

SCHLUSSANTRÄGE DES GENERALANWALTS GERHARD REISCHL VOM 30. NOVEMBER 1982

*Herr Präsident,
meine Herren Richter.*

In dem Ausgangsverfahren, das dem heute zu behandelnden Vorabentscheidungsersuchen zugrunde liegt, geht es um die Vereinbarkeit nationaler Maßnahmen zur Kapazitätsüberwachung im Bereich des grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehrs mit dem Gemeinschaftsrecht. Der Sachverhalt läßt sich wie folgt zusammenfassen:

Die Klägerin des Ausgangsverfahrens, die Firma D. J. Smit Transport B.V. mit Sitz in Den Haag (im folgenden „Smit“ genannt), betreibt ein hauptsächlich auf internationale Umzüge spezialisiertes Transportunternehmen. Für Beförderungen dieser Art ist nach dem niederländischen Güterkraftverkehrsgesetz (Wet Autovervoer Goederen vom 4. 8. 1951, Staatsblad 342) und den dazu ergangenen Verwaltungsverordnungen eine Genehmigung für den grenzüberschreitenden Güterverkehr erforderlich. Voraussetzung für die Erteilung einer solchen Genehmigung wiederum ist, daß das betreffende Unternehmen bereits im Besitz einer Beförderungsgenehmigung für den innerstaatlichen Güterkraftverkehr ist. Beide Maßnahmen dienen der Kapazitätsüberwachung des Güterkraftverkehrs und enthalten folglich eine in Tonnen ausgedrückte Gesamtkapazität für das jeweilige Unternehmen, deren Höhe sich unter anderem nach dem Kapazitätsbedarf und der Kapazitätsausnutzung richtet. Zwischen der für die inländische Beförderung und der für den internationalen Güterkraftverkehr zugeteilten Kapazität besteht insofern ein Zusammenhang, als letztere von der ersteren in Abzug gebracht wird.

Die Firma Smit, die über einen Fahrzeugpark mit einer Gesamtkapazität von 30,1 t verfügt, ist im Besitz einer bis 1990 geltenden und auf eine Gesamtkapazität von 50,1 t beschränkten Genehmigung für den inländischen Güterverkehr. Für Transporte nach und aus allen europäischen Ländern wurde ihr eine bis 3. Juni 1981 geltende und auf 18 t beschränkte Genehmigung erteilt.

Unter dem Datum vom 3. April 1979 beantragte die Firma Smit, diese Kapazität auf 36,29 t — diese Zahl entsprach ihrer damaligen Gesamtkapazität — zu erhöhen, damit sie zur Durchführung ihrer Transporte den gesamten Fahrzeugpark gleichzeitig einsetzen könne. Die zuständige Kommission für gewerbliche grenzüberschreitende Warentransporte (Commissie Grensoverschrijdend Beroepsgoederenvervoer) der Stiftung niederländische Organisation für internationale Straßentransporte (Stichting Nederlandse Internationale Wegvervoer Organisatie, N.I.W.O) lehnte diesen Antrag aber mit Bescheid vom 13. September 1979 unter anderem mit der Begründung ab, das allgemeine Interesse des Beförderungswesens stehe einer Erweiterung der Kapazität entgegen, wenn hierfür kein konkreter Bedarf bestehe. Untersuchungen hätten gezeigt, daß die Antragstellerin die ihr eingeräumte Transportkapazität nur unvollständig ausnütze. Gegen diesen Bescheid erhob die Firma Smit am 10. Dezember 1979 Klage bei der Krone, die sie unter anderem damit begründete, daß die Kapazitätsbeschränkung gegen die Erste Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internatio-

nenalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr) (ABl. 1962 vom 6. 8. 1962, S. 2005), insbesondere gegen deren Artikel 1 Absatz 3 und Artikel 3, verstoße.

Artikel 1 Absatz 1 dieser Richtlinie schreibt vor:

„Jeder Mitgliedstaat muß unter den in den Absätzen 2 und 3 festgelegten Bedingungen die in Anhang I und II dieser Richtlinie aufgeführten Beförderungen im internationalen gewerblichen Güterkraftverkehr mit anderen Mitgliedstaaten aus und nach seinem eigenen Hoheitsgebiet oder im Durchgang durch sein eigenes Hoheitsgebiet spätestens bis Ende des Jahres 1962 liberalisieren.“

Absatz 3 dieses Artikels bestimmt, daß die in Anhang II aufgeführten Beförderungen — hierzu ist, wie sich aus Ziffer 5 dieses Anhangs ergibt, die von der Klägerin des Ausgangsverfahrens ausgeübte Tätigkeit zu rechnen — „keiner Kontingentierung mehr unterworfen werden [dürfen]“. Diese Beförderungen können jedoch, im Unterschied zu den in Anhang I genannten, weiter genehmigungspflichtig bleiben, „soweit dies nicht zu einer mengenmäßigen Beschränkung führt“.

Artikel 3 dieser Richtlinie schließlich lautet:

„Diese Richtlinie ändert nicht die Bedingungen, von denen die Mitgliedstaaten bei ihren eigenen Staatsangehörigen den Zugang zu den in dieser Richtlinie genannten Tätigkeiten abhängig machen.“

Der Raad van State, afdeling voor de geschillen van de bestuur, hat das Verfahren ausgesetzt und unter dem Datum vom 6. April 1982 dem Gerichtshof gemäß Artikel 177 des EWG-Vertrags folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

„1. Gehört es zur Aufgabe eines nationalen Gerichts, die nationale Gesetzgebung anhand der Bestimmungen

des Artikels 1 Absatz 3 und des Artikels 3 der ersten Richtlinie des Rates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vom 23. Juli 1962 (ABl. vom 6. 8. 1962, S. 2005) über die Aufstellung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten (zuletzt geändert durch die Richtlinie 78/175/EWG des Rates vom 20. Februar 1978, ABl. L 54, S. 18) zu prüfen, wenn sich ein Kläger vor ihm auf diese Bestimmungen beruft?

2. Wenn ja: Lassen die genannten Bestimmungen eine Auslegung zu, wonach die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats befugt sind, ein System von Genehmigungen für die in Anhang II der Richtlinie genannte Art von grenzüberschreitendem gewerblichem Güterkraftverkehr für die in diesem Mitgliedstaat selbst ansässigen Unternehmen beizubehalten, wenn ein derartiges System die Beschränkung der von diesen Unternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr zu verwendenden Nutzlast zum Ziel hat, mögen diese Unternehmen auch den insoweit in der nationalen Gesetzgebung für die Zulassung zum inländischen und grenzüberschreitenden Verkehr aufgestellten Anforderungen hinsichtlich der Kreditwürdigkeit und fachlichen Eignung genügen und nach dem für den inländischen Verkehr geltenden nationalen Genehmigungssystem im Besitz einer Genehmigung für eine ausreichende Nutzlast sein?
3. Führt bei Bejahung der unter 2 gestellten Frage die richtige Auslegung des in Artikel 7 EWG-Vertrag niedergelegten Verbots der Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit dazu, daß die Beibehaltung eines gesetzlichen Genehmi-

gungssystems ausgeschlossen wird, das in einem Mitgliedstaat ansässige Verkehrsunternehmen mengenmäßigen Beschränkungen der zu verwendenden Nutzlast im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten unterwirft, wenn in anderen Mitgliedstaaten ansässige Verkehrsunternehmen aufgrund des Gemeinschaftsrechts von diesem Mitgliedstaat nicht derartigen Beschränkungen unterworfen werden (dürfen)?“

Hierzu nehme ich wie folgt Stellung:

1. Zur ersten Frage

Mit dieser Frage möchte das vorlegende Gericht geklärt wissen, ob die erste Richtlinie des Rates über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr unmittelbar anwendbar ist in dem Sinne, daß sich einzelne vor den mitgliedstaatlichen Gerichten auf sie berufen können mit der Folge, daß entgegenstehendes nationales Recht nicht angewandt werden darf. Der Gerichtshof hat in ständiger Rechtsprechung¹ Richtlinien eine solche Wirkung beigelegt und dabei hervorgehoben, daß sich einzelne gegenüber den innerstaatlichen, nicht richtlinienkonformen Vorschriften auf die jeweilige Bestimmung berufen können, wenn die Frist zur Durchführung der Richtlinie abgelaufen ist und die Bestimmungen inhaltlich als *unbedingt und hinreichend genau* erscheinen.

Diese Voraussetzungen sind, wie auch die Regierungen des Königreichs Bel-

gien, der Bundesrepublik Deutschland, der Französischen Republik und des Königreichs der Niederlande sowie die Kommission, die zu dem Ersuchen Stellung genommen haben, zu Recht hervorheben, im vorliegenden Falle erfüllt. Aus Artikel 1 der Richtlinie ergibt sich insoweit die klare und eindeutige, jeden Ermessensspielraum ausschließende Verpflichtung der Mitgliedstaaten, spätestens bis Ende 1962 die in der Richtlinie genannten Beförderungen zu liberalisieren und insoweit jedwede Form einer Kontingentierung zu unterlassen, wobei in Artikel 3 der Anwendungsbereich der Richtlinie geregelt wird. Folglich kommt der Richtlinie unmittelbare Wirkung in dem Sinne zu, daß sich der unter die Richtlinie fallende Personenkreis gegenüber entgegenstehenden nationalen Vorschriften vor den mitgliedstaatlichen Gerichten unmittelbar auf die insbesondere durch Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie auferlegte Verpflichtung berufen kann.

2. Zur zweiten Frage

Diese Frage zielt auf die Auslegung der Artikel 1 Absatz 3 und Artikel 3 der fraglichen Richtlinie ab, damit das vorlegende Gericht über die Vereinbarkeit der niederländischen Kapazitätsüberwachungsmaßnahmen mit den genannten Bestimmungen entscheiden kann. Hierbei stellt sich zunächst das Problem, ob eine solche Beschränkung der zulässigen Gesamtkapazität der in den Niederlanden ansässigen internationalen Transportunternehmen überhaupt in den Anwendungsbereich der Richtlinie fällt.

a) Wie wir von der niederländischen Regierung gehört haben, ist in diesem Zusammenhang zwischen drei verschiedenen, vom niederländischen Gesetzgeber festgelegten Beschränkungen des Ladevermögens (*laadvermogen*) zu unterscheiden. Einmal sind es konstruktions-

¹ — Vgl. Urteil vom 17. Dezember 1970 in der Rechtssache 33/70 — SpA SACE/Finanzministerium der Italienischen Republik —, Slg. 1970, 1213;

Urteil vom 19. Januar 1982 in der Rechtssache 8/81 — Ursula Becker/Finanzamt Münster-Innenstadt —, Slg. 1982, 53;

Urteil vom 10. Juni 1982 in der Rechtssache 255/81 — R. A. Grendel GmbH/Finanzamt für Körperschaften Hamburg —, Slg. 1982, 2301.

bedingte technische Gründe, die die Festsetzung einer maximalen Nutzlast für das betreffende Fahrzeug erforderlich machen. Davon zu unterscheiden ist das höchstzulässige Gesamtgewicht eines Kraftfahrzeugs, auf das insbesondere die Bundesregierung in ihrer Stellungnahme abhebt und das vorwiegend den unterschiedlichen Straßenverhältnissen Rechnung tragen soll. Von diesen Beschränkungen, die sich auf die *einzelnen Kraftfahrzeuge* beziehen, ist schließlich die den einzelnen Verkehrsunternehmern eingeräumte *Gesamtkapazität* zu unterscheiden, die diesen die Möglichkeit beläßt, nach den jeweiligen Erfordernissen die in Betrieb zu nehmenden Fahrzeuge selbst zu bestimmen. Eine solche Kapazitätsregelung, um die es im vorliegenden Falle geht, dient einerseits der aus verschiedenen Gründen notwendigen Marktüberwachung und soll andererseits der öffentlichen Hand die geeigneten Instrumente zur Verfügung stellen, um stabile Marktbedingungen und eine rentable Betriebsführung der auf dem Transportsektor tätigen niederländischen Unternehmen zu gewährleisten.

Die französische und die niederländische Regierung vertreten im wesentlichen die Ansicht, daß eine solche Regelung gemäß Artikel 3 der Richtlinie ausdrücklich von deren Anwendungsbereich ausgenommen sei. Nach Auffassung der Klägerin des Ausgangsverfahrens und letztlich auch der Kommission ist die niederländische Regelung dagegen als eine gemäß Artikel 1 Absatz 3 der Richtlinie verbotene Kontingentierung anzusehen.

Demnach kommt es entscheidend darauf an, ob eine solche Regelung unter die gemäß Artikel 3 von der Richtlinie nicht berührten „Bedingungen“ fällt, „von denen die Mitgliedstaaten bei ihren eigenen Staatsangehörigen den Zugang zu den in dieser Richtlinie genannten Tätigkeiten abhängig machen“, oder ob, wie insbe-

sondere die Kommission meint, nur die mit der Person des Unternehmers zusammenhängenden Kriterien wie persönliche Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung von dem Anwendungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden sollten.

Meines Erachtens ergeben sich aber weder aus dem *Wortlaut* dieser Bestimmung noch aus ihrer *systematischen Stellung* im Gefüge der Richtlinie zwingende Anhaltspunkte für die eine oder andere Meinung. Jedenfalls schließt der in allen Amtssprachen verbindliche Wortlaut dieser Bestimmung nicht aus, daß der Anwendungsbereich der Richtlinie insofern begrenzt werden sollte, als es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben sollte, für ihre eigenen Staatsangehörigen Kriterien sowohl qualitativer als auch quantitativer Art für die Zulassung zum gewerblichen internationalen Güterkraftverkehr aufzustellen. Ein Indiz dafür, daß Artikel 3 nicht nur den *Zugang zum Beruf* des Güterkraftverkehrsunternehmers für die eigenen Staatsangehörigen von der Richtlinie ausnehmen will, ergibt sich allerdings aus der niederländischen Fassung, in der davon die Rede ist, daß die Richtlinie nicht die Bedingungen ändert, nach denen jeder Mitgliedstaat seine eigenen Staatsangehörigen zu den in dieser Richtlinie genannten Tätigkeiten „zuläßt“ (toelaat).

Auch unter systematischen Gesichtspunkten erscheint schließlich die von der Kommission vorgeschlagene restriktive Interpretation von Artikel 3 nicht zwingend. Hier fällt ins Gewicht, daß die Richtlinie die Abschaffung einer Kontingentierung nur für die in Anhang I und II dieser Richtlinie aufgeführten und genau bestimmten Beförderungsarten vorschreibt, während — argumentum e contrario — für die anderen grenzüberschreitenden Beförderungsarten nach der Richtlinie solche mengenmäßigen Be-

schränkungen weiterhin bestehenbleiben können. Wenn Artikel 3 der Richtlinie, wie die Kommission meint, nur das Ziel verfolgen würde, klarzustellen, daß es den Mitgliedstaaten unbenommen bleibt, die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers für ihre eigenen Staatsangehörigen zu regeln, hätte es insofern des ausdrücklichen Hinweises auf die in der Richtlinie genannten Tätigkeiten nicht bedurft.

Daß Artikel 3 alle von den Mitgliedstaaten für ihre eigenen Staatsangehörigen bestehenden Zulassungsbeschränkungen für die in der Richtlinie genannten Beförderungsarten von deren Anwendungsbereich ausnehmen wollte, zeigt schließlich auch die Entstehungsgeschichte dieser Vorschrift. Sie gelangte auf Anregung des Wirtschafts- und Sozialausschusses in die Richtlinie, der, wie das Dokument CES 104/62 zeigt, der Auffassung war, die Kommission müsse in der Richtlinie deutlich zum Ausdruck bringen, daß die in den Mitgliedstaaten bestehenden Vorschriften über die Zulassung ihrer eigenen Staatsangehörigkeit zum internationalen Verkehr durch diese Richtlinie nicht betroffen werden.

Im übrigen ging offensichtlich bislang auch die Kommission, wie der von ihr dem Rat am 15. Juni 1967 vorgelegte Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und im grenzüberschreitenden Verkehr und die Kapazitätsregelung im innerstaatlichen Güterverkehr (ABl. L 254 vom 20. 10. 1967, S. 3) zeigt, davon aus, daß unter Bedingungen, die den Zugang zu bestimmten Tätigkeiten regeln, ganz allgemein der *Zugang zum Markt*, und nicht nur der Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers, zu verstehen ist. In der zweiten Begründungserwägung dieses

Vorschlages heißt es unter anderem, daß, um die sich aus dem Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage im Verkehr ergebenden Störungen zu verhindern, „... die Marktorganisation vor allem eine Regelung des *Zugangs zum Markt* enthalten [muß]“. In der dritten Begründungserwägung wird dann ausgeführt: „Eine solche Regelung soll den gesunden Wettbewerb fördern und eine *Entwicklung der Kapazität entsprechend den Markterfordernissen* gewährleisten.“ Folgerichtig wird deshalb auch in der Richtlinie des Rates vom 12. November 1974 Nr. 74/561/EWG (ABl. L 308 vom 19. 11. 1974, S. 18), die der Koordinierung der von den Mitgliedstaaten für erforderlich gehaltenen persönlichen Qualifikationen dienen sollte, nur vom *Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers* gesprochen.

Ganz zuletzt sei in diesem Zusammenhang noch erwähnt, daß die niederländische Regierung, wie sie uns versichert hat, bei der Anpassung der niederländischen Rechtsvorschriften an diese Richtlinie und deren späteren Änderungen immer von der Vereinbarkeit von für die ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen geltenden Kapazitätsüberwachungsmaßnahmen mit der Richtlinie ausgegangen ist, ohne daß die Kommission hiergegen Einspruch erhoben hat. Wäre jedoch die Kommission von der Unvereinbarkeit dieser Maßnahmen mit der Richtlinie überzeugt gewesen, hätte es zudem nahegelegen, daß sie das in den Artikeln 169 ff. des EWG-Vertrags vorgesehene Verfahren eingeleitet hätte.

Letzte Klarheit über den durch Artikel 3 abgesteckten Anwendungsbereich der Richtlinie läßt sich aber unter Berücksichtigung von deren *Sinn und Zweck* erreichen. Hierbei kann nicht übersehen werden, daß die auf Artikel 75 Absatz 1 des EWG-Vertrags gestützte Richtlinie aus dem Jahre 1962 stammt. Artikel 75

Absatz 1 Buchstabe a sieht vor, daß der Rat zur Durchführung des Artikels 74, also zur Errichtung einer gemeinsamen Verkehrspolitik unter den dort näher genannten Voraussetzungen für den internationalen Verkehr aus oder nach dem Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats oder für den Durchgangsverkehr durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten gemeinsame Regeln aufstellt. Wie wir alle wissen, ist es bis heute leider noch nicht zur Einführung einer gemeinsamen Politik auf dem Gebiet des Verkehrs gekommen. Demnach konnte es zum damaligen Zeitpunkt auch nur um einige tastende Schritte in Richtung auf dieses durch Artikel 3 Buchstabe e des EWG-Vertrags vorgegebene Ziel gehen. Der Rat hat dies im übrigen auch deutlich in der Überschrift der Richtlinie zum Ausdruck gebracht, indem dort nur von der Aufstellung „*einiger* gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr“ die Rede ist. In der ersten Begründungserwägung der Richtlinie heißt es zwar, daß eine gemeinsame Verkehrspolitik unter anderem gemeinsame Regeln für den internationalen Güterkraftverkehr voraussetzt. Solche gemeinsame Regeln sollten aber, wie die zweite Begründungserwägung zeigt, nur „schrittweise“ erreicht werden. Demzufolge verfolgt die Richtlinie auch nur die Abschaffung einer Kontingentierung für die dort im einzelnen genau beschriebenen Beförderungsarten.

Im Lichte dieser Überlegungen konnte es zum damaligen Zeitpunkt auch nur Sinn und Zweck der Richtlinie sein, zunächst die für die in anderen Mitgliedstaaten ansässigen Verkehrsunternehmen bestehenden Diskriminierungen, nicht aber die für die eigenen Staatsangehörigen geltenden Kapazitätsregelungen auf dem betreffenden Verkehrssektor abzuschaffen. Dieses Ergebnis läßt sich im übrigen auch aus der in Artikel 76 des EWG-Vertrags enthaltenen „standstill-Klausel“

ableiten, wonach bis zum Erlaß der in Artikel 75 Absatz 1 genannten Vorschriften, also bis zur Errichtung einer gemeinsamen Verkehrspolitik, „... ein Mitgliedstaat die verschiedenen, bei Inkrafttreten dieses Vertrages auf diesem Gebiet geltenden Vorschriften in ihren unmittelbaren oder mittelbaren Auswirkungen auf die *Verkehrsunternehmer anderer Mitgliedstaaten* im Vergleich zu den inländischen Verkehrsunternehmern nicht ungünstiger gestalten [darf] ...“.

b) Ausgehend von diesen Überlegungen stellt sich abschließend die insbesondere von der Kommission und von der niederländischen Regierung angesprochene Frage, ob nicht nach Ablauf der vertraglich vorgesehenen Übergangszeit eine *dynamische Interpretation* der Richtlinie zu einem anderen Ergebnis führen muß.

In diesem Zusammenhang weisen alle am Verfahren beteiligten Regierungen und die Kommission zu Recht darauf hin, daß das Tatbestandsmerkmal der „eigenen Staatsangehörigen“ nach der Verwirklichung der Niederlassungsfreiheit nur in dem Sinne verstanden werden kann, daß darunter alle in dem Gebiet des jeweiligen Mitgliedstaats ansässigen Unternehmer fallen.

Dagegen verbietet sich meines Erachtens eine restriktive Auslegung von Artikel 3 der Richtlinie in dem Sinne, daß die Mitgliedstaaten jetzt nicht mehr zum Erlaß solcher Kapazitätsregelungen für die auf ihrem Gebiet ansässigen Güterkraftverkehrsunternehmen zuständig sein könnten, aus folgenden Gründen: Der Güterkraftverkehrsmarkt weist eine Reihe von Besonderheiten, insbesondere struktureller Art, auf, die zu einem Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage im Verkehr und damit zu einer ungesunden Wettbewerbsentwicklung führen können. Um die Stabilisierung des Marktes und damit einen angemessenen Lebensstandard der Verkehrsunternehmer

und Arbeitnehmer im Verkehr zu gewährleisten, bedarf es daher, nicht zuletzt im allgemeinen Interesse, entsprechender Maßnahmen zur Kapazitätsüberwachung, die im Bereich des internationalen Güterkraftverkehrs auch eine gerechte Verteilung der bilateral zwischen den einzelnen Staaten ausgehandelten Kontingente auf die einzelnen Unternehmen sicherstellen sollen. Da es bislang noch keine gemeinsame Verkehrspolitik gibt und folglich auch keine gemeinsamen Regeln über den Zugang zum innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrsmarkt bestehen, kann eine solche, im allgemeinen Interesse liegende Marktsteuerung nur von den Mitgliedstaaten für die in ihrem Hoheitsgebiet ansässigen Transportunternehmen wahrgenommen werden. Der Ablauf der vertraglich vorgesehenen Übergangsfrist kann daher richtiger Ansicht nach nichts an der vorgeschlagenen Auslegung des Artikels 3 der fraglichen Richtlinie ändern.

3. Zur dritten Frage

Für den Fall, daß die fragliche Richtlinie einer nationalen Kapazitätsüberwachung der beschriebenen Art für die in dem betreffenden Mitgliedstaat ansässigen Unternehmen nicht entgegensteht, möchte das vorlegende Gericht weiter wissen, ob eine solche Regelung nicht durch Artikel 7 des EWG-Vertrags ausgeschlossen

wird, wenn ein Mitgliedstaat die eigenen Güterkraftverkehrsunternehmen strengen Bestimmungen unterwirft, als dies nach dem Gemeinschaftsrecht für Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten der Fall ist.

Wie alle beteiligten Regierungen und die Kommission zu Recht hervorheben, ist diese Frage, mit der das Problem der sogenannten „umgekehrten Diskriminierung“ angesprochen wird, zu verneinen. Es genügt in diesem Zusammenhang der Hinweis auf die ständige Rechtsprechung des Gerichtshofes¹, wonach der in Artikel 7 aufgestellte Grundsatz der Nichtdiskriminierung eine unterschiedliche Behandlung der Staatsangehörigen der Mitgliedstaaten nicht verbietet, sofern sich diese aus den unterschiedlichen, noch nicht durch das Gemeinschaftsrecht harmonisierten Rechtsordnungen der einzelnen Mitgliedstaaten ergibt. Entscheidend ist lediglich, daß die innerstaatlichen Rechtsvorschriften weder unmittelbar noch mittelbar eine Unterscheidung nach der Staatsangehörigkeit der Wirtschaftsteilnehmer treffen dürfen. Folglich wird, wie der Gerichtshof in der Rechtssache Oebel¹ ausdrücklich klargestellt hat, Artikel 7 nicht durch eine innerstaatliche Regelung verletzt, die nicht nach Maßgabe der Staatsangehörigkeit der Wirtschaftsteilnehmer, sondern lediglich unter Berücksichtigung des Ortes ihrer Niederlassung Anwendung findet.

4. Abschließend schlage ich dem Gerichtshof daher vor, die von dem niederländischen Raad van State gestellten Fragen wie folgt zu beantworten:

a) Es ist Aufgabe der mitgliedstaatlichen Gerichte, über die Vereinbarkeit nationaler Genehmigungsregelungen mit den Bestimmungen der ersten

1 — Vgl. Urteil vom 13. Februar 1969 in der Rechtssache 14/68 — Walt Wilhelm und andere/Bundeskartellamt — Slg. 1969, 1;

Urteil vom 14. Juli 1981 in der Rechtssache 155/80 — Bußgeldverfahren/Sergius Oebel —, Slg. 1981, 1993;

Urteil vom 27. Oktober 1982 in den verbundenen Rechtssachen 35 und 36/82 — Elestina Esselina Christina Morson und andere/Staat der Nederlanden und andere —, Slg. 1982, 3723.

Richtlinie des Rates vom 23. Juli 1962 über die Aufstellung einiger gemeinsamer Regeln für den internationalen Verkehr (gewerblicher Güterkraftverkehr) (ABl. vom 6. 8. 1962, S. 2005) zu entscheiden.

- b) Artikel 1 Absatz 3 und Artikel 3 dieser Richtlinie sind in dem Sinne auszulegen, daß nationale Kapazitätsregelungen für den gewerblichen grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, die sich lediglich auf die gebietsansässigen Unternehmen beziehen, nicht unter den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen.
- c) Artikel 7 des EWG-Vertrags ist dahin auszulegen, daß er nur Diskriminierungen aus Gründen der Staatsangehörigkeit der Wirtschaftsteilnehmer verbietet. Beim derzeitigen Stand des Gemeinschaftsrechts ist dieser Grundsatz aber nicht verletzt, wenn ein Mitgliedstaat eine Kapazitätsregelung für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr nur für die auf seinem Gebiet ansässigen Unternehmen vorsieht, während Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten von diesem Mitgliedstaat aufgrund des Gemeinschaftsrechts nicht derartigen Beschränkungen unterworfen werden.