

In den verbundenen Rechtssachen:

- 3/58 - BARBARA ERZBERGBAU AG, Düsseldorf,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Niedersachsen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 4/58 - GEWERKSCHAFT LOUISE, Merlau,  
vertreten durch ihren Vorstand;
- 5/58 - HARZ-LAHN-ERZBERGBAU AG, MATHILDENHÜTTE,  
Bad Harzburg,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Niedersachsen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 6/58 - MANNESMANN AG, (vorm. GEWERKSCHAFT MANNES-  
MANN), Düsseldorf,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Niedersachsen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 7/58 - ERZBERGBAU SIEGERLAND AG, Betzdorf,  
vertreten durch ihren Vorstand;
- Streithelfer: 1) Land Rheinland-Pfalz,  
vertreten durch seinen Minister-  
präsidenten,  
2) Land Nordrhein-Westfalen,  
vertreten durch seinen Minister für  
Wirtschaft und Verkehr;

- 8/58 - ERZBERGBAU STAUFENSTOLLN GmbH, Oberhausen,  
vertreten durch ihre Geschäftsführer;  
Streithelfer: Land Baden-Württemberg,  
vertreten durch seinen stellvertretenden Minister-  
präsidenten und Wirtschaftsminister;
- 9/58 - HESSISCHE BERG- u. HÜTTENWERKE AG, Wetzlar,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Hessen,  
vertreten durch seinen Ministerpräsidenten;
- 10/58 - STAHLWERKE SÜDWESTFALEN AG, Geisweid,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Nordrhein-Westfalen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 11/58 - HÜTTENWERKE SIEGERLAND AG, Siegen,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Nordrhein-Westfalen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 12/58 - FRIEDRICHSHÜTTE AG, Herdorf/Sieg,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Rheinland-Pfalz,  
vertreten durch seinen Ministerpräsidenten;
- 13/58 - EISERFELDERHÜTTE GmbH, Siegen,  
vertreten durch ihren Geschäftsführer;  
Streithelfer: Land Nordrhein-Westfalen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 14/58 - NIEDERDREISBACHERHÜTTE GmbH, Niederdreisbach,  
vertreten durch ihre Geschäftsführer;  
Streithelfer: Land Rheinland-Pfalz,  
vertreten durch seinen Ministerpräsidenten;

- 15/58 - GEWERKSCHAFT GRÜNEBACHER HÜTTE, Grünebach,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Rheinland-Pfalz,  
vertreten durch seinen Ministerpräsidenten;
- 16/58 - BIRLENBACHER HÜTTE SCHLEIFENBAUM & CO KG,  
Geisweid,  
vertreten durch ihren geschäftsführenden  
Gesellschafter;  
Streithelfer: Land Nordrhein-Westfalen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 17/58 - EISENWERK - GESELLSCHAFT MAXIMILIANSHÜTTE AG,  
Sulzbach-Rosenberg-Hütte,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Freistaat Bayern,  
vertreten durch seinen Ministerpräsidenten;
- 18/58 - HÜTTENWERKE ILSEDE-PEINE AG, Peine,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Niedersachsen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 25/58 - HÜTTENWERK SALZGITTER AG, Salzgitter,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Land Niedersachsen,  
vertreten durch seinen Minister für Wirtschaft und  
Verkehr;
- 26/58 - LUITPOLDHÜTTE AG, Amberg/Opf.,  
vertreten durch ihren Vorstand;  
Streithelfer: Freistaat Bayern,  
vertreten durch seinen Ministerpräsidenten;

*Klägerinnen,*

## Beistände der Klägerinnen:

in den Rechtssachen Nr. 3 - 8/58, 10/58, 13 - 16/58, 25 und 26/58 Dr. Heinrich Lietzmann, Rechtsanwalt in Essen,

in der Rechtssache Nr. 9/58 Rechtsanwalt Dr. Heinrich Lietzmann und Professor Dr. Wilhelm Wengler von der Freien Universität Berlin,

in den Rechtssachen Nr. 11 und 12/58 Rechtsanwälte Dr. Heinrich Lietzmann, Essen, und Dr. Wolfgang Küster, Düsseldorf,

in der Rechtssache Nr. 17/58 Dr. Heinz Kühne, Rechtsanwalt in München, und Professor Dr. B. Aubin von der Universität Saarbrücken,

in der Rechtssache Nr. 18/58 Professor Dr. Ludwig Raiser von der Universität Tübingen,

## Beistände der Streithelfer:

für die Länder Baden-Württemberg, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen Professor Dr. Joseph H. Kaiser von der Universität Freiburg,

für das Land Rheinland-Pfalz Dr. Karl Weber, Rechtsanwalt in Koblenz,

für das Land Hessen Professor Dr. Ernst-Joachim Mestmäcker von der Universität Saarbrücken,

für den Freistaat Bayern Dr. Hanns A. Ziegelhoefer, Rechtsanwalt in München,

Zustellungsbevollmächtigter der Klägerinnen und Streithelfer:  
Dr. Willi Scheider, Luxemburg, Rue du Fort Elisabeth 2,

gegen

HOHE BEHÖRDE DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT FÜR  
KOHLE UND STAHL,

*Beklagte,*

vertreten durch ihren Rechtsberater Dr. Walter Much  
als Bevollmächtigten,

Beistände: Professor Dr. Hans Peter Ipsen von der Universität  
Hamburg und Dr. Wolfgang Schneider, Rechtsanwalt  
in Frankfurt,

Zustellungsanschrift: Amtssitz der Hohen Behörde, Luxemburg,  
Place de Metz 2,

wegen Nichtigerklärung einiger Bestimmungen der Entschei-  
dungen der Hohen Behörde vom 9. Februar 1958 betreffend  
die Ausnahmetarife der Deutschen Bundesbahn für die Beför-  
derung

1. von mineralischen Brennstoffen für die Eisen- und  
Stahlindustrie (T/10.203),
2. von Eisenerzen (T/10.202)  
(Amtsblatt vom 3. März 1958 S. 105/58 und S. 122/58),

erläßt

**DER GERICHTSHOF**

unter Mitwirkung

des *Präsidenten* A. M. Donner (*Berichterstatte*),  
der *Kammerpräsidenten* L. Delvaux und R. Rossi,  
der *Richter* O. Riese und Ch. L. Hammes,

*Generalanwalt*: M. Lagrange,

*Kanzler*: A. Van Houtte,

folgendes

## URTEIL

### TATBESTAND

#### I. — Anträge der Parteien

Die Klägerinnen beantragen

in den Rechtssachen Nr. 3/58, 4/58 und 8/58 Nichtigerklärung der Entscheidung T/10.202, in den Rechtssachen Nr. 5 - 7/58 und 9/58 - 16/58 Nichtigerklärung der Entscheidungen T/10.202 und T/10.203;

in der Rechtssache Nr. 17/58 Nichtigerklärung der Entscheidung T/10.203, soweit sie den Ausnahmetarif 6 B 31 für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen betrifft;

in der Rechtssache Nr. 18/58 Nichtigerklärung der Entscheidung T/10.203, soweit sie die Tarifstelle 71 b des Schiffsabgabentarifs für den Mittellandkanal betrifft;

in den Rechtssachen Nr. 25 und 26/58 Nichtigerklärung der Entscheidung T/10.203.

Die Klägerinnen in den Rechtssachen Nr. 3 - 16/58, 25 und 26/58 haben diejenigen Bestimmungen der angefochtenen Entscheidungen bezeichnet, durch welche sie sich besonders beschwert fühlen.

Alle Klägerinnen beantragen ferner, die Kosten des Verfahrens der Beklagten aufzuerlegen.

Die Streithelfer unterstützen jeweils die Anträge der betreffenden Parteien im Hauptverfahren und beantragen, die Beklagte zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

Die Beklagte beantragt,

1. die Klagen als unbegründet abzuweisen,
2. die Klägerinnen und die Streithelfer zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

#### II. — Sachverhalt

Der diesem Rechtsstreit zugrunde liegende Sachverhalt läßt sich wie folgt zusammenfassen:

Nach Beginn ihrer Tätigkeit stellte die Hohe Behörde ein Arbeitsprogramm auf, um die Überprüfung der Ausnahmetarife — eine ihrer Aufgaben im Rahmen der transportrechtlichen Bestimmungen des Vertrages — und die Anwendung der erforderlichen Maßnahmen für die Ausführung dieser Bestimmungen in die Wege zu leiten.

Die Betroffenen erhielten im Rahmen von Zusammenkünften mit Vertretern der deutschen Bundesregierung und der Länder Gelegenheit, ihren Standpunkt darzulegen. Es wurden Unterlagen ausgetauscht. Die Hohe Behörde schritt in den betroffenen Gebieten zu Untersuchungen über die wirtschaftliche Lage im allgemeinen sowie über die Lage der Eisen- und Stahlindustrie im besonderen.

Die Hohe Behörde erklärt, sie habe die angefochtenen Entscheidungen in ihrer Sitzung vom 9. Februar 1958 erlassen; mit Schreiben vom 12. Februar 1958 hat sie sie der Bundesregierung zur Kenntnis gebracht.

In den angefochtenen Teilen dieser Entscheidungen wird angeordnet, daß die den Klägerinnen gewährten Ausnahmetarife aufzuheben beziehungsweise innerhalb bestimmter Fristen von unterschiedlicher Dauer abzuändern sind.

Die Hohe Behörde stützt ihre Entscheidungen im wesentlichen auf zwei Gründe:

- a) Die Ausnahmetarife stellten eine Maßnahme dar, welche andere Unternehmen, die sich hinsichtlich des Transports in vergleichbarer Lage befänden, zugunsten der klagenden Unternehmen diskriminiere;
- b) Eine Beibehaltung der Tarife sei für die Erreichung der in den Artikeln 2 und 3 des Vertrages niedergelegten Ziele nicht notwendig.

Für einige dieser Tarife, die von der Bundesregierung als Wettbewerbsstarife bezeichnet worden waren, hat die Hohe Behörde die Anordnung der Aufhebung außerdem darauf gestützt, daß sie nicht durch den Wettbewerb eines anderen Verkehrsträgers gerechtfertigt seien.

### III. — Angriffs- und Verteidigungsmittel der Parteien

Die Angriffs- und Verteidigungsmittel der Parteien lassen sich wie folgt zusammenfassen:

#### A. — ART UND ZULÄSSIGKEIT DER KLAGEN

Sämtliche Klägerinnen behaupten, daß es sich bei den beiden Entscheidungen vom 9. Februar 1958 um individuelle, sie — die Klägerinnen — betreffende Entscheidungen handele.

Die Hohe Behörde erkennt die individuelle Natur der Entscheidungen an und räumt ein, daß die einzelnen Klägerinnen von ihnen mehr oder weniger stark betroffen werden; sie bestreitet demnach nicht die Zulässigkeit der Klagen.

#### B. — ZUSTÄNDIGKEIT DER HOHEN BEHÖRDE

Nach Ansicht der *Klägerinnen* besaß die Beklagte keine Zuständigkeit zum Erlaß der angefochtenen Entscheidungen. Bei den in Betracht kommenden Tarifen, deren Beseitigung oder Abänderung die Beklagte angeordnet hat, handele es sich um bestehende Tarife, d. h. um solche, die bei Abschluß des Vertrages bereits in Geltung waren. Gegen derartige Tarife habe die Beklagte nur gemäß § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens vorgehen können, und zwar in der Weise, daß sie für ihre Abänderung „die Fristen [bewilligte], die erforderlich sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung zu vermeiden“.

In dem Zeitpunkt, in dem die Entscheidungen der Beklagten gemäß Artikel 15 Absatz 2 des Vertrages bindende Kraft erlangt hätten, nämlich bei ihrer am 14. Februar 1958 erfolgten Zustellung an die Bundesregierung, sei § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen gemäß § 1 letzter Absatz dieses Abkommens nicht mehr anwendbar gewesen, da die Übergangszeit am 10. Februar 1958 abgelaufen sei. Die Beklagte habe jedoch die Aufhebung der Tarife erst nach diesem Zeitpunkt angeordnet. Sie habe mithin die angefochtenen Entscheidungen erlassen, obwohl sie im Augenblick des Erlasses hierzu nicht mehr befugt gewesen sei.



Die Zuständigkeit der Beklagten zum Erlaß der angefochtenen Entscheidungen ergebe sich auch nicht aus Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages. Diese Bestimmung könne sich ihrem Wortlaut nach nur auf *neue* Tarife beziehen, d. h. auf Tarife, die erst nach Abschluß des Vertrages eingeführt werden sollten. Aus Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages gehe hervor, daß die unter diese Bestimmung fallenden Tarife der „vorherigen Genehmigung“ der Hohen Behörde bedürfen. Eine vorherige Genehmigung könne aber nicht mehr für bereits bestehende Tarife erteilt werden.

Da die Beklagte die Beseitigung oder Abänderung der Tarife nicht während der Übergangszeit angeordnet habe, habe sie die ihr ausdrücklich für diese Zeit vorbehaltene Zuständigkeit verloren und dürfe infolgedessen gegen bestehende Tarife nicht mehr vorgehen. Die Mitgliedstaaten seien somit für die am 10. Februar 1958 bestehenden Tarife insofern uneingeschränkt zuständig, als die Beibehaltung dieser Tarife nicht mehr einer Genehmigung durch die Beklagte unterworfen sei.

Die Klägerinnen behaupten, da die Beklagte zum Erlaß der angefochtenen Entscheidungen eindeutig *unzuständig* gewesen sei, habe sie die Bestimmungen des Vertrages und der bei seiner Durchführung anzuwendenden Rechtsnormen *offensichtlich* verkannt.

Die *Beklagte* entgegnet auf diese Vorwürfe, sie habe die angefochtenen Entscheidungen am 9. Februar 1958 erlassen, und zwar auf Grund von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens, der ihr die Befugnis gebe, über bestehende Ausnahmetarife im Sinne von Artikel 70 Absatz 4 zu entscheiden und im Falle ihrer Änderung (oder Aufhebung) die zur Vermeidung schwerer wirtschaftlicher Störungen notwendigen Fristen zu gewähren. Die Entscheidungen seien an dem genannten Tage nicht nur inhaltlich festgelegt, sondern auch formell beschlossen und sodann dem Sitzungsprotokoll als Anlage beigefügt worden und seien damit rechtlich existent gewesen.

Aus den beiden an die Bundesregierung gerichteten Schreiben vom 12. Februar 1958 gehe andererseits deutlich her-

vor, daß es sich bei diesen nicht um Entscheidungen, sondern um die förmliche Mitteilung bereits getroffener Entscheidungen an den Adressaten handele. Diese Mitteilung sei zwar für das Wirksamwerden der Entscheidungen von Bedeutung; der Zeitpunkt einer solchen Mitteilung sei jedoch rechtlich unerheblich, soweit es um die Feststellung gehe, ob eine durch den Vertrag verliehene Zuständigkeit rechtzeitig ausgeübt worden sei.

Die in § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens vorgesehene Befugnis sei somit bei der Beschlußfassung über die angegriffenen Entscheidungen noch nicht erloschen gewesen. Es erübrige sich daher, auf die Frage einzugehen, ob die Hohe Behörde berechtigt gewesen wäre, nach Ablauf der Übergangszeit die Bestimmungen von Artikel 70 Absatz 4 unmittelbar auf bestehende Unterstützungstarife anzuwenden.

Jedenfalls erscheine die Ansicht der Klägerinnen unzutreffend, wonach bestehende Ausnahmetarife nach Ablauf der Übergangszeit wieder der Zuständigkeit der Regierungen unterstellt seien. Die Nichtausübung einer Befugnis habe den bestehenden Unterstützungstarifen, soweit sie nach den Bestimmungen des Vertrages nicht genehmigungsfähig waren, ihren Unrechtsgehalt im Sinne des Artikels 70 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 4 Buchstabe b des Vertrages nicht nehmen können. Es wäre außerdem immer noch die Frage zu beantworten, ob solche Tarife nicht unter dem Gesichtspunkt einer verbotenen Diskriminierung hätten beseitigt werden können.

Auf alle Fälle sei der Vorwurf der Unzuständigkeit aus den bereits oben wiedergegebenen Gründen nicht stichhaltig. Das gleiche gelte für den in diesem Zusammenhang ebenfalls erhobenen Vorwurf der Verletzung und offensichtlichen Verkennung des Vertrages.

In einigen Rechtssachen behauptet die Beklagte außerdem hilfsweise, die ihr nach § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens zustehende Befugnis sei bei Ablauf dieses Abkommens nicht erloschen. Die Ausnahmetarife hätten der Prüfung durch die Hohe Behörde unterlegen; ihre endgültige

Aufrechterhaltung sei daher rechtlich gehemmt gewesen. Dieser Schwebezustand sei weder durch den Ablauf der Übergangszeit noch durch das Schweigen der Hohen Behörde beendet worden. Es habe vielmehr einer ausdrücklichen Willensäußerung der Hohen Behörde bedurft.

Gegenüber diesem hilfswesen Vorbringen vertritt die *Klägerin in der Rechtssache Nr. 17/58* die Ansicht, eine zu lange währende Ungewißheit müsse im Interesse der Rechtssicherheit vermieden und Klarheit über die endgültige Rechtslage hinsichtlich der bestehenden Ausnahmetarife geschaffen werden. Die Hohe Behörde irre aber, wenn sie meine, diese Klarheit könne nur durch eine Willensäußerung von ihr herbeigeführt werden. Der Schwebezustand könne auch ipso jure durch Wegfall der entsprechenden Voraussetzungen mit der Maßgabe beendet werden, daß ein Verbot künftig nicht mehr ausgesprochen werden dürfe.

Zur Stützung ihrer Ansicht macht die *Beklagte* in der Rechtssache Nr. 17/58 ergänzende Ausführungen über den Unterschied zwischen dem Erlaß und der Veröffentlichung einer Entscheidung; sie verweist hierbei auch auf die Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten.

#### C. — VERLETZUNG DES VERTRAGES

a) Die *Klägerinnen* behaupten zunächst, eine Aufhebung oder Abänderung der Ausnahmetarife verstoße schon deswegen gegen den Vertrag, weil die Beklagte die Übergangszeit habe verstreichen lassen und damit den Klägerinnen das Recht genommen habe, gemäß § 23 des Übergangsabkommens die dort genannten Unterstützungsmaßnahmen als Ausgleich für den infolge der Abschaffung der Unterstützungstarife entstehenden Schaden in Anspruch zu nehmen. Die Beklagte müsse übrigens bei Anwendung des Vertrages den *allgemeinen Rechtsgrundsatz des Schutzes wohlervorbener Rechtspositionen* beachten, wonach eine Verwaltungsbehörde in Ausübung ihrer Befugnisse in den *Besitzstand* der von ihr Abhängigen nur eingreifen dürfe, sofern durch Hilfsmaßnahmen oder eine Entschädigung sichergestellt sei, daß er keinen Schaden erleide.

Die *Beklagte* entgegnet:

1. Die Verweigerung der Genehmigung eines nach dem Vertrage nicht genehmigungsfähigen Unterstützungstarifs sei nicht von der Möglichkeit abhängig, Beihilfen nach § 23 zu gewähren.

Die Klägerinnen übersähen ferner, daß die Geltungsdauer des Paragraphen 23 am Ende der Übergangszeit noch nicht abgelaufen gewesen sei, sondern noch zwei Jahre darüber hinausreiche (§ 23 Nr. 8 des Übergangsabkommens).

2. Was den Grundsatz der Wahrung des Besitzstandes betreffe, auf den sich die Klägerinnen berufen, so sei zu berücksichtigen, daß die Errichtung des gemeinsamen europäischen Marktes für Kohle und Stahl nach Artikel 2 Absatz 2 nur durch die fortschreitende Verwirklichung von Marktbedingungen ermöglicht werde, die die rationellste Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstande sichern. Dieses grundlegende Ziel der Gemeinschaft könne nicht ohne strukturelle Anpassungen der auf übernationaler Ebene zusammengeschlossenen Industrien erreicht werden (§ 1 Nr. 1 des Übergangsabkommens).

b) Für den Fall, daß der Gerichtshof die unter a) dargelegte Ansicht ablehnen sollte, machen die *Klägerinnen* geltend, daß eine Genehmigung nach Artikel 70 des Vertrages in Verbindung mit § 10 des Übergangsabkommens nicht erforderlich gewesen sei.

Der Vertrag ziele nur auf eine Teilintegration ab und berühre daher nicht die Befugnisse und Verpflichtungen der Mitgliedstaaten, ihrerseits für das Gedeihen der Gesamtwirtschaft im nationalen Bereich zu sorgen. Dies ergebe sich einmal aus Artikel 2 Absatz 1 zum anderen aus Artikel 67 des Vertrages, welcher der Beklagten lediglich die Möglichkeit eröffne, unter gewissen Voraussetzungen bestimmte Auswirkungen der staatlichen Wirtschaftspolitik auf dem gemeinsamen Markt auszugleichen.

Dies gelte auch für Maßnahmen, welche die Mitgliedstaaten im Interesse ihrer Gesamtwirtschaft auf dem Gebiete des Transports träfen. Sofern ein Mitgliedstaat mit tarifpoli-

tischen Maßnahmen Ziele im Interesse seiner Gesamtwirtschaft verfolge, bedürften diese Maßnahmen keiner Genehmigung im Sinne von Artikel 70.

Demgegenüber erklärt die *Beklagte*, daß es für die Frage, wann ein Unterstützungstarif im Sinne von Artikel 70 Absatz 4 vorliege, allein auf die Bestimmungen des Vertrages und nicht auf das Tarifsystem der Deutschen Bundesbahn ankomme. Aber auch in diesem unterschieden sich Regeltarif und Ausnahmetarif nach ihrem Anwendungsbereich. Die Klägerinnen würden wohl kaum bestreiten wollen, daß die in Frage stehenden Tarife keinen allgemeinen Geltungsbereich haben, sondern nur auf Verkehrsbeziehungen zwischen bestimmten, in dem jeweiligen Tarif genannten Verlade- und Entladebahnhöfen Anwendung finden.

Der Rechtsirrtum der Klägerinnen liege darin, daß sie auf die Ziele einer Regierungsmaßnahme abstellen und nicht auf die Maßnahme selbst.

Die *Klägerinnen* vertreten die Ansicht, die Hohe Behörde habe bei der Frage, ob eine Transportdiskriminierung im Sinne von Artikel 4 Buchstabe b in Verbindung mit Artikel 70 Absatz 1 vorliege, zu Unrecht nur die Vergleichbarkeit der Lagen „hinsichtlich des Transports“ berücksichtigt, alle anderen Faktoren, die für die individuelle Lage eines Unternehmens bestimmend seien, dagegen außer acht gelassen. Sie habe vor allem die „Raum- und Objektbezogenheit“ der einzelnen Unternehmen unberücksichtigt gelassen.

Dem hält die *Beklagte* entgegen, daß es sich bei der durch Artikel 70 Absatz 4 vorgesehenen Möglichkeit, Ausnahmetarife im Binnenverkehr zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Gemeinschaft anzuwenden, um eine vom Vertrag gewollte Ausnahmeregelung zu dem in Artikel 4 Buchstabe b und Artikel 70 Absatz 1 enthaltenen Diskriminierungsverbot handele.

Die über den Rahmen der eigentlichen Verkehrsverhältnisse hinausgehenden besonderen Gegebenheiten wirtschaft-

licher oder sozialer Natur, welche für die einzelnen Unternehmen der Gemeinschaft gälten, könnten nicht in den allgemeinen Diskriminierungsbegriff des Artikels 70 Absatz 1 einbezogen werden.

Es würde gegen die Ziele und Grundsätze des Vertrages verstoßen, wollte man den Begriff der vergleichbaren Lage verschiedener Transportnutzer unbegrenzt ausweiten, indem man, wie es die Klägerinnen forderten, die geographische Lage und den Gegenstand eines Unternehmens berücksichtigte. Nach diesen Maßstäben wäre kein Unternehmen der Gemeinschaft mehr mit irgendeinem anderen Unternehmen vergleichbar.

Das als *Streithelfer* auftretende Land Hessen vertritt zu dem von der Hohen Behörde angewandten Kriterium der Vergleichbarkeit „hinsichtlich des Transports“ eine besondere Rechtsauffassung.

Wegen der Auslegung von Artikel 70 des Vertrages verweist der Streithelfer auf das im „Interstate Commerce Act“ der Vereinigten Staaten niedergelegte Diskriminierungsverbot. Die zwischen diesen beiden Regelungen bestehenden Parallelen berechtigten zu der Annahme, daß bei der Abfassung des EGKS-Vertrages amerikanisches Recht herangezogen worden sei.

Der Streithelfer beruft sich auf Artikel 60 § 2, der die Preisbildung auf „Frachtgrundlage“ regelt, wie sie in den Mitgliedstaaten bereits vor Abschluß des EGKS-Vertrages üblich gewesen und wie sie auch in den Vereinigten Staaten als „Basing Point Pricing“ bekannt sei. Die von der Beklagten für das Verkehrswesen so scharf verurteilte „Verfälschung der Geographie“ werde also im Preisbildungssystem des EGKS-Vertrages nicht nur in Kauf genommen, sondern kraft positiver Vorschriften erzwungen. Diesem Gesichtspunkt müsse auch bei der Anwendung von Artikel 70 Rechnung getragen werden. Es komme nicht auf die gleiche Behandlung im Transport an, sondern auf die gleichmäßige Behandlung der auf dem gemeinsamen Markt in vergleichbarer Lage befindlichen Verbraucher.

Hierauf entgegnet die *Beklagte*, dieser Versuch einer Rechtfertigung der im Streit befangenen Tarife müsse sowohl aus formellen wie auch aus materiellen Gründen scheitern.

Die „Konkretisierung des Verbots der Preisdiskriminierungen in Artikel 60 § 2“, die der Streithelfer in der Genehmigung der Frachtbasenwahl erblicke, erlaube den Unternehmen der Gemeinschaft als Verkäufern, die eigene Frachtbasis innerhalb bestimmter Grenzen frei zu bestimmen, also unter Umständen auf die eigenen Standortbedingungen Einfluß zu nehmen. Diese Erlaubnis könne, auf Artikel 70 übertragen, es allenfalls den Anbietern von Transportleistungen (Transportunternehmern) freistellen, ihren eigenen Standort tariflich zu manipulieren; der Streithelfer verlange aber, daß der Transportanbieter — nämlich die Bundesbahn — tariflich die Standortschwierigkeiten seiner Kunden berücksichtige.

Das ökonomische Prinzip des Vertrages, wie es sich unter anderem in Artikel 60 ausdrücke — der mit den Worten „im Hinblick auf die vorerwähnten Ziele“ deutlich auf die am Anfang seines Absatzes 1 genannten Artikel 2, 3 und 4 des Vertrages verweise —, verbiete es dagegen einem Unternehmen zunächst keineswegs, durch eigene Maßnahmen die Gunst oder Ungunst des eigenen Standorts im Wettbewerb zu berücksichtigen. Preis- und Frachtnachlässe lediglich auf Grund des ungünstigen Standorts des Kunden seien aber streng untersagt. Das gleiche müsse auch für Artikel 70 Absatz 1 gelten: der Transportunternehmer sei nicht berechtigt, nur deshalb Ausnahmetarife zu gewähren, weil einzelne Transportnutzer einen ungünstigen Standort aufweisen.

In der Rechtssache Nr. 9/58 behauptet die *Klägerin* darüber hinaus, Artikel 70 Absatz 1 des Vertrages enthalte kein unmittelbar anwendbares Recht; diese Bestimmung solle vielmehr lediglich ein Programm aufstellen. Es sei von vornherein unwahrscheinlich, daß in dem kurzen Satz des Artikels 70 Absatz 1 ein bis ins letzte präzisiertes und praktisch anwendbares Verbot für ein Sachgebiet ausgesprochen werden sollte, dessen Regelung der „Interstate Commerce Act“ der Vereinigten Staaten mehrere Seiten widme.

Hierauf entgegnet die *Beklagte*, die These der Klägerin werde bereits durch die einmütige Auffassung der Regierungen widerlegt, die die Verhandlungen über den Vertrag geführt und ihn unterzeichnet haben. Nach der Rechtsprechung des Gerichtshofes sei die Regel des Artikels 4, welche in Artikel 70 für den Transportsektor näher bestimmt werde, unmittelbar anwendbar. Wenn Artikel 70 Absatz 2 „insbesondere“ Transportdiskriminierungen nach Herkunfts- oder Bestimmungsland untersage, so setze dies ein allgemeines Verbot von Transportdiskriminierungen voraus.

c) Für den Fall, daß der Gerichtshof sich der Auffassung verschließen sollte, wonach die strittigen Ausnahmetarife nicht unter Artikel 70 fallen, machen die *Klägerinnen* geltend, die Hohe Behörde habe die in Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages vorgesehene Genehmigung zu Unrecht verweigert.

1. Sie betonen, daß es nach Artikel 2 Absatz 2 des Vertrages Ziel der Gemeinschaft sei, „in fortschreitender Entwicklung die Voraussetzungen zu schaffen, die für sich allein die rationellste Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstand sichern.“

Rationellste Verteilung der Erzeugung liege dann vor, wenn vernünftige wirtschaftliche Überlegungen die Errichtung und Aufrechterhaltung der Produktion unter den gegebenen Verhältnissen rechtfertigen.

Die *Beklagte* entgegnet, die Klägerinnen verkennten das in Artikel 2 Absatz 2 niedergelegte Ziel. Die rationellste Verteilung der Erzeugung solle nach dem Vertrage dadurch gesichert werden, daß die Regeln des Vertrages über den gemeinsamen Markt in ihrer vorliegenden Form, d. h. unverfälscht, Berücksichtigung finden.

Dieses „ökonomische Prinzip“ des Vertrages stehe ohne Einschränkungen jeder Verfälschung der Geographie und damit der natürlichen Standortbedingungen der Unternehmen entgegen, die durch Manipulationen der Transporttarife erfolge.



2. Nach Auffassung der *Klägerinnen* dürfe die Beklagte die Genehmigung der Ausnahmetarife auch deshalb nicht verweigern, weil sie durch eine Verweigerung gegen Artikel 2 Absatz 1 und Absatz 2 letzter Halbsatz sowie gegen Artikel 3 a, b, e und f verstoßen würde.

Die Verweigerung würde dazu führen, daß die Klägerinnen infolge der Mehrbelastung durch den Regeltarif alsbald, mindestens aber auf die Dauer, nicht mehr wettbewerbsfähig wären.

Da mehrere Unternehmen in denselben Gebieten in ähnlicher Weise gemeinsam betroffen seien, könnten tiefgreifende und anhaltende Störungen hervorgerufen werden (Artikel 2 Absatz 2 letzter Halbsatz).

Die *Beklagte* erklärt, sie habe bei Erlass der angegriffenen Entscheidungen in angemessener Weise sämtliche Ziele des Artikels 2 berücksichtigt. Sie weist darauf hin, daß sie bei einigen in der Nähe der Zonengrenze gelegenen Unternehmen deren besondere Verhältnisse berücksichtigt habe und zu diesem Zweck entweder für die Aufhebung der Tarife Fristen gewährt oder bekanntgegeben habe, daß sie unter Umständen später einen geeigneten Ausnahmetarif genehmigen werde.

In diesem Zusammenhang ist noch festzuhalten, daß die Beklagte ausdrücklich erklärt, die von ihr vorgenommene Beurteilung unterliege nicht der gerichtlichen Nachprüfung.

Die Beweiskraft der „Gesamtwürdigung“ der Klägerinnen erscheine der Beklagten schon aus grundsätzlichen Erwägungen fragwürdig. Nach Artikel 70 Absatz 4 sei „die ‚Harmonisierung der Vertragsgrundsätze‘ der Hohen Behörde aufgegeben“. Der verlangte „Einklang mit den Vertragsgrundsätzen“ sei ein unbestimmter Rechtsbegriff; die Hohe Behörde verfüge in jedem Einzelfall über einen Beurteilungsspielraum, innerhalb dessen nicht nur eine, sondern zahlreiche Entscheidungen rechtens sein können.

3. Die *Klägerinnen* führen ferner aus, die Hohe Behörde stütze sich auf eine irrtümliche Vermutung, wenn sie davon

ausgehe, daß die Ausnahmetarife begriffsnotwendig diskriminierenden Charakter hätten.

Sie weisen darauf hin, daß Artikel 70 zwei Arten von Ausnahmetarifen für den Binnenverkehr unterscheide, nämlich die in Absatz 2 und die in Absatz 4 genannten Tarife. Kraft der erstgenannten Bestimmung seien die darin erwähnten Tarife als diskriminierend anzusehen. Es sei einmütig anerkannt, daß unterschiedliche Tarifregelungen für die gleiche Strecke in jedem Falle als diskriminierend angesehen werden müßten; dagegen seien die übrigen Tarife einer gänzlich anders gearteten Regelung unterworfen worden. Diese unterschiedliche Behandlung könne nach Lage der Sache nichts anderes bedeuten, als daß der Vertrag jede Präjudizierung der Frage vermeiden wollte, ob ein „Ausnahmetarif im Binnenverkehr“ als diskriminierend oder als nicht diskriminierend anzusehen sei. Die Klägerinnen sind der Ansicht, die Beklagte unterliege einem Irrtum, wenn sie von vornherein Ausnahmetarife mit Unterstützungstarifen gleichsetzte; sie behaupten ferner, Artikel 70 Absatz 4 stelle keine Ausnahmebestimmung dar, so daß sich auch nicht sagen ließe, die Genehmigung eines Ausnahmetarifs sei nur bei Vorliegen besonderer Umstände zulässig.

Die Beklagte erklärt dagegen, Unterstützungstarife zugunsten von Unternehmen der Montanindustrie seien ihrer Natur nach diskriminierend. Sie verstießen gegen eine Reihe von Zielen und Grundsätzen des Vertrages (Artikel 2 Absatz 2; Artikel 4 Buchstabe b aber auch Buchstabe c; Artikel 70 Absatz 1). Diese Vorschriften enthielten einige Verbote — so vor allem das Diskriminierungsverbot —, die absolute Geltung hätten.

Dieses absolute Verbot der Transportdiskriminierung gelte aber zufolge Artikel 4 nur „gemäß den Bestimmungen dieses Vertrages“. Eine der hier als einschlägig heranzuziehenden Vertragsbestimmungen sei Artikel 70 Absatz 4. Er ermächtige die Hohe Behörde zur Genehmigung von Ausnahmetarifen im Binnenverkehr zugunsten von Montanunternehmen, falls diese Tarife „im Einklang mit den Grundsätzen des Vertrages“ stehen.

Das grundsätzliche absolute Diskriminierungsverbot werde hier also dergestalt gemildert, daß es in jedem Einzelfall mit den übrigen Zielen und Grundsätzen des Vertrages abzustimmen sei.

Bei einer solchen Gegenüberstellung würde sich stets ein Konflikt zwischen Bestimmungen mit allgemeinem Schutzzweck (das Diskriminierungsverbot) und solchen mit individuellem Schutzzweck (ausnahmsweise Zulassung von Unterstützungsmaßnahmen) ergeben. Für diesen Gegensatz müsse eine rationelle und gerechte Lösung gefunden werden. Die Beklagte glaube sie in Ausübung des ihr hierfür zur Verfügung stehenden Beurteilungsermessens darin gefunden zu haben, daß sie das Diskriminierungsverbot (sowie unter Umständen auch das Subventionsverbot) immer dann zurücktreten lasse, wenn die Verwirklichung anderer, ebenso wichtiger Ziele und Grundsätze des Vertrages dies notwendig mache.

#### D. — ERMESSENSMIßBRAUCH

Nach Ansicht der *Klägerinnen* hat sich die Hohe Behörde der ihr nach Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages und nach § 10 des Übergangsabkommens zustehenden Befugnisse zur Verfolgung von Zielen bedient, deren Verwirklichung im Vertrag nicht oder nicht mehr vorgesehen ist; mit diesem Vorbringen rügen die *Klägerinnen* einen Ermessensmißbrauch, den die Hohe Behörde in bezug auf die Artikel 2, 3, 4, 67 und 70 des Vertrages und die Paragraphen 1, 10 und 23 des Übergangsabkommens begangen habe.

Die *Hohe Behörde* glaubt, auf diesen Punkt nicht näher eingehen zu müssen, da die *Klägerinnen* keine neuen Tatsachen vorgebracht, sondern in Wirklichkeit nur die Rüge einer Vertragsverletzung wiederholt hätten; sie gelangt zu dem Schluß, daß der Vorwurf nicht begründet sei.

#### E. — VERLETZUNG WESENTLICHER FORMVORSCHRIFTEN

Die *Klägerinnen* vertreten die Ansicht, die Hohe Behörde habe dadurch wesentliche Formvorschriften verletzt, daß sie in den angegriffenen Entscheidungen nicht die Gründe genannt

habe, die sie veranlaßt hätten, bei der Beurteilung der Vergleichbarkeit im Sinne von Artikel 70 Absatz 1 nur auf die Vergleichbarkeit hinsichtlich des Transports abzustellen (unzureichende Begründung).

Einen gleichartigen Vorwurf stützen sie ferner darauf, die Hohe Behörde habe in diesen Entscheidungen keine Definition der besonderen Gründe gegeben, die nach ihrer Ansicht geeignet gewesen seien, die Beibehaltung der Ausnahmetarife zu rechtfertigen.

Die *Beklagte* hält den ersten Vorwurf für unbegründet; sie ist weiter der Ansicht, daß eine abstrakte Definition der „besonderen Gründe“, die in den einzelnen Fällen zu den die Klägerinnen betreffenden Entscheidungen geführt haben, weder erforderlich noch möglich gewesen sei.

—

In den Rechtssachen Nr. 17/58, 18/58 und 26/58 werden Ausführungen zu einigen speziellen Fragen gemacht; es erscheint zweckmäßig, dieses Vorbringen jeweils gesondert zusammenzufassen.

*Rechtssachen Nr. 17/58 (Maximilianshütte) und Nr. 26/58 (Luitpoldhütte)*

In ihrer Entscheidung über die Beförderung von Kohle nimmt die Hohe Behörde Stellung zum Ausnahmetarif 6 B 31 (III B). Sie vertritt die Ansicht, daß dieser Tarif, soweit er die Versorgung mit Steinkohle und Steinkohlenkoks betrifft, teilweise gerechtfertigt sei, und zwar auf Grund der Tatsache, daß die betreffenden Unternehmen in der Nähe der Zonengrenze liegen. Da indessen den beiden Unternehmen bereits vor dem Krieg Tarifiermäßigungen in Höhe von 13<sup>0</sup>/<sub>100</sub> des Kohlenregeltarifs 6 B 1 gewährt worden seien, müsse die in dem gegenwärtig geltenden Tarif enthaltene Ermäßigung in dieser Höhe fortfallen; die Hohe Behörde halte es daher für angemessen und notwendig, die Tarifiermäßigung auf 8<sup>0</sup>/<sub>100</sub> des vorgenannten Regeltarifs festzusetzen.

Die Klägerinnen erheben gegen diesen Teil der Entscheidung die nachstehenden Einwendungen:

- a) Die Hohe Behörde habe nicht die Gründe angegeben, die sie dazu veranlaßt haben, die Tarifiermäßigung auf 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> des vorgenannten Regeltarifs herabzusetzen.
- b) Die Entscheidung sei auch der Sache nach fehlerhaft; die Hohe Behörde habe zu Unrecht die beiden Teilprozentsätze, die zusammen die Tarifiermäßigung von 21<sup>0</sup>/<sub>0</sub> ergeben, auf 13 beziehungsweise 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> geschätzt, und zwar in der Weise, daß sie a) die Unterstützungsmaßnahmen mit 13<sup>0</sup>/<sub>0</sub> und b) den Ausgleich für die sich aus der Lage in der Nähe der Zonengrenze ergebenden nachteiligen Folgen mit 8<sup>0</sup>/<sub>0</sub> veranschlagt habe.
- c) Wenn die Hohe Behörde anerkannt habe, daß ein Ausnahmetarif auf Grund der Standortlage in der Nähe der Zonengrenze gerechtfertigt sei, so hätte sie es gemäß Artikel 70 Absatz 5 den staatlichen Behörden, vor allem der Bundesbahn, überlassen müssen, die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit einer etwaigen Tarifiermäßigung zu beurteilen.

Die *Beklagte* verweist auf den Wortlaut der Entscheidung, um darzulegen, daß sie alle in Betracht kommenden Umstände berücksichtigt habe, und daß die von ihr zu diesem Punkt gegebene Begründung keineswegs so unzureichend sei, wie es die Klägerinnen behaupten.

Sie gebe zu, daß bei der Bewertung der beiden vorgenannten Teilprozentsätze unterschiedliche Auffassungen möglich seien. Die Hohe Behörde habe die Entstehungsgeschichte und die weitere Entwicklung dieses Tarifs für den sichersten und angemessensten Maßstab angesehen. Gerade weil sie berücksichtigt habe, daß sich ihre Bewertung im Lichte späterer Erfahrung als unrichtig herausstellen könnte, habe sie die Möglichkeit vorgesehen, die letzte Tarifierhöhung von 4<sup>0</sup>/<sub>0</sub> unter Umständen hinauszuschieben (Kohlen-Entscheidung, III B 3 Absatz 4).

Im übrigen lasse sich aus Artikel 70 des Vertrages nichts entnehmen, was für die Auffassung der Klägerinnen spreche,

daß es ausschließlich Sache der Bundesbahn sei, über die von ihr gewährten Tarifiermäßigungen zu befinden.

Die *Klägerinnen* bleiben bei ihrer Auffassung, daß zwischen Nr. 1 und 2 von Abschnitt III B der Entscheidung ein auffallender Unterschied bestehe.

Die Entscheidung besage, daß die für den Transport von Braunkohlenbriketts gewährte Tarifiermäßigung wegen der politisch bedingten Notwendigkeit dieses Transportes mit dem Vertrag in Einklang stehe.

Hinsichtlich der Versorgung mit Steinkohle und Steinkohlenkoks habe die Entscheidung die zulässige Tarifiermäßigung dagegen auf 8% des allgemeinen Kohlentarifs beschränkt.

Nach Ansicht der *Klägerinnen* ist hieraus klar ersichtlich, daß die Beklagte die Tarifiermäßigung, die sie für Braunkohle uneingeschränkt gebilligt habe, für Steinkohle ausschließlich deshalb nicht zugelassen habe, weil den *Klägerinnen* bereits vor Eintritt der als ausgleichsfähig anerkannten politischen Schwierigkeiten eine Tarifiermäßigung gewährt worden sei. In Höhe dieser Tarifiermäßigung habe die Hohe Behörde der Ausgleichsfähigkeit der „politischen Schäden“ die Anerkennung versagt.

#### *Rechtssache Nr. 18/58 (Ilse-De-Peine)*

##### A. — VERLETZUNG WESENTLICHER FORMVORSCHRIFTEN

Die *Klägerin* behauptet zunächst, die Hohe Behörde habe in Abschnitt II und Abschnitt III C 2 und 3 ihrer Entscheidung vom 9. Februar 1958, betreffend die Beförderung von mineralischen Brennstoffen, wesentliche Formvorschriften verletzt.

Zunächst werde in Abschnitt III C 2 Absatz 1 der Sachverhalt hinsichtlich der Tarifstelle 71 b des Schiffahrtsabgabentarifs für den Mittellandkanal dargelegt, sodann werde in Absatz 2 zur rechtlichen Beurteilung dieses Sachverhalts nur gesagt, diese Ermäßigung enthalte zugunsten der Unternehmen in Peine und Salzgitter eine Diskriminierung gegenüber Unternehmen, die sich hinsichtlich des Transports in vergleichbarer Lage befinden. Die Hohe Behörde habe somit lediglich wieder-

holt oder mit geringfügig abweichenden Wendungen umschrieben, was in Artikel 4 b oder 70 Absatz 1 des Vertrages als Diskriminierung bezeichnet werde.

Die *Beklagte* hält dem entgegen, daß die Begründung der angefochtenen Entscheidungen einen schlüssigen Gedanken- gang darstelle.

Wenn der Klägerin das dort angewandte, mit der Wendung „hinsichtlich des Transports“ umschriebenen, Kriterium rechtlich verfehlt erscheine, so könne sie der Hohen Behörde nicht mangelhafte Begründung, sondern allenfalls Verletzung des Vertrages vorwerfen. Die Rüge des Formverstößes beruhe auf einer Verwechslung von formeller Begründung und sachlicher Begründung.

#### B. — ZUR ZUSTÄNDIGKEIT DER HOHEN BEHÖRDE

Es ist festzuhalten, daß die *Klägerin* nicht die Frage aufwirft, ob die Hohe Behörde am 9. Februar 1958 noch zuständig war, die angegriffenen Entscheidungen zu erlassen. Sie behauptet vielmehr:

- a) Die Tarifstelle 71 b des Schiffsabgabentarifs für den Mittellandkanal betreffe staatliche Abgaben, die bei Benutzung des Kanals erhoben werden; die Hohe Behörde habe jedoch nicht das Recht, in die Steuerhoheit der Mitgliedstaaten einzugreifen.
- b) Selbst wenn man annehmen wolle, daß diese Gebühren ebenfalls den Bestimmungen von Artikel 70 des Vertrages unterlägen, so hätte die Hohe Behörde doch die steuerlichen Regelungen der Mitgliedstaaten, soweit sie den Binnenschiffsverkehr berühren, im Ganzen prüfen müssen.
- c) Die Klägerin führt weiterhin aus, in jedem Fall sei Artikel 70 auf den genannten Tarif nicht anwendbar, denn dieser gelte für sämtliche in einem bestimmten Gebiet gelegenen Unternehmen und könne daher keinen diskriminierenden Charakter haben.

Die *Beklagte* entgegnet:

zu a):

Es handele sich hier nicht um Steuern, sondern um „Anstaltsbenutzungsgebühren“. Artikel 70 erfasse alle Kostenelemente des Transports auf Kanälen, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um Frachten im engeren Sinne, den Schlepplohn (für die Traktion von Kähnen) oder um Schifffahrtsabgaben für die Kanalbenutzung handele.

zu b):

Dieser Vorwurf sei für den vorliegenden Rechtsstreit nicht erheblich. Die Nachprüfung von Ausnahmetarifen im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates nach Artikel 70 Absatz 4 sei rechtlich nicht davon abhängig, daß gleiche Nachprüfungen zur gleichen Zeit auch in anderen Mitgliedstaaten vorgenommen würden. Der Vorwurf treffe aber auch tatsächlich nicht zu. Bereits seit 1953 habe sich der Sachverständigenausschuß für das Transportwesen im Hinblick auf die Ausschaltung von Diskriminierungen im Sinne von Artikel 70 Absatz 2 mit allen auf den Kanälen der Gemeinschaft angewandten Tarifen beschäftigt.

zu c):

Der amtliche Text der Tarife für den Mittellandkanal und die westdeutschen Kanäle ergebe zur Tarifstelle 71 b eindeutig, daß diese Bestimmung sowohl für den Versand als auch für den Empfang von Gütern *beschränkten Geltungsbereich* habe.

#### C. — VERLETZUNG DES VERTRAGES

Für den Fall, daß der Gerichtshof zu der Ansicht gelangen sollte, der in Rede stehende Tarif falle unter die Bestimmungen von Artikel 70, behauptet die *Klägerin*, die Verweigerung der Genehmigung verstoße gegen Absatz 4 des genannten Artikels.

Sie betont insbesondere:

- a) Es handele sich hier um einen Tarif, der dazu bestimmt sei, dem Wettbewerb eines anderen Verkehrsträgers zu



begegnen. Der Tarif sei im Jahre 1950 eingeführt worden, um die Wettbewerbsparität mit den im Jahre 1948 durch den Ausnahmetarif 6 B 33 gesenkten Bahntarifen wiederherzustellen.

- b) Da die Hohe Behörde Artikel 70 Absatz 4 auf einige in der Nähe der Zonengrenze gelegene oberpfälzische Unternehmen angewandt habe, sei sie nicht mehr berechtigt, eine entsprechende Anwendung dieser Bestimmung auf andere ebenfalls in der Nähe dieser Grenze ansässige Unternehmen zu verweigern.

Die *Beklagte* entgegnet

zu a):

Sowohl die Tarifstelle 71 b des Schiffsabgabentarifs für den Mittellandkanal als auch der Ausnahmetarif 6 B 33 seien Ausnahmetarife, denn sie gewährten Ermäßigungen gegenüber den entsprechenden Regeltarifen. Es gehe jedoch rechtlich nicht an, zwei Ausnahmetarife wechselseitig mit Gründen des Wettbewerbs zu rechtfertigen.

zu b):

Die grundsätzliche *Unterstützungsfähigkeit* nach Artikel 70 Absatz 4 werde der Klägerin nicht bestritten. Die angeordneten Untersuchungen hätten jedoch die Hohe Behörde nicht zu der Überzeugung geführt, daß die Klägerin auch *unterstützungsbedürftig* sei.

Gegenüber dieser Unterscheidung zwischen *Unterstützungsfähigkeit* und *Unterstützungsbedürftigkeit* vertritt die *Klägerin* die Ansicht, daß die *Beklagte* hierdurch den Anwendungsbereich von Artikel 70 Absatz 4 in unzulässiger Weise einenge.

Sie behauptet, sie sei durch ihre Lage in der Nähe der Zonengrenze schwer benachteiligt. Auf Grund dieser Tatsache werde die Rentabilität ihres Unternehmens geschmälert und seine Krisenempfindlichkeit erhöht. Sie könne daher, auch ohne *unterstützungsbedürftig* zu sein, einen Schadensausgleich durch wirtschaftspolitische Maßnahmen des Staates erwarten,

die geeignet sind, ihre Stellung im Wettbewerb wieder zu stärken.

Hierauf entgegnet die *Beklagte*:

Wenn sie über das auch von der Klägerin anerkannte Erfordernis der Unterstützungsfähigkeit hinaus eine individuelle Unterstützungsbedürftigkeit verlange, so enge sie damit keineswegs „den Anwendungsbereich von [Artikel 70] Absatz 4 in unzulässiger Weise“ ein. Denn die *Notwendigkeit* einer Unterstützungsmaßnahme könne schwerlich dort bestehen, wo Unternehmen — wie dies für die Klägerin zutreffe — angesichts ihrer wirtschaftlichen und finanziellen Lage einer materiellen Unterstützung in Form von Tarifermäßigungen gar nicht bedürfen. Die 7/10-Ermäßigung der Tarifstelle 71 b könne allenfalls die finanzielle Situation der Klägerin noch weiter verbessern; sie sei jedoch nicht *notwendig*, um die Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Vertrages sicherzustellen.

#### IV. — Verfahren

Die Klagen sind fristgerecht erhoben worden; die einschlägigen Formvorschriften wurden von den Parteien eingehalten.

Die Klägerinnen in den Rechtssachen Nr. 3/58, 4/58, 12/58, 14/58 und 18/58 haben in ihren Erwidernungen ihre gegen die Bestimmungen der angefochtenen Entscheidungen über die Ausnahmetarife 7 U 6, 7 B 35, 7 U 4, 7 B 3 und 6 B 33 gerichteten Anträge zurückgenommen.

Der Gerichtshof hat mit Beschlüssen vom 17. März, 17. April, 21. April, 23. April, 5. Mai und 11. Mai 1959 die nachstehend aufgeführten juristischen Personen auf ihren Antrag als Streithelfer zugelassen:

- Land Niedersachsen
- Freistaat Bayern
- Land Rheinland-Pfalz
- Land Nordrhein-Westfalen
- Land Baden-Württemberg
- Land Hessen.

In der mündlichen Verhandlung vom 2. Dezember 1959 hat der Gerichtshof auf Antrag der Klägerinnen die Beklagte aufgefordert, einen beglaubigten Auszug aus dem Sitzungsprotokoll vom 9. Februar 1958 sowie aus den auf die angefochtenen Entscheidungen bezüglichen Anlagen vorzulegen.

Die Beklagte ist dieser Aufforderung am 3. Dezember 1959 nachgekommen.

Die Klägerin in der Rechtssache Nr. 18/58 hat beantragt, ihr die Abänderung ihrer Anträge dahingehend zu gestatten, daß diese auch als auf die Tarifstelle 65 des Schiffsabgabentarifs für den Mittellandkanal bezogen anzusehen seien, da die Tarifstelle 71 b des genannten Tarifs nach Klageerhebung in die neue Fassung der Tarifstelle 65 einbezogen worden sei.

Die Beklagte hat diesem Antrag nicht widersprochen.

Der Gerichtshof hat in seinem Beschluß vom 8. Dezember 1959 den Beweisantrag der Klägerinnen vom 4. Dezember 1959 zur Kenntnis genommen und beschlossen, auf eine Beweisaufnahme zu verzichten.

In der Verhandlung vom 9. Dezember 1959 hat der Anwalt der Klägerin in der Rechtssache Nr. 17/58 beantragt, von der Beklagten die Vorlage der Berichte des Sachverständigen ihrer Transportabteilung über die wirtschaftliche Lage der Klägerin und über die Auswirkungen einer etwaigen Anhebung des ihr gewährten Ausnahmetarifs zu verlangen. Die Beklagte hat in der gleichen Verhandlung die Zurückweisung dieses Antrages beantragt.

Abgesehen von den vorerwähnten Vorgängen hat das Verfahren seinen regelmäßigen Verlauf genommen.

## V. — Entscheidungsgründe

### ZUR ZUSTÄNDIGKEIT DER HOHEN BEHÖRDE

1) Die Klägerinnen weisen darauf hin, daß die in § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens vorgesehene Zuständigkeit der Hohen Behörde am 9. Februar 1958 abgelaufen war, und bestreiten, daß die Hohe Behörde befugt gewesen sei, die

mit Schreiben vom 12. Februar 1958 übermittelten Entscheidungen zu erlassen.

Aus den mündlichen Ausführungen der Parteien und den während der mündlichen Verhandlung abgegebenen Erklärungen geht hervor, daß diese (mit Schreiben vom 12. Februar übermittelten) Entscheidungen am Abend des 9. Februar getroffen worden sind und daß sie zu diesem Zeitpunkt inhaltlich bereits in allen Einzelheiten festgelegt waren. Dies ist durch die Vorlage der auf dieser Sitzung beratenen Entwürfe sowie durch das Protokoll dieser Sitzung bewiesen.

Wie sich ferner aus den von den Parteien vorgelegten Unterlagen ergibt, findet die Tatsache, daß die Entscheidungen erst am 9. Februar, also am spätestmöglichen Tag, getroffen wurden, ihre Erklärung darin, daß die Bundesregierung in letzter Stunde dahingehend vorstellig geworden ist, die Hohe Behörde möge ihren bereits bekannten Standpunkt erneut in Erwägung ziehen, und daß sich die Hohe Behörde in dem Bestreben, ihren Verpflichtungen gegenüber jener Regierung nachzukommen, veranlaßt sah, die formellen Entscheidungen hinauszuschieben, um noch einmal hierüber beraten zu können.

Zu ihrem Inkrafttreten bedurften die Entscheidungen noch der Zustellung an die Bundesregierung; diese Zustellung war nach den Grundsätzen einer ordnungsmäßigen Verwaltung innerhalb kürzester Frist zu bewirken, was auch geschehen ist. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, daß die in Frage stehenden Entscheidungen noch während der Übergangszeit getroffen worden sind.

Es unterliegt somit keinem Zweifel, daß die angefochtenen Entscheidungen rechtzeitig ergangen sind.

2) In der Rechtssache Nr. 18/58 macht die Klägerin darüber hinaus geltend, die Hohe Behörde sei zum Erlaß einer Entscheidung über die Tarifstelle 71 b des Schiffsabgabentarifs für den Mittellandkanal nicht befugt gewesen, weil dieser Tarif eine Regelung über öffentlich-rechtliche Benutzungsgebühren darstelle und mithin ein Gebiet betreffe, das der Steuerhoheit der Mitgliedstaaten unterliege.

Dieser Ansicht kann nicht gefolgt werden, da es sich hier um eine Abgabe handelt, die für die Benutzung von öffentlichen Verkehrswegen erhoben wird und eines der Elemente der Transportkosten in der Binnenschifffahrt darstellt. Die Hohe Behörde hat demnach ihre Zuständigkeit nicht überschritten, wenn sie die Herabsetzung dieser Abgabe als Einführung eines Ausnahmetarifs im Sinne von Artikel 70 Absatz 4 ansah.

Die gleiche Klägerin hat ferner geltend gemacht, die Hohe Behörde habe zu Unrecht in einer Entscheidung, die sich im übrigen nur mit Eisenbahntarifen befasse, incidenter auch zu einer Frage Stellung genommen, welche die Beförderung auf dem Wasserwege betreffe; ferner hätte sie vor Erlaß einer Entscheidung zunächst die Steuersysteme der Mitgliedstaaten, soweit sie sich auf den Binnenverkehr zu Wasser beziehen, in ihrer Gesamtheit überprüfen müssen.

Auch diese Ansicht ist abzulehnen. Angesichts des unmittelbaren Einflusses der genannten Tarifstelle 71 b auf den Ausnahmetarif 6 B 33 war die Hohe Behörde berechtigt, die Zulässigkeit dieser Tarifstelle zu prüfen, um so mehr als aus den von ihr hierzu angestellten Ermittlungen hervorging, daß es sich um den einzigen Fall dieser Art handelte.

Was schließlich die von der Klägerin geforderte vorherige Prüfung anbelangt, so ist festzustellen, daß ein solches Verlangen im Vertrag keinerlei Grundlage findet.

#### ZUM VORWURF DER VERLETZUNG DES VERTRAGES

1) Die Klägerinnen machen geltend, die Beseitigung der Ausnahmetarife im Binnenverkehr gebe den Betroffenen in Anbetracht der wirtschaftlichen und sozialen Folgen, die sich hieraus ergeben können, ein Recht auf die in § 23 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen vorgesehenen Beihilfen. Da die Beseitigung der streitigen Tarife jedoch erst nach Ablauf der Übergangszeit oder doch zumindest unmittelbar vor deren Ablauf beschlossen worden sei, habe die Hohe Behörde die Klägerinnen der Möglichkeit beraubt, diese Beihilfen in Anspruch zu nehmen.

Dieser Vorwurf der Klägerinnen kann nicht durchgreifen, denn zu dem Zeitpunkt, in dem die Aufhebung der streitigen Tarife angeordnet wurde, hatten die Klägerinnen das Recht und die Möglichkeit, die Gewährung der vorgenannten Beihilfen zu beantragen, noch nicht verloren. Gemäß § 23 letzter Absatz des Übergangsabkommens können Beihilfen durch eine mit Zustimmung des Rates erlassene Entscheidung der Hohen Behörde noch innerhalb von zwei Jahren nach Ablauf der Übergangszeit gewährt werden. Wenn es nicht bereits innerhalb dieser zwei Jahre zu einer Benachteiligung gekommen ist, so liegt dies nicht zuletzt daran, daß die Bundesregierung die angefochtenen Entscheidungen nicht ausgeführt hat. Daß diese Nichtausführung die Unternehmen daran gehindert habe, die Beihilfen nach § 23 des Übergangsabkommens fristgemäß zu beantragen, kann demnach schwerlich der Hohen Behörde vorgeworfen werden.

2) Die Klägerinnen behaupten, die Hohe Behörde habe bei der Anwendung von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens den Artikel 70 des Vertrages, auf den diese Bestimmung verweist, falsch ausgelegt.

a) Der Gerichtshof wird in diesem Zusammenhang zunächst auf das gesonderte Vorbringen der Klägerin in der Rechtssache Nr. 9/58 eingehen.

Die vorgenannte Klägerin behauptet, Artikel 70 Absatz 1 enthalte kein unmittelbar anwendbares Recht; mit ihm werde lediglich ein Programm aufgestellt.

Diese Auslegung steht in Widerspruch zum Wortlaut des genannten Artikels, denn es heißt dort in Absatz 2: „Diskriminierungen . . . sind . . . verboten“, in Absatz 3: „die Frachttafeln usw. werden veröffentlicht oder der Hohen Behörde zur Kenntnis gebracht“ und vor allem in Absatz 4: „die Anwendung von Ausnahmetarifen im Binnenverkehr . . . bedarf der vorherigen Genehmigung der Hohen Behörde, die sich vergewissert usw.“, wobei diese Genehmigung befristet oder bedingt erteilt werden kann.

Aus dem vorstehend wiedergegebenen gesamten Wortlaut erhellt, daß Artikel 70 Absatz 1 dazu bestimmt ist, eine kon-

krete und — sowohl für die Mitgliedstaaten als auch für die Hohe Behörde — verbindliche Regel für die Anwendung der Bestimmungen dieses Artikels aufzustellen. Diese Regel ergibt sich im übrigen auch unmittelbar aus Artikel 4, der ausdrücklich bestimmt: „. . . aufgehoben und untersagt werden . . . b) Maßnahmen oder Praktiken, die eine Diskriminierung . . . hinsichtlich . . . der Beförderungstarife . . . herbeiführen“.

b) Die Klägerinnen rügen in zweiter Linie, die Hohe Behörde habe Artikel 70 Absatz 1, wonach den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Tarife zu bieten sind, unrichtig ausgelegt. Gegenüber dem Standpunkt der Hohen Behörde, daß ausschließlich das Kriterium der Vergleichbarkeit „hinsichtlich des Transports“ entscheidend sei, vertreten sie die Auffassung, bei einem Vergleich zwischen den Unternehmen seien sämtliche Bedingungen zu berücksichtigen, denen sie unterliegen, insbesondere der Standort ihrer Produktionsstätten, die wirtschaftliche Ergiebigkeit der ausgebeuteten Vorkommen sowie gegebenenfalls der Umstand, daß sie sich in einem wirtschaftlich benachteiligten Gebiet befinden.

Diese Ansicht ist jedoch nicht zutreffend. Denn einmal steht die genannte Bestimmung im Kapitel „Frachten und Transporte“; schon hiernach ist die Wendung „in vergleichbarer Lage“ in dem Sinne auszulegen, daß sie sich zumindest grundsätzlich auf die Vergleichbarkeit der Lage unter dem Gesichtspunkt des Transports bezieht. Ferner würde die Ansicht, daß bei einem Vergleich zwischen mehreren Unternehmen sämtliche Bedingungen zu berücksichtigen seien, denen sie unterliegen, zu dem Ergebnis führen, daß jedes Unternehmen nur mit sich selbst vergleichbar wäre; auf diese Weise würde der Begriff der „vergleichbaren Lage“ und damit auch der Begriff der „Diskriminierung“ seines Inhalts beraubt.

Wie aus Artikel 4 des Vertrages zu entnehmen ist, wollten die Verfasser des Vertrages mit den Bestimmungen von Artikel 70 die auf dem gemeinsamen Markt durch die Gestaltung der Beförderungstarife bedingten Verzerrungen beheben, um ein den Grundsätzen des Vertrages entsprechendes

Funktionieren des gemeinsamen Marktes zu gewährleisten. Hierbei konnten sie nicht übersehen, daß das Verkehrswesen einen von der Kohle- und Stahlerzeugung unabhängigen Wirtschaftszweig mit seinen eigenen Problemen, Bedürfnissen und Gestaltungsformen darstellt, und daß — solange dieser Sektor nicht in den gemeinsamen Markt einbezogen wird — seine Eigenständigkeit zu respektieren ist und Eingriffe daher auf diejenigen Maßnahmen beschränkt werden müssen, die erforderlich sind, um zu verhindern, daß infolge der Eigenständigkeit jenes Wirtschaftszweiges die Erreichung der Vertragsziele vereitelt werde.

Demgemäß zielt Artikel 70, soweit er sich auf die internationalen Transporte bezieht, zwar auf eine spätere Harmonisierung der innerstaatlichen Tarife ab, beeinträchtigt jedoch nicht die Freiheit der Tarifpolitik und beschränkt sich auf die Forderung, daß innerhalb der einzelnen staatlichen Tarifordnungen alle Diskriminierungen im Hinblick auf Versand- oder Bestimmungsort zu beseitigen sind.

Ebenso sind die Mitgliedstaaten — wie Absatz 5 beweist — auf dem Gebiete des Binnenverkehrs keinen wirtschaftspolitischen Einschränkungen unterworfen, soweit sich nicht aus den Bestimmungen des Vertrages etwas anderes ergibt. Die Staaten oder die Transportunternehmen würden aber unzweifelhaft Gefahr laufen, mit diesen Bestimmungen in Konflikt zu geraten, wenn sie in ihren Tarifen die standortbedingten Vor- und Nachteile der kohle- und stahlerzeugenden Unternehmen oder die Qualität des Förderguts der Gruben berücksichtigen wollten. Der Vertrag gebietet den Mitgliedstaaten vielmehr, bei der Ausgestaltung der Tarife lediglich die Verkehrsbedingungen, d. h. die Vergleichbarkeit der verschiedenen Verkehrswege und Standorte unter dem Gesichtspunkt des Transports, zu berücksichtigen.

c) Das als Streithelfer auftretende Land Hessen hat noch geltend gemacht, wenn in Artikel 70 von vergleichbarer Lage gesprochen werde, so sei damit nicht eine Vergleichbarkeit unter dem Gesichtspunkt des Transports gemeint, sondern die Schaffung vergleichbarer Verhältnisse auf dem gemeinsamen



Markt; dies bedeute, daß die in dieser Hinsicht zwischen der Lage der einzelnen Unternehmen bestehenden Unterschiede durch eine entsprechende Tarifgestaltung ausgeglichen werden müßten.

Eine solche Auslegung ist schon deshalb abzulehnen, weil der Vertrag nur eine sehr beschränkte Integration des Verkehrswesens vorsieht. Jene Auffassung würde dagegen eine weit umfassendere Integration des Verkehrswesens der einzelnen Mitgliedstaaten und erheblich intensivere Eingriffsmöglichkeiten der Hohen Behörde voraussetzen, als sie in Artikel 70 Absätze 4 und 5 vorgesehen sind.

Aus den gleichen Gründen ist auch jeder Versuch, die Anwendung von Artikel 70 der Praxis des „Interstate Commerce Act“ der Vereinigten Staaten anzugleichen, als untauglich anzusehen. Der „Interstate Commerce Act“ sieht sowohl eine umfassende und sehr viel weitergehende Kontrolle der Beförderungstarife als auch eine echte Verkehrspolitik auf Bundesebene vor. Eine solche Zuständigkeit besitzt die Hohe Behörde aber in keiner Weise; sie hat lediglich die Aufgabe, den gemeinsamen Markt für Kohle und Stahl gegen Einwirkungen und Verzerrungen zu schützen, die von den Mitgliedstaaten oder den Verkehrsträgern ausgehen.

3) Die Klägerinnen machen ferner geltend, die Hohe Behörde irre, wenn sie jeden Ausnahmetarif als diskriminierend ansehe; diskriminierend seien vielmehr nur solche Ausnahmetarife, durch deren Anwendung Dritten ein unmittelbarer Schaden entstehe.

Der Begriff der Diskriminierung setzt jedoch nicht zwangsläufig voraus, daß ein unmittelbarer Schaden verursacht wird, sondern vor allem, daß für vergleichbare Fälle ungleiche Bedingungen geschaffen werden. Die Anwendung solcher ungleichen Bedingungen mag allerdings unter Umständen Schäden hervorrufen, die dann als typische Anzeichen für das Vorliegen einer Diskriminierung angesehen werden können. Es wäre jedoch willkürlich, den Begriff der Diskriminierung nur auf diejenigen Fälle ungleicher Behandlung zu beschränken, bei denen die Beteiligten tatsächlich einen Schaden

erleiden. Demnach kann es nicht auf den Nachweis ankommen, ob ein Ausnahmetarif im Binnenverkehr andere Unternehmen benachteiligt oder nicht, da ein einwandfreier Vergleich nur zwischen Transporten möglich ist, die auf dem Gebiet ein und desselben Staates erfolgen.

Die von den Klägerinnen vertretene Ansicht, daß für die genannten Tarife Artikel 70 Absatz 4 nur dann gelte, wenn der Beweis erbracht werde, daß Dritte durch sie einen sofortigen und unmittelbaren Schaden erleiden, ist daher abzulehnen.

4) Nach Artikel 70 Absatz 4 bedürfen Ausnahmetarife im Binnenverkehr zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Kohleförderung oder Stahlerzeugung der vorherigen Genehmigung der Hohen Behörde.

Entgegen verschiedenen im Laufe des Verfahrens geäußerten Auffassungen ist festzustellen, daß die genannte Bestimmung, wie sich aus ihrer vorstehend wiedergegebenen Fassung ergibt, nicht nur diejenigen Tarife erfaßt, die eigens im Interesse der Unternehmen eingeführt wurden (subjektives Merkmal), sondern sämtliche Ausnahmetarife, welche — unabhängig von den für ihre Einführung maßgebenden Gründen — einem oder mehreren Unternehmen zum Vorteil gereichen (objektives Merkmal); infolgedessen kann der Umstand, daß ein Ausnahmetarif aus Gründen eingeführt wurde, die in keinerlei Zusammenhang mit den Interessen des begünstigten Unternehmens stehen, die Anwendbarkeit von Absatz 4 weder ausschließen noch einschränken. Soweit diese Ausnahmetarife mit den Grundsätzen des Vertrages übereinstimmen, muß die Hohe Behörde die Genehmigung erteilen. Eine solche Übereinstimmung ist, wie die Hohe Behörde zutreffend festgestellt hat, immer dann anzunehmen, wenn und soweit der Ausnahmetarif durch die besonderen Marktverhältnisse im Transportwesen begründet ist.

5) Die Klägerinnen rügen, daß die Hohe Behörde nicht auch Erwägungen der allgemeinen Wirtschaftspolitik berücksichtigt habe, wie z. B. die Zweckmäßigkeit von Unterstützungsmaßnahmen, die zugunsten krisengefährdeter und

benachteiligter Gebiete erwünscht erscheinen können; sie berufen sich hierbei auf die Bestimmungen von Artikel 2 Absatz 2 und Artikel 3 Buchstaben a, d, e und g.

Zwar trifft es zu, daß Artikel 70 Absatz 5 die Souveränität der Mitgliedstaaten in bezug auf ihre allgemeine Verkehrspolitik gewährleistet; jedoch stehen sowohl die Bestimmungen von Artikel 4 als auch die der übrigen Absätze von Artikel 70 eindeutig dem Gedanken entgegen, daß es den Mitgliedstaaten freistünde, die Kohle- und Stahlindustrie in eine etwaige industrielle Standortpolitik einzubeziehen oder die bisher geübte Praxis von Subventionen durch Gewährung von Ausnahmetarifen für Unternehmen der Kohle- und Stahlerzeugung fortzusetzen; wäre den sechs Mitgliedstaaten eine solche Zuständigkeit belassen worden, so könnte sie dazu führen, die Verwirklichung des gemeinsamen Marktes zu vereiteln, insbesondere wegen der unterschiedlichen Grundsätze, nach denen die einzelnen Staaten ihre allgemeine Verkehrspolitik betreiben.

Die Klägerinnen berufen sich ferner auf Artikel 2 des Vertrages, worin es heißt: „Die Gemeinschaft hat in fortschreitender Entwicklung die Voraussetzungen zu schaffen, die von sich aus die rationellste Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstande sichern; sie hat hierbei dafür zu sorgen, daß keine Unterbrechung in der Beschäftigung eintritt, und zu vermeiden, daß im Wirtschaftsleben der Mitgliedstaaten tiefgreifende und anhaltende Störungen hervorgerufen werden.“

Diese Vorschrift spricht zwar zwei Vorbehalte aus, läßt aber im übrigen deutlich das Hauptziel des gemeinsamen Marktes erkennen, wonach die allgemeine Politik der Hohen Behörde — und zwar auch bei der Anwendung von Artikel 70 — darauf gerichtet sein muß, in fortschreitender Entwicklung die Voraussetzungen zu schaffen, die von sich aus die rationellste Verteilung der Produktion sichern.

Die Verfasser des Vertrages haben die Möglichkeit vorausgesehen, daß diese Politik einige Unternehmen unter Umständen zwingen könnte, ihre Tätigkeit einzustellen oder zu ändern; dies ergibt sich insbesondere aus dem Abkommen über die

Übergangsbestimmungen, dessen § 10 Absatz 7 im vorliegenden Fall Anwendung gefunden hat.

Zweck dieses Abkommens ist einmal die Errichtung des gemeinsamen Marktes durch Beseitigung von Gegebenheiten, die mit den Grundsätzen dieses Marktes nicht zu vereinbaren sind und geeignet erscheinen, die Verwirklichung der insbesondere in Artikel 2 und 3 niedergelegten Ziele zu erschweren; zum anderen dient das genannte Abkommen der Behebung nachteiliger Folgen, die diese Errichtung des gemeinsamen Marktes in einzelnen Fällen haben könnte. Insbesondere sieht § 23 des Abkommens ausdrücklich Anpassungsmaßnahmen vor, die sogar die Schaffung neuer, nicht dem Vertrag unterliegender Unternehmen oder die Gewährung von Beihilfen an die Unternehmen wie auch an die Arbeiter umfassen können.

Selbst wenn die angefochtenen Entscheidungen zu einem vorübergehenden Rückgang der Beschäftigung und zur Schließung von Unternehmen führen sollten, so würden sie hierdurch nicht wegen Verstoßes gegen Artikel 2 und 3 des Vertrages ihre Rechtmäßigkeit einbüßen. Es ließe sich im Gegenteil die Ansicht vertreten, daß jene Maßnahmen erforderlich sind, um die auf dem gemeinsamen Markt erstrebten Ziele zu erreichen, da sie dessen Krisenfestigkeit durch Beseitigung solcher Unternehmen verstärken, die nicht aus eigener Kraft, sondern nur mit Hilfe dauernder und beträchtlicher Subventionen weiterbestehen könnten.

Im übrigen erbringen die dem Gerichtshof vorgelegten Zahlen und Berechnungen auch keinen ausreichenden Beweis dafür, daß die Vollbeschäftigung und Rentabilität der betroffenen Unternehmen durch die angefochtenen Entscheidungen ernstlich gefährdet wären. Überdies stehen diese Entscheidungen keineswegs einem neuen unmittelbar auf Artikel 70 Absatz 4 gestützten Antrag entgegen, falls die Umstände vor Ablauf der bewilligten Fristen einen neuen Ausnahmetarif rechtfertigen sollten.

Dem Sinn des Vertrages würde es jedenfalls zuwiderlaufen, bestehende Ausnahmetarife nur deshalb zu genehmigen, weil sich eine Anpassung der beteiligten Unternehmen an den gemeinsamen Markt als schwierig oder unmöglich erwiese.

Soweit dies der Fall sein sollte, wäre es der Hohen Behörde allenfalls möglich gewesen, längere Fristen zu bewilligen; aber das Vorbringen der Klägerinnen enthält nicht einmal Anhaltspunkte für einen Vorwurf des Inhalts, die in den angefochtenen Entscheidungen festgesetzten Fristen seien zu kurz bemessen.

Nach alledem kann weder Artikel 2 noch Artikel 3 des Vertrages zur Stützung der Ansicht herangezogen werden, die Hohe Behörde sei bei der Anwendung von Artikel 70 Absatz 4 in der Regel gehalten, Ausnahmetarife zu genehmigen, sofern ohne derartige Tarife die Rentabilität eines Unternehmens Einbußen erleiden könnte.

6) Soweit nicht die besonderen Gegebenheiten der Verkehrswirtschaft die Einführung von Ausnahmetarifen erfordern oder rechtfertigen (was besonders dann zutrifft, wenn es sich darum handelt, dem Wettbewerb eines anderen Verkehrsträgers zu begegnen), können Ausnahmetarife vielmehr nur in außergewöhnlichen Fällen als mit den Grundsätzen des Vertrages vereinbar angesehen werden.

Die Hohe Behörde hat das Vorliegen eines solchen Ausnahmefalles bei einigen in der Nähe der Zonengrenze gelegenen Unternehmen anerkannt. Es handelt sich in diesem Falle um Nachteile, die auf anderen als wirtschaftlichen Faktoren und insbesondere auf zeitbedingten politischen Umständen beruhen, durch welche diese Unternehmen von ihren natürlichen Absatzgebieten abgeschnitten wurden, so daß sie einer Unterstützung bedürfen, sei es um sich den neuen Verhältnissen anzupassen, sei es um diese durch ihnen nicht zuzurechnende Umstände hervorgerufene nachteilige Lage zu überstehen.

Es entspricht jedoch dem Ausnahmecharakter dieser Subvention, wenn die Hohe Behörde vor einer Genehmigung der in Rede stehenden Ausnahmetarife genau geprüft hat, ob die betreffenden Unternehmen tatsächlich einer Unterstützung bedürften, und wenn sie ihre Entscheidungen auf die Ergebnisse dieser Prüfung gestützt hat.

Deinnach ist das Beweisangebot abzulehnen, mit dem die betroffenen Klägerinnen dartun wollen, daß der namentlich von den Unternehmen Maximilianshütte und Luitpoldhütte infolge der Aufrichtung der Zonengrenze erlittene Schaden weit größer sei als der durch die bisher gewährten Tarifiermäßigungen entstandene Vorteil und mithin erst recht größer als der Vorteil, der diesen Unternehmen durch die mit der angefochtenen Entscheidung gewährte Tarifiermäßigung erwachsen ist. Dieses Beweisangebot beruht nämlich auf der Auffassung, daß die durch die Aufrichtung der Zonengrenze verursachten Schäden voll und ganz auszugleichen seien. Eine solche Auffassung ist, wie sich aus den vorstehenden Darlegungen ergibt, irrig, denn sie verkennt den Ausnahmecharakter der nach Artikel 70 Absatz 4 zulässigen Unterstützungsmaßnahmen.

Die Klägerinnen behaupten ferner, die gegenüber den beiden genannten Unternehmen getroffenen Entscheidungen seien insofern willkürlich, als die Hohe Behörde von der ursprünglich gewährten 21-prozentigen Ermäßigung die bereits vor dem letzten Weltkrieg gewährten 13% abgezogen habe, welche unbestreitbar eine Unterstützungsmaßnahme darstellten. Der Gerichtshof hält dieses Vorgehen nicht für unzulässig, denn auch andere in der gleichen Gegend liegende Unternehmen genießen eine etwa 8-prozentige Ermäßigung; überdies hat die Hohe Behörde in dem diesbezüglichen Teil ihrer Entscheidungen die Möglichkeit einer Berichtigung in Höhe von 4 % vorgesehen.

Abzulehnen ist auch die von der Klägerin Ilsede-Peine (Rechtssache Nr. 18/58) vertretene Ansicht, wonach ein Ausnahmetarif genehmigt werden könne, sobald feststehe, daß das beteiligte Unternehmen Bedingungen unterworfen sei, die eine Subvention rechtfertigen. Da das Vorliegen derartiger Bedingungen für die im Zonengrenzgebiet gelegenen Unternehmen, wie dargelegt, anerkannt werden muß, würde jene Auffassung bedeuten, daß die Klägerin berechtigt wäre, die Gewährung eines Unterstützungstarifs sogar unabhängig von ihrer Unterstützungsbedürftigkeit zu verlangen. Mit Rücksicht darauf, daß nach den grundlegenden Vorschriften des Vertrages im Prinzip

jede Subvention und jeder Unterstützungstarif verboten sind, kann aber ein Ausnahmetarif für ein in der Nähe der Zonengrenze gelegenes Unternehmen nur gewährt werden, soweit er für den Fortbestand dieses Unternehmens erforderlich ist. Die Klägerin hat nicht behauptet, daß dies bei ihr der Fall sei.

ZUM VORWURF DER VERLETZUNG WESENTLICHER  
FORMVORSCHRIFTEN

1) Die Klägerinnen halten die Entscheidungen für unzureichend begründet, weil in ihnen nicht angegeben sei, aus welchen Gründen bei der Anwendung des Grundsatzes der Vergleichbarkeit im Sinne von Artikel 70 nur auf die Vergleichbarkeit „unter dem Gesichtspunkt des Transports“ abgestellt wurde, und weil die Hohe Behörde außerdem in diesen Entscheidungen nicht im einzelnen dargelegt habe, unter welchen Voraussetzungen ihrer Ansicht nach eine Beibehaltung der Ausnahmetarife zu rechtfertigen gewesen wäre.

Der Gerichtshof schließt sich der Ansicht der Beklagten an, wonach die Hohe Behörde sich darauf beschränken konnte, ihre Auslegung von Artikel 70 Absatz 1. in positiver Form darzulegen, und nicht verpflichtet war, andere denkbare Auslegungen zu widerlegen oder kritisch zu würdigen.

Der Gerichtshof vermag auch dem Vorbringen der Klägerinnen nicht zu folgen, wonach die Hohe Behörde verpflichtet gewesen sei, sämtliche Gründe anzugeben, mit denen sich gemäß Artikel 70 Absatz 4 die Beibehaltung von Ausnahmetarifen hätte rechtfertigen lassen; es trifft vielmehr zu, daß die Hohe Behörde sich auf die Beurteilung der ihr unterbreiteten konkreten Fälle beschränken konnte. Im übrigen konnte es keineswegs Aufgabe der Hohen Behörde sein, eine allgemeine Theorie über das in Artikel 70 Absatz 4 geregelte Gebiet zu entwickeln.

2) Die Klägerinnen in den Rechtssachen Nr. 17/58 und 26/58 behaupten, die Hohe Behörde habe denjenigen Teil der angefochtenen Entscheidung nicht ausreichend begründet, der die Anhebung des Ausnahmetarifs 6 B 31 — soweit es sich um die Beförderung von Steinkohle und Steinkohlenkoks handelt — anordnet, indem er die frühere Ermäßigung von 21% auf 8% herabsetzt.

Nach Auffassung des Gerichtshofes ist die Entscheidung in diesem Punkt jedoch ausreichend begründet, da sie auf den Vergleich zwischen den vor und den nach dem Kriege angewandten Tarifen verweist.

3) Die Klägerin in der Rechtssache Nr. 18/58 rügt ferner, daß die Hohe Behörde nicht die Gründe angegeben habe, aus denen sie die Tarifstelle 71 b des Schifffahrtsabgabentarifs für den Mittellandkanal für diskriminierend halte. Diese Rüge läuft praktisch auf die bereits untersuchte Behauptung hinaus, Ausnahmetarife seien nicht begriffsnotwendig diskriminierend. Wie schon ausgeführt, ist dieser Vorwurf zurückzuweisen, soweit er den Klagegrund der Verletzung des Vertrages stützen soll. Da er seinem Wesen nach nicht eine Verletzung wesentlicher Formvorschriften betrifft, muß er in diesem Zusammenhang unberücksichtigt bleiben.

#### ZUM VORWURF DES ERMESSENSMIßBRAUCHS

Schließlich machen die Klägerinnen noch geltend, die Hohe Behörde habe ihre Befugnisse aus Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages und § 10 des Übergangsabkommens dazu benutzt, um Ziele zu verfolgen, die im Vertrag nicht oder nicht mehr vorgesehen seien, und hierdurch einen Ermessensmißbrauch begangen. Hierbei berufen sich die Klägerinnen auf Tatsachen, die sie bereits zur Stützung des Klagegrundes der Verletzung des Vertrages angeführt hatten.

Da der vorliegende Klagegrund somit nur in unbestimmter und unsubstantiiertes Weise vorgetragen worden ist, muß sich der Gerichtshof auf die Feststellung beschränken, daß der Klagevortrag nicht ausreicht, um das Vorliegen eines den Klägerinnen gegenüber begangenen Ermessensmißbrauchs darzutun.

Der Vorwurf des Ermessensmißbrauchs ist somit zurückzuweisen.

#### Kosten

Die Klägerinnen wie auch die Streithelfer sind in allen Punkten unterlegen; sie haben daher die gesamten Kosten zu tragen.



Nach Kenntnisnahme von den Schriftsätzen der Parteien;  
nach Anhörung des Berichts des Berichterstatters;  
nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Parteien;

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts;

auf Grund der Artikel 2, 3, 4, 15, 33, 37, 60, 67, 70 und 88 des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl sowie der §§ 1, 10 und 23 des dem Vertrag beigefügten Abkommens über die Übergangsbestimmungen;

auf Grund des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl;

auf Grund der Verfahrensordnung und der Kostenordnung des Gerichtshofes der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl,

hat

**DER GERICHTSHOF**

unter Abweisung aller weitergehenden oder gegenteiligen Anträge für Recht erkannt und entschieden:

**Die Klagen werden als unbegründet abgewiesen.**

**Die Klägerinnen und die Streithelfer werden zur Tragung der Kosten verurteilt.**

Luxemburg, den 10. Mai 1960.

DONNER

DELVAUX

ROSSI

RIESE

HAMMES

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 10. Mai 1960.

*Der Kanzler*

A. VAN HOUTTE

*Der Präsident*

A. M. DONNER