

## SITZUNGSBERICHT

### in der Rechtssache C-17/90\*

#### I — Vorgeschichte des Rechtsstreits

1. Die Klägerin ist ein in Deutschland niedergelassenes Unternehmen, das aufgrund einer Genehmigung nach dem Güterkraftverkehrsgesetz Binnengüterverkehr betreibt. Sie wollte die Firma Transvenlo, ein in den Niederlanden ansässiges Transportunternehmen, mit der Beförderung von Gütern im Fernverkehr innerhalb des deutschen Hoheitsgebiets betrauen. Dazu hatte sie bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr eine Genehmigung beantragt. Diese lehnte die Erteilung der Genehmigung ab und vertrat die Auffassung, das Vorhaben der Klägerin sei unzulässig, weil Beförderungen im Binnengüterverkehr nur von einem Unternehmen durchgeführt werden dürften, das in Deutschland ansässig und zugelassen sei.
2. Die Klägerin erhob daraufhin beim Verwaltungsgericht Köln (Bundesrepublik Deutschland) eine Klage auf Feststellung, daß sie berechtigt ist, die Firma Transvenlo mit der Durchführung von Transporten im deutschen Binnengüterfernverkehr zu betrauen und im Rahmen dieses Vertrages Beförderungsentgelte zu vereinbaren, die die von den deutschen Behörden nach dem oben genannten Gesetz festgesetzten Tarife unterschreiten. Die Klage war weder beim Verwaltungsgericht noch im Berufungsverfahren beim Oberverwaltungsgericht erfolgreich.
3. Das Oberverwaltungsgericht führte aus, Binnengüterfernverkehr innerhalb der Bundesrepublik Deutschland dürfe nach dem Güterkraftverkehrsgesetz nur von einem Unternehmen betrieben werden, das einen Standort in der Bundesrepublik Deutschland habe und dem innerhalb des durch die Bundesregierung festgesetzten Höchstzahlenkontingents eine entsprechende Genehmigung erteilt sei.
4. Die Klägerin legte gegen dieses Urteil Revision ein. Sie machte geltend, die Beschränkungen des Güterkraftverkehrsgesetzes für Leistungen von Verkehrsunternehmen, die nicht in der Bundesrepublik Deutschland, sondern in anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft ansässig und dort zum Güterverkehr zugelassen seien, seien aufgrund der unmittelbaren Geltung des Artikels 59 EWG-Vertrag inzwischen außer Kraft getreten.
5. Das Bundesverwaltungsgericht hat dem Gerichtshof daraufhin folgende Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt:  
  
Sind aufgrund des fortbestehenden Unterlassens des Rates der Europäischen Gemeinschaften, die Dienstleistungsfreiheit auf dem Gebiet des internationalen Verkehrs sicherzustellen und die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, festzulegen, die Artikel 59 und 60 des EWG-Vertrages jedenfalls insoweit unmittelbar anwendbar, als einem in der Bundesrepublik Deutschland

\* Verfahrenssprache: Deutsch.

ansässigen Unternehmen nicht untersagt werden darf, einen niederländischen Verkehrsunternehmer zu beauftragen, für es mit in den Niederlanden zum Güterverkehr zugelassenen Kraftfahrzeugen Leistungen des Binnengüterfernverkehrs innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu den hier allgemein geltenden Tarifen zu erbringen?

Der Vorlagebeschluß ist am 22. Januar 1990 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden.

Gemäß Artikel 20 des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EWG haben schriftliche Erklärungen eingereicht: die Klägerin des Ausgangsverfahrens, vertreten durch die Rechtsanwälte U. Wiemann und B. Eldering, Köln, die Beklagte des Ausgangsverfahrens, vertreten durch Rechtsanwalt R. Wilke, Berlin, die Regierung des Königreichs Spanien, vertreten durch C. Bastarache Sagües und A. Hierro Hernández-Mora, Außenministerium, als Bevollmächtigte, sowie die Kommission der Europäischen Gemeinschaften, vertreten durch R. Wägenbaur und R. Gosalbo Bono, Juristischer Dienst der Kommission, als Bevollmächtigte.

Der Gerichtshof hat auf Bericht des Berichterstatters nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen.

## II — Beim Gerichtshof eingereichte schriftliche Erklärungen

1. Die *Klägerin des Ausgangsverfahrens* trägt vor, die Vorabentscheidungsfrage stelle sich

vor dem Hintergrund des immer noch nicht verwirklichten gemeinsamen Verkehrsmarktes, dessen Gestaltung von der Kommission im Rahmen ihres Vorschlags für eine Verordnung zur Einführung der endgültigen Marktordnung für den Güterkraftverkehr (ABl. 1990, C 87, S. 4) vorgesehen sei.

Die Klägerin verweist auf das Urteil des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 in der Rechtsache 13/83 (Parlament/Rat, Slg. 1985, 1513) und macht geltend, die angemessene Frist für die Umsetzung dieses Urteils sei längst abgelaufen. Die Kommission habe am 25. November 1985 einen Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, vorgelegt. Nach diesem Verordnungsentwurf hätte der Grundsatz der freien Kabotage am 1. Juli 1986 in Kraft treten müssen.

Statt das Urteil des Gerichtshofes umzusetzen, habe der Rat vielmehr das Gegenteil getan. Am 14. November 1985 habe er Leitlinien eines freien Verkehrsmarktes ohne mengenmäßige Beschränkungen bis spätestens 1992 verabschiedet. Der Rat habe damit die Einführung des Grundsatzes der freien Kabotage im Verkehrsbereich bis zum Jahre 1992 vertagt. Damit habe er zu erkennen gegeben, daß er nicht daran denke, seine Verpflichtungen aus Artikel 176 EWG-Vertrag zu erfüllen.

Artikel 59 und Artikel 76 EWG-Vertrag enthielten klare und unbedingte Verpflichtungen; sie bedürften zu ihrer Wirksamkeit auch keiner Durchführungsmaßnahmen der

Gemeinschaftsorgane oder der Mitgliedstaaten. Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b EWG-Vertrag verpflichte den Rat zwar, die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen innerhalb eines Mitgliedstaats festzulegen, in dem sie nicht ansässig seien. Mit dem Ablauf der Frist zur Umsetzung des Urteils des Gerichtshofes sei die Durchführungsbefugnis des Rates jedoch mit der Folge obsolet geworden, daß sich die Zulassungsbedingungen von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb von Mitgliedstaaten, in dem sie nicht ansässig seien, nunmehr unmittelbar aus Artikel 59 ergäben. Daraus folge die Freiheit jedes Unternehmens, also auch eines im Beförderungsland nicht zugelassenen Unternehmens, Beförderungsleistungen nach dem Recht und den Bedingungen des Staates, in dem es ansässig sei, zu erbringen.

Die Anwendung dieses Grundsatzes bedeute, daß die Firma Transvenlo berechtigt sei, ihre Verkehrsdienstleistungen in Deutschland unter den gleichen Voraussetzungen und Bedingungen anzubieten, die für die gleichen Dienstleistungen in ihrem Sitzstaat erfüllt sein müßten. Mangels einer anderen gemeinschaftsrechtlichen Regelung gelte im Empfangsstaat (Deutschland) das Dienstleistungsrecht des Sitzstaats (Niederlande). Die Klägerin vertritt daher die Auffassung, daß:

- 1) Artikel 59 jedenfalls im Rahmen des Artikels 75 Absatz 1 Buchstabe b unmittelbar anwendbar geworden sei, mit der Folge, daß ihm entgegenstehende deutsche verkehrsrechtliche Vorschriften auf die Dienstleistungen von Verkehrsunternehmen mit Sitz in anderen Mitgliedstaaten unanwendbar geworden seien und daß

- 2) die Grundsätze der Cassis-Rechtsprechung des Gerichtshofes voll auf den freien Dienstleistungsverkehr anwendbar seien.

2. Die *Beklagte* des Ausgangsverfahrens weist darauf hin, daß der Rat seit 1985 gemäß Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b EWG-Vertrag tätig geworden sei. Durch den Erlass der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 vom 21. Dezember 1989 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, habe der Rat seine Verpflichtung aus der genannten Bestimmung erfüllt. Die Verordnung Nr. 4059/89 regelt im einzelnen, unter welchen Bedingungen ein in einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft niedergelassener Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs zum zeitweiligen gewerblichen Güterkraftverkehr in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen werde, nämlich im Rahmen eines gemeinschaftlichen Kabotagekontingents.

Nach dieser Verordnung gäben die vom jeweiligen Mitgliedstaat der Niederlassung erteilten Kabotagegenehmigungen den durch sie Berechtigten den freien Zugang zum Gebiet der Aufnahmemitgliedstaaten, um dort gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen zu können. Die Verordnung lege die Bedingungen für die Ausstellung und Verwendung der Genehmigung sowie die Verfahrensweise bei Marktstörungen fest. Sie schreibe auch vor, daß sich die Mitgliedstaaten gegenseitig Amtshilfe zu leisten hät-

ten und wie bei schweren oder wiederholten Verstößen eines gebietsfremden Unternehmers gegen die Verordnung vorzugehen sei.

Ausgehend vom Urteil des Gerichtshofes sei die Verordnung Nr. 4059/89 auch innerhalb des vom Gerichtshof geforderten angemessenen Zeitraums erlassen worden. Dabei sei zu berücksichtigen, daß es sich bei den Kabotagebestimmungen um ein komplexes Regelungssystem von grundsätzlicher Bedeutung handele, bei dem zahlreiche Aspekte zu beachten gewesen seien, um seine spätere Funktionsfähigkeit zu gewährleisten. Es dürfe auch nicht übersehen werden, daß zum Zeitpunkt der Feststellung der Untätigkeit des Rates keinerlei Grundlagen zur Umsetzung von Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b EWG-Vertrag vorhanden gewesen seien.

Da der Rat nunmehr seine Verpflichtung aus Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b EWG-Vertrag erfüllt habe, sei für eine unmittelbare Anwendung der Artikel 59 und 60 EWG-Vertrag kein Raum mehr. Die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig seien, richte sich von nun an nach den in der Verordnung Nr. 4059/89 festgelegten Bedingungen.

Die Vorlagefrage könne nur in dem Sinne beantwortet werden, daß auch für den vom Bundesverwaltungsgericht genannten Teilbereich der Niederlassung keine unmittelbare Anwendung der Artikel 59 und 60 EWG-Vertrag in Betracht komme.

3. Die *spanische Regierung* ist der Auffassung, die Vorabentscheidungsfrage sei mit dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 4059/89, die der Rat aufgrund des ihm durch Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b EWG-Vertrag übertragenen Mandats erlassen habe, gegenstandslos geworden. Wenn die Verordnung Nr. 4059/89 auch nur zeitlich beschränkt gelte, d. h. vom 1. Juli 1990 bis zum 31. Dezember 1992, dem Datum, an dem die endgültige Kabotageverordnung eingeführt werde, so sei doch die Dienstleistungsfreiheit im Bereich des Verkehrs von nun an auf Gemeinschaftsebene eingeführt.

Für den Fall, daß der Gerichtshof sich zu der Frage äußere, ob die vom Gerichtshof im Urteil vom 22. Mai 1985 festgestellte Untätigkeit des Rates und das sich daraus ergebende Fehlen von Vorschriften zur Durchführung des Artikels 75 Absatz 1 Buchstabe b EWG-Vertrag dazu führen könnten, daß durch die Artikel 59 und 60 EWG-Vertrag die Dienstleistungsfreiheit im Bereich des Güterkraftverkehrs unmittelbar eingeführt werde, schlägt die spanische Regierung vor, die Frage zu verneinen. Der Umstand, daß der Rat es in der Vergangenheit unterlassen habe, Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b umzusetzen, stelle zwar einen ausreichenden Grund dafür dar, daß der Gerichtshof die Untätigkeit des Rates feststelle, weil dieser seinen Verpflichtungen aus dieser Vorschrift nicht nachgekommen sei, er ziehe jedoch nicht die Folge nach sich, daß Vorschriften, bei denen dies im Vertrag ausdrücklich ausgeschlossen worden sei, im Bereich des Verkehrs angewendet würden, um die Erbringung von Dienstleistungen in diesem Bereich zu regeln.

Aus Artikel 61 Absatz 1 sowie den Artikeln 74 und 75 Absatz 1 Buchstabe b EWG-Vertrag ergebe sich, daß die Schöpfer des Vertrages es nicht für zweckdienlich gehalten hätten, daß der Grundsatz der Dienstlei-

stungsfreiheit ohne Berücksichtigung der Besonderheiten dieses Sektors angewendet werde. Vielmehr habe sich die Gemeinschaft für eine stufenweise Anwendung dieser Freiheit durch die Schaffung einer gemeinsamen Verkehrspolitik entschieden, die der Rat habe festlegen sollen, insbesondere was die Aufstellung einer Reihe von Regeln über die Bedingungen der Zulassung von gebietsfremden Verkehrsunternehmern zum Binnenverkehr angehe. Die Dienstleistungsfreiheit im Bereich des Verkehrs sei daher von Maßnahmen abhängig, die der Rat im Rahmen der gemeinsamen Politik auf diesem Gebiet erlassen müsse.

Die spanische Regierung schlägt daher für den Fall, daß der Gerichtshof es für erforderlich halte, die Vorabentscheidungsfrage trotz des Inkrafttretens der Verordnung Nr. 4059/89 am 1. Juli 1990 zu beantworten, folgende Antwort vor:

Die Artikel 59 und 60 EWG-Vertrag sind im Bereich des Straßengüterverkehrs nicht unmittelbar anwendbar, so daß einem in der Bundesrepublik Deutschland niedergelassenen Unternehmen bis zum 1. Juli 1990, an dem die Verordnung Nr. 4059/89 des Rates in Kraft tritt, verboten werden kann, einen niederländischen Verkehrsunternehmer zu beauftragen, für es mit in den Niederlanden zugelassenen Kraftfahrzeugen Leistungen des Binnengüterfernverkehrs innerhalb der Bundesrepublik Deutschland zu erbringen.

4. Die *Kommission* führt aus, die Vorlagefrage zerfalle in drei Teilaspekte, einen *ersten* Aspekt, der den *Inhalt der Verpflichtung des Rates* betreffe, die Dienstleistungsfreiheit im Verkehrsbereich einzuführen, einen

*zweiten* Aspekt, bei dem es um die *Auswirkungen der Feststellung des Gerichtshofes* über die Untätigkeit des Rates auf diesem Gebiet gehe und einen *dritten* Aspekt, der die Auswirkungen der Anwendung von Vorschriften über die Dienstleistungsfreiheit auf die *nationalen Tarifsysteme* betreffe, die auf Transporte innerhalb des Hoheitsgebiets der Mitgliedstaaten anwendbar seien.

Die Anwendung des Grundsatzes der Dienstleistungsfreiheit im Verkehr solle durch die Einführung der gemeinsamen Verkehrspolitik gewährleistet werden, zu der insbesondere die Festlegung gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr und von Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern zum Verkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig seien, gehöre. Nach Artikel 59 und 60 EWG-Vertrag seien sämtliche Diskriminierungen des Leistungserbringers aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder des Umstands, daß er in einem anderen Mitgliedstaat ansässig sei, als demjenigen, in dem die Dienstleistung erbracht werden solle, zu beseitigen. Die Frage der unmittelbaren Wirkungen dieser Bestimmungen stelle sich jedoch insoweit nicht mehr, als der Rat seine Verpflichtungen zur Durchführung des Urteils des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 innerhalb eines angemessenen Zeitraums erfüllt habe.

Bezüglich des internationalen Verkehrs habe der Rat am 21. Juni 1988 die Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3164/76 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten erlassen. Diese Verordnung enthalte eine Reihe von Vorschriften, die für die Einführung des freien Dienstleistungsverkehrs in diesem Bereich von grundlegender Bedeutung seien.

Mit dem Erlaß der Verordnung Nr. 1841/88 habe der Rat entschieden, von einem bestimmten Datum an einen Markt zu errichten, auf dem internationale Verkehrsleistungen im Sinne von Artikel 59 und 60 EWG-Vertrag frei durchgeführt werden könnten. Dadurch habe der Rat seine aus Artikel 176 EWG-Vertrag folgende Verpflichtung, die Maßnahmen zum Vollzug des Urteils des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 zu ergreifen, erfüllt. Damit werde der Marktzugang in Zukunft von einem System von Genehmigungen bestimmt, die auf der Grundlage qualitativer Kriterien erteilt würden. Es obliege daher dem Verkehrsunternehmer, die Bedingungen für die Zulassung zur Berufsausübung im Transportbereich zu erfüllen und ordentliches Geschäftsgebaren sowie ein gewisses Erfahrungsniveau nachzuweisen. Die Einführung der Dienstleistungsfreiheit für den internationalen Verkehr schließe gewisse im Rahmen der Anwendungsbestimmungen erlassene Beschränkungen nicht aus, sofern diese Beschränkungen auf der Grundlage der Nichtdiskriminierung auf Gründe der gemeinschaftlichen Politik auf diesem Gebiet gestützt seien.

Was die Kabotagedienste angeht, weist die Kommission darauf hin, daß der Rat am 21. Dezember 1989 die Verordnung Nr. 4059/89 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, erlassen habe. Diese Verordnung sehe vor, daß ab 1. Juli 1990 jeder Unternehmer des gewerblichen Güterkraftverkehrs, der in einem Mitgliedstaat niedergelassen sei und dort die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr erhalten habe, unter den Bedingungen dieser Verordnung zum zeitweiligen gewerblichen Güterkraftverkehr in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen sei, ohne dort über einen Unternehmenssitz oder eine Niederlassung zu verfügen.

Die in dieser Verordnung vorgesehene Kabotageregelung sei jedoch eine Übergangsregelung, da sie nur bis zum 31. Dezember 1992 gelte. Die Verordnung bestimme, daß die Kabotage im Rahmen eines Gemeinschaftskontingents durchgeführt werde, das jährlich von der Kommission nach Maßgabe der anhand der verfügbaren Gemeinschaftsstatistiken ermittelten durchschnittlichen Entwicklung des inländischen Güterkraftverkehrs der Mitgliedstaaten erhöht werde. Weiterhin sei vorgesehen, die Durchführung der Kabotagefahrten vorbehaltlich der Anwendung der Gemeinschaftsregelung den Vorschriften des Aufnahmemitgliedstaats zu unterwerfen, soweit die für den Beförderungsvertrag geltenden Preise und Bedingungen, Fahrzeuggewichte und -abmessungen, die Vorschriften für die Beförderung bestimmter Kategorien von Beförderungsgut, die Lenk- und Ruhezeiten und die Mehrwertsteuer auf die Beförderungsdienstleistungen betroffen seien.

Der Rat habe somit seine Untätigkeit aufgeben und seine aus Artikel 176 EWG-Vertrag folgende Verpflichtung, innerhalb eines angemessenen Zeitraums Maßnahmen zur Durchführung des Urteils des Gerichtshofes vom 22. Mai 1985 zu ergreifen, erfüllt. Die Einführung einer endgültigen Kabotageregelung ab einem genau bestimmten Zeitpunkt falle im übrigen mit dem für den internationalen Verkehr vorgesehenen Datum zusammen. Eine endgültige Regelung der Kabotage könne nur eine Regelung sein, nach der Kabotagedienstleistungen frei ohne Beschränkungen des Verkehrs auf dem Gemeinsamen Markt, d. h. ohne gemeinschaftliches Kontingent, durchgeführt werden könnten. Darüber hinaus werde die gänzlich freizügige Kabotageregelung nur dann endgültig sein, wenn sie ohne Diskriminierung aufgrund der Niederlassung des Leistungserbringers in einem anderen Land als demjenigen des Leistungsempfängers gelte.

Zur Frage, ob die Einführung des freien Dienstleistungsverkehrs im Kabotagebereich mit einzelstaatlichen, im Aufnahmestaat geltenden Beschränkungen hinsichtlich der Beförderungsentgelte vereinbar ist, trägt die Kommission vor, die vom Rat auf diesem Gebiet empfundenen Schwierigkeiten, die eine wichtige Rolle bei der Nichtverwirklichung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehr gespielt hätten, zum großen Teil aus der Unterschiedlichkeit der Standpunkte hergerührt hätten, die zwischen den Mitgliedstaaten, die bereit gewesen seien, einen freien Markt im Güterfernverkehr ohne Angleichung der Wettbewerbsbedingungen zu akzeptieren, und denjenigen bestanden habe, die der Ansicht gewesen seien, daß die Errichtung eines derartigen Marktes mit einer gewissen Angleichung der Transportbedingungen, seien es wirtschaftliche Bedingungen oder soziale Eingriffe der Mitgliedstaaten, einhergehen müsse.

Die Errichtung des freien Marktzugangs ohne Diskriminierung aufgrund der Niederlassung des Leistungserbringers in einem anderen Land als demjenigen des Leistungsempfängers erfordere nicht ausdrücklich, daß hinsichtlich der Beförderungsentgelte ein freier Markt bestehe. Ein Markt, auf dem die Kabotageleistungen freigegeben wären, d. h. ein Markt ohne Beschränkung hinsichtlich ihres Verkehrs auf dem Gemeinsamen Markt, sei nicht zwingend mit einem freien Markt gleichzusetzen. Beschränkungen oder Bedingungen bezüglich der Beförderungsentgelte seien aus Gründen der gemeinsamen Politik der Gemeinschaft in diesem Bereich möglich. Wenn eine gemeinsame Politik fehle, seien einzelstaatliche Beschränkungen aus Gründen möglich, die sich aus der internen Situation jedes einzelnen Mitgliedstaats ergäben, jedoch auf Grundlage der Nichtdiskriminierung und unter der Bedingung, daß die nationale Rechtsordnung mit dem EWG-Vertrag, insbesondere den Wettbewerbsregeln, vereinbar sei.

Dieses Fehlen einer gemeinsamen Politik sei kein Hindernis für die Einführung der Dienstleistungsfreiheit im Bereich des Verkehrs. Bei der Einführung der Dienstleistungsfreiheit im Verkehrsbereich stehe es im Ermessen des Rates, die zu ergreifenden Begleitmaßnahmen zu bestimmen und über den Angleichungsgrad der nationalen Vorschriften auf diesem Gebiet zu entscheiden. Das Fehlen einer gemeinsamen Verkehrspolitik in bezug auf diese Maßnahmen stelle als solches keine Untätigkeit dar, da es dem Rat obliege, die Ziele und Mittel dieser Politik zu bestimmen.

Bei Fehlen einer gemeinsamen Politik der Gemeinschaft auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte innerhalb der Mitgliedstaaten stehe es diesen frei, die Maßnahmen zu ergreifen, die sie für notwendig hielten, sofern diese Maßnahmen mit den Vorschriften des Vertrages und seinen Wettbewerbsregeln vereinbar seien. Die nationalen Regeln über die Beförderungsentgelte könnten für alle Arten von Transportgeschäften gelten, die innerhalb des betroffenen Mitgliedstaats vorgenommen würden, einschließlich der Kabotagegeschäfte, solange es keine Diskriminierung hinsichtlich der Niederlassung des Verkehrsunternehmers gebe.

Im Ergebnis schlägt die Kommission vor, die Vorabentscheidungsfrage wie folgt zu beantworten:

- 1) Mit dem Erlaß der Verordnung (EWG) Nr. 1841/88 vom 21. Juni 1988 über internationale Verkehrsdienstleistungen und der Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 vom 21. Dezember 1989 auf

dem Gebiet der Kabotage hat der Rat in einem angemessenen Zeitraum die Maßnahmen zur Durchführung des Urteils des Gerichtshofes in der Rechtssache 13/83 hinsichtlich der Einführung des freien Dienstleistungsverkehrs im Bereich des Verkehrs ergriffen. Da die Untätigkeit des Rates damit nicht mehr besteht, stellt sich auch die Frage der direkten Anwendbarkeit der Artikel 59 und 60 EWG-Vertrag auf den Verkehr nicht mehr.

- 2) Die Einführung des freien Dienstleistungsverkehrs im Bereich des Verkehrs beinhaltet, daß diese Dienstleistungen vor jeder Beschränkung ihrer Freizügigkeit innerhalb des Gemeinsamen Marktes befreit sind und daß jede dem Leistungserbringer aufgrund seiner Staatsangehörigkeit oder weil er in einem anderen Staat als dem, in dem die Leistung erbracht werden soll, niedergelassen ist,

aufgelegte Diskriminierung abgeschafft wird.

- 3) Die Einführung des freien Dienstleistungsverkehrs ist mit gemeinschaftlichen Beschränkungen, die mit der gemeinsamen Verkehrspolitik verbunden sind, vereinbar. Wenn eine gemeinsame Politik fehlt, sind nationale Beschränkungen, die auf andere Gebiete abzielen als die Freizügigkeit mit dem freien Dienstleistungsverkehr vereinbar, soweit diese nationalen Beschränkungen mit den Vorschriften des Vertrages, insbesondere seinen Wettbewerbsregeln, übereinstimmen.

M. Díez de Velasco  
Berichtersteller