

Nelle cause riunite :

3-58 — BARBARA ERZBERGBAU AG. Düsseldorf,

rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;

interveniente : Land di Bassa Sassonia, rappresentato dal
Ministro dell'economia e dei trasporti;

4-58 — GEWERKSCHAFT LOUISE, Merlau,

rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;

5-58 — HARZ-LAHN-ERZBERGBAU AG., MATHILDENHÜTTE, Bad
Harzburg,

rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;

interveniente : Land di Bassa Sassonia, rappresentato dal
Ministro dell'economia e dei trasporti;

6-58 — MANNESMANN AG. (già GEWERKSCHAFT MANNESMANN),
Düsseldorf,

rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;

interveniente : Land di Bassa Sassonia, rappresentato dal
Ministro dell'economia e dei trasporti;

7-58 — ERZBERGBAU SIEGERLAND AG., Betzdorf,

rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;

intervenienti : 1) Land di Renania-Palatinato, rappresentato
dal Ministro-Presidente;

2) Land di Renania-Westfalia, rappresentato
dal Ministro dell'economia e dei trasporti;

- 8-58 — ERZBERGBAU STAUFENSTOLLN GMBH, Oberhausen,
rappresentata dai suoi amministratori;
interveniante : Land di Baden-Virtemberg, rappresentato dal
Viceministro-Presidente, Ministro dell'economia;
- 9-58 — HESSISCHE BERG- UND HÜTTENWERKE AG., Wetzlar,
rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;
interveniante : Land d'Assia, rappresentato dal Ministro-
Presidente;
- 10-58 — STAHLWERKE SÜDWESTFALEN AG., Geisweid,
rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;
interveniante : Land di Renania-Westfalia, rappresentato
dal Ministro dell'economia e dei trasporti;
- 11-58 — HÜTTENWERKE SIEGERLAND AG., Siegen,
rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;
interveniante : Land di Renania-Westfalia, rappresentato
dal Ministro dell'economia e dei trasporti;
- 12-58 — FRIEDRICHSHÜTTE AG., Herdorf/Sieg,
rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;
interveniante : Land di Renania-Palatinato, rappresentato
dal Ministro-Presidente;
- 13-58 — EISERFELDERHÜTTE GMBH, Siegen,
rappresentata dal suo amministratore;
interveniante : Land di Renania-Westfalia, rappresentato
dal Ministro dell'economia e dei trasporti;

- 14-58 — NIEDERDREISBACHERHÜTTE GMBH, Niederdreisbach,
rappresentata dai suoi amministratori;
interveniante : Land di Renania-Palatinato; rappresentato
dal Ministro-Presidente;
- 15-58 — GEWERKSCHAFT GRÜNEBACHER HÜTTE, Grünebach,
rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;
interveniante : Land di Renania-Palatinato, rappresentato
dal Ministro-Presidente;
- 16-58 — BIRLENBACHER HÜTTE SCHLEIFENBAUM & CO KG.,
Geisweid,
rappresentata dal suo accomandatario;
interveniante : Land di Renania-Westfalia, rappresentato dal
Ministro dell'economia e dei trasporti;
- 17-58 — EISENWERK - GESELLSCHAFT MAXIMILIANSHÜTTE AG.,
Sulzbach-Rosenberg-Hütte,
rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;
interveniante : Stato Libero di Baviera, rappresentato dal
Ministro-Presidente;
- 18-58 — HÜTTENWERKE ILSEDE-PEINE AG., Peine,
rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;
interveniante : Land di Bassa Sassonia, rappresentato dal
Ministro dell'economia e dei trasporti;
- 25-58 — HÜTTENWERKE SALZGITTER AG., Salzgitter,
rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;
interveniante : Land di Bassa Sassonia, rappresentato dal
Ministro dell'economia e dei trasporti;

26-58 — LUITPOLDHÜETTE AG., Amberg/Opf.,

rappresentata dal suo Consiglio d'amministrazione;

interveniante : Stato libero di Baviera, rappresentato dal Ministro-Presidente;

parti ricorrenti,

le ricorrenti nelle cause 3 - 8-58, 10-58, 13 - 16-58, 25 e 26-58 sono assistite dall'avv. Heinrich Lietzmann del Foro di Essen,

la ricorrente nella causa 9-58 dall'avv. Lietzmann e dal prof. Wilhelm Wengler dell'Università libera di Berlino,

le ricorrenti nelle cause 11 e 12-58 dal predetto avv. Lietzmann e dall'avv. Wolfgang Küster, del Foro di Düsseldorf,

la ricorrente nella causa 17-58 dall'avv. Heinz Kühne del Foro di Monaco e dal prof. B. Aubin dell'Università di Saarbrücken,

la ricorrente nella causa 18-58 dal prof. Ludwig Raiser, dell'Università di Tübingen,

gli intervenienti sono assistiti rispettivamente :

Land di Baden-Virtemberg, Land di Renania-Westfalia e Land di Bassa Sassonia dal prof. Joseph Kaiser, docente nella Facoltà giuridica dell'Università di Friburgo,

Land di Renania-Palatinato dall'avv. Karl Weber, del Foro di Coblenza,

Land d'Assia dal prof. Ernst-Joachim Mestmäcker, docente nella Facoltà giuridica dell'Università di Saarbrücken,

Stato Libero di Baviera dall'avv. Hans Ziegelhoefer, del Foro di Monaco;

le ricorrenti e gli intervenuti hanno eletto domicilio a Lussemburgo, presso l'avv. Willi Scheider, rue du Fort-Élisabeth, 2,

contro

L'ALTA AUTORITÀ DELLA COMUNITÀ EUROPEA DEL CARBONE E DELL'ACCIAIO,

rappresentata dal suo consulente giuridico sig. Walter Much,
in qualità di agente,

assistito dal prof. Hans Peter Ipsen, dell'Università di Amburgo e dall'avv. Wolfgang Schneider, del Foro di Francoforte,

parte convenuta,

con domicilio eletto a Lussemburgo, nei suoi uffici place de Metz, 2,

cause aventi per oggetto l'annullamento di talune disposizioni delle decisioni dell'Alta Autorità di data 9 febbraio 1958 relative alle tariffe speciali applicabili ai trasporti ferroviari :

1° dei combustibili minerali destinati alla siderurgia (T/10.203)

2° dei minerali di ferro (T/10.202) (G. U. del 3 marzo 1958, pag. 105/58 e pag. 122/58),

LA CORTE

composta dai signori :

A. M. Donner, *Presidente (relatore),*

L. Delvaux e R. Rossi, *presidenti di Sezione,*

O. Riese e CH. L. Hammes, *giudici,*

avvocato generale : M. Lagrange,

cancelliere : A. Van Houtte,

ha pronunciato la seguente

SENTENZA

I — Le conclusioni delle parti

Le ricorrenti chiedono

nelle cause 3-58, 4-58 e 8-58 l'annullamento della decisione T/10.202;

nelle cause da 5 a 7-58 e da 9 a 16-58 l'annullamento delle decisioni T/10.202 e T/10.203;

nella causa 17-58 l'annullamento della decisione T/10.203, nei limiti in cui essa concerne la tariffa speciale 6 B 31 per il trasporto di combustibili minerali;

nella causa 18-58 l'annullamento della decisione T/10.203, nei limiti in cui essa concerne la voce 71 *b* della tariffa delle tasse di navigazione per il Mittellandkanal;

nelle cause 25 e 26-58 l'annullamento della decisione T/10.203.

Le ricorrenti nelle cause da 3 a 16-58, 25 e 26-58 hanno indicato le disposizioni delle decisioni impugnate dalle quali si ritengono particolarmente lese.

Tutte le ricorrenti chiedono inoltre che le spese del giudizio siano poste a carico della convenuta.

Gli intervenienti appoggiano le domande delle parti che rispettivamente sostengono e chiedono la condanna della convenuta alle spese.

La convenuta chiede :

1° che i ricorsi siano respinti perchè infondati,

2° che le ricorrenti e gli intervenienti siano condannati alle spese di causa.

II — Gli antefatti

I fatti che hanno dato origine alla presente controversia si possono così riassumere :

Dopo l'inizio della propria attività, l'Alta Autorità stabiliva un piano di lavoro onde predisporre l'esame delle tariffe speciali — uno dei compiti ad essa incombenti a norma del Trattato, in materia di trasporti — e l'adozione di opportuni provvedimenti.

A tal fine veniva offerta agli interessati l'opportunità di esporre i loro punti di vista, avevano luogo incontri con rappresentanti del Governo federale di Germania e dei Länder, si procedeva allo scambio di documenti e l'Alta Autorità disponeva indagini sulla situazione economica generale nonchè sulla situazione della siderurgia nei territori interessati.

L'Alta Autorità dichiara di aver adottato le decisioni impugnate nella riunione del 9 febbraio 1958; essa li ha portati a conoscenza del Governo federale mediante lettere del 12 febbraio 1958. Le disposizioni criticate di dette decisioni dispongono la modifica, entro termini più o meno lunghi, delle tariffe speciali di cui fruiscono le ricorrenti.

L'Alta Autorità ha fondato le sue decisioni soprattutto su due considerazioni :

- a) le tariffe speciali a vantaggio di determinate imprese costituiscono una misura discriminatoria nei confronti delle altre imprese che si trovano in situazioni comparabili sotto il profilo del trasporto;
- b) il mantenimento delle tariffe non è necessario per raggiungere gli scopi stabiliti dagli artt. 2 e 3 del Trattato.

L'Alta Autorità ha inoltre ordinato la soppressione di determinate tariffe che il Governo federale aveva qualificato tariffe di concorrenza, per la ragione che non le sembravano giustificate dalla concorrenza di un altro mezzo di trasporto.

III — I mezzi e gli argomenti delle parti

I mezzi e gli argomenti delle parti si possono così riassumere :

A — NATURA E RICEVIBILITÀ DEI RICORSI

Tutte le ricorrenti affermano che ambedue i provvedimenti del 9 febbraio 1958 sono decisioni individuali che le concernono.

L'Alta Autorità riconosce il carattere individuale di dette decisioni ed ammette che le singole ricorrenti siano, in maggiore o minore misura, da esse colpite; essa non contesta perciò la ricevibilità dei ricorsi.

B — LA COMPETENZA DELL'ALTA AUTORITÀ

Secondo le *ricorrenti*, la convenuta non era competente ad adottare le decisioni impugnate. Le tariffe di cui trattasi — delle quali la convenuta ha ordinato la soppressione o la modifica — sarebbero tariffe preesistenti, vale a dire tariffe che erano già in vigore al momento della stipulazione del Trattato. La convenuta avrebbe potuto intervenire contro siffatte tariffe soltanto in forza del § 10, 7° comma, della Convenzione, concedendo per la loro modifica « i termini necessari per evitare qualsiasi perturbazione economica grave ».

Nel momento in cui le decisioni sono divenute vincolanti a norma dell'art. 15, 2° comma del Trattato, cioè al momento della loro notifica al Governo federale, avvenuta il 14 febbraio 1958, il § 10 della Convenzione sulle disposizioni transitorie, a norma de § 1 della stessa, non sarebbe più stato applicabile, in quanto il periodo transitorio era terminato il 10 febbraio 1958. La convenuta avrebbe cionondimeno ordinato la soppressione delle tariffe dopo tale data. Essa avrebbe quindi emanato le decisioni impugnate nonostante al momento della loro adozione non ne avesse più il potere.

La competenza della convenuta ad emanare le decisioni impugnate non risulterebbe nemmeno dall'art. 70, 4° comma del Trattato.

Tale disposizione potrebbe essere applicata soltanto alle tariffe *nuove*, cioè alle tariffe istituite dopo la stipulazione del Trattato. Dall'art. 70, 4° comma del Trattato, si evincerebbe che le tariffe in esso contemplate abbisognano del « preventivo benessere » dell'Alta Autorità. Un preventivo benessere non potrebbe però essere concesso a tariffe già in vigore.

Poichè la convenuta non ha ordinato la soppressione o modifica delle tariffe durante il periodo transitorio, sarebbero venuti meno i poteri espressamente attribuiti per detto periodo ed essa non potrebbe di conseguenza più oltre agire contro le tariffe in vigore. Per quanto concerne le tariffe in atto il 10 febbraio 1958 gli Stati membri sarebbero quindi illimitatamente competenti, in quanto il mantenimento di dette tariffe non sarebbe più condizionato all'approvazione della convenuta.

Le ricorrenti affermano che la convenuta ha *palesamente* misconosciuto le disposizioni del Trattato e le norme per l'attuazione di questo, in quanto era chiaramente *incompetente* ad emanare le decisioni impugnate.

A tali censure la *convenuta* oppone di aver adottato i provvedimenti impugnati il 9 febbraio 1958 e precisamente in forza del § 10, 7° comma della Convenzione, il quale le attribuisce il potere di provvedere in merito alle tariffe speciali in vigore, ai sensi dell'art. 70, 4° comma, e di concedere, in caso di modifica (o soppressione) di queste, i termini necessari per evitare perturbazioni economiche gravi. In detto giorno le decisioni non sarebbero state soltanto determinate nel loro contenuto, ma anche formalmente adottate e immediatamente unite al verbale della riunione in qualità di allegato e conseguentemente avrebbero cominciato ad esistere giuridicamente.

D'altro lato, da entrambe le lettere inviate al Governo federale il 12 febbraio 1958, risulterebbe chiaramente trattarsi non già di

decisioni, bensì della comunicazione formale al destinatario di provvedimenti già adottati. Tale comunicazione sarebbe senza dubbio rilevante ai fini dell'efficacia delle decisioni; il momento in cui essa è avvenuta sarebbe invece giuridicamente irrilevante, qualora si tratti di stabilire se un potere attribuito dal Trattato sia stato tempestivamente esercitato.

Il potere previsto dal § 10, 7° comma, della Convenzione sarebbe perciò stato ancora in vigore nel momento in cui le decisioni impugnate vennero adottate. Sarebbe quindi superfluo accertare se l'Alta Autorità avrebbe avuto il potere, dopo la fine del periodo transitorio, di applicare l'art. 70, 4° comma, alle tariffe di sostegno in vigore.

Sarebbe comunque insostenibile la tesi delle ricorrenti che, dopo la fine del periodo transitorio, le tariffe speciali in vigore sarebbero nuovamente divenute di competenza dei governi. Il mancato esercizio di un potere non potrebbe togliere alle tariffe di sostegno in vigore, non autorizzabili a norma del Trattato, il loro carattere illecito ai sensi dell'art. 70, 1° comma, in relazione all'art. 4 *b* del Trattato. Resterebbe inoltre aperta la questione se tali tariffe non avrebbero potuto essere soppresse in quanto rappresentavano una discriminazione vietata.

In ogni caso la censura di incompetenza sarebbe infondata per le ragioni sopra esposte. Lo stesso varrebbe per la censura di violazione e palese misconoscimento del Trattato, elevata in occasione della prima.

In alcune cause la convenuta controdeduce inoltre in subordine che il potere attribuitole dal § 10, 7° comma della Convenzione, non sarebbe cessato alla fine del periodo transitorio. Le tariffe speciali sarebbero state soggette all'esame dell'Alta Autorità; ciò avrebbe impedito che esse acquistassero valore definitivo. La situazione d'incertezza non sarebbe stata eliminata, nè dal trascorrere del tempo, nè dal silenzio dell'Alta Autorità; sarebbe infatti stata necessaria una espressa dichiarazione di volontà dell'Alta Autorità.

Contro tale assunto in subordine, la *ricorrente nella causa 17-58* sostiene la tesi che, nell'interesse della certezza del diritto, deve essere evitata una situazione transitoria troppo lunga e deve essere messo in chiaro la definitiva sorte giuridica delle tariffe speciali in atto. La convenuta cionondimeno erroneamente riterrebbe che a tale risultato si possa giungere esclusivamente attraverso una sua manifestazione di volontà. La situazione di incertezza potrebbe aver termine anche *ipso jure*, in conseguenza del venir meno della condizione sospensiva, dal momento che non fosse ulteriormente possibile stabilire un divieto.

La *convenuta*, a sostegno del suo assunto nella causa 17-58, svolge argomentazioni supplementari sulla distinzione fra adozione e pubblicazione di un provvedimento; a tale proposito essa si richiama anche agli ordinamenti giuridici degli Stati membri.

C — VIOLAZIONE DEL TRATTATO

a) Le *ricorrenti* affermato che la soppressione delle tariffe speciali sarebbe già in contrasto con le disposizioni del Trattato per il fatto che la convenuta avrebbe lasciato trascorrere il periodo transitorio e con ciò privato le ricorrenti della possibilità di chiedere; a norma del § 23 della Convenzione, l'applicazione di misure di riadattamento a titolo di risarcimento per i danni subiti in conseguenza della soppressione stessa. La convenuta dovrebbe inoltre, nell'applicare il Trattato, tener conto del *principio giuridico fondamentale del rispetto dei diritti quesiti*, in base al quale un'autorità amministrativa, nell'esercizio dei suoi poteri, può invadere la *sfera giuridica* di un privato soltanto nel caso sussista la certezza che questi — per effetto, vuoi di provvidenze, vuoi di un'ideonea indennità — non ne subirà alcun danno.

La *convenuta* ribatte :

1° il rifiuto di approvare una tariffa di favore, non autorizzabile ai sensi del Trattato, non è affatto condizionato alla concessione di sussidi di riadattamento a norma del § 23. Inoltre le

ricorrenti hanno perso di vista il fatto che il periodo di validità del § 23 non è ancora terminato, bensì si estende fino a due anni dopo il termine del periodo transitorio (§ 23, n. 8, della Convenzione).

2° Per quanto concerne il principio del rispetto della situazione esistente, al quale le ricorrenti si richiamano, si deve tener conto che l'instaurazione del mercato comune europeo per il carbone e l'acciaio, secondo l'art. 2, 2° comma, sarebbe resa possibile soltanto dal progressivo determinarsi di condizioni di mercato tali da garantire la più razionale ripartizione della produzione al più alto livello produttivo. Tale scopo fondamentale della Comunità non potrebbe essere raggiunto senza adattamenti strutturali delle industrie ormai poste le une di fronte alle altre in un mercato sopranazionale (§ 3, n. 1, della Convenzione).

b) Per il caso che la Corte dovesse disattendere le tesi esposte sub (a), le *ricorrenti* deducono che l'approvazione, a norma dell'art. 70 del Trattato, in relazione al § 10 della Convenzione, non sarebbe stata necessaria.

Il Trattato si proporrebbe solo un'integrazione parziale e lascerebbe perciò intatti la facoltà ed il dovere degli Stati membri di provvedere dal canto loro al buon andamento economico generale nell'ambito nazionale. Ciò risulterebbe, sia dall'art. 2, 1° comma, del Trattato, sia dall'art. 67, il quale offre alla convenuta soltanto la possibilità di compensare, a certe condizioni, determinate ripercussioni nel mercato comune della politica economica degli Stati.

Quanto precede varrebbe anche nei confronti dei provvedimenti degli Stati membri, in materia di trasporti, adottati in vista del buon andamento economico generale degli Stati stessi. Le misure tariffarie, nei limiti in cui sono state adottate da uno Stato in vista di detto scopo, non avrebbero bisogno di essere approvate ai sensi dall'art. 70.

La *convenuta* ribatte che, ai fini della questione — quando si abbia una tariffa di sostegno ai sensi dell'art. 70, 4° comma

— quello che conta sono soltanto le disposizioni del Trattato e non anche il sistema tariffario della Deutsche Bundesbahn. Pure in quest'ultimo, tuttavia, la tariffa ordinaria e quella speciale si distinguerebbero in base al loro ambito di applicazione. Le ricorrenti non potrebbero negare che le tariffe in questione non valgono per tutto il territorio, ma vengono applicate soltanto ai trasporti fra determinate località, indicate nelle tariffe stesse.

L'errore giuridico delle ricorrenti consisterebbe nel prendere le mosse dagli scopi perseguiti con un provvedimento governativo e non dal provvedimento stesso.

Le *ricorrenti* sostengono che l'Alta Autorità, nel valutare l'esistenza di una discriminazione in materia di trasporti ai sensi dell'art. 4 *b* in relazione all'art. 70, 1° comma, a torto avrebbe tenuto conto unicamente della comparabilità delle situazioni « sotto il profilo del trasporto », trascurando invece di considerare tutti gli altri elementi che concorrono a determinare la specifica situazione di un'impresa. Essa avrebbe in specie ignorate la « zona di attività e l'oggetto » (*Raum- und Objektbezogenheit*) delle singole imprese.

A ciò la *convenuta* oppone che la possibilità, di cui all'art. 70, 4° comma, di applicare, nei singoli Stati, tariffe speciali a favore di una o più imprese della Comunità va considerata come un caso eccezionale, previsto dal Trattato, rispetto al generale divieto di discriminazione di cui agli artt. 4 *b* e 70, 1° comma.

Le situazioni particolari di natura economica, aziendale o sociale — le quali esorbitano dal campo vero e proprio dei trasporti — di imprese della Comunità non potrebbero essere incluse nella nozione generale di discriminazione di cui all'art. 70, 1° comma.

Si andrebbe contro gli scopi ed i principi del Trattato, qualora si volesse ampliare illimitatamente la nozione di situazione comparabile dei vari utenti del trasporto, portando in linea di conto — come vorrebbero le ricorrenti — la situazione geografica e l'oggetto delle imprese. In base a criteri siffatti, nessuna impresa della Comunità sarebbe più comparabile con un'altra.

L'*interveniente* Land Assia sostiene, per quanto concerne il criterio, della comparabilità « sotto il profilo del trasporto », seguito dall'Alta Autorità una tesi particolare.

Per interpretare l'art. 70 del Trattato esso si richiama al divieto di discriminazione contenuto nello « *Interstate Commerce Act* » degli Stati Uniti. Il parallelismo delle due discipline farebbe supporre che nella redazione del Trattato C.E.C.A. sia stato tenuto presente il diritto americano.

L'*interveniente* cita l'art. 60, n. 2, il quale disciplina la formazione dei prezzi « in base alle spese di trasporto », come già avveniva abitualmente negli Stati membri prima della stipulazione del Trattato C.E.C.A., sistema questo, noto anche negli Stati Uniti come « *Basing Point Pricing* ». Perciò, quella che la convenuta — in materia di trasporti — ha tanto severamente condannato come « alterazione della geografia » non soltanto è tollerata dal Trattato C.E.C.A. — in materia di prezzi — ma addirittura espressamente imposta. Di ciò si dovrebbe tener conto anche nell'applicare l'art. 70. Ciò che importa ai fini del Trattato non è l'uguaglianza di trattamento in materia di trasporti come tale, bensì l'uguale trattamento degli utenti del mercato comune che si trovano in situazioni comparabili.

A ciò la *convenuta* oppone che tale tentativo di giustificare le tariffe in causa è destinato a naufragare, sia per motivi formali, sia per motivi sostanziali.

La « applicazione, contenuta nell'art. 60, n. 2, del divieto di discriminazioni in materia di prezzi » che l'*interveniente* ravvisa nell'autorizzazione a scegliere il punto di parità (*Frachtbasenwahl*) consentirebbe alle imprese della Comunità, in quanto venditrici, di determinare liberamente — entro certi limiti — il proprio punto di partenza del trasporto e quindi di modificare — a determinate condizioni — le conseguenze della propria ubicazione. Detta facoltà, applicata all'art. 70, significherebbe senza dubbio che gli offerenti di trasporti (imprese di trasporto) sono liberi di modificare, dal punto di vista tariffario, le conseguenze della loro ubicazione, ma

non consentirebbe certo all'offerente del trasporto — nel nostro caso alle Ferrovie federali — di prendere in considerazione le difficoltà connesse all'ubicazione dei propri clienti.

I fondamenti economici del Trattato, quali si trovano espressi fra l'altro nell'art. 60 — nel quale le parole « a tali fini » si richiamano evidentemente agli articoli 2, 3 e 4 del Trattato, menzionati all'inizio del n. 1 —, non vieterebbero affatto ad un'impresa di tener conto nelle proprie azioni dei vantaggi o svantaggi, ai fini della concorrenza, derivanti dalla propria ubicazione. Viceversa le riduzioni sul prezzo o sulle spese di trasporto, concesse unicamente in considerazione della sfavorevole ubicazione del cliente, sarebbero assolutamente vietate. Lo stesso varrebbe per l'art. 70, 1° comma: l'impresa di trasporto non sarebbe autorizzata ad applicare tariffe speciali soltanto perchè alcuni utenti sono sfavorevolmente ubicati.

Nella causa 9-58 *la ricorrente* assume inoltre che l'art. 70, 1° comma, del Trattato sarebbe una norma non precettiva, ma semplicemente programmatica. Sarebbe *a priori* inverosimile che, nel breve testo dell'art. 70, 1° comma, fosse contenuto — in tutti i suoi particolari ed immediatamente applicabile — un divieto che implica un complesso di questioni la disciplina delle quali, nello « Interstate Commerce Act » degli Stati Uniti, occupa diverse pagine.

La *convenuta* ribatte che alla tesi della ricorrente si oppone già la concorde opinione dei governi che hanno elaborato e firmato il Trattato. Secondo la giurisprudenza della Corte la norma di cui all'art. 4 — che l'art. 70 non fa che precisare per quanto riguarda i trasporti — sarebbe immediatamente applicabile. L'art. 70, 2° comma, in quanto vieta « in ispecie » le discriminazioni in materia di trasporti in base al paese di origine o di destinazione, presupporrebbe un divieto generale di tali discriminazioni.

c) Per il caso che la Corte disattendesse la tesi secondo la quale le tariffe in causa non sono soggette alle disposizioni dell'art. 70, le ricorrenti deducono che l'Alta Autorità avrebbe ingiustamente negato l'approvazione ai sensi dell'art. 70, 4° comma, del Trattato.

1. Esse affermano a questo proposito che, a norma dell'art. 2, 2° comma, scopo della Comunità è « creare progressivamente condizioni che garantiscano di per sé stesse la più razionale ripartizione della produzione al livello produttivo più elevato ».

La più razionale ripartizione della produzione esigerebbe che alla costituzione ed al mantenimento in esercizio di unità produttive presiedano in ogni tempo sani criteri economici.

La *convenuta* sostiene invece che le ricorrenti fraintendono lo scopo dell'art. 2, 2° comma. La più razionale ripartizione della produzione dovrebbe essere garantita, secondo il Trattato, dall'osservanza nel mercato comune delle norme di quello, tali quali esse sono, vale a dire non distorte.

Qualsiasi alterazione della geografia — e conseguentemente delle naturali caratteristiche di ubicazione delle imprese — attuata attraverso manovre tariffarie, sarebbe assolutamente contraria a tale « principio economico fondamentale » del Trattato.

2. Secondo le *ricorrenti* la convenuta non avrebbe dovuto rifiutare l'approvazione delle tariffe speciali anche perchè, così facendo, essa ha violato l'art. 2, 1° comma e 2° comma, ultimo inciso, nonchè l'art. 3, a, b ed f.

Detto rifiuto avrebbe come conseguenza che le ricorrenti, a causa del maggior onere rappresentato dalla tariffa ordinaria, immediatamente — o almeno col passare del tempo — non saranno più in grado di reggere la concorrenza. Poichè negli stessi territori verrebbero colpite nello stesso modo più imprese, potranno prodursi perturbazioni gravi e permanenti (art. 2, 2° comma, ultimo inciso).

La *convenuta* sostiene di aver tenuto nel debito conto, nell'adottare gl'impugnati provvedimenti, tutti gli scopi di cui all'art. 2. Essa pone in evidenza di aver tenuto in considerazione la situazione particolare di talune imprese situate nei pressi del confine con la Zona di occupazione russa e di aver di conseguenza o concesso a queste un certo termine per la soppressione delle tariffe oppure reso

noto di essere disposta, a determinate condizioni, ad approvare in seguito una appropriata tariffa speciale.

A tale proposito va detto ancora che la convenuta dichiara espressamente che il rifiuto di approvazione da essa pronunciato non sarebbe soggetto al sindacato della Corte.

L'efficacia probatoria di questa « valutazione generale » fatta dalle ricorrenti appare alla convenuta problematica già per considerazioni di principio. Secondo l'art. 70, 4° comma, la « armonizzazione dei principi del Trattato » è affidata all'Alta Autorità. La richiesta « aderenza ai principi del Trattato » sarebbe un concetto giuridico indeterminato; nel caso concreto l'Alta Autorità disporrebbe di poteri discrezionali talmente ampi da permettere di adottare legittimamente non una sola, ma parecchie decisioni.

3. Le *ricorrenti* argomentano inoltre che l'Alta Autorità partirebbe da un assunto erroneo, in quanto presupporrebbe che le tariffe speciali abbiano per definizione carattere discriminatorio.

Esse fanno osservare che l'art. 70 contempla due generi di tariffe speciali interne e precisamente al comma 2° ed al comma 4°. La prima di dette disposizioni riguarderebbe le tariffe discriminatorie. Tutti sarebbero d'accordo sul fatto che un diverso trattamento *sulla stessa linea* sarebbe in ogni caso discriminatorio; viceversa le restanti tariffe sarebbero sottoposte ad una disciplina di tutt'altro genere. Detta differenza di regime potrebbe significare soltanto — tenuto conto delle circostanze — che il Trattato ha voluto evitare di pregiudicare la questione se una « tariffa speciale interna » debba essere considerata come discriminatoria. Le ricorrenti sono d'opinione che la convenuta è in errore quando identifica *a priori* le tariffe speciali con le tariffe di sostegno; esse affermano inoltre che l'art. 70, 4° comma, non rappresenta affatto un'eccezione, di guisa che non si potrebbe sostenere che una tariffa speciale possa essere approvata soltanto qualora ricorrano circostanze particolari.

La *convenuta* sostiene invece che le tariffe di sostegno a favore d'impresе carbosiderurgiche sono per loro natura discriminatorie.

Esse sarebbero in contrasto con numerosi scopi e principi del Trattato (art. 2, 2° comma; art. 4 *b* ed anche 4 *c*; art. 70, 1° comma). Taluni divieti contenuti in dette disposizioni — in primo luogo il divieto di discriminazione — avrebbero valore *assoluto*. Tale divieto assoluto di discriminazioni in materia di trasporti varrebbe però, in forza dell'art. 4, soltanto « in conformità alle disposizioni del Trattato ». Una di queste disposizioni sarebbe l'art. 70, 4° comma il quale autorizza l'Alta Autorità ad approvare tariffe speciali interne a favore di imprese carbosiderurgiche nel caso che esse siano « aderenti ai principi fondamentali del Trattato ».

Il categorico divieto di discriminazioni sarebbe perciò attenuato qui nel senso che occorre, nei singoli casi, armonizzarlo con i restanti scopi e principi fondamentali del Trattato.

In tale contemperamento si troveranno sempre di fronte norme che si propongono la tutela di tutti (il divieto di discriminazione) e norme che mirano invece alla tutela dei singoli (eccezionale autorizzazione di misure di sostegno). Tale contrasto richiederebbe una ragionevole e giustificata composizione. L'Alta Autorità ritiene di averla trovata — nell'esercizio del potere di valutazione a tale scopo attribuitole — nel criterio di derogare al divieto di discriminazione (ed eventualmente anche al divieto di sovvenzioni) ogniqualvolta ciò sia necessario in vista di altri scopi e principi fondamentali del Trattato altrettanto importanti.

D — SVIAMENTO DI POTERE

Secondo le *ricorrenti* l'Alta Autorità avrebbe fatto uso delle facoltà ad essa attribuite dall'art. 70, 4° comma, e dal § 10 della Convenzione nel perseguimento di scopi estranei al Trattato o da questo non più previsti; per tale motivo le ricorrenti affermano che l'Alta Autorità sarebbe incorsa in uno sviamento di potere in relazione agli artt. 2, 3, 4, 67 e 70 del Trattato e dei §§ 1, 10 e 23 della Convenzione.

Poichè le ricorrenti non avrebbero dedotto alcun nuovo argomento, ma si sarebbero limitate a ripetere la censura di violazione

del Trattato, l'*Alta Autorità* ritiene di non aver motivo di dilungarsi su questo punto e giunge alla conclusione che il mezzo è infondato.

E — VIOLAZIONE DI FORME ESSENZIALI

Le *ricorrenti* assumono che l'*Alta Autorità*, non avendo menzionato nei provvedimenti impugnati i motivi che l'avrebbero indotta a tener conto — ai fini della valutazione della comparabilità ai sensi dell'art. 70, 1° comma — soltanto della comparabilità sotto il profilo del trasporto, avrebbe violato forme essenziali (difetto di motivazione).

Lo stesso mezzo esse fondano sul fatto che l'*Alta Autorità*, in dette decisioni, non avrebbe in alcun modo definito i motivi particolari che a suo parere avrebbero potuto giustificare il mantenimento delle tariffe speciali.

La *convenuta* oppone che la prima censura è insufficientemente motivata e che la definizione astratta dei « motivi particolari » che nei singoli casi hanno provocato l'adozione delle decisioni concernenti le ricorrenti non era necessaria, nè possibile.

Nelle cause 17-58, 18-58 e 26-58 vengono sollevate delle questioni particolari; appare opportuno riassumere separatamente gli argomenti ad esse relativi.

Cause 17-58 (Maximilianshütte) e 26-58 (Luitpoldhütte)

Nella decisione riguardante i trasporti di carbone l'*Alta Autorità* tratta della tariffa speciale 6 B 31 (III, B) e dichiara che tale tariffa, in quanto concerne il rifornimento di carbon fossile e di coke di carbon fossile, sarebbe in parte giustificata dal fatto che le imprese favorite si trovano nei pressi del confine con la Zona di occupazione russa. Poichè, tuttavia, ad ambedue le imprese — già prima della guerra — sarebbe stata concessa una facilitazione tariffaria pari al 13 % della tariffa ordinaria per il carbone, 6 B 1,

questa dovrebbe venire soppressa nella tariffa attualmente in vigore; essa ritiene perciò equo e necessario portare la riduzione tariffaria all'8 % della citata tariffa ordinaria.

Le *ricorrenti* obiettano, contro detta parte della decisione, quanto segue :

- a) L'Alta Autorità non ha indicato i motivi che l'avrebbero indotta ad abbassare la riduzione tariffaria all'8 % della citata tariffa ordinaria.
- b) La decisione è erronea anche in fatto, in quanto l'Alta Autorità a torto ha valutato nel 13 e, rispettivamente, 8 % le due parti che concorrono a formare la riduzione tariffaria del 21 %, vale a dire, a) misure di sostegno, 13 %, e b) indennità per gli inconvenienti connessi al fatto di trovarsi nei pressi del confine con la Zona di occupazione russa, 8 %.
- c) L'Alta Autorità, una volta riconosciuto che una tariffa speciale era giustificata dalla vicinanza di detto confine, avrebbe dovuto, a norma dell'art. 70, 5° comma, affidare alle autorità statali ed in primo luogo alla Bundesbahn, il compito di giudicare della opportunità e necessità di un'eventuale riduzione tariffaria.

La *convenuta* si richiama al tenore della decisione in causa per dimostrare di aver tenuto conto di tutte le circostanze rilevanti e che la motivazione relativa al punto in contestazione non è affatto inadeguata, come le *ricorrenti* affermano.

Essa ammette che, in merito alla valutazione delle citate due parti della riduzione, è perfettamente possibile avere opinioni diverse. Dal canto suo, essa sarebbe partita dal punto di vista che la cronistoria della creazione e delle successive modifiche della tariffa in questione fornisce il criterio di valutazione più sicuro e più appropriato. Proprio in vista della possibilità che il risultato della sua valutazione dovesse in seguito dimostrarsi errato essa avrebbe previsto l'eventuale differimento dell'ultimo aumento del 4 % (decisione relativa al carbone III, B, 3, 4° comma).

Del resto, dall'art. 70 del Trattato non sarebbe possibile trarre alcuna conferma della tesi delle ricorrenti, essere esclusivamente compito della Bundesbahn il deliberare in merito alle riduzioni tariffarie da essa concesse.

Le *ricorrenti* insistono sul punto che fra il n. 1 ed il n. 2 del capo III B della decisione sussiste una rilevante differenza.

Per quanto riguarda i rifornimenti di brichette di lignite, nella decisione si dichiara che la riduzione tariffaria concessa per il trasporto delle stesse è in armonia con il Trattato, a causa della necessità di carattere politico di detto trasporto.

Riguardo ai rifornimenti di carbon fossile e di coke di carbon fossile, invece, la decisione ha abbassato la riduzione ammessa all'8 % della tariffa ordinaria.

Con ciò, secondo le ricorrenti, è del tutto chiaro che la convenuta — la quale ha approvato pienamente la riduzione per la lignite — non ha approvato quella relativa al carbon fossile per il solo motivo che le ricorrenti, già prima che sorgessero le difficoltà di carattere politico ritenute atte a giustificare l'indennizzo, avevano ottenuto una facilitazione tariffaria. Nei limiti di detta riduzione tariffaria l'Alta Autorità avrebbe rifiutato di riconoscere la risarcibilità dei « danni politici ».

Causa 18-58 (Ilsede-Peine)

A — VIOLAZIONE DI FORME ESSENZIALI

La *ricorrente* assume che l'Alta Autorità, nei capi II e III, C, 2 e 3 della decisione del 9 febbraio 1958 riguardante il trasporto di combustibili minerali, ha violato forme essenziali.

Il 1° comma del capo III, C, 2 conterrebbe la parte di fatto riguardante la posizione 71 b della tariffa delle tasse di navigazione per il Mittellandkanal e nel successivo 2° comma, a titolo di valutazione giuridica di tale situazione di fatto, verrebbe soltanto affermato che detta riduzione a favore delle imprese di Peine

e di Salzgitter è discriminatoria nei confronti di altre imprese le quali, sotto il profilo del trasporto, si trovano in situazioni comparabili. L'Alta Autorità avrebbe semplicemente ripetuto o parafrasato ciò che l'art. 4 lett. b o l'art. 70, 1° comma, del Trattato qualificano di discriminazione.

La *convenuta* ribatte che la motivazione degli impugnati provvedimenti è frutto di un logico ragionamento.

La ricorrente, se ritiene giuridicamente erroneo il criterio « sotto il profilo del trasporto » ivi esposto, non potrebbe parlare di difetto di motivazione, ma di violazione del Trattato. Questa censura si baserebbe sulla confusione tra motivazione in senso formale e fondatezza sostanziale.

B — SULLA COMPETENZA DELL'ALTA AUTORITÀ

Va osservato che la *ricorrente* non solleva la questione se l'Alta Autorità il 9 febbraio 1958 fosse ancora competente ad adottare le impugnate decisioni. Essa argomenta invece :

- a) La voce 71 b della tariffa relativa alle tasse di navigazione per il Mittellandkanal riguarda un tributo statale per l'utilizzazione del canale e l'Alta Autorità non avrebbe facoltà d'interferire con i poteri fiscali degli Stati membri.
- b) Anche ammettendo che a detto tributo si applichino le disposizioni dell'art. 70 del Trattato, l'Alta Autorità doveva esaminare nel loro complesso i sistemi tributari degli Stati membri, nella parte in cui riguardano i trasporti su acque interne.
- c) La ricorrente dichiara poi che l'art. 70 non è comunque applicabile alla tariffa in questione per il fatto che questa riguarderebbe tutte le imprese situate in un determinato territorio e non potrebbe perciò avere carattere discriminatorio.

La *convenuta* ribatte :

Ad a) Non si tratta di imposte, bensì di « tasse per l'utilizzazione di un manufatto » (Anstaltsbenutzungsgebühren). L'articolo 70

comprende tutti gli elementi di costo relativi al trasporto su canali, senza distinguere fra il nolo in senso stretto, le spese di rimorchio (Schlepplohn) o le tasse per il transito sul canale.

Ad b) Questa censura è irrilevante ai fini della presente controversia. L'esame delle tariffe speciali interne di uno Stato membro, ai sensi dell'art. 70, 4° comma, non sarebbe condizionata, in linea di diritto, da contemporanei e consimili esami riguardanti gli altri Stati membri. La censura è poi infondata anche in fatto. Fin dall'anno 1953 la Commissione di esperti per i trasporti si è occupata di tutte le tariffe in vigore per i canali della Comunità al fine di eliminare, a norma dell'art. 70, 2° comma, le discriminazioni.

Ad c) Il testo ufficiale della tariffa per il Mittellandkanal ed i canali della Germania occidentale esprime chiaramente alla voce 71 b che tale disposizione, sia per quanto riguarda le spedizioni, sia per quanto riguarda i ricevimenti, ha *validità limitata*.

C — VIOLAZIONE DEL TRATTATO

Per il caso che la Corte dovesse giungere alla conclusione che la tariffa in questione è soggetta alle disposizioni dell'art. 70, la *ricorrente* assume che con il rifiuto di approvazione si è violato il 4° comma di detto articolo.

Essa sostiene in particolare :

- a) Si tratta di una tariffa destinata a controbattere la concorrenza di un altro mezzo di trasporto. La tariffa è stata introdotta nell'anno 1950 per ristabilire la parità con le tariffe ferroviarie ribassate nel 1948 con l'istituzione della tariffa speciale 6 B 33.
- b) L'Alta Autorità, poichè ha applicato l'art. 70, 4° comma, ad alcune imprese dell'Oberpfalz situate nei pressi della zona occupata dai russi, non ha più il diritto di negare l'applicazione di detto articolo ad altre imprese del pari situate nei pressi di tale confine.

La *convenuta* ribatte :

Ad a) La voce 71 b della tariffa relativa alle tasse di navigazione per il Mittellandkanal e la tariffa speciale 6 B 33 sono ambedue tariffe speciali, poichè prevedono le stesse riduzioni rispetto alle relative tariffe ordinarie. Due tariffe speciali non possono, in linea di diritto, giustificarsi vicendevolmente in considerazione della concorrenza.

Ad b) In linea di principio non è stato contestato alla ricorrente di essere *suscettibile* di sostegno a norma dell'art. 70, 4° comma. Cionondimeno l'Alta Autorità — in esito alle indagini svolte — non è giunta alla conclusione che la ricorrente sia anche *bisognosa* di sostegno.

Contro tale distinzione fra imprese suscettibili di sostegno e imprese bisognose di sostegno la *ricorrente* assume che la *convenuta* ha con ciò ristretto ingiustamente il campo di applicazione dell'art. 70, 4° comma.

Essa afferma di essere gravemente svantaggiata dalla propria ubicazione nei pressi del confine con la zona di occupazione russa. A causa di cioè le possibilità di reddito dell'azienda sarebbero diminuite e la sua vulnerabilità in tempo di crisi, aumentata. Essa avrebbe quindi diritto di aspettarsi, anche senza essere bisognosa di sostegno, un indennizzo, sotto forma di misure di politica economica dello Stato, atto ad accrescere la sua capacità concorrenziale.

La *convenuta* a ciò ribatte :

« L'Alta Autorità, esigendo — oltre al requisito, accettato pure dalla ricorrente, dell'essere suscettibile di sostegno — anche il bisogno di sostegno della singola impresa, non restringe affatto « ingiustamente il campo di applicazione dell'art. 70, 4° comma. » Poichè la *necessità* di misure di sostegno può ben difficilmente ravvisarsi nei casi in cui le imprese — come la ricorrente — tenuto conto della loro situazione economica e finanziaria, non hanno bisogno di un sostegno materiale sotto forma di riduzione tariffaria. La riduzione di 7/10 della voce 71 b non può avere altro risultato che

quello di migliorare ulteriormente la situazione finanziaria della ricorrente e non è pertanto a questa *necessaria* in vista degli scopi e dei principi fondamentali del Trattato.

IV — Il procedimento

I ricorsi sono stati presentati nei termini e nelle forme prescritti.

Le ricorrenti nelle cause 3-58, 4-58, 12-58, 14-58 e 18-58 nelle repliche hanno desistito dai capi delle domande diretti contro le disposizioni delle decisioni impugnate concernenti le tariffe speciali 7 U 6, 7 B 35, 7 U A, 7 B 3 e 6 B 33.

La Corte, con ordinanze 17 marzo, 17 aprile, 21 aprile, 23 aprile; 5 maggio ed 11 maggio 1959 ha accolto le istanze d'intervento presentate dalle seguenti persone giuridiche :

- Land di Bassa Sassonia
- Stato Libero di Baviera
- Land di Renania-Palatinato
- Land di Renania-Westfalia
- Land di Baden-Virtemberg
- Land d'Assia.

All'udienza del 2 dicembre 1959 la Corte, su istanza delle ricorrenti, ha invitato la convenuta ad esibire l'estratto autentico del verbale della riunione del 9 febbraio 1958 come pure gli allegati concernenti le decisioni impuginate.

La convenuta ha ottemperato a tale invito il 3 dicembre 1959.

La ricorrente nella causa 18-58 ha chiesto di poter modificare la propria domanda in modo da comprendervi anche la voce 65 della tariffa delle tasse di navigazione per il Mittellandkanal, in conseguenza del fatto che la voce 71 b di detta tariffa, successivamente alla presentazione del ricorso, è stata inclusa nella nuova redazione della voce 65.

La convenuta non si è opposta a tale richiesta.

La Corte, con ordinanza 8 dicembre 1959, ha preso atto dell'offerta di prove avanzata dalle ricorrenti il 4 dicembre 1959 ed ha deciso di non procedere all'assunzione delle prove stesse.

All'udienza del 9 dicembre 1959 il patrono della ricorrente nella causa 17-58 ha chiesto che venisse ordinato alla convenuta di esibire la relazione degli esperti della divisione dei trasporti dell'Alta Autorità concernente la situazione economica della ricorrente e le conseguenze di un eventuale aumento della tariffa speciale ad essa concessa. Nella stessa udienza la convenuta ha chiesto che tale istanza fosse respinta.

A prescindere dai sopra menzionati incidenti, il procedimento si è svolto regolarmente.

V — In diritto

SULLA COMPETENZA

1) Le ricorrenti, richiamandosi alla circostanza che i poteri attribuiti all'Alta Autorità dal § 10, 7° comma, della Convenzione scadevano il 9 febbraio 1958, contestano che l'Alta Autorità potesse adottare le decisioni notificate mediante lettera del 12 febbraio 1958.

Dalla discussione e dalle risposte date dalle parti in udienza emerge che le decisioni, notificate mediante lettera del 12 febbraio, sono state adottate la sera del 9 febbraio e che, in tale giorno, esse sono state formate in ogni loro particolare; ciò è stato provato mediante la produzione dei progetti discussi nella riunione di cui trattasi e del verbale di questa.

Inoltre, dai documenti prodotti in causa si evince che l'adozione *in extremis* delle decisioni di cui trattasi si spiega con un passo compiute all'ultimo momento dal Governo federale, il quale chiese all'Alta Autorità di riconsiderare la propria risoluzione, già perfettamente nota, nonchè con la preoccupazione dell'Alta Autorità di non venir meno ai suoi doveri nei confronti di detto governo, e

dalla quale è stata indotta a rinviare l'adozione dei provvedimenti formali onde poter nuovamente deliberare in merito.

Per divenire efficaci, tali decisioni dovevano essere notificate al Governo federale e, in base alle norme di una sana amministrazione, il più presto possibile — il che è avvenuto —; ciò però nulla muta al fatto che nella specie le decisioni sono state adottate durante il periodo transitorio.

Non vi è dubbio pertanto che le decisioni impugnate siano state adottate in termini.

2) Nella causa 18-58 la ricorrente ha inoltre dedotto che l'Alta Autorità non aveva il potere di adottare una decisione concernente l'art. 71 b) della tariffa delle tasse di navigazione per il Mittellandkanal, in quanto tale tariffa disciplina dei pedaggi di diritto pubblico e quindi appartenenti ad un settore soggetto alla sovranità fiscale degli Stati membri.

Tale tesi va respinta dal momento che si tratta nella specie di un tributo per l'uso di vie di comunicazione pubbliche, il quale rappresenta uno degli elementi di cui si compone il prezzo del trasporto per via d'acqua. L'Alta Autorità non ha quindi esorbitato dalle sue attribuzioni nel considerare la riduzione di tale tributo equivalente all'istituzione di una tariffa speciale di trasporto ai sensi dell'art. 70, 4° comma.

La stessa ricorrente sostiene poi che l'Alta Autorità si è indebitamente pronunciata e, per così dire, in via incidentale, su una questione di trasporti per via d'acqua in una decisione che riguarda unicamente le tariffe ferroviarie ed inoltre che, prima di adottare qualsiasi decisione, essa avrebbe dovuto prendere in esame il complesso dei sistemi fiscali degli Stati membri nei limiti in cui essi riguardano i trasporti interni per via d'acqua.

Tale tesi va del pari respinta. Data la diretta influenza dell'art. 71 b) sulla tariffa speciale 6 B 33, a buon diritto l'Alta Autorità ha preso in esame la liceità del citato articolo, e ciò tanto più che dalle indagini compiute a tale proposito era emerso che non vi

erano altri casi del genere. Per quanto riguarda infine la necessità di un esame preliminare, affermata dalla ricorrente, va rilevato che nel Trattato nulla vi è per suffragare un siffatto assunto.

SUL MEZZO DI VIOLAZIONE DEL TRATTATO

1) Le ricorrenti sostengono che la soppressione delle tariffe interne speciali, in ragione delle conseguenze economiche e sociali che ne possono derivare, comporta per gli interessati il diritto di chiedere la concessione degli aiuti previsti dal § 23 della Convenzione sulle disposizioni transitorie e che l'Alta Autorità, decidendo di sopprimere le tariffe in contestato dopo il termine del periodo transitorio o forse anche il giorno prima di tale termine, le avrebbe messe nell'impossibilità di chiedere l'assegnazione di tali aiuti.

Tale censura va disattesa perchè nel momento in cui la soppressione delle tariffe in contestato è stata decisa le ricorrenti non sono state private del diritto e della possibilità di chiedere la concessione dei menzionati aiuti; infatti l'ultimo comma del § 23 della Convenzione dispone che gli aiuti possono essere concessi, mediante decisione dell'Alta Autorità adottata su parere conforme del Consiglio, durante i due anni successivi al periodo transitorio.

Ora, se durante detti due anni non si è ancora avuto alcun danno, tale situazione dipende in parte dal fatto che il Governo federale non ha dato esecuzione alle decisioni impugnate, ma non si può far carico all'Alta Autorità della circostanza che la mancata esecuzione abbia impedito alle imprese di chiedere entro il termine la concessione degli aiuti previsti dal § 23 della Convenzione.

2) Le ricorrenti deducono che l'Alta Autorità nel dare attuazione al § 10, 7° comma della Convenzione, ha male interpretato l'art. 70 del Trattato, al quale detto paragrafo rinvia.

a) A tale proposito la Corte intende esaminare anzitutto un argomento svolto singolarmente dalla ricorrente nella causa 9-58. Questa ha affermato che l'art. 70, 1° comma, non contiene norme

direttamente applicabili, ma tende unicamente a fissare un programma.

Tale interpretazione è in contrasto con le espressioni usate in detto articolo il quale recita nel 2° comma : « sono... vietate... le discriminazioni ecc. », nel 3° comma : « i listini, ecc. *sono* pubblicati oppure portati a conoscenza dell'Alta Autorità » ed in ispecie nel 4° comma stabilisce che « l'applicazione delle disposizioni tariffarie interne speciali... è soggetta al previo benessere dell'Alta Autorità la quale si accerta ecc. »; il benessere può essere temporaneo o condizionato. Dal contesto in tal modo precisato risulta che il 1° comma vuole imporre sia agli Stati, sia all'Alta Autorità una norma concreta e vincolante per l'applicazione dell'art. 70. Detta norma si evince inoltre direttamente dall'art. 4, il quale stabilisce in modo formale che « sono abolite e vietate... b) le disposizioni e le pratiche con le quali viene attuata una discriminazione... per quanto riguarda... le tariffe di trasporto ».

b) Le ricorrenti criticano in secondo luogo l'interpretazione che l'Alta Autorità ha dato al 1° comma dell'art. 70 il quale stabilisce che agli utenti posti in situazioni comparabili devono essere offerte tariffe uguali e — contrastando la tesi dell'Alta Autorità, secondo la quale deve valere unicamente il criterio della comparabilità « dal punto di vista del trasporto » — sostengono che nel porre a raffronto le imprese si deve tener conto di tutti gli elementi della loro situazione, in ispecie del luogo di produzione, della sfruttabilità dei giacimenti e della circostanza che sono situate in una regione sfavorita.

Tale assunto va disatteso.

Infatti, la sopramenzionata disposizione è collocata nel capitolo « trasporti », cosicchè non si può fare a meno di interpretare l'espressione « situazioni comparabili » nel senso che si riferisca, almeno in linea di massima, alla comparabilità delle situazioni sotto il profilo del trasporto.

Inoltre, l'affermazione che in ogni confronto tra più imprese si dovrebbe tener conto di tutti gli elementi della loro situazione

porterebbe a concludere che ciascuna impresa è comparabile solo a sé stessa, con la conseguenza che il concetto di « situazioni comparabili » e quindi quello di « discriminazioni » si troverebbero svuotati del loro contenuto.

Dall'art. 4 del Trattato emerge che, con l'art. 70, gli autori del Trattato hanno voluto eliminare le distorsioni del mercato comune predisponendo delle tariffe di trasporto che garantissero il funzionamento del mercato comune secondo i principi stabiliti dal Trattato. Così facendo essi non potevano trascurare la circostanza che i trasporti costituiscono un settore industriale indipendente da quello del carbone e dell'acciaio con problemi, bisogni e procedimenti propri, nè potevano ignorare che, sintanto che tale industria non fosse stata integrata nel mercato comune, era necessario rispettarne l'individualità limitandosi ad evitare che con la sua azione essa possa frustrare il conseguimento degli obiettivi del Trattato. Di conseguenza, per quanto riguarda i trasporti internazionali, l'art. 70, pur mirando ad una ulteriore armonizzazione delle tariffe internazionali, lascia libera la politica tariffaria e si limita ad esigere che nell'interno di ogni sistema nazionale venga eliminata qualsiasi discriminazione, dovuta al luogo di partenza od a quello di destino. Del pari, come dimostra il 5° comma, per quanto riguarda i trasporti interni, gli Stati membri sono liberi nella loro politica commerciale, salve le disposizioni del Trattato.

Qualora nell'adottare le loro tariffe gli Stati o le imprese vettrici tenessero conto dei vantaggi o svantaggi derivanti dal luogo in cui sono situate le imprese produttrici di carbone o di acciaio, o della qualità dei giacimenti sfruttati, esse rischierebbero di violare le suddette disposizioni. Il Trattato invece esige che, adottando le tariffe, gli Stati e le imprese, vettrici tengano conto unicamente delle condizioni del trasporto e pertanto della comparabilità dei diversi percorsi e dei siti sotto il profilo del trasporto.

c) L'interveniente Land d'Assia ha ancora sostenuto che l'art. 70, facendo parola di situazioni comparabili, non ha inteso la comparabilità sotto il profilo del trasporto, bensì la creazione di situazioni comparabili nel mercato comune, di guisa che le diffe-

renze esistenti nella situazione delle imprese dovrebbero essere eliminate in sede di elaborazione delle tariffe.

Tale interpretazione è inaccettabile per il semplice fatto che il Trattato prevede per i trasporti un'integrazione molto limitata.

Tale tesi infatti presuppone un'integrazione molto più spinta dei mercati dei trasporti dei vari Stati membri ed un intervento dell'Alta Autorità ben più esteso di quello previsto dai commi 4° e 5° dell'art. 70. Per questi stessi motivi deve essere considerato non pertinente qualsiasi tentativo di equiparare la attuazione dell'art. 70 alla prassi determinata dallo « Interstate Commerce Act » degli Stati Uniti, posto che detta legge implica sia il controllo totale e molto più spinto delle tariffe di trasporto, sia una vera politica federale dei trasporti, attribuzione questa che non spetta all'Alta Autorità, il cui compito si limita alla semplice protezione del mercato comune del carbone e dell'acciaio contro le ingerenze e le distorsioni provocate dagli Stati o dall'industria dei trasporti.

3) Le ricorrenti hanno inoltre affermato che l'Alta Autorità commette un errore attribuendo carattere discriminatorio a tutte le tariffe speciali, mentre sarebbero di natura discriminatoria solo le tariffe speciali la cui applicazione danneggi direttamente i terzi.

La Corte rileva che il concetto di discriminazione non implica, per definizione, che un danno diretto sia stato causato : esso invece presuppone anzitutto che un trattamento diverso sia stato riservato a casi comparabili. È vero che l'applicazione di diverso trattamento è in taluni casi atto a provocare dei danni, i quali possono considerarsi come la conseguenza rivelatrice di una discriminazione; sarebbe tuttavia arbitrario applicare il concetto di discriminazione ai soli casi di trattamento diverso nei quali gl'interessati subiscano un danno effettivo.

Ne consegue che la circostanza che una tariffa speciale interna rechi o meno danno ad altre imprese non può avere importanza decisiva, posto che un esatto raffronto è possibile soltanto fra trasporti che avvengono sul territorio dello stesso Stato; va per-

tanto respinta la tesi della ricorrente secondo cui le tariffe in contesto ricadono sotto l'art. 70, 4° comma, soltanto qualora sia provato che esse provocano ai terzi un danno immediato e diretto.

4) Il 4° comma dell'art. 70 prescrive che le disposizioni tariffarie interne speciali stabilite nell'interesse d'una o più imprese carbosiderurgiche siano preventivamente sottoposte alla approvazione dell'Alta Autorità.

Scartando le varie tesi sostenute in corso di causa, la Corte afferma che il tenore della citata disposizione fa ritenere che essa si riferisca non soltanto alle tariffe appositamente introdotte nell'interesse delle imprese (criterio soggettivo), ma a tutte le tariffe speciali che, per qualsiasi motivo, avvantaggiano una o più imprese (criterio obiettivo), di guisa che la circostanza che una tariffa speciale sia stata introdotta per motivi del tutto estranei all'interesse dell'impresa favorita non ha affatto la conseguenza di escludere o restringere l'applicabilità del 4° comma.

Il benessere dell'Alta Autorità è obbligatorio nei limiti in cui tali tariffe speciali sono conformi ai principi del Trattato. La conformità, come l'Alta Autorità ha ritenuto, dipende nei singoli casi dall'aderenza della tariffa speciale alla situazione specifica del mercato dei trasporti.

5) Le ricorrenti fanno carico all'Alta Autorità di non avere tenuto conto di considerazioni di politica economica generale, quali l'opportunità di misure di sostegno a favore di zone in situazione critica e di regioni sfavorite, e si richiamano agli artt. 2, 2° comma, e 3 lettere a), d) e) e g), a sostegno della propria tesi.

Va rilevato a tale proposito che l'art. 70, 5° comma, garantisce senza dubbio il rispetto della sovranità degli Stati membri per quanto concernè la loro politica generale in materia di trasporti, ma che le disposizioni dell'art. 4, come pure i restanti commi dell'art. 70, sono nettamente in contrasto con la tesi che gli Stati membri avrebbero conservato il potere di comprendere l'industria carbosiderurgica in una eventuale politica tendente a favorire il sorgere di nuove industrie o di continuare delle forme di sov-

venzione attraverso la concessione di tariffe speciali ad imprese produttrici di carbone e di acciaio, potere che, se fosse rimasto ai sei Stati membri, sarebbe tale da impedire l'instaurazione del mercato comune, in specie a causa della diversità fra i principi della politica generale dei trasporti vigenti nei sei paesi.

Le ricorrenti si sono ancora richiamate all'art. 2 del Trattato il quale stabilisce che « la Comunità deve creare progressivamente condizioni che garantiscano di per sé stesse la ripartizione più razionale della produzione mirando al livello produttivo più elevato, pur salvaguardando la continuità dell'occupazione ed evitando di provocare, nelle economie degli Stati membri, perturbazioni fondamentali e persistenti ».

Tale testo, pur con qualche riserva, indica nettamente l'obiettivo essenziale del mercato comune tanto è vero che la politica generale dell'Alta Autorità deve mirare — e ciò pure nell'applicazione dell'art. 70 — alla progressiva creazione di condizioni che garantiscano di per sé stesse la ripartizione più razionale della produzione; i compilatori del Trattato hanno certo avuto presente che tale politica avrebbe anche potuto porre talune imprese nella necessità di cessare o di modificare la loro attività; ciò emerge in particolare dalla Convenzione relativa alle disposizioni transitorie il cui § 10, 7° comma, è stato nella specie applicato.

La Convenzione mira sia ad istituire il mercato comune ponendo fine alle situazioni incompatibili con i suoi principi ed atte ad ostacolare la realizzazione degli obiettivi enunciati negli artt. 2 e 3, sia ad ovviare alle conseguenze sfavorevoli che in certi casi l'istituzione del mercato comune potrebbe avere.

Essa prevede espressamente, in specie nel § 23, dei provvedimenti di riadattamento che possono giungere sino alla creazione di nuove imprese non soggette al Trattato e ad aiuti a favore sia delle imprese, sia dei lavoratori. La circostanza che le decisioni impugnate potrebbero determinare una momentanea riduzione dell'impiego e la chiusura di taluni opifici non può renderle illegittime per violazione degli artt. 2 e 3; è invece sostenibile che erano

necessarie per permettere al mercato comune di conseguire gli obiettivi enunciati e ciò in quanto esse rafforzano la sua resistenza alla crisi, facendo sparire delle imprese che potrebbero sussistere solo in virtù di sovvenzioni rilevanti e perpetue. Che del resto le cifre ed i conteggi sottoposti alla Corte non dimostrano sufficientemente che il pieno impiego e la produttività delle imprese sono seriamente minacciate dalle decisioni impugnate; inoltre tali decisioni non vietano affatto la presentazione di una nuova richiesta, basata direttamente sull'art. 70, 4° comma, qualora, prima che scadano i termini concessi, le circostanze sembrino giustificare una nuova tariffa speciale. Contrasterebbe comunque col Trattato autorizzare delle tariffe speciali esistenti per il solo motivo che un adattamento delle imprese interessate al mercato comune appare difficile o persino impossibile. In tale ipotesi, l'Alta Autorità avrebbe al massimo potuto concedere dei termini più ampi; tuttavia le deduzioni delle ricorrenti non contengono la doglianza che le decisioni impugnate avrebbero fissato dei termini troppo brevi. Nulla si potrebbe pertanto ricavare dall'art. 2, e dall'art. 3 del Trattato a sostegno della tesi secondo la quale, dando applicazione all'art. 70, 4° comma, l'Alta Autorità sarebbe, in via generale, tenuta ad autorizzare tariffe speciali qualora senza di esse le possibilità di guadagno di una impresa possano trovarsi pregiudicate.

6) Per converso, qualora la natura stessa dell'economia dei trasporti non imponga o non giustifichi l'esistenza di tariffe speciali (il che in specie avviene quando si tratta di controbattere la concorrenza di un altro mezzo di trasporto) una tariffa speciale può essere considerata aderente ai principi del Trattato solo in casi eccezionali.

L'Alta Autorità ha ravvisato uno di tali casi eccezionali nella situazione di determinate imprese poste nei pressi del confine tra le due Zone. Si tratta qui di svantaggi determinati da fattori di natura non economica, vale a dire da avvenimenti politici i quali hanno separato dette imprese dai loro sbocchi naturali, cosicchè esse hanno bisogno di aiuto, sia per potersi adattare alla nuova situazione, sia per sopravvivere a tali svantaggi occasionali.

Cionondimeno l'Alta Autorità — in armonia col carattere eccezionale della sovvenzione — prima di approvare tali tariffe speciali, ha accertato con cura se nel caso concreto le imprese interessate avessero bisogno di aiuto ed ha fondato le proprie decisioni sui risultati di detto accertamento.

Va perciò disattesa l'offerta delle ricorrenti di provare che il danno subito, in specie dalle imprese Maximilianshütte e Luitpoldhütte, in conseguenza dell'istituzione del confine tra le due Zone supererebbe largamente il vantaggio rappresentato dalle riduzioni tariffarie finora concesse e, com'è naturale, ancor più largamente il vantaggio rappresentato dalle riduzioni approvate con la decisione impugnata. Tale offerta di prova si basa infatti sull'assunto che i danni provocati dall'istituzione del confine tra le due Zone vanno interamente compensati: tale assunto — come già si è detto — è erroneo, in quanto con esso si disconosce il carattere eccezionale dell'aiuto che l'art. 70, 4° comma, permette di concedere.

Le ricorrenti deducono ancora che le decisioni adottate nei confronti delle due imprese sopracitate costituiscono un atto arbitrario, in quanto l'Alta Autorità ha detratto dal 21 % di riduzione concesso in un primo tempo il 13 % vigente prima dell'ultima guerra mondiale, il quale ultimo costituiva innegabilmente una misura di sostegno.

La Corte non ritiene che tale modo di procedere sia irregolare, dal momento che altre imprese situate nella stessa regione fruiscono della riduzione dell' 8 % circa ed inoltre l'Alta Autorità ha previsto a questo proposito un margine di adattamento del 4 %.

Va inoltre respinta la tesi della ricorrente Ilsede-Peine (causa 18-58) secondo cui sarebbe lecito autorizzare una tariffa speciale di trasporto ogni qualvolta fosse dimostrato che l'impresa interessata si trova in una situazione tale da giustificare una sovvenzione.

Posto che è stato riconosciuto che la regione situata nei pressi del confine tra le due Zone è in siffatta situazione, seguendo

tale tesi, la ricorrente avrebbe il diritto di fruire di una tariffa di sostegno anche a prescindere dal suo eventuale bisogno di ottenere una sovvenzione.

Dato che le norme fondamentali del Trattato vietano in linea di principio qualsiasi sovvenzione e qualsiasi tariffa di sostegno, la Corte osserva che una tariffa speciale di trasporto può essere concessa ad un'impresa situata nei pressi della suddetta Zona soltanto nella misura indispensabile per la sopravvivenza dell'impresa stessa. La ricorrente però non pretende trovarsi in una situazione del genere.

SUL MEZZO DI VIOLAZIONE DI FORME ESSENZIALI

1) Le ricorrenti deducono che le decisioni sono insufficientemente motivate perchè non indicano per quali motivi, nell'applicare il principio della comparabilità ai sensi dell'art. 70, si è tenuto unicamente conto del criterio della comparabilità « sotto il profilo del trasporto » ed in secondo luogo perchè le decisioni non indicano per esteso i motivi che, secondo l'Alta Autorità, avrebbero potuto giustificare il mantenimento delle tariffe speciali.

A questo proposito la Corte accoglie la tesi della convenuta secondo la quale l'Alta Autorità poteva limitarsi ad esporre in forma positiva la propria interpretazione dell'art. 70, 1° comma, e non era affatto tenuta a confutare altre eventuali interpretazioni.

La Corte dichiara infondato inoltre l'assunto delle ricorrenti, essere l'Alta Autorità obbligata ad enumerare dal primo allo ultimo i motivi che — ai sensi dell'art. 70, 4° comma — avrebbero potute giustificare il mantenimento delle tariffe speciali, ed afferma che, all'opposto, l'Alta Autorità poteva limitarsi a valutare i casi concreti che le erano stati sottoposti. Va inoltre rilevato che l'Alta Autorità non aveva affatto il compito d'elaborare una teoria generale della materia che fa oggetto dell'art. 70, 4° comma.

2) Le ricorrenti nelle cause 17-58 e 26-58 sostengono che l'Alta Autorità non ha sufficientemente motivato quella parte

della decisione impugnata, con la quale è stata maggiorata la tariffa 6 B 31 — nei limiti in cui essa concerne il trasporto di carbone e di coke di carbone — mediante una decurtazione allo 8 % dell'anteriore riduzione del 21 %.

La Corte ritiene invece che la decisione sia adeguatamente motivata su questo punto mediante il richiamo al raffronto istituito fra le tariffe antebelliche e quelle vigenti dopo la guerra.

3) Nella causa 18-58 la ricorrente fa ancora carico all'Alta Autorità di non aver indicato per quali motivi essa ritiene discriminatorio l'art. 71 b) della tariffa delle tasse di navigazione per il *Mittellandkanal*.

Questa censura si risolve in realtà nell'altra, già presa in esame dalla Corte, secondo la quale le tariffe speciali di trasporto non sarebbero discriminatorie per definizione. Come già si è detto, questa censura, in quanto elevata a sostegno del mezzo di violazione del Trattato, va respinta; essa inoltre non attiene, per sua natura, alla violazione di forme essenziali e non può pertanto essere presa in considerazione in sede di esame di detto mezzo.

SUL MEZZO DI SVIAMENTO DI POTERE

Le ricorrenti affermano infine che l'Alta Autorità si è valsa dei poteri attribuitile dall'art. 70, 4° comma, e dal § 10 della Convenzione relativa alle disposizioni transitorie in vista di scopi di cui il Trattato non prevede o più non prevede il perseguimento e per questo motivo denunciano uno sviamento di potere. Nel far ciò le ricorrenti si richiamano alle stesse circostanze già invocate a sostegno del mezzo di violazione del Trattato.

Poichè il predetto mezzo è stato proposto in modo vago ed impreciso la Corte deve limitarsi a dare atto che alla luce dei fatti, quali le sono stati esposti, lo sviamento di potere nei confronti delle ricorrenti non può ritenersi dimostrato; detto mezzo va pertanto disatteso.

Spese

Le ricorrenti e gl'intervenienti hanno visto respinti tutti i loro mezzi e devono perciò interamente sopportare le spese del giudizio.

Letti gli atti di causa;

Sentita la relazione del giudice relatore;

Sentite le parti nelle loro difese orali;

Sentite le conclusioni dell'avvocato generale;

Visti gli artt. 2, 3, 4, 15, 33, 37, 60, 67, 70 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio nonché i §§ 1, 10 e 23 della Convenzione relativa alle disposizioni transitorie allegata al suddetto Trattato;

Visto il Protocollo sullo Statuto della Corte di Giustizia della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio;

Visto il Regolamento della Corte di Giustizia della Comunità Europea del Carbone e dell'Acciaio ed il suo Regolamento relativo alle spese giudiziali;

LA CORTE

disattesa ogni conclusione più ampia o contraria,
dichiara e statuisce :

1° I ricorsi sono respinti perchè infondati;

2° Le spese sono poste a carico delle ricorrenti e degli intervenienti.

Così deciso dalla Corte a Lussemburgo il 10 maggio 1960.

DONNER

DELVAUX

ROSSI

RIESE

HAMMES

Letto in pubblica udienza a Lussemburgo il 10 maggio 1960.

Il Cancelliere

Il Presidente

A. VAN HOUTTE

A. M. DONNER