikel V Absatz 3 des GATT sei hingegen einschlägig, da es in der Präambel zum Abkommen zwischen der EWG und Österreich ausdrücklich heiße, daß die Vertragsparteien von ihren Verpflichtungen aus anderen internationalen Verträgen nicht entbunden seien.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* weist erneut darauf hin, daß die streitigen staatlichen Gebühren und Hafengebühren für das Ausladen in keinem Zusammenhang mit der Durchfuhr stünden.

Die *Regierung der Italienischen Republik* bestreitet nicht, daß die Gemeinschaft hinsichtlich der Einhaltung der Verpflichtungen aus dem GATT gegenüber den Drittländern an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten ist, soweit die Befugnisse der Mitgliedstaaten im Rahmen der Durchführung des GATT auf sie übergegangen sind. Im vorliegenden Fall sei jedoch davon auszugehen, daß die streitigen Gebühren nicht als Abgaben zollgleicher Wirkung angesehen werden könnten.

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* vertritt die Ansicht, daß der Gemeinschaft im Rahmen der gemeinsamen Handelspolitik gegenüber Drittstaaten eine gewisse Verantwortung für die Einhaltung der GATT-Regeln obliege. Wenn ein Mitgliedstaat im Verhältnis zu einem Drittstaat seinen Verpflichtungen aus dem GATT nicht nachkomme, könne der betroffene Drittstaat Sanktionen ergreifen. Diese träfen nicht nur den betreffenden Mitgliedstaat, sondern, weil es eine gemeinsame Handelspolitik gebe, die gesamte Gemeinschaft. Die Gemeinschaft habe daher ein eigenes Interesse an der Einhaltung der GATT-Regeln durch die Mitgliedstaaten.

Die Vorschriften des Freihandelsabkommens EWG—Österreich seien auch dann selbständig auszulegen, wenn sie wortwörtlich Bestimmungen des EWG-Vertrags entsprächen. Das Verbot der Abgaben zollgleicher Wirkung, das in den Artikeln 12 ff. EWG-Vertrag und 7 des

Freihandelsabkommens EWG—Österreich niedergelegt sei, sei jedoch in beiden Verträgen gleich auszulegen, da derartige Abgaben den Warenverkehr unmittelbar beeinflußten und insoweit der Zweck der beiden Abkommen übereinstimme.

Die *Regierung des Vereinigten Königreichs* vertritt die Ansicht, die Gemeinschaft sei tatsächlich den Drittländern gegenüber für die Einhaltung der Verpflichtungen, die sie in Ausübung ihrer Befugnis aus Artikel 113 EWG-Vertrag übernommen habe, und damit auch für die Einhaltung der GATT-Regeln verantwortlich.

Das Abkommen zwischen der EWG und Österreich gelte nur für Erzeugnisse mit Ursprung in der Gemeinschaft oder in Österreich und sei somit nicht unmittelbar für die in den Ausgangsverfahren aufgeworfenen Fragen relevant.

Die *Kommission* bekräftigt, ohne in allen Punkten die Argumentation der dänischen Regierung zu teilen, ihre Ansicht, daß die Gemeinschaft von dem Zeitpunkt an, in dem sie hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten sei, unter anderem Österreich gegenüber eine Verantwortung für die Einhaltung der GATT-Regeln durch die Mitgliedstaaten übernommen habe.

Was die Auslegung des Artikels 7 des Freihandelsabkommens zwischen der EWG und Österreich betreffe, so sei, wenn man einmal unrichtigerweise davon ausgehe, daß die streitigen Gebühren nach Artikel 16 EWG-Vertrag verboten seien, festzustellen, daß die Ähnlichkeit des Wortlauts nicht ausreiche, um die Auslegung des für den innergemeinschaftlichen Handel geltenden Artikels 16 auf das System des Freihandelsabkommens zu übertragen. Allerdings könne das Freihandelsabkommen nicht so ausgelegt werden, daß es zu einem ungünstigeren Handelssystem als das sich aus dem GATT ergebende System führen würde. Die Antwort auf die Frage, wie Artikel 7 des Freihandelsabkommens unter Beachtung dieser Grenzen genau auszulegen sei, hänge letzten Endes davon ab, inwieweit die Ziele und die Systematik des Abkommens mit den Zielen und der Systematik des EWG-Vertrags, die Grundlage der Auslegung des Artikels 16 seien, vergleichbar seien.

H — Zur Auslegung des Artikels 1 des Transitabkommens zwischen der EWG und Österreich

Das Ente autonomo del porto di Trieste nimmt in Nummer 4 seiner Erklärungen zur vierten Frage auf das Transitabkommen Bezug, das aufgrund der Verordnung Nr. 2813/72 des Rates mit Österreich abgeschlossen worden ist. Es weist darauf hin, daß dieses Abkommen nach seinem Artikel 1 nur die „Waren [betreffe], die zwischen zwei in der Gemeinschaft gelegenen Orten über österreichisches Gebiet befördert werden". Der Gerichtshof wünscht, daß die Beteiligten, insbesondere die italienische Regierung und die Kommission, auch zur Tragweite von Absatz 2 des Artikels 1 dieses Abkommens Stellung nehmen, wonach die Bestimmungen über das gemeinschaftliche Versandverfahren „auch auf andere Warenbeförderungen angewandt werden [können], die sowohl das Gebiet der Gemeinschaft als auch österreichisches Gebiet berühren".

Die *Firma SIOT* vertritt die Ansicht, Artikel 1 Absatz 2 des Transitabkommens mit Österreich sei unter Berücksichtigung der anderen Bestimmungen dieses

Abkommens dahin gehend auszulegen, daß das darin vorgesehene Versandverfahren auch auf Waren aus Österreich oder auf für Österreich bestimmte Waren angewandt werden könne, die das Gemeinschaftsgebiet durchliefen.

Das *Ente autonomo del porto di Trieste* macht geltend, das gemeinschaftliche Versandverfahren betreffe und verändere die abgabenrechtliche Behandlung der Ware nicht. Im übrigen nehme sie das gemeinschaftliche Versandverfahren nicht in Anspruch und gehe es in den Ausgangsverfahren nicht um die Durchfuhr betreffende Abgaben.

Die *Regierung der Italienischen Republik* trägt vor, die im Hafen von Triest angelandeten Erdölprodukte würden nach dem Zollagerverfahren angemeldet und später zur Weiterleitung in die Bestimmungsländer aus dem Lager entnommen. Insbesondere mache die Firma SIOT, was die Beförderung nach Österreich angehe, von den gemeinschaftlichen Versandverfahren keinen Gebrauch, sondern von dem im nationalen Recht vorgesehenen Verfahren des Versands ausländischer Waren mit Sicherungsschein.

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* vertritt die Ansicht, Artikel 1 Absatz 2 des Abkommens zwischen der EWG und Österreich über das gemeinschaftliche Versandverfahren könne angewandt werden für Warensendungen

— aus der Gemeinschaft oder aus einem Drittland über die Gemeinschaft nach Österreich oder

— aus Österreich in die Gemeinschaft oder über die Gemeinschaft in ein Drittland oder

— im Verkehr zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittland über Österreich, gegebenenfalls nach Umladung.

Im ersten Fall könne das gemeinschaftliche Versandverfahren fakultativ auch auf Warensendungen angewandt werden, die aus einem Drittland kommend über Italien (Triest) nach Österreich verbracht würden.

Die *Kommission* trägt vor, nach Artikel 1 Absatz 1 des Abkommens EWG—Österreich sei das gemeinschaftliche Versandverfahren grundsätzlich für österreichisches Gebiet durchlaufende Transporte vorgeschrieben, sofern die Waren dieses Gebiet bei einer Beförderung zwischen zwei in der Gemeinschaft gelegenen Orten berührten; dabei könne diese Beförderung unmittelbar erfolgen, sei es mit Umladung in Österreich, sei es mit Weiterversand, gegebenenfalls nach Lagerung in einem Zollager in Österreich.

Nach Artikel 1 Absatz 2 des Abkommens könnten die Wirtschaftsteilnehmer von dem gemeinschaftlichen Versandverfahren Gebrauch machen, wenn die Waren zwar über österreichisches Gebiet, aber nicht zwischen zwei in der Gemeinschaft gelegenen Orten befördert würden. Dies treffe zu bei Warenbeförderungen aus der Gemeinschaft oder einem Drittland nach Österreich, bei Warenbeförderungen aus Österreich in die Gemeinschaft oder in ein Drittland und bei Warenbeförderungen zwischen der Gemeinschaft und einem Drittland über österreichisches Gebiet, und zwar mit oder ohne Umladung in Österreich.

I — Zum Standpunkt der österreichischen Regierung

Der Gerichtshof bittet die Kommission, ihm die Informationen zugänglich zu machen, über die sie gegebenenfalls verfügt, was den Standpunkt der österreichischen Regierung zu den von der Corte suprema di cassazione aufgeworfenen Fragen aufgrund der Veröf-

fentlichung dieser Fragen im Amtsblatt der Gemeinschaften (C 280 vom 31. 10. 1981, S. 4) anbelangt.

Die *Regierung der Bundesrepublik Deutschland* verweist auf ein Memorandum der österreichischen Regierung vom 9. Juni 1982 und ein Schreiben der österreichischen Botschaft in der Bundesrepublik vom 8. Juli 1982. In diesen Dokumenten werden die wirtschaftlichen Auswirkungen der streitigen Gebühren auf die österreichischen Rohöleinfuhren über Italien (Belastung mit etwa 150 Millionen ÖS von 1974 bis Ende 1981; ab 1. Januar 1982 jährliche Belastung von etwa 30 Millionen ÖS, nachdem die Gebühren durch das italienische Gesetz Nr. 692 vom 1. Dezember 1981 erhöht worden seien) sowie die Gründe dargelegt, weshalb die streitigen Gebühren nach Ansicht der österreichischen Regierung mit Artikel V Absatz 3 des GATT unvereinbar sind.

Die *Kommission* trägt vor, Österreich habe wegen der streitigen Fragen nicht bei ihr interveniert; ihr sei aber bekannt, daß Österreich die Hafengebühren als GATT-widrig ansehe.

IV — Mündliche Verhandlung

In den Sitzungen vom 27. und 28. Oktober 1982 haben die Firma SIOT, die Klägerin in einem der Ausgangsverfahren, vertreten durch Rechtsanwältin Viscardini Dona im Beistand von Generaldirektor Mauro Azzarita, das Ente autonomo del porto di Trieste, vertreten durch Rechtsanwalt Pacia, die Regierung der Italienischen Republik, vertreten durch Avvocato dello Stato d'Amato, die Regierung der Französischen Republik, vertreten durch den Sekretär für Auswärtiges im Außenministerium Alexandre Carnelutti, die Regierung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch Ministerialrat Seidel, und die Kommission, vertreten durch Herrn Olmi, mündliche Ausführungen gemacht und Fragen des Gerichtshofes beantwortet.

Die *Regierung der Französischen Republik,* die keine schriftlichen Erklärungen eingereicht hat, hat vorgetragen, nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes sei dieser für die Auslegung völkerrechtlicher Verträge unter zwei Voraussetzungen zuständig: Die in Rede stehende Bestimmung des völkerrechtlichen Vertrags müsse die Gemeinschaft binden und sie müsse geeignet sein, subjektive Rechte der einzelnen zu begründen. Zu der ersten Voraussetzung sei festzustellen, daß im Anwendungsbereich des GATT vor dem 1. Juli 1968 keine Gemeinschaftszuständigkeit bestanden habe und daß auch nach diesem Zeitpunkt die Zuständigkeit für das Abgabenrecht zwar in einen gemeinschaftsrechtlichen Rahmen eingefügt und durch Vorschriften des Gemeinschaftsrechts begrenzt, nicht aber von den Mitgliedstaaten auf die Gemeinschaft übertragen worden sei. Was die zweite Voraussetzung angehe, so gelte es zu erkennen, daß weder Artikel II noch Artikel V Absatz 3 des GATT geeignet seien, für die Gemeinschaftsbürger das Recht zu begründen, sich vor Gericht auf sie zu berufen.

Vorsorglich trägt die Regierung der Französischen Republik vor, bei den in den Ausgangsverfahren streitigen Gebühren handele es sich offenbar um inländische Abgaben, deren Erhebung auf Transitwaren Artikel V Absatz 3 des GATT zulasse. Eine Auslegung, wonach Artikel V Absatz 3 des GATT für Transitware abgabenrechtlich eine extraterritoriale Rechtsstellung begründe, stehe nicht mit dem Grundsatz der nationalen Behandlung im Einklang, auf dem das GATT beruhe; die Absätze 4 und 5 des

Artikels V bestätigten, daß das GATT der Erhebung inländischer Abgaben nicht entgegenstehe, sofern sie angemessen seien, die Durchfuhr kein Merkmal des Abgabentatbestands sei und die Abgabe aus Gründen des allgemeinen Interesses, insbesondere als Entgelt für erbrachte Dienstleistungen, erhoben werde.

Der *Generalanwalt* hat seine Schlußanträge in der Sitzung vom 11. Dezember 1982 vorgetragen.

Entscheidungsgründe

1 Die Corte suprema di cassazione hat mit Beschluß vom 21. Mai 1981, beim Gerichtshof eingegangen am 6. Oktober 1981, gemäß Artikel 177 EWG-Vertrag vier Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt; sie betreffen

— zum einen die Auslegung der Artikel 90, 113 und 177 EWG-Vertrag, der Verordnung Nr. 542/69 des Rates vom 18. März 1969 über das gemeinschaftliche Versandverfahren (ABl. L 77, S. 1) und der Verordnung Nr. 2813/72 des Rates vom 21. November 1972 über den Abschluß eines Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich zur Anwendung der Bestimmungen über das gemeinschaftliche Versandverfahren (ABl. L 294, S. 86) sowie

— zum anderen die Wirkung des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT) vom 30. Oktober 1947 im Gemeinschaftsrecht sowie die Auslegung des Artikels V dieses Abkommens, der die Freiheit der Durchfuhr betrifft.

Diese Fragen sind vorgelegt worden, um beurteilen zu können, ob die Erhebung von Ein- und Ausladegebühren gemäß dem Decreto legge Nr. 47 vom 28. Februar 1974, bestätigt durch das Gesetz Nr. 117 vom 16. April 1974 (im folgenden: „Decreto legge Nr. 47"), auf Rohöl, das durch die transalpine Ölleitung in die Bundesrepublik Deutschland und nach Österreich befördert wird, mit dem Gemeinschaftsrecht und gegebenenfalls mit den Bestimmungen des GATT vereinbar ist.

2 Wie aus den Akten hervorgeht, stellen sich diese Fragen in einer Reihe von Rechtsstreitigkeiten zwischen der Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino (SIOT), einer Gesellschaft italienischen Rechts, die den Bau und die Bewirtschaftung des zwischen Triest und der österreichischen Grenze auf italienischem Hoheitsgebiet verlaufenden Abschnitts der transalpinen Ölleitung

übernommen hat, einerseits und dem Ministero delle finanze (Finanzministerium), dem Ministero della marina mercantile (Ministerium für die Handelsmarine), der Circoscrizione doganale di Trieste (Zollbezirk Triest) und dem Ente autonomo del porto di Trieste (Selbständige Hafenbehörde Triest) andererseits über die Erhebung der streitigen Gebühren auf das in den Einrichtungen der Firma SIOT gelöschte und für Raffinerien teils in der Bundesrepublik Deutschland, teils in der Republik Österreich bestimmte Rohöl.

Zur Vorgeschichte des Rechtsstreits

3 Es ist daran zu erinnern, daß Italien vor der Anwendung des Decreto legge Nr. 47, von der der Rechtsstreit seinen Ausgang genommen hat, nach dem Gesetz Nr. 42 vom 9. Februar 1963 eine „Abladesteuer" auf importierte Waren und eine sogenannte „Hafengebühr" erhob, die für das Ein- und Ausladen von Waren gleich welcher Herkunft oder Bestimmung in bestimmten Häfen, darunter dem Hafen von Triest, zu entrichten war. Die erste dieser beiden Abgaben traf nicht das von Firma SIOT angelandete Rohöl, weil es nicht für die Einfuhr bestimmt war; was die Hafengebühr anbelangte, so enthielt das Gesetz eine ausdrückliche Ausnahme zugunsten von Waren, die sich im Durchfuhrverkehr im Hafen von Triest befanden.

4 In seinem Urteil in der Vorabentscheidungssache 34/73 vom 10. Oktober 1973 (Variola, Slg. S. 981) hat der Gerichtshof für Recht erkannt, daß eine Abgabe von der Art der genannten Abladesteuer, die spezifisch auf importierte Erzeugnisse erhoben wird, als Abgabe zollgleicher Wirkung anzusehen ist und sich daher nicht mit dem Gemeinschaftsrecht vereinbaren läßt. Seinerzeit hatte die Kommission wegen derselben „Abladesteuer" auch eine Klage auf Feststellung einer Vertragsverletzung erhoben, die unter der Nummer 172/73 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden war (ABl. C 99 vom 20. 11. 1973, S. 4). Italien änderte aufgrund des angeführten Urteils seine Rechtsvorschriften durch das Decreto legge Nr. 47. Die „Abladesteuer" wurde durch eine „staatliche Aus- und Einladegebühr" (im folgenden: „staatliche Gebühr") ersetzt, die unabhängig von der Herkunft und der Bestimmung der Waren erhoben wird. Da die Kommission der Ansicht war, daß infolge dieser Neuregelung der streitigen Abgabe der Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht abgestellt sei, nahm sie ihre Klage zurück (ABl. C 69 vom 14. 6. 1974, S. 5). Was die „Hafengebühr" anbelangt, so wurde sie in der Ausgestaltung des Gesetzes von 1963 beibehalten; die früher vorgesehene Ausnahme zugunsten des Durchfuhrverkehrs über den Hafen von Triest wurde allerdings abgeschafft.

5 Seit dem Inkrafttreten des Decreto legge Nr. 47 verlangte die italienische Finanzverwaltung die Entrichtung der beiden Gebühren — der „staatlichen Gebühr" und der „Hafengebühr" — für das Rohöl, das in den Einrichtungen der Firma SIOT gelöscht und durch die transalpine Ölleitung weiterbefördert worden war. Die Firma SIOT erhob deswegen mehrere Klagen beim Tribunale Triest für einzelne Zeiträume innerhalb der Zeitspanne von 1974 bis 1975; später entrichtete sie die Gebühren unter allen Vorbehalten vorläufig bis zum Ausgang dieser Rechtsstreitigkeiten. Nachdem das Tribunale die Klagen abgewiesen hatte, legte die Firma SIOT Berufung bei der Corte d'appello Triest ein, die diese Rechtsmittel ihrerseits zurückwies. Nach Erlaß der Berufungsurteile wurden mehrere Kassationsbeschwerden bei der Corte suprema di cassazione eingelegt.

6 Laut dem Vorlagebeschluß brachte die Firma SIOT außer den auf innerstaatliches Recht gestützten Rügen mehrere teils auf das Gemeinschaftsrecht, teils auf das GATT gestützte Kassationsrügen vor, nämlich:

1. Die streitigen Gebühren seien nicht als inländische Abgaben, sondern als Abgaben zollgleicher Wirkung anzusehen und verstießen daher gegen die Artikel 12 und 13 EWG-Vertrag.

2. Sie seien mit der in Artikel V des GATT enthaltenen Regelung der Freiheit der Durchfuhr unvereinbar.

3. Sie seien mit der Regelung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens in der Verordnung Nr. 542/69 und mit dem gemäß der Verordnung Nr. 2813/72 in Kraft gesetzten Transitabkommen zwischen der Gemeinschaft und Österreich unvereinbar.

4. Sie beeinträchtigten die Handelspolitik der Gemeinschaft und verstießen daher gegen Artikel 113 EWG-Vertrag.

5. Sie führten unter Verstoß gegen Artikel 90 Absatz 1 EWG-Vertrag zu schwerwiegenden Wettbewerbsverzerrungen, weil sie öffentlichen Hafeneinrichtungen zu Lasten eines Privatunternehmens, dem der Betrieb und die Verwendung seiner eigenen Anlagen für die entsprechenden Ausladevorgänge gestattet sei, finanzielle Vorteile sicherten.

7 Die Corte suprema di cassazione entschied, daß die streitigen Abgaben keine Einfuhrabgaben, sondern inländische Abgaben im Sinne der Artikel 95

EWG-Vertrag und III des GATT seien, weil sie eingeladene und ausgeladene Waren träfen und auf alle diese Waren unabhängig von ihrer Herkunft oder Bestimmung erhoben würden.

8 Davon ausgehend gelangte die Corte suprema di cassazione zu der Ansicht, daß sich im Rahmen des Gemeinschaftsrechts Auslegungsfragen stellen, die die Verordnung über das gemeinschaftliche Versandverfahren, das Transitabkommen mit Österreich, die in Artikel 113 enthaltenen Vorschriften über die gemeinsame Handelspolitik und die in Artikel 90 EWG-Vertrag enthaltenen wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen betreffen.

9 Sie meint außerdem, daß sich eine Frage nach der angeblichen Unvereinbarkeit der streitigen Gebühren mit dem die Freiheit der Durchfuhr betreffenden Artikel V des GATT stelle. Im Hinblick auf die unterschiedliche Haltung zu den innerstaatlichen Wirkungen des GATT, die in ihrer eigenen Rechtsprechung einerseits und in der Rechtsprechung des Gerichtshofes in den Urteilen vom 12. Dezember 1972 in den Rechtssachen 21 bis 24/72 (International Fruit, Slg. S. 1219), vom 24. Oktober 1973 in der Rechtssache 9/73 (Schlüter, Slg. S. 1135) und vom 11. November 1975 in der Rechtssache 38/75 (Nederlandse Spoorwegen, Slg. S. 1439) andererseits zum Ausdruck kommt, hält sie es für erforderlich, dieses Problem nunmehr unter Berücksichtigung der vom Gerichtshof in den angeführten Urteilen festgestellten Tatsache, daß die Gemeinschaft hinsichtlich der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten ist, neu zu überdenken.

10 Um diese Problematik lösen zu können, hat die Corte suprema di cassazione folgende vier Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

A — Vorfrage: Gehören die Bestimmungen des GATT deshalb, weil die Gemeinschaft hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus diesem Abkommen an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten ist, auch dann zu den Vorschriften, deren Auslegung in die Vorabentscheidungszuständigkeit des Gerichtshofes nach Artikel 177 EWG-Vertrag fällt, wenn das nationale Gericht darum ersucht wird, sie im Hinblick auf Beziehungen zwischen Rechtssubjekten zu einem anderen Zweck als dem der Beurteilung der Gültigkeit oder der Ungültigkeit einer Handlung der Gemeinschaft anzuwenden oder zumindest auszulegen?

B — Bei Bejahung der vorstehenden Frage: Welche Wirkungen sind gegebenenfalls (und bei einem zeitlichen Unterschied, in welcher zeitlichen Reihenfolge) innerhalb der Rechtsordnung der Gemeinschaft und der der Mitgliedstaaten daraus entstanden, daß die Gemeinschaft hinsichtlich der Erfüllung der Verpflichtungen aus dem GATT an die Stelle der Mitgliedstaaten getreten ist? Muß insbesondere das nationale Gericht, wenn es den Bestimmungen des Abkommens Argumente für die Auslegung oder Kriterien für die Anwendung einer späteren, inhaltlich gegen die Bestimmungen des Abkommens verstoßenden nationalen Vorschrift entnimmt, — unter Beachtung der durch Artikel 177 EWG-Vertrag festgelegten Kompetenzverteilung — davon ausgehen, daß das GATT, besonders in bezug auf die in der folgenden Frage genannten Bestimmungen, nur auf der Ebene völkerrechtlicher Verpflichtungen, ohne unmittelbare Wirkungen in der internen Rechtsordnung, Geltung hat, oder aber hat es davon auszugehen, daß das GATT in dieser Rechtsordnung in den Beziehungen zwischen Rechtssubjekten wirksam wird und in diesem zweiten Fall gegenüber der entgegenstehenden nationalen Vorschrift gleichrangig oder höherrangig ist?

C — Ebenfalls bei Bejahung der Frage A und unabhängig von der Antwort auf die Frage B, um dem vorlegenden Gericht nützliche Hinweise für die Auslegung der nationalen Regelung zu geben: Ist es dem nationalen Gesetzgeber nach Artikel V Absatz 3 des GATT für aus Nicht-Mitgliedsländern stammende, aber für den Markt von Mitgliedsländern bestimmte Waren — gegebenenfalls in welchen Grenzen und unter welchen Voraussetzungen — untersagt, die Erhebung von Abgaben (wie die staatliche Gebühr für das Ausladen und Einladen von Waren in allen Seehäfen des Landes und die sogenannte Hafengebühr für das Ausladen und das Einladen von Waren nur in einigen dieser Häfen — Gebühren, die in Artikel 2 Absatz 1 und 2 des Decreto legge Nr. 47 vom 28. Februar 1974, bestätigt durch das Gesetz Nr. 117 vom 16. April 1974, vorgesehen sind) sowohl auf inländische oder nationalisierte Erzeugnisse als auch auf eingeführte Erzeugnisse aus Anlaß des Ein- oder Ausladens dieser Erzeugnisse in Seehäfen des Mitgliedstaats vorzusehen, die die eingeführten Erzeugnisse auch dann zu tragen haben, wenn sie aus einem Drittland stammen und sich lediglich auf der Durchfuhr durch das nationale Hoheitsgebiet befinden, da sie für den Markt eines anderen Mitgliedstaats bestimmt sind, und auch dann, wenn — dies betrifft insbesondere diejenigen Abgaben, die für bestimmte Häfen vorgesehen sind, die von selbständigen Behörden verwaltet werden, für die ein Teil dieser Abgaben bestimmt ist — das Ein- und Ausladen sowie die spätere Weiterbeförderung auf den

Markt, für den die Waren letzten Endes bestimmt sind, ausschließlich von einem Wirtschaftsunternehmen mit Hilfe von Einrichtungen und Anlagen besorgt werden, die von diesem Unternehmen auf eigene Rechnung errichtet, bewirtschaftet und unterhalten werden, ohne daß von der Hafenverwaltung irgendeine unmittelbare und spezielle Dienstleistung erbracht wird?

D — Unabhängig von den Antworten auf die vorstehenden Fragen A, B und C:

1. Ist es dem nationalen Gesetzgeber nach den der Gemeinschaftsrechtsordnung auf dem Gebiet des lauteren Wettbewerbs und der Handelspolitik zugrunde liegenden Prinzipien unter besonderer Bezugnahme auf die Artikel 90 Absatz 1 und 113 Absatz 1 EWG-Vertrag und im Hinblick auf die spezifische Regelung des gemeinschaftlichen Versandverfahrens durch die Ratsverordnung (EWG) Nr. 542/69 vom 18. März 1969 und Nr. 2813/72 vom 21. November 1972 — gegebenenfalls in welchen Grenzen und unter welchen Voraussetzungen sowie bei Vorliegen welcher — auch formeller — Erfordernisse in bezug auf die Herkunft der Ware und das für sie geltende Versandverfahren — untersagt, die Erhebung von Abgaben (wie die staatliche Gebühr für das Ausladen und das Einladen von Waren in allen Seehäfen des Landes und die sogenannte Hafengebühr für das Ausladen und das Einladen von Waren nur in einigen dieser Häfen — Gebühren, die in Artikel 2 Absätze 1 und 2 des Decreto legge Nr. 47 vom 28. Februar 1974 bestätigt durch Gesetz Nr. 117 vom 16. April 1974, vorgesehen sind) sowohl auf inländische oder nationalisierte Erzeugnisse als auch auf eingeführte Erzeugnisse aus Anlaß des Ein- oder Ausladens dieser Erzeugnisse in Seehäfen des Mitgliedstaates vorzusehen, die die eingeführten Erzeugnisse auch dann zu tragen haben, wenn sie aus einem Drittland stammen und sich lediglich auf der Durchfuhr durch das nationale Hoheitsgebiet befinden, da sie für den Markt der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs bestimmt sind, und auch dann, wenn — dies betrifft insbesondere diejenigen Abgaben, die für bestimmte Häfen vorgesehen sind, die von selbständigen Behörden verwaltet werden, für die ein Teil dieser Abgaben bestimmt ist — das Ein- und Ausladen sowie die spätere Weiterbeförderung auf den Markt, für den die Waren letzten Endes bestimmt sind, ausschließlich von einem Wirtschaftsunternehmen mit Hilfe von Einrichtungen und Anlagen besorgt werden, die von diesem Unternehmen auf eigene Rechnung errichtet, bewirtschaftet und unterhalten

werden, ohne daß von der Hafenverwaltung irgendeine unmittelbare oder spezielle Dienstleistung erbracht wird?

2. Kann der einzelne im Falle des Verbots derartiger Abgaben vor einem innerstaatlichen Gericht die Erstattung der aus diesem Grund gezahlten Beträge verlangen oder den vom Staat geltend gemachten Zahlungsanspruch abwehren?

11 Da der EWG-Vertrag die Rechtsstellung der Transitwaren nicht ausdrücklich regelt, hat sich die Corte di cassazione in erster Linie mit der Frage der Wirkung und der Auslegung des GATT befaßt, das im Unterschied zum Gemeinschaftsrecht in seinem Artikel V ausdrückliche Vorschriften über diese Frage enthält. Nur in zweiter Linie wirft die Corte di cassazione Fragen nach den gemeinschaftsrechtlichen Faktoren auf, die sich ihrer Ansicht nach auf die Lösung der Problematik auswirken müssen, nämlich nach dem die gemeinsame Handelspolitik betreffenden Artikel 113, dem Wettbewerbsbestimmungen für öffentliche Unternehmen enthaltenden Artikel 90, der Verordnung über das gemeinschaftliche Versandverfahren und dem Transitabkommen mit Österreich.

12 Was die Durchführung von Artikel V des GATT anbelangt, so ist festzustellen, daß die Gemeinschaft nach Artikel XXIV Absatz 8 des GATT als ein einziges Zollgebiet anzusehen ist, weil sie nach Artikel 9 EWG-Vertrag auf dem Grundsatz der Zollunion beruht. Daher gelten die Bestimmungen des GATT nur für die Beziehungen der Gemeinschaft zu den anderen Vertragsparteien, während sie innerhalb der Gemeinschaft selbst keine Anwendung finden können.

13 Der Gerichtshof hält es aus diesem Grund für angebracht, als erstes die Rechtsstellung der Transitwaren aus gemeinschaftsrechtlicher Sicht zu klären. Er wird daher zunächst die vierte Frage (D) in Verbindung mit der dritten Frage (C) prüfen; dabei wird er differenzieren zwischen Waren, die sich auf der Durchfuhr in einen anderen Mitgliedstaat — hier: in die Bundesrepublik Deutschland — befinden und Waren, die sich auf der Durchfuhr in ein Drittland, nämlich nach Österreich, befinden.

Zum gemeinschaftlichen Versandverfahren

14 Mit der *Frage D* will die Corte di cassazione wissen, ob die Erhebung von Gebühren auf Transitwaren, die auf alle Waren unabhängig von ihrer Her-

kunft oder Bestimmung unterschiedslos wegen des Ein- oder Ausladens erhoben werden, mit den Grundsätzen des Gemeinschaftsrechts und insbesondere mit der Verordnung Nr. 542/69 über das gemeinschaftliche Versandverfahren vereinbar ist, wenn das Ein- und Ausladen sowie die spätere Weiterbeförderung zu dem Markt der endgültigen Bestimmung ausschließlich von einem Wirtschaftsteilnehmer mit Hilfe von Einrichtungen und Anlagen durchgeführt werden, die dieses Unternehmen selbst gebaut hat sowie bewirtschaftet und unterhält, ohne daß von einer öffentlichen Hafeneinrichtung irgendeine unmittelbare oder spezielle Dienstleistung erbracht wird.

15 Die *Frage C* geht dahin, ob Gebühren, die die vorstehenden Merkmale aufweisen, mit Artikel V Absatz 3 des GATT vereinbar sind.

16 Die durch Titel I Kapitel 1 des zweiten Teils des EWG-Vertrags geschaffene Zollunion verlangt zwingend, daß der freie Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten gewährleistet ist. Der Warenverkehr könnte aber nicht vollkommen frei sein, wenn die Mitgliedstaaten die Durchfuhr der Waren in irgendeiner Weise be- oder verhindern könnten. Deshalb ist als Folge der Zollunion und im gegenseitigen Interesse der Mitgliedstaaten das Bestehen eines allgemeinen Grundsatzes der Freiheit der Warendurchfuhr innerhalb der Gemeinschaft anzuerkennen. Für einen solchen Grundsatz spricht auch die Erwähnung der „Durchfuhr" in Artikel 36 EWG-Vertrag.

17 In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß eben dieser allgemeine Grundsatz der Durchfuhrfreiheit auch der Verordnung Nr. 542/69 über das gemeinschaftliche Versandverfahren sowie der sie ersetzenden Verordnung Nr. 222/77 des Rates vom 13. Dezember 1976 (ABl. L 38, S. 1) zugrunde liegt, durch die zur Erleichterung dieser Durchfuhr verschiedene verwaltungsrechtliche Maßnahmen erlassen wurden. Die Präambeln dieser beiden Verordnungen stellen nämlich die Maßnahmen zur Erleichterung der Durchfuhr in einen Zusammenhang mit dem Bestehen einer Zollunion, der Einheit des Zollgebiets und der Erforderlichkeit der vollständigen Freiheit der Warenbeförderung in der Gemeinschaft.

18 Daß das Verbot der Abgaben zollgleicher Wirkung nur im Abschnitt 1 des Vertragskapitels über die Zollunion (Artikel 12 bis 17), der die in den Mitgliedstaaten im freien Verkehr befindlichen Waren betrifft, nicht aber in dem

direkt aus einem Drittland eingeführte Waren betreffenden Abschnitt 2 dieses Kapitels (Artikel 18 bis 29) enthalten ist, bedeutet im übrigen, worauf der Gerichtshof bereits in seinem Urteil vom 13. Dezember 1973 in den verbundenen Rechtssachen 37 und 38/73 (Diamantarbeiders, Slg. S. 1609) hingewiesen hat, nicht, daß für die zuletzt genannten Waren derartige Abgaben neu geschaffen oder auch aufrechterhalten werden dürfen. Wie in dem angeführten Urteil ebenfalls hervorgehoben worden ist, zielt die Aufstellung eines Gemeinsamen Zolltarifs auf eine Angleichung der Zollbelastungen von Importerzeugnissen aus Drittländern an den Grenzen der Gemeinschaft, um Verkehrsverlagerungen in den Beziehungen mit diesen Ländern sowie Verzerrungen des innergemeinschaftlichen freien Warenverkehrs oder der Wettbewerbsbedingungen zu vermeiden. Aus den gleichen Gründen kann das Fehlen eines ausdrücklichen Verbots von Durchfuhrabgaben in denselben Vorschriften nicht bedeuten, daß die Mitgliedstaaten derartige Abgaben neu schaffen oder aufrechterhalten dürfen, obwohl sie schlechthin mit einer Zollunion und erst recht mit dem Grundsatz des freien Warenverkehrs, der die eigentliche Grundlage des Gemeinsamen Marktes bildet, unvereinbar sind.

19 Es ist deshalb davon auszugehen, daß die Mitgliedstaaten dem Grundsatz des freien Durchfuhrverkehrs innerhalb der Gemeinschaft Abbruch tun würden, wenn sie auf Waren, die sich auf der Durchfuhr durch ihr Hoheitsgebiet befinden, Durchfuhrabgaben erheben oder ihnen Durchfuhrbelastungen auferlegen würden.

20 Jedoch kann man die Erhebung von Abgaben zur Deckung der Beförderungskosten oder der Kosten sonstiger mit der Durchfuhr verbundener Leistungen nicht als unvereinbar mit der so verstandenen Durchfuhrfreiheit ansehen.

21 In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, daß als Leistungen der genannten Art nicht nur, wie in der Frage der Corte di cassazione angedeutet, Dienstleistungen zu berücksichtigen sind, die in einem unmittelbaren und speziellen Zusammenhang mit der Warenbeförderung stehen. Als Abgaben zur Deckung der Transportkosten sind vielmehr auch die Abgaben anzusehen, die auf den allgemeinen Vorteilen beruhen, welche sich aus der Benutzung der Hafengewässer oder -anlagen ergeben, für deren Schiffbarkeit und Unterhaltung öffentliche Stellen die Kostenlast tragen.

22 Schließlich kann man feststellen, daß die aus dem Gemeinschaftsrecht abgeleiteten Grundsätze für die abgabenrechtliche Behandlung von Transitwaren sich im wesentlichen mit den Regeln decken, die sich auf diesem Gebiet durch die internationale Vertragspraxis entwickelt haben.

23 Auf die vorgelegte Frage ist somit zu antworten, daß das Bestehen einer durch den freien Warenverkehr gekennzeichneten Zollunion innerhalb der Gemeinschaft eine gemeinschaftsrechtliche Durchfuhrfreiheit impliziert. Daher dürfen die Mitgliedstaaten auf Waren, die sich auf der Durchfuhr durch ihr Hoheitsgebiet befinden und aus einem anderen Mitgliedstaat kommen oder für einen anderen Mitgliedstaat bestimmt sind, weder Durchfuhrabgaben erheben noch ihnen Durchfuhrbelastungen auferlegen. Jedoch kann man die Erhebung von Abgaben zur Deckung der Beförderungskosten oder der Kosten sonstiger mit der Durchfuhr verbundener Leistungen nicht als unvereinbar mit der so verstandenen Durchfuhrfreiheit ansehen; dabei sind nicht nur die Leistungen zu berücksichtigen, die in einem unmittelbaren und speziellen Zusammenhang mit der Warenbeförderung stehen, sondern auch die allgemeineren Vorteile, die sich aus der Benutzung der Hafengewässer oder -anlagen ergeben, für deren Schiffbarkeit und Unterhaltung öffentliche Stellen die Kostenlast tragen.

24 Es ist Sache des nationalen Gerichts, anhand sämtlicher Umstände des Falles die Vereinbarkeit der streitigen Abgaben mit der so verstandenen Durchfuhrfreiheit zu beurteilen.

25 Unter Berücksichtigung des Vorstehenden ist die Frage zu Artikel 90 Absatz 1 EWG-Vertrag gegenstandslos.

Zum Versandverfahren im Verhältnis zu Österreich

26 Soweit sich die Fragen C und D auf die Regelung für auf der Durchfuhr nach Österreich befindliches Rohöl beziehen, betreffen sie im wesentlichen die Auslegung der gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften zur Einführung einer gemeinsamen Handelspolitik, wie sie in Artikel 113 EWG-Vertrag vorgesehen ist. Die *Frage D* geht dahin, ob sich die Erhebung der Abgaben mit den oben beschriebenen Merkmalen mit Artikel 113 und dem Transitabkommen zwischen der Gemeinschaft und Österreich, das Gegenstand der aufgrund dieses Artikels erlassenen Verordnung Nr. 2813/72 ist, vereinbaren

läßt. Demgemäß ist die *Frage C* so zu verstehen, daß sie ebenfalls dahin geht, ob die Erhebung der streitigen Gebühren auf für Österreich bestimmtes Rohöl mit Artikel V Absatz 3 des GATT vereinbar ist, wobei davon ausgegangen wird, daß die Gemeinschaft Österreich gegenüber durch die Bestimmungen des GATT gebunden ist.

27 Hierzu ist zu bemerken, daß das Transitabkommen mit Österreich keine besondere Verpflichtung der Vertragsparteien in bezug auf die abgabenrechtliche Behandlung der Transitwaren enthält. Als einzige Vorschrift ist daher Artikel V des GATT zu berücksichtigen, wonach „für den Verkehr durch das Gebiet jeder Vertragspartei nach und aus dem Gebiet der anderen Vertragsparteien ... Durchfuhrfreiheit ... [besteht]" (Absatz 2). Nach Artikel V Absatz 3, auf den sich die Corte di cassazione bezogen hat, ist im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien die Erhebung von Zöllen und Durchfuhrabgaben sowie die Auferlegung von Durchfuhrbelastungen verboten, mit Ausnahme der Beförderungskosten oder sonstigen Belastungen, die dem aus der Durchfuhr entstehenden Verwaltungsaufwand und den Kosten der erbrachten Dienstleistungen entsprechen.

28 Da diese Vorschrift aus den im Urteil des Gerichtshofes vom 12. Dezember 1972 in den Rechtssachen 21 bis 24/72 (International Fruit, Slg. S. 1219) angegebenen und weiterhin gültigen Gründen im Rahmen des Gemeinschaftsrechts keine unmittelbare Wirkung entfalten kann, können sich die einzelnen nicht auf sie berufen, um gegen die Erhebung einer Abgabe von der Art der Ein- und Ausladegebühr für Waren, die sich auf der Durchfuhr nach Österreich befinden, vorzugehen. Die Verpflichtung der Gemeinschaft, den Drittländern gegenüber, die Vertragspartei des GATT sind, die Einhaltung dieses Abkommens sicherzustellen, wird durch diese Feststellung in keiner Weise berührt.

29 Artikel 113 EWG-Vertrag begründet zwar für die Gemeinschaft Befugnisse, die ihr den Erlaß aller angemessenen Maßnahmen auf dem Gebiet der gemeinsamen Handelspolitik ermöglichen; aus ihm ergibt sich jedoch kein rechtlicher Maßstab, der genau genug wäre, um ein Urteil über die angegriffene Transitregelung zuzulassen.

30 Auf die vorgelegte Frage ist somit zu antworten, daß es keine Vorschrift gibt, auf die sich die einzelnen berufen können, um gegen die Erhebung einer Abgabe von der Art der Ein- und Ausladegebühr für Waren, die sich auf der Durchfuhr nach Österreich befinden, vorzugehen.

31 Die Fragen A und B erweisen sich somit mangels Anwendbarkeit von Artikel V des GATT auf den Durchfuhrverkehr in der Gemeinschaft und mangels unmittelbarer Wirkung dieser Bestimmungen für den Durchgangsverkehr nach Österreich als gegenstandslos.

Kosten

32 Die Auslagen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland, der Regierung der Französischen Republik, der Regierung der Italienischen Republik, der Regierung des Königreichs Dänemark, der Regierung des Königreichs der Niederlande, der Regierung des Vereinigten Königreichs und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, die Erklärungen beim Gerichtshof eingereicht haben, sind nicht erstattungsfähig. Für die Parteien der Ausgangsverfahren ist das Verfahren vor dem Gerichtshof ein Zwischenstreit in den bei dem nationalen Gericht anhängigen Rechtsstreitigkeiten; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts.

Aus diesen Gründen

hat

DER GERICHTSHOF

auf die ihm von der Corte suprema di cassazione mit Beschluß vom 21. Mai 1981 vorgelegten Fragen für Recht erkannt:

1. **Das Bestehen einer durch den freien Warenverkehr gekennzeichneten Zollunion innerhalb der Gemeinschaft impliziert eine gemeinschaftsrechtliche Durchfuhrfreiheit. Daher dürfen die Mitgliedstaaten auf Waren, die sich auf der Durchfuhr durch ihr Hoheitsgebiet befinden und aus einem anderen Mitgliedstaat kommen oder für einen anderen Mitgliedstaat bestimmt sind, weder Durchfuhrabgaben erheben noch ihnen Durchfuhrbelastungen auferlegen.**

   Jedoch kann man die Erhebung von Abgaben zur Deckung der Beförderungskosten oder der Kosten sonstiger mit der Durchfuhr verbundener Leistungen nicht als unvereinbar mit der so verstandenen Durchfuhrfreiheit ansehen; dabei sind nicht nur die Leistungen zu berücksichtigen, die in einem unmittelbaren und speziellen Zusammenhang mit der Warenbeförderung stehen, sondern auch die allgemeineren Vorteile, die sich aus der Benutzung der Hafengewässer oder -an-

lagen ergeben, für deren Schiffbarkeit und Unterhaltung öffentliche Stellen die Kostenlast tragen.

2. **Es gibt keine Vorschrift, auf die sich die einzelnen berufen können, um gegen die Erhebung einer Abgabe von der Art der Ein- und Ausladegebühr vorzugehen, wie sie in Italien aufgrund des Decreto legge Nr. 47 vom 28. Februar 1974, bestätigt durch das Gesetz Nr. 117 vom 16. April 1974, auf Waren erhoben wird, die sich auf der Durchfuhr in die Republik Österreich befinden.**

Mertens de Wilmars Pescatore O'Keeffe Everling

Mackenzie Stuart Bosco Due Bahlmann Galmot

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 16. März 1983.

Der Kanzler

P. Heim

Der Präsident

J. Mertens de Wilmars

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS GERHARD REISCHL VOM 14. DEZEMBER 1982

Herr Präsident,
meine Herren Richter!

Beim italienischen Kassationshof sind zur Zeit eine Reihe von Verfahren anhängig, in denen es um die Rechtmäßigkeit der Erhebung bestimmter Abgaben auf Rohöl geht, das aus dritten, nicht zum GATT gehörenden Ländern importiert, im Hafen von Triest gelöscht und durch die transalpine, von der privatrechtlichen Gesellschaft SIOT betriebene Ölleitung zum Teil in die Bundesrepublik Deutschland und zum Teil nach Österreich gepumpt wird.

Bezüglich der Einzelheiten des umfangreichen Sachverhaltes verweise ich auf den Sitzungsbericht. Hier ist zum Verständnis der an uns gerichteten Anfrage nur folgendes in Kürze darzulegen.

Gemäß dem italienischen Gesetz Nr. 82 vom 9. Februar 1963 war in allen italienischen Häfen auf Waren, die aus dem