

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA
15 de Julho de 1960 *

Nos processos apensos 24/58,

interposto por

- 1) **A Chambre syndicale de la sidérurgie de l'est de la France,**
- 2) **A Chambre syndicale de la sidérurgie de Moselle,**
- 3) **A sociedade anónima Lorraine Escaut,**
- 4) **A sociedade anónima Forges et Aciéries de nord et Lorraine,**
- 5) **A sociedade anónima Union sidérurgique Lorraine (SIDÉLOR),**
- 6) **A sociedade anónima Société Lorraine de Laminage Continu (SOLLAC),**
- 7) **A sociedade anónima Union de consommateurs de produits métallurgiques & industriels (UCPMI),**
- 8) **A sociedade De Wendel & Cie, SA,**

representadas e assistidas por André Garnault, advogado na cour d'appel de Paris, com domicílio escolhido no escritório da Chambre syndicale de la sidérurgie française, 49, boulevard Joseph II, Luxemburgo,

recorrentes,

* Língua do processo: francês.

contra

Alta Autoridade da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, representada pelo seu consultor jurídico, Raymond Bayens, na qualidade de agente, assistido por Georges van Hecke, professor na Universidade de Lovaina, advogado na cour d'appel de Bruxelas, com domicílio escolhido na sua sede, 2, place de Metz, Luxemburgo,

recorrida,

que tem por objecto um recurso de anulação da decisão da Alta Autoridade de 9 de Fevereiro de 1958, enviada por carta de 12 de Fevereiro de 1958 ao Governo federal alemão e relativa às medidas tarifárias aplicáveis aos transportes ferroviários de combustíveis minerais destinados à siderurgia e publicada no *Jornal Oficial da CECA* de 3.3.1958;

34/58, interposto pelas mesmas demandantes que são recorrentes no processo 24/58,

demandantes,

representadas e assistidas como acima indicado,

contra

Alta Autoridade da Comunidade Europeia do Carvão e do Aço, representada e assistida como acima indicado,

demandada,

que tem por objecto uma acção por omissão visando a anulação da carta enviada pela Alta Autoridade em 7 de Junho de 1958 às demandantes;

parte interveniente:

O Governo da República Francesa, representado pelo seu agente, Paul Reuter, professor na Universidade de Paris, com domicílio escolhido na Embaixada de França no Luxemburgo, 19-21, rue Notre-Dame,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA,

composto por: A. M. Donner, presidente, L. Delvaux e R. Rossi, presidentes de secção, O. Riese e Ch. L. Hammes, juizes,

advogado-geral: K. Roemer
secretário: A. Van Houtte

profere o seguinte

Acórdão

(A parte relativa à matéria de facto não é reproduzida)

Fundamentos da decisão

O despacho de 30 de Janeiro de 1959 que apensa os processos 24/58 e 34/58 não impede a sua análise separada no presente acórdão.

Relativamente ao processo 24/58

Quanto à admissibilidade

A recorrida sustenta que o recurso não é admissível quanto aos seus primeiro e terceiro fundamentos, por falta de interesse.

Tendo todas as empresas da Comunidade interesse em ver pôr termo o mais rapidamente possível a medidas tarifárias internas especiais de natureza discriminatória, as recorrentes não justificam uma situação pessoal distinta da da generalidade das empresas siderúrgicas da Comunidade.

As recorrentes e as empresas alemãs que beneficiam das tarifas em litígio estão em concorrência, porque exercem no mercado comum a mesma actividade de produção, vendem os mesmos produtos e se abastecem em combustíveis minerais nas mesmas minas.

Em consequência, a decisão impugnada que permite a manutenção de tarifas reduzidas que poderiam influenciar esta concorrência, diz respeito às empresas recorrentes na aceção do segundo parágrafo do artigo 33.º do Tratado.

Assim sendo, o primeiro e terceiro fundamentos do recurso são admissíveis.

Quanto ao mérito

Quanto ao fundamento baseado na ilicitude das tarifas AT 6 B 30 (II) e AT 6 B 33 (I)

1. As recorrentes sustentam que a tarifa AT 6 B 30 (II) não é justificada pela existência de outro modo de transporte concorrente; que a tarifa AT 6 B 33 (I) não está correctamente alinhada pelos preços de transporte pela via fluvial concorrente, tanto para o transporte da hulha como para o do coque.

O Tribunal, ao basear-se nos relatórios de peritagem que adopta e faz seus, constata que a concorrência da via fluvial com a via férrea é real relativamente aos transportes destinados à fábrica de Osnabrück e potencial relativamente aos transportes destinados à fábrica de Georgsmarienhütte.

Assim, justificando-se as duas tarifas em princípio por razões de concorrência, basta, neste caso, analisar se a paridade dos preços entre os dois meios de transporte concorrentes foi correctamente estabelecida, isto é, se os preços que compreendem as tarifas em litígio estão correctamente alinhados pelos preços de transporte pela via fluvial concorrente.

Como o perito constatou de uma maneira convincente, este alinhamento só poderá ser considerado como correcto se o preço de transporte por via férrea exceder em 0,60 a 0,70 DM/t o preço de transporte por via fluvial e na condição de o preço de transporte do coque por via fluvial ser afectado por um suplemento de 0,80 a 1 DM/t, em relação ao preço de transporte da hulha pela mesma via.

No que diz respeito ao tráfego destinado à fábrica de Osnabrück proveniente das minas de Königsborn, a tarifa AT 6 B 30 (II) não está, de modo nenhum, tal como resulta do relatório de peritagem, correctamente alinhada pelo preço de transporte por via fluvial.

Além disso, a tarifa AT 6 B 30 (II) não está correctamente alinhada pelo preço de transporte da hulha por via fluvial, no que respeita ao tráfego destinado à fábrica de Georgsmarienhütte proveniente das minas da Vestefália e de Königsborn.

Mesmo tendo em conta certas correcções, segundo as quais as despesas de descarga deveriam, quanto à via férrea, colocar-se a um nível superior ao que foi calculado pelo perito, o Tribunal constata que a tarifa em questão, para o tráfego com origem nas minas da Vestefália, é inferior ao preço de transporte por via fluvial ou que, para o tráfego com origem nas minas de Königsborn, excede o preço de transporte por via fluvial numa medida que não é suficiente para se lhe reconhecer a natureza de uma tarifa de concorrência correctamente alinhada.

Em contrapartida, esta mesma tarifa está correctamente alinhada pelo preço de transporte por via fluvial, no que diz respeito ao tráfego proveniente das minas de Viktor-Ickern.

A recorrida sustenta que, quanto à licitude das tarifas em questão, devemos basear-nos no preço de transporte aplicável ao tráfico proveniente das minas de Viktor-Ickern, porque, tendo em conta a qualidade da hulha e dos programas das minas, a fábrica de Georgsmarienhütte não teria qualquer dificuldade em se abastecer nas suas próprias minas de Viktor-Ickern, preferencialmente às da Vestefália e de Königsborn.

No entanto, a possibilidade de abastecimento desta fábrica nas minas de Viktor-Ickern não pode justificar a manutenção da tarifa AT 6 B 30 (II) para os transportes provenientes das minas de Königsborn e da Vestefália, não estando esta tarifa, relativamente a estes transportes, correctamente alinhada pelos preços da via fluvial concorrente.

As observações acima expostas são válidas, por maioria de razão, para o transporte do coque, devendo, neste caso, o preço de transporte por via férrea ter em conta o suplemento de despesas com que o preço de transporte do coque por via fluvial deve ser afectado em comparação com o transporte da hulha pela mesma via.

Sendo assim, a tarifa AT 6 B 30 (II), enquanto medida tarifária interna especial aplicada aos transportes provenientes das minas de Königsborn e da Vestefália, contém um elemento de ajuda ou de subvenção e, por este facto, não é conforme aos princípios do Tratado na acepção do quarto parágrafo do artigo 70.º, na medida em que não está correctamente alinhada.

2. Pelo contrário, a tarifa AT 6 B 33 (I), aplicada ao transporte da hulha, segundo os dados da peritagem, que o Tribunal adopta, está correctamente alinhada pelo preço de transporte pela via fluvial concorrente.

Assim, esta tarifa preenche as condições próprias das tarifas de concorrência, no sentido de que permite ao transportador conservar a sua tarifa face à concorrência de um outro meio de transporte.

Sendo assim, esta tarifa é uma medida tarifária interna especial conforme aos princípios do Tratado e, por isso, não pode ser proibida.

Todavia, tendo em conta o suplemento de 80 pf/t a 1 DM/t, com que o preço de transporte da hulha por via fluvial deve ser afectado, como acima foi dito, a fim de que este preço possa servir de base para o cálculo do preço de transporte do coque por caminho-de-ferro, o Tribunal constata que a tarifa AT 6 B 33 (I) não está correctamente alinhada pelo preço de transporte do coque por via fluvial, porque é inferior a este.

Devido a isto, a tarifa em questão, embora estando correctamente alinhada no que diz respeito ao transporte da hulha, contém, em contrapartida, um elemento de auxílio e de subvenção relativamente ao transporte do coque.

Sendo assim, enquanto medida tarifária interna especial aplicável ao transporte do coque, a tarifa AT 6 B 33 (I) não pode ser considerada conforme aos princípios do Tratado, na acepção do quarto parágrafo do artigo 70.º, na medida em que não está correctamente alinhada.

3. Por todas estas razões, o primeiro fundamento do recurso é procedente na medida em que é dirigido contra a parte da decisão impugnada que reconhece como sendo conformes aos princípios do Tratado:

a) a tarifa AT 6 B 30 (II), aplicada aos transportes da hulha e do coque destinados à fábrica de Osnabrück provenientes das minas de Königsborn, e à fábrica de Georgsmarienhütte provenientes das minas de Königsborn e da Vestefália;

b) a tarifa AT 6 B 33 (I), aplicada ao transporte do coque.

Quanto ao fundamento baseado na violação do quinto parágrafo do artigo 10.º da convenção relativa às disposições transitórias e dos artigos 3.º, alínea b), 4.º, alíneas b) e c), e 70.º, primeiro e segundo parágrafos, do Tratado

As recorrentes sustentam, em primeiro lugar, que a Alta Autoridade reconheceu erradamente as tarifas especiais AT 6 B 30 a AT 6 B 33 como sendo medidas tarifárias

internas especiais e, assim, julgou dever confrontá-las com o sétimo parágrafo do artigo 10.º da convenção.

A tarifa AT 6 B 1, em relação à qual as tarifas em litígio foram consideradas como sendo medidas tarifárias internas especiais, nunca seria aplicada aos transportes maciços de combustíveis minerais destinados à siderurgia alemã que se encontrasse numa situação comparável àquela em que se encontram as empresas recorrentes.

Assim, as tarifas em litígio, longe de serem medidas tarifárias aplicáveis a certas relações de tráfego que interessam à siderurgia alemã, constituiriam no seu conjunto um regime tarifário aplicável a todos os transportes maciços de combustíveis minerais destinados à siderurgia alemã colocada numa situação comparável à das empresas recorrentes.

As recorrentes argumentam, ainda, que estão sujeitas à aplicação da tarifa directa internacional CECA que, sendo calculada com base na tarifa AT 6 B 1, implica preços de transporte mais elevados que os das tarifas especiais AT 6 B 30 a AT 6 B 33.

Nestas condições, as empresas siderúrgicas alemãs beneficiam de um regime tarifário reduzido, em comparação com as empresas recorrentes que se encontram numa situação comparável; assim, seriam oferecidas condições de preço diferentes a utilizadores colocados em situações comparáveis de tal forma que não permitem assegurar às recorrentes igual acesso às fontes de produção.

Portanto, a Alta Autoridade, em lugar de averiguar, em conformidade com o sétimo parágrafo do artigo 10.º da convenção, se as tarifas AT 6 B 30 a AT 6 B 33 são conformes aos princípios do Tratado, deveria ter constatado que a totalidade das referidas tarifas consagrava, à custa das recorrentes, uma discriminação assente num critério nacional.

Sendo assim, a decisão impugnada, ao manter em vigor certos elementos deste regime tarifário, violaria o quinto parágrafo do artigo 10.º, da convenção e os artigos 3.º alínea b), 4.º alíneas b) e c), e 70.º, primeiro e segundo parágrafos, do Tratado.

Esta tese baseia-se numa apreciação errónea dos factos e ignora os limites dos poderes da Alta Autoridade em matéria de transportes.

O Tribunal, ao examinar primeiro se a tarifa AT 6 B 1 é realmente uma tarifa interna de alcance geral, adere, para delimitar este conceito, à definição adoptada no

artigo 1.º do acordo de 21 de Março de 1955 concluído entre os Estados-membros da Comunidade, definição que considera como tarifas internas de alcance geral as tarifas internas que são aplicáveis igualmente a todos os utilizadores da mesma natureza num dos territórios referidos no primeiro parágrafo do artigo 79.º do Tratado.

A tarifa AT 6 B 1 é aplicável aos transportes de combustíveis minerais destinados à siderurgia para todas as estações e todos os pontos de fronteira.

A tarifa é, de facto, aplicada aos transportes que, antes da entrada em vigor da decisão impugnada, estavam submetidos à tarifa especial AT 6 B 30 (I).

Nos casos de transportes submetidos às tarifas especiais, que foram reconhecidas conformes aos princípios do Tratado, a aplicação da tarifa AT 6 B 1 está excluída pela concorrência da via fluvial com a via férrea ou pela existência das dificuldades especiais de origem não económica às quais as empresas beneficiárias estão expostas; no caso desta concorrência ou destas dificuldades virem a desaparecer, os utilizadores que beneficiam actualmente das tarifas especiais reduzidas seriam submetidos à aplicação da tarifa AT 6 B 1.

Assim, não há dúvida de que a tarifa AT 6 B 1 é uma tarifa interna, de «alcance geral» na acepção do artigo 1.º do acordo de 21 de Março supracitado.

Esta mesma tarifa foi adoptada pelo Governo da República Federal da Alemanha como base para o cálculo da tarifa internacional CEECA aplicável aos transportes maciços de combustíveis minerais destinados às empresas recorrentes; este estado de coisas nunca foi contestado nas formas prescritas pelo artigo 16.º do referido acordo.

Mesmo que, antes de 1958, a totalidade das tarifas AT 6 B 30 a AT 6 B 33 abrangesse uma parte importante dos transportes internos de carvão de longa distância na República Federal, esta situação, no entanto, mudou depois da entrada em vigor da decisão da Alta Autoridade de 9 de Fevereiro de 1958, pela qual um número considerável destas tarifas especiais foi suprimido; o recurso desta decisão interposto pelo Governo alemão, assim como os recursos de anulação interpostos por um grande número de empresas alemãs, foram julgados improcedentes pelos acórdãos do Tribunal de 10 de Maio de 1960 (processos 19/58; 3/58 a 18/58, 25/58 e 26/58); sendo assim, por todas estas razões, a tarifa AT 6 B 1 constitui actualmente, tanto do ponto de vista material como formal, a tarifa interna de alcance geral.

Esta constatação é ainda reforçada pelo facto de que a tarifa AT 6 B 1 é igualmente aplicada aos transportes destinados ao Sarre desde que este faz parte do território da República Federal.

O quarto parágrafo do artigo 70.º, do Tratado, e o sétimo parágrafo do artigo 10.º da convenção obrigam a Alta Autoridade a dar o seu acordo à manutenção das tarifas internas especiais que sejam conformes aos princípios do Tratado.

É certo que as tarifas AT 6 B 30 a AT 6 B 33 consideradas individualmente constituem tarifas internas especiais.

Assim, a Alta Autoridade examinou estas tarifas especiais separadamente e, após este exame, decidiu a abolição total ou parcial de algumas destas tarifas, como acima foi exposto.

Como foi precedentemente indicado, certas medidas tarifárias, entre aquelas que foram reconhecidas como lícitas pela Alta Autoridade, são conformes aos princípios do Tratado; se estas medidas, consideradas individualmente, são lícitas, a sua aplicação é compatível com o Tratado, de modo que não podem constituir uma discriminação proibida na acepção do artigo 4.º do Tratado; o que é válido para as tarifas consideradas individualmente deve igualmente ser admitido para o regime tarifário em litígio no seu conjunto.

Além disso, a tarifa AT 6 B 1 é realmente de alcance geral; a qualificação de «medidas tarifárias internas especiais», dada às tarifas em litígio em comparação com a tarifa AT 6 B 1, é, portanto, correcta; as tarifas em litígio não implicam reduções de preços que sejam discriminatórios comparativamente com os preços da tarifa directa internacional CECA, aplicável às recorrentes, estando esta última tarifa correctamente calculada com base numa tarifa interna de alcance realmente geral.

Nestas condições, o sistema tarifário incriminado não é discriminatório; por consequência, a Alta Autoridade não teria podido decidir a sua supressão sem, com este facto, exceder os limites de competência que o Tratado lhe fixou.

É certo que as consequências da intervenção da Alta Autoridade, tendo em conta o que foi exposto acima a respeito do primeiro argumento, não respondem aos desejos, aliás compreensíveis, das recorrentes; no entanto, é preciso acentuar que estas consequências são devidas, por um lado, ao facto de que o Tratado que institui uma comunidade limitada ao carvão e ao aço só incorporou nele os trans-

portes indirecta e parcialmente e, por outro lado, ao facto de que a rede de vias fluviais, concorrentes das vias férreas, foi no passado muito mais desenvolvida no interior dos diversos países do que nas ligações ao estrangeiro.

Por estas razões, o presente fundamento improcede.

Quanto ao fundamento baseado na ilicitude dos prazos concedidos para a modificação das tarifas AT 6 B 30 (I) e AT 6 B 31, assim como do artigo 71.º alínea b) da tabela das taxas de navegação no MittellandKanal

1. As recorrentes sustentam em primeiro lugar que a Alta Autoridade, ao conceder prazos que ultrapassam o período de transição para a modificação das tarifas AT 6 B 30 (I) e AT 6 B 31, assim como do artigo 71.º alínea b) da tabela das taxas de navegação no Mittellandkanal, violou o segundo parágrafo do artigo 70.º do Tratado e o quinto parágrafo do artigo 10.º, da convenção relativa às disposições transitórias, segundo o qual a supressão das discriminações contrárias ao segundo parágrafo do artigo 70.º, supracitado, deve entrar em vigor o mais tardar no momento do estabelecimento do mercado comum para o carvão.

Mesmo abstraindo da questão de saber se uma discriminação nacional nos termos do segundo parágrafo do artigo 70.º pode resultar da comparação entre tarifas internas e tarifas aplicadas entre Estados-membros, é indubitável que as tarifas em litígio não são estabelecidas «em razão do país de destino dos produtos», mas foram introduzidas ou mantidas por motivos resultantes, embora erradamente, da situação especial das empresas beneficiárias.

Portanto, as tarifas em litígio não são abrangidas pelo segundo, mas antes pelo quarto parágrafo do dito artigo, assim como pelo parágrafo 7.º do artigo 10.º, da convenção.

2. As recorrentes alegam ainda que o sétimo parágrafo do artigo 10.º da convenção não derroga os princípios enunciados no n.º 5, segunda parte do artigo 1.º da convenção, segundo o qual, «salvo disposição expressa em contrário da presente convenção, tais derrogações e disposições complementares deixam de ser aplicáveis e as medidas adoptadas em sua execução deixam de produzir efeitos no termo do período de transição».

Assim, os prazos concedidos pela Alta Autoridade para a modificação das tarifas em litígio não deveriam ter ultrapassado o período de transição e deveriam ter terminado quando este terminasse.

Este argumento é de rejeitar.

É preciso distinguir as duas prerrogativas da Alta Autoridade, por um lado, o dever que lhe incumbe de, para permitir a modificação das tarifas internas especiais, conceder os prazos necessários para evitar qualquer perturbação económica grave e, por outro lado, o seu direito de fixar a duração destes prazos.

Se o exercício do dito dever é objecto de um prazo peremptório previsto pelo Tratado, a duração dos prazos em questão não pode, pelo contrário, ser limitada de uma maneira geral a um período determinado, como o do período transitório.

Efectivamente, podendo a análise das medidas tarifárias internas especiais verificar-se, por razões justificadas, mesmo na véspera do termo do período transitório, o dever da Alta Autoridade de conceder os prazos previstos pelo sétimo parágrafo do artigo 10.º da convenção não poderia ser cumprido se a duração dos prazos outorgados não devesse em caso algum ultrapassar o termo do período transitório.

Assim, não há qualquer dúvida de que o sétimo parágrafo do artigo 10.º da convenção, no que diz respeito à duração dos prazos que a Alta Autoridade tem a obrigação de conceder para a modificação das tarifas internas especiais contrárias ao Tratado, não está submetido ao princípio enunciado no quinto parágrafo, segunda parte do artigo 1.º da convenção; portanto, a Alta Autoridade não só está autorizada, mas tem, igualmente, o dever de conceder prazos que ultrapassem o termo do período transitório, no caso de o considerar necessário para evitar qualquer perturbação económica grave.

As recorrentes só poderiam contestar a licitude dos prazos concedidos pela Alta Autoridade argumentando que a sua duração, no caso em análise, não seria justificada pela necessidade de evitar tais perturbações económicas graves.

No entanto, esta questão não foi suscitada.

Portanto, o terceiro fundamento do recurso improcede.

Quanto às despesas

Nos termos do n.º 2 do artigo 60.º, do Regulamento Processual do Tribunal de Justiça da CECA, o Tribunal pode determinar que suportem, no todo ou em parte, as respectivas despesas.

Nos termos do artigo 4.º do Regulamento relativo às despesas de justiça, as remunerações devidas aos peritos constituem despesas recuperáveis.

No presente processo, a recorrida foi parcialmente vencida quanto ao primeiro fundamento do pedido; a peritagem, ordenada pela Segunda Secção do Tribunal em 26 de Junho de 1959, incidia sobre os factos referidos neste fundamento.

Devem ser divididas ao meio, entre as partes, as despesas relativas à peritagem e, quanto ao restante, fazer suportar a cada parte as respectivas despesas.

Relativamente ao processo 34/58

Quanto à admissibilidade

As demandantes sustentam que, para fazer desaparecer a discriminação assente num critério nacional, que resultaria do conjunto de tarifas impugnado, a Alta Autoridade tinha a obrigação de recomendar ao Governo da República Federal da Alemanha que estabelecesse uma tarifa de alcance geral aplicável aos transportes de combustíveis minerais por comboios completos, ou que estabelecesse a favor das fábricas siderúrgicas não alemãs da Comunidade um regime tarifário de transportes de combustíveis minerais equivalente àquele de que beneficiam as fábricas siderúrgicas alemãs.

A pretensa obrigação da Alta Autoridade de enviar a primeira alternativa da recomendação acima referida ao Governo da República Federal da Alemanha não é mencionada na carta de 26 de Março de 1958, pela qual as demandantes suscitaram à Alta Autoridade a sua omissão.

Segundo o artigo 35.º do Tratado, só pode ser intentada uma acção por omissão contra a Alta Autoridade se a questão lhe tiver sido previamente suscitada e a mesma só pode ter por objecto a recusa da Alta Autoridade em adoptar a decisão cuja adopção lhe foi pedida.

Por consequência, não tendo a Alta Autoridade sido notificada para este efeito, nos termos do primeiro parágrafo do artigo 35.º, do Tratado, não pode considerar-se que tenha adoptado a decisão implícita de recusa de agir, em conformidade com o terceiro parágrafo do dito artigo.

Por este facto, a acção é, neste aspecto, inadmissível, por falta de objecto.

Quanto ao mérito

1. As demandantes sustentam que o exame das tarifas especiais AT 6 B 30 a AT 6 B 33, aplicáveis aos transportes de combustíveis minerais destinados à siderurgia alemã em situação comparável à das empresas demandantes, evidencia a existência de um regime tarifário consagrando uma discriminação baseada num critério nacional.

A recusa da Alta Autoridade, expressa na sua carta de 7 de Junho de 1958, em constatar a existência desta discriminação viola os primeiro e segundo parágrafos do artigo 70.º do Tratado.

Este argumento é o mesmo que o que se encontra na base do segundo fundamento do recurso 24/58 e que o Tribunal já julgou improcedente naquele recurso.

Portanto, não há que reapreciar este argumento.

2. As demandantes argumentam, além disso, que a Alta Autoridade tem a obrigação de recomendar expressamente ao Governo da República Federal da Alemanha que estabeleça, a favor das fábricas siderúrgicas não alemãs da Comunidade, um regime tarifário de transporte de combustíveis minerais equivalente àquele de que beneficiam as fábricas siderúrgicas alemãs.

A recusa da Alta Autoridade, na sua carta de 7 de Junho de 1958, em reconhecer esta obrigação é contrária aos primeiro e segundo parágrafos do artigo 70.º, do Tratado.

Esta tese não tem fundamento.

A Alta Autoridade, por força dos artigos 4.º, alínea b) e dos primeiro, segundo e quarto parágrafos do artigo 70.º do Tratado, só tem competência para pôr termo a medidas tarifárias que comportem uma discriminação baseada num critério de nacionalidade ou que não sejam conformes aos princípios do Tratado.

Para além desta proibição, qualquer outra medida em matéria de transporte é submetida, pelo quinto parágrafo do artigo 70.º do Tratado, à competência do Estado-membro interessado, de modo que, neste domínio, a Alta Autoridade apenas podia fazer simples sugestões.

A obrigação da Alta Autoridade de recomendar o estabelecimento, a favor das fábricas siderúrgicas não alemãs da Comunidade, de um regime tarifário equivalente àquele de que beneficiam as fábricas siderúrgicas alemãs, só se pode conceber se as empresas siderúrgicas alemãs e não alemãs se encontrarem em situações comparáveis.

As demandantes nem alegaram nem provaram que se encontram em tais condições de comparabilidade devido ao facto de que dispõem de um modo de transporte concorrente com a via férrea ou que estariam expostas a dificuldades especiais análogas àquelas a que uma parte das empresas alemãs em questão se encontra exposta.

Como foi constatado no recurso 24/58, o regime tarifário em litígio, mesmo considerado no seu conjunto, não implica discriminações baseadas num critério nacional e, portanto, é conforme aos princípios do Tratado.

Nestas condições, a aplicação às demandantes do regime tarifário de que beneficiam as fábricas siderúrgicas alemãs violaria os artigos 4.º, alínea b), e 70.º do Tratado.

Assim, a acção improcede.

Quanto às despesas

Por força do n.º 1 do artigo 60.º, do Regulamento do Tribunal de Justiça da CEE, a parte vencida deve ser condenada nas despesas. No presente processo, as demandantes e o interveniente foram vencidos em todos os seus pedidos. As demandantes devem, portanto, suportar as despesas do processo, ficando as da intervenção a cargo do interveniente.

Pelos fundamentos expostos,

vistos os autos,

ouvido o relatório do juiz-relator,

ouvidas as alegações das partes principais e do interveniente,

ouvidas as conclusões do advogado-geral,

vistos os artigos 3.º, 4.º, 33.º, 35.º, 70.º e 80.º do Tratado, assim como os artigos 1.º e 10.º da convenção relativa às disposições transitórias,

visto o Protocolo relativo ao Estatuto do Tribunal de Justiça da CECA,

visto o Regulamento do Tribunal de Justiça da CECA e designadamente os seus artigos 35.º a 45.º, 60.º, primeiro parágrafo, e 71.º,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA

decide:

I — No processo 24/58

a) A decisão impugnada é anulada na medida em que reconhece como conformes aos princípios do Tratado a tarifa AT 6 B 33 (I), considerada apenas em relação ao transporte do coque, e a tarifa AT 6 B 30 (II), considerada em relação aos transportes da hulha e do coque provenientes das minas de Königsborn e da Vestefália.

b) Quanto às outras conclusões das recorrentes, o recurso é julgado improcedente.

As despesas relativas à peritagem são repartidas ao meio entre as partes.

Quanto às demais, cada parte suportará as respectivas despesas.

II — No processo 34/58

a) A acção é julgada inadmissível na parte em que é dirigida contra a recusa da Alta Autoridade em recomendar ao Governo federal alemão que estabelecesse uma tarifa de alcance geral aplicável aos transportes de combustíveis minerais em comboios completos.

b) A acção é julgada improcedente na parte em que é dirigida contra a decisão implícita de recusa da Alta Autoridade de recomendar ao Governo federal alemão que estabelecesse, em favor das fábricas siderúrgicas não alemãs da Comunidade, um regime tarifário de transporte de combustíveis minerais equivalente àquele de que beneficiam as fábricas siderúrgicas alemãs.

As demandantes são condenadas nas despesas do processo.

As despesas da intervenção são suportadas pelo interveniente.

Donner

Delvaux

Rossi

Riese

Hammes

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 15 de Julho de 1960.

O secretário

O presidente

A. Van Houtte

A. M. Donner