

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL

SR. KARL ROEMER

presentadas el 1 de abril de 1960 \*

Índice

A. Introducción .....	323
B. ¿Debe declararse la admisibilidad de los recursos? .....	323
I. Asunto 24/58 .....	323
1. Alcance de las pretensiones .....	324
2. ¿Se impugna una «Decisión» de la Alta Autoridad? .....	324
3. Interés jurídico de las demandantes .....	324
4. Admisibilidad de determinados motivos .....	325
5. Conclusión .....	326
II. Asunto 34/58 .....	326
1. Procedimiento previo y plazo de recurso .....	327
2. ¿Persigue el recurso por omisión un fin distinto al del recurso de anulación? .....	327
a) Efectos jurídicos del vencimiento en un recurso de anulación .....	328
b) No se ha tenido en cuenta la discriminación nacional. Las tarifas de la Bundesbahn después de la Decisión de la Alta Autoridad .....	328
c) Establecimiento a favor de las demandantes de una tarifa equivalente a las tarifas especiales alemanas .....	328
d) Establecimiento de una tarifa general por trenes completos .....	329
C. ¿Son fundados los recursos? .....	330

\* Lengua original: alemán.

I.	El recurso de anulación . . . . .	330
1.	Examen de las diversas tarifas . . . . .	330
a)	Observaciones generales sobre el concepto de «tarifa de competencia» . . . . .	331
b)	Las diversas tarifas de competencia . . . . .	332
i)	La tarifa 6 B 30 II . . . . .	332
ii)	La tarifa 6 B 33 . . . . .	338
iii)	Resumen de las observaciones formuladas acerca de las tarifas 6 B 30 II y 6 B 33 . . . . .	341
iv)	La tarifa 6 B 32 . . . . .	341
c)	La tarifa especial 6 B 31 . . . . .	342
2.	¿Contiene el sistema general de tarifas a que se refiere la Decisión una discriminación nacional? . . . . .	344
II.	Recurso por omisión . . . . .	347
1.	Establecimiento a favor de las demandantes de una tarifa equivalente a las tarifas especiales alemanas . . . . .	348
2.	Establecimiento de una tarifa general por trenes completos . . . . .	349
III.	Examen de los plazos concedidos para la modificación de las tarifas criticadas . . . . .	350
D.	Conclusión . . . . .	352

*Señor Presidente,  
Señores Jueces,*

#### A. INTRODUCCIÓN

En diciembre del año pasado, durante las vistas celebradas a lo largo de varios días, el Tribunal de Justicia oyó las alegaciones de toda una serie de demandantes y de partes coadyuvantes alemanas acerca del problema de la legalidad de las Decisiones de la Alta Autoridad relativas a la derogación o a la modificación de determinadas tarifas especiales de la Bundesbahn. Una de las Decisiones entonces impugnadas se refiere a las tarifas especiales de la Bundesbahn para el transporte de combustibles minerales destinado a la industria siderúrgica. Esta misma Decisión constituye el objeto del procedimiento cuyas conclusiones presento hoy. Pero, mientras que las empresas y partes coadyuvantes alemanas pretenden la anulación de la Decisión de la Alta Autoridad debido a que ordena la derogación de las tarifas especiales alemanas, las demandantes, que en este procedimiento son empresas y asociaciones francesas, pretenden la anulación de la Decisión debido a que la Alta Autoridad no ha ido suficientemente lejos en sus críticas a las tarifas especiales. Creo que nada permite demostrar mejor las dificultades de las tareas de la Alta Autoridad en materia de transportes y del propio Tribunal de Justicia, que deberá encontrar el camino justo en este conflicto acerca de la interpretación y aplicación correcta del Tratado.

La anulación de dicha Decisión no es el único objetivo de las demandantes en el presente procedimiento. Las mismas han interpuesto paralelamente un recurso por omisión por medio del cual pretenden, apoyadas por el Gobierno francés, que la Alta Autoridad recomiende al Gobierno federal la aplicación obligatoria de una tarifa general para el transporte de combustibles minerales destinados a la industria siderúrgica.

#### B. ¿DEBE DECLARARSE LA ADMISIBILIDAD DE LOS RECURSOS?

El examen de la admisibilidad de los recursos y de algunos puntos de las pretensiones plantea ciertos interrogantes que deben ser analizados con carácter previo.

#### I. Asunto 24/58

Como acabo de mencionar, en el recurso 24/58, las demandantes solicitan la anulación de la Decisión de la Alta Autoridad de fecha 12 de febrero de 1958 por cuanto que:

- 1) Justifica en todo o en parte la aplicación de las tarifas 6 B 30 II y 6 B 33 por motivos de competencia.
- 2) Mantiene determinados elementos del sistema alemán aplicable a las tarifas, a pesar de que el conjunto de dicho sistema contenga una discriminación nacional.

3) Concede plazos que superan el período transitorio para la supresión de las tarifas criticadas 6 B 30 I, 6 B 31 y 6 B 33.

#### 1. ALCANCE DE LAS PRETENSIONES

Por lo que respecta a los puntos 1 y 3, el alcance de dichas pretensiones es claro. Por el contrario, el punto 2 de las pretensiones plantea un determinado número de interrogantes. En la Decisión impugnada, la Alta Autoridad se abstiene de criticar las tarifas 6 B 30 II y 6 B 33, contra las cuales las demandantes invocan motivos de recurso particulares, así como las tarifas especiales 6 B 32 y, también parcialmente, la tarifa 6 B 31 (se trata en este caso de tarifas aplicables al transporte de carbón y de coque con destino a Lübeck-Dänischburg –tarifa 6 B 32– así como de tarifas especiales en beneficio de las fábricas situadas en el este de Baviera, Luitpoldhütte y Maximilianshütte). Los escritos de interposición de los recursos no contienen ningún motivo especial contra estas últimas tarifas. En posteriores escritos (sobre cuya admisibilidad volveré más tarde) se alegan argumentos especiales sobre la tarifa 6 B 31. Pero, de acuerdo con el tema general de los recursos, se puede considerar que incluso las dos tarifas que no se discuten expresamente son objeto de las críticas de las demandantes, en la medida en que constituyen una parte del sistema aplicable a las tarifas de la Bundesbahn el cual, a juicio de las demandantes, es discriminatorio en favor de la siderurgia alemana.

#### 2. ¿SE IMPUGNA UNA «DECISIÓN» DE LA ALTA AUTORIDAD?

En el marco del examen de la admisibilidad, cabría preguntarse si los pasajes de la Decisión impugnada en que la Alta Autori-

dad declara que no tiene objeciones contra las tarifas especiales 6 B 30 II y 6 B 32 tienen carácter de auténtica decisión. Recordemos que el párrafo séptimo del artículo 10, del Convenio, en que se basa la Alta Autoridad, no exige una autorización de la Alta Autoridad para las tarifas preexistentes que se atengan a los principios del Tratado. Si, después del análisis de las tarifas especiales, la Alta Autoridad llega a la conclusión de que no se han violado los principios del Tratado, dichas tarifas son inatacables sin que se precise de un acto especial por su parte, por ejemplo una autorización, como en el caso de las subvenciones existentes, o una declaración obligatoria. El resultado del examen, que se manifiesta en forma de mera abstención de la Alta Autoridad, sólo podría pues ser impugnado por las empresas interesadas mediante un recurso por omisión. Ahora bien, en el presente caso, la Alta Autoridad no se ha contentado con dejar intactas las tarifas que estimaba correctas: en el marco de una Decisión, observó expresamente que no había lugar a crítica. Estimo que dicha afirmación formal en una Decisión relativa a tarifas tiene carácter de declaración obligatoria que la Alta Autoridad no podría modificar por sí misma sin más y constituye pues una Decisión impugnable en el sentido del artículo 33.

#### 3. INTERÉS JURÍDICO DE LAS DEMANDANTES

Todos los interesados admiten acertadamente que la Decisión impugnada tiene carácter individual. No procede hacer nuevas observaciones sobre este tema. Pero cabe preguntarse si las demandantes tienen interés en impugnar la Decisión que ha sido dirigida a otro organismo y que tiene

por objeto tarifas que afectan a otras empresas. No debe confundirse este problema con la excepción de la Alta Autoridad a la admisibilidad de determinados motivos de recurso de las demandantes. Me referiré a ello brevemente.

Para justificar una acción de anulación, el Tratado exige que la Decisión impugnada afecte directamente al demandante. Es preciso pues examinar la incidencia de la Decisión impugnada en la situación jurídica de las demandantes y las consecuencias que su anulación implica para aquéllas. La Decisión impugnada no perjudica a las demandantes imponiéndoles una obligación, sino que permite la subsistencia a favor de otras empresas de ciertas ventajas de las que no se benefician las demandantes. Si la Decisión es anulada, la Alta Autoridad estará obligada a declarar que las tarifas que, hasta la fecha, no habían sido impugnadas son contrarias al Tratado y tendrá que exigir su derogación. Las empresas que, hasta la fecha, se beneficiaban de dichas tarifas especiales, se verán privadas de dicha ventaja; por el contrario, la Alta Autoridad no está obligada a conceder a las demandantes una ventaja equivalente.

Desde luego, dicha observación no excluye la legitimación activa de las demandantes si bien es cierto que la ventaja de que gozan las empresas favorecidas lleva consigo de alguna manera una desventaja para las empresas demandantes. Este es el caso cuando las empresas entran en mutua competencia y cuando ciertas medidas unilaterales aplicables a las tarifas inciden en la competencia. No he examinado dicha cuestión en detalle en el plano fáctico,

aunque se pueda pensar que no todas las empresas demandantes son competidoras reales o potenciales de las empresas alemanas favorecidas por las distintas tarifas especiales. Si dicho requisito fáctico falta, la Decisión impugnada no afecta a la situación jurídica de las empresas demandantes. La legitimación activa desaparece entonces, pues aquellas empresas sin relación especial con los hechos regulados por la Decisión no están llamadas ni legitimadas para exigir el respeto objetivo de las normas del Tratado. Pero, para continuar con mi análisis, presumiré la existencia de dicho interés que confiere la legitimación activa.

Además, puede también considerarse que las empresas francesas que iniciaron el presente procedimiento están particularmente interesadas en la anulación de la Decisión, y ello mucho más que otras empresas siderúrgicas de la Comunidad, pues no sólo entran en competencia, para la venta de sus productos, con las empresas alemanas que gozan de tarifas especiales, como se supone aquí, sino que sus combustibles proceden también de la misma fuente, a distancias kilométricas más o menos similares, pero según tarifas diferentes.

#### 4. ADMISIBILIDAD DE DETERMINADOS MOTIVOS

En su escrito de contestación, la Alta Autoridad ha negado a las demandantes la legitimación para impugnar dicha Decisión por invocar como motivo el hecho de que las tarifas especiales 6 B 30 y 6 B 33 fueron consideradas erróneamente como tarifas de competencia y que se habían concedido plazos demasiado largos para la

supresión de las tarifas criticadas, mientras que la Alta Autoridad considera legal el motivo de que el conjunto de las tarifas especiales alemanas constituyen una discriminación nacional. La Alta Autoridad hace dicha distinción motivándola en atención a que las demandantes no tienen un interés especial en lograr la derogación de las tarifas especiales alemanas, que pueda distinguirse del interés de todas las empresas de la Comunidad, mientras que es un círculo más reducido de empresas, las empresas luxemburguesas, belgas y francesas, el que se ve afectado por la discriminación nacional.

A mi juicio, dicha excepción, que se refiere a la admisibilidad de determinados motivos del recurso, no es procedente: para que pueda interponerse recurso de anulación, el Tratado exige que el demandante se vea afectado individualmente por una Decisión. Si se diera una respuesta afirmativa a esta cuestión que debe examinarse a la luz de las consecuencias jurídicas de la Decisión, el demandante tiene a su disposición todos los medios enumerados en el artículo 33. Puede en particular invocar la ilegalidad de la Decisión en todo caso sin tener que aportar una justificación especial para cada alegación particular de su recurso desde el punto de vista del interés jurídico particular.

El interés jurídico que debe ser admitido para impugnar el conjunto de la Decisión no debe negarse en relación con un pasaje determinado de la Decisión alegando que se opondrían a este último no sólo argumentos generales (discriminación nacional) sino también motivos especiales (admisión ilegal de una tarifa de competencia). Las demandantes tienen pues derecho a criticar

una violación del Tratado no sólo con arreglo al párrafo segundo del artículo 70 sino también de acuerdo con las restantes disposiciones del artículo 70 (tarifas de competencia).

##### 5. CONCLUSIÓN

Por lo que respecta al recurso 24/58, no tengo pues objeción alguna en reconocer el interés de las demandantes para impugnar la Decisión. Dado que el plazo para interponer el recurso ha sido igualmente respetado, lo que se desprende de la lectura de las fechas determinantes (publicación de la Decisión en el Diario Oficial de 3 de marzo de 1958, interposición del recurso el 1 de abril de 1958), huelga extenderse más sobre la cuestión de admisibilidad.

## II. Asunto 34/58

Sin embargo se plantean problemas especiales en relación con la admisibilidad del recurso 34/58.

Las demandantes, que son las mismas empresas y asociaciones de empresas que en el asunto 24/58, solicitan, apoyadas esta vez por el Gobierno francés, la anulación de una Decisión de la Alta Autoridad de 7 de junio de 1958. A pesar de los términos del escrito de interposición, se trata aquí de un recurso por omisión que fue interpuesto mediante escrito de fecha 26 de marzo de 1958, al que respondió la Alta Autoridad por medio del escrito impugnado de fecha 7 de junio de 1958.

En su escrito de 26 de marzo de 1958, las demandantes pretendían que la Alta Auto-

ridad dirigiera una recomendación al Gobierno federal de Alemania, a fin de que éste estableciera a favor de las empresas no alemanas un sistema de tarifas equivalente al sistema aplicable a las empresas alemanas.

A dicha solicitud, para la que las demandantes se habían remitido expresamente al artículo 35 del Tratado, la Alta Autoridad respondió que, a partir de su Decisión de fecha 12 de febrero de 1958, la situación global del sistema de tarifas, criticado por las demandantes, ya no existe, debido a que determinadas tarifas debían ser derogadas. Por dicho motivo, el recurso carece pues de objeto y no es necesario dirigir una recomendación expresa al Gobierno federal.

#### 1. PROCEDIMIENTO PREVIO Y PLAZO DE RECURSO

Para admitir un recurso por omisión de acuerdo con el artículo 35, es importante en primer lugar saber si todas las demandantes habían participado en el procedimiento administrativo previo al sometimiento del asunto a la Alta Autoridad.

En el recurso por omisión, existen además ciertos plazos procesales: en el caso de que la Alta Autoridad no hubiese tomado una decisión sobre una solicitud en el plazo de dos meses, se debe interponer un recurso ante el Tribunal de Justicia en el plazo de un mes. En el presente caso, y para esta cuestión concreta, no sólo hay que tener presente el plazo transcurrido entre la notificación de la respuesta de la Alta Autoridad y la interposición del recurso, pues está claro que dicha respuesta dirigida a las demandantes se ha producido con

posterioridad a la expiración del plazo de dos meses. Pero a mi juicio, los plazos necesarios han sido respetados, aunque no se tenga en cuenta la respuesta explícita de la Alta Autoridad. Si se hace el cálculo a partir de la presentación de la solicitud y teniendo en cuenta el plazo por razón de distancia de tres días para Francia, que, aún sin mención expresa del apartado 2 del artículo 85 del antiguo Reglamento del Tribunal de Justicia, debe también aplicarse a los recursos por omisión, resulta que el plazo de dos meses no debe haber comenzado a correr antes del 1 de abril de 1958. Habida cuenta de que el escrito de las demandantes es del 26 de marzo, se puede admitir que éste no fue recibido por la Alta Autoridad antes del 31 de marzo. Por lo que respecta a los plazos de recurso, ninguna objeción parece pues justificada.

#### 2. ¿PERSIGUE EL RECURSO POR OMISIÓN UN FIN DISTINTO AL DEL RECURSO DE ANULACION?

Pero la admisibilidad del recurso por omisión puede ser cuestionada desde otro punto de vista. Las partes no están de acuerdo en que el recurso por omisión persiga un *fin autónomo* en relación con el recurso de anulación 24/58, único motivo que puede justificar su admisión junto al recurso de anulación. Cabe preguntarse pues si la finalidad del recurso por omisión no es obtener un acto de la Alta Autoridad que ésta debería adoptar incluso después de la anulación de la Decisión impugnada. Es sabido que la consecuencia de que prospere un recurso de anulación no consiste únicamente en la anulación de la Decisión impugnada. De conformidad con el artículo 34 del Tratado, la Alta Autoridad está igualmente obligada a adoptar las medidas que resulten de la decisión de nulidad.

a) *Efectos jurídicos del vencimiento en un recurso de anulación*

Si, en el presente caso, el recurso de anulación fuera resuelto en favor de las demandantes, la Alta Autoridad se vería obligada a exigir al Gobierno federal alemán la derogación de todas las tarifas especiales que no son criticadas en la Decisión, lo que supondría que debería aplicarse la tarifa 6 B 1, reconocida como tarifa general por la Alta Autoridad, en lugar de dichas tarifas, o bien que habría que establecer otra tarifa general válida en igualdad de condiciones para todas las empresas alemanas y que debería servir también de base a la tarifa internacional directa. Si el recurso de anulación se gana, las empresas alemanas deberán pues ser tratadas según la misma normativa sobre tarifas que se aplica a las demandantes francesas. Pero éste es el mismo resultado perseguido por las demandantes en su solicitud de 26 de marzo a la Alta Autoridad, si hay que entender así la petición de que se establezca un «sistema de tarifas equivalente para las empresas no alemanas». Si damos este sentido a las pretensiones de las demandantes, el interés particular desaparece en el segundo recurso. Este es el único punto importante para el recurso por omisión, y no las circunstancias exteriores indicadas por las demandantes (diferencia entre los destinatarios de la Decisión impugnada).

b) *No se ha tenido en cuenta la discriminación nacional. Las tarifas de la Bundesbahn después de la Decisión de la Alta Autoridad*

A este respecto, las demandantes aducen que tienen interés en el segundo procedimiento puesto que, aun después de la

adopción de la Decisión impugnada de la Alta Autoridad, nada ha cambiado de hecho en las tarifas alemanas, por una parte debido a que se han concedido largos plazos para la derogación de las tarifas, y por otra porque el Gobierno federal no ha ejecutado la Decisión de la Alta Autoridad. Además, al examinar las tarifas especiales, la Alta Autoridad no ha tenido en cuenta el aspecto de la discriminación nacional. A este respecto, hay que decir que el motivo relativo a los plazos de derogación de las tarifas así como el motivo de la discriminación nacional enunciado al final deben ser considerados, de acuerdo con las pretensiones de las demandantes, en el marco del procedimiento de anulación. Por lo que se refiere a la inobservancia de la Decisión de la Alta Autoridad por parte del Gobierno alemán, las demandantes olvidan que mediante el recurso por omisión imputan su inacción a la Alta Autoridad y no a este último. Después de la adopción de su Decisión, se podría reprochar a la Alta Autoridad no haber ido suficientemente lejos en sus críticas, y ello es lo que se ha hecho mediante el recurso de anulación. También se podía llevar a la Alta Autoridad a declarar que su Decisión no había sido respetada de hecho por medio de un recurso basado en el artículo 88 (lo que las demandantes sin embargo no tienen intención de hacer). Pero un recurso por omisión con el objetivo aquí mencionado no tiene cabida junto al recurso de anulación.

c) *Establecimiento a favor de las demandantes de una tarifa equivalente a las tarifas especiales alemanas*

Pero la solicitud de las demandantes de fecha 26 de marzo de 1958 y sus pretensiones en el asunto 34/58 permiten también

otra interpretación. Puede entenderse también en el sentido de que reclaman el establecimiento a su favor de una tarifa equivalente a las tarifas especiales criticadas.

En tal caso, habría una contradicción entre las pretensiones del asunto 24/58 y las del asunto 34/58. Mediante el recurso de anulación, las demandantes pretenden obtener la derogación de todas las tarifas especiales alemanas, y por tanto lograr la aplicación de la tarifa 6 B 1 como tarifa general (a juicio de la Alta Autoridad, no existe ninguna otra posibilidad en este procedimiento), mientras que en el asunto 34/58 pretenderían obtener el establecimiento a favor de las empresas francesas de un sistema de tarifas equivalente al sistema de tarifas especiales cuya derogación se solicita en el asunto 24/58, y por ende crear discriminaciones a favor de las empresas francesas.

d) *Establecimiento de una tarifa general por trenes completos*

Si dicha interpretación de las pretensiones deducidas conduce pues, a su vez, a negar la admisibilidad, queda, para terminar, una última posibilidad en la que las demandantes han insistido a lo largo de la fase oral. Con independencia de que las tarifas especiales impugnadas por el recurso 24/58 sean derogadas o mantenidas, se debe recomendar al Gobierno federal, el establecimiento de una tarifa general aplicable a los transportes de carbón por trenes completos para las empresas siderúrgicas. Ahora bien, la modificación general del sistema de tarifas alemán, incluidas las tarifas especiales y la tarifa 6 B 1, es un objetivo de recurso que no puede alcanzar-

se por el sólo recurso de anulación ya que, aún en el supuesto de que éste se ganara, no es posible aplicar tarifas generales a trenes completos. Visto desde este ángulo, el recurso 34/58 tiene un fin particular, por lo que desde este punto de vista nada se puede alegar en contra de su admisibilidad.

A lo sumo cabría preguntarse si tal recurso por omisión no habría podido ni debido presentarse mucho antes. Visto a la luz de los intereses de las demandantes, el único objetivo de dicho recurso consiste en criticar la aplicación de la tarifa 6 B 1 al tráfico directo internacional, al que sirve de base para la tarifa CECA n° 102, y lograr su sustitución por otra tarifa. Como es sabido, desde 1955, los Gobiernos han llegado a un Acuerdo relativo al establecimiento de tarifas directas internacionales, que entró en vigor el 1 de mayo de 1955 (véase el DO 1955, 9, p. 701; EE 07/01, p. 3). En aquel momento, se reconoció que, por parte de Alemania, la tarifa 6 B 1 se tomaba como base de la tarifa directa internacional como tarifa interna de alcance general, tal como resulta de los coeficientes de los límites de disminución que figuran en el anexo del Acuerdo. En su artículo 16, el Acuerdo contiene una cláusula de arbitraje:

«El Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero tendrá competencia, en las condiciones establecidas en el artículo 89 del Tratado, para resolver cualquier controversia entre Estados miembros en lo referente a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo.»

Amparándose en dicha cláusula de arbitraje, el Gobierno francés, parte coadyuvante en el presente procedimiento, habría podi-

do impugnar la aplicación del Acuerdo por parte del Gobierno alemán, que consideraba incorrecta.

Pero en aquella época, y las demandantes lo han mencionado en diversas ocasiones a lo largo del procedimiento, la propia Alta Autoridad había reconocido que la tarifa 6 B 1 correspondía a la tarifa general alemana aplicable al transporte de carbón, mientras que las tarifas 6 B 30 a 33 estaban clasificadas como tarifas especiales y debían ser analizadas desde la óptica del párrafo cuarto del artículo 70. Se podía pues, apreciar que la incompatibilidad de dichas tarifas con el párrafo cuarto del artículo 70 no implicaba el establecimiento de una nueva tarifa general (ni siquiera para el tráfico internacional).

Con posterioridad a esta normativa, las empresas francesas, que en diversos escritos, como resulta de los documentos anejos al escrito de contestación a la demanda, se habían quejado ya en 1956 de la discriminación nacional, habrían podido someter el asunto a la Alta Autoridad según el artículo 35.

En efecto, ningún plazo procesal vincula a los interesados a la hora de plantear a la Alta Autoridad una cuestión determinada. Pero cabe plantearse si, cuando se considere deseable la modificación de una medida determinada, no debe plantearse la cuestión ante la Alta Autoridad en un plazo razonable después de la adopción de la medida que parece susceptible de crítica. Desde este punto de vista, podría pues declararse la inadmisibilidad de un recurso interpuesto en 1958 por hechos que datan en realidad de los años 1954 o 1955 y ello aun aplicando criterios muy generosos.

Sin embargo, me abstendré de proponer esta solución al Tribunal de Justicia. Me limitaré a señalar la existencia del problema y analizaré también a continuación el fundamento del recurso por omisión.

### C. ¿SON FUNDADOS LOS RECURSOS?

#### I. El recurso de anulación

Hay que preguntarse, en primer lugar, si el recurso de anulación contra la Decisión de la Alta Autoridad de 12 de febrero de 1958 está bien fundado en cuanto al fondo.

Las demandantes impugnan dicha Decisión en la medida en que mantiene intactas, en todo o en parte, determinadas tarifas especiales de la Bundesbahn y en la medida en que concede plazos para la derogación de las tarifas criticadas.

##### 1. EXAMEN DE LAS DIVERSAS TARIFAS

De la misma forma que las demandantes critican primeramente determinadas tarifas examinadas en dicha Decisión, el examen de esta última me llevará en primer lugar a considerar las diversas tarifas y sólo después indagaré si el conjunto de las tarifas es criticable desde el punto de vista de la discriminación nacional. Si resulta, en efecto, que la Alta Autoridad reconoció equivocadamente que una tarifa tenía carácter de tarifa de competencia, resulta ocioso plantearse si existe discriminación nacional o no.

Entre las tarifas examinadas por la Decisión y que, a juicio de la Alta Autoridad, son tarifas de competencia, las demandan-

tes critican especialmente las tarifas especiales 6 B 30 II y 6 B 33, mientras que sólo se pronuncian contra la tarifa especial 6 B 32 de forma general y junto con todas las demás tarifas especiales, desde el punto de vista de la discriminación nacional.

a) *Observaciones generales sobre el concepto de «tarifa de competencia»*

El punto de partida del presente análisis es el artículo 70 del Tratado que regula la competencia de la Comunidad en materia de transportes. El artículo 70 menciona en su párrafo quinto las *tarifas de competencia* cuando dispone que las medidas de competencia entre los diversos tipos de transporte seguirán estando sometidas a las disposiciones legales o reglamentarias de cada uno de los Estados miembros. Estas «medidas de competencia» son las tarifas de competencia. Evidentemente, a partir del texto de dicha disposición, es posible preguntarse cuál es su sentido, pues, indudablemente, a falta de una competencia directa de la Comunidad para establecer las tarifas, también otras tarifas (por ejemplo, las tarifas especiales en el sentido con que se utiliza esta expresión en el párrafo cuarto) estarán sometidas a las disposiciones legales de los Estados miembros. Parece razonable admitir que el significado del párrafo quinto del artículo 70, en la medida en que se trata de tarifas de competencia, consiste en poner de relieve las particularidades de dichas tarifas y en subrayar que deben regirse por sus propias normas. ¿En qué consiste la particularidad de las tarifas de competencia? Esta cuestión ha sido abordada con frecuencia a lo largo del procedimiento y, si no me equivoco, ambas partes han dado en principio respuestas

coincidentes. Por tanto debe poder entenderse sin necesidad de profundas discusiones en el plano económico ni en el de los transportes.

Las tarifas de competencia son tarifas particulares, por tanto tarifas especiales, que un transportista aplica a un trayecto determinado para sustraer transportes a otro transportista o para proteger sus propios transportes de la competencia de otro transportista (tarifas de mantenimiento del tráfico). Las circunstancias particulares de su aplicación no permiten compararlas con otras tarifas. En dicha medida, no se ven afectadas por la prohibición de discriminación. Resulta superfluo decir que no ocurre igual en el supuesto de que no se apliquen de forma uniforme a los usuarios que se hallen en condiciones comparables.

Su régimen especial se justifica según los principios del Tratado porque las empresas que se benefician de dichas tarifas disfrutan de una ventaja no artificial, sino natural y condicionada por su emplazamiento. Tienen pues la posibilidad de elegir entre varios transportistas, de los que uno trabaja con la suficiente racionalidad para poder ofrecer tarifas más bajas sin tener que renunciar a un beneficio. Si otro transportista que no disfrute de esas mismas condiciones favorables entra en competencia con dichas tarifas para conservar un cierto volumen de tráfico, nada se puede objetar a esta organización de tarifas en defensa del interés económico propio del transportista, precisamente porque no ofrece nada a las empresas favorecidas que no tuvieran ya sin dicha medida de competencia. Parece que las partes no sólo están de acuerdo en esta valoración elemental de las tarifas de competencia; lo están también en cuanto

a los requisitos que deben concurrir para que una tarifa pueda ser admitida como tarifa de competencia:

- Debe resultar inequívoco que el transportista a cuyas tarifas se ajusta un competidor no aplica, a su vez, tarifas especiales ilegales.
- Debe existir una competencia efectiva en el sentido de que el transportista se esfuerce por atraerse clientes de otro transportista o de conservar sus clientes frente a la competencia de otro transportista. Si no existe efectivamente una competencia de hecho de esta clase, basta con que haya un peligro serio de ver surgir una posibilidad de transporte competidora en el supuesto de que las tarifas del tipo de transporte existente fueran aumentadas más allá de un cierto nivel; la certeza de la evidencia de tal «competencia potencial» crea a todas luces graves dificultades, pues hay elementos subjetivos en juego (planes e intenciones de las empresas) que dependen de numerosos elementos imponderables.
- Para terminar, debe estar garantizada la paridad entre las tarifas de competencia.

b) *Las diversas tarifas de competencia*

En este procedimiento existe discusión entre las partes en torno a si las tarifas que la Alta Autoridad ha considerado tarifas de competencia responden a dichas exigencias de hecho y de Derecho. Ni siquiera en 1953 lograron los miembros del Comité de Expertos ponerse de acuerdo sobre esta cuestión. Me dedicaré, en primer lugar, al examen de estos puntos controvertidos.

Las partes han alegado con respecto a las tarifas 6 B 32 y 6 B 33 una serie de hechos que varían unos respecto a otros en numerosos puntos importantes, lo que ha llevado al Tribunal de Justicia a recabar un dictamen pericial. No me corresponde exponer íntegramente el contenido de dicho dictamen en estas conclusiones ni intentar abrir una discusión detallada sobre todos sus puntos concretos. Me limitaré a exponer los puntos particularmente importantes y a valorar el dictamen de manera crítica con ayuda de las observaciones de las partes y de las observaciones complementarias del perito, para proponer después al Tribunal de Justicia aquellas conclusiones del dictamen que puede asumir en su sentencia. Para ello, debo exponer separadamente cuáles son los ámbitos de aplicación de las diversas tarifas.

i) La tarifa 6 B 30 II

La tarifa 6 B 30 II se aplica a los transportes de combustibles minerales procedentes del Ruhr con destino a Osnabrück y Georgsmarienhütte.

Consideraré en primer lugar el caso de *Osnabrück*.

Es preciso destacar, en primer lugar, que los suministros de carbón con destino a la fábrica de Osnabrück son de una importancia sumamente reducida (1957: 8.300 toneladas; 1958: 5.700 toneladas), que están en baja permanente y que, en el futuro, cesarán completamente. Las demandantes no han rebatido este extremo y han reconocido que el caso de Osnabrück sólo tenía una importancia mínima en el presente procedimiento. También podemos

preguntarnos si es posible incluso admitir que las demandantes están interesadas en la derogación de la tarifa 6 B 30 II en relación con los suministros con destino a Osnabrück. Las demandantes pueden muy difícilmente verse lesionadas por la débil ventaja que disfruta la fábrica de Osnabrück. Sería posible pues declarar la inadmisibilidad del recurso en este punto, por falta de interés.

Dejando a un lado dicha circunstancia, quedan por hacer las siguientes observaciones: los transportes con destino a la fábrica de Osnabrück pueden realizarse por vía fluvial pues Osnabrück tiene puerto. No es necesario recurrir a medidas técnicas especiales para utilizar dicho tipo de transporte. Hasta el presente, por otra parte, no ha habido transporte por vía fluvial. Además, no se trata aquí de realizar suministros de coque con destino a Osnabrück, de manera que resulta ocioso hacer observaciones acerca de sus peculiaridades.

Al comparar los fletes ferroviarios con los fluviales, el perito llega a la conclusión de que el transporte de carbón con destino a Osnabrück cuesta 11,01 DM/t por ferrocarril y que costaría 11,39 DM/t por vía fluvial. Concluye que la tarifa ferroviaria no ha sido correctamente adaptada a la tarifa del transportista competidor y que podría incluso aumentarse en 1 DM sin que haya que temer, por tal motivo, una deserción en provecho de la vía fluvial.

A pesar de la escasa importancia de este caso particular, procede hacer algunas observaciones acerca de los cálculos del perito. Este ha tomado como base para sus cálculos las tarifas ferroviarias en vigor el 1 de agosto de 1959. Pero para el Tribunal

de Justicia, la situación determinante es aquella que estaba en vigor en el momento en que fue adoptada la Decisión de la Alta Autoridad, pues lo que hay que analizar, es si la Decisión adolecía de algún defecto en el momento de su adopción. En lugar de 10,10 DM/t, el importe de la tarifa ferroviaria desde Unna-Königsborn es de 8,80 DM/t y de 9,50 DM/t desde Viktor-Ickern. Además el perito se ha basado para el transporte ferroviario en los mismos fletes de descarga que para el transporte combinado vía fluvial-vía férrea (esto es 0,30 DM/t). Se apoya en la hipótesis de que a la larga, no sólo para los transportes propios de la fábrica entre el puerto y esta última, sino también para el transporte por ferrocarril directo de la mina a la fábrica, se utilizarían vagones especiales que permitieran una descarga más racional. Dicha hipótesis no parece tener fundamento, pues la fábrica pretende utilizar sus *proprios* vagones especiales para el transporte del puerto a la fábrica, mientras que los ferrocarriles no utilizarán vagones especiales para el tráfico con destino a Osnabrück por razones de rentabilidad (a falta de flete de regreso). En el cálculo de los gastos de transporte por vía fluvial, para el transporte por los ferrocarriles del puerto, hay que tener en cuenta la cifra de 0,41 DM/t (cifra de 1958) y no la de 0,48 DM/t (cifra valedera para 1959). Si para terminar se tiene también en cuenta que el flete ferroviario desde las minas de Viktor-Ickern a Osnabrück es más caro que el flete ferroviario de Unna-Königsborn a Osnabrück, mientras que en el caso de los transportes fluviales opera la proporción inversa, y si se piensa que la fábrica no tendrá ninguna dificultad, en el futuro, para hacer llegar carbón de las minas de Viktor-Ickern, de su propiedad, se llega a

la siguiente comparación de fletes:

transporte por ferrocarril

Viktor-Ickern — Osnabrück 11,01 DM/t

transporte fluvial

Viktor-Ickern — Osnabrück 11,32 DM/t

De lo anterior resulta que aunque tengamos en cuenta ciertas rectificaciones que deben ser practicadas en los cálculos del perito, en el momento en que se adoptó la Decisión existía de hecho una ventaja de flete de 0,31 DM/t a favor del transporte ferroviario, lo que demuestra que la tarifa de competencia de la Bundesbahn no se había adoptado correctamente en el presente caso.

Más difícil resulta el caso de la fábrica *Georgsmarienhütte* que se beneficia de la misma tarifa. Para hacer posible la utilización de la vía fluvial, la fábrica debería comenzar por crear un enlace entre la fábrica y el canal Dortmund-Ems. Me enfrente pues a una competencia potencial entre vía fluvial y vía férrea cuyo examen ha originado numerosas dificultades. En su dictamen, el perito llegó a la conclusión de que el transporte de carbón por vía fluvial con destino a *Georgsmarienhütte* costaría 9,90 DM/t, mientras que el flete por ferrocarril es de 9,67 DM/t (lugar de expedición Königsborn) y de 9,07 DM/T (lugar de expedición: mina de Westfalen). Para los transportes de coque por vía fluvial, estaría además justificado un suplemento de 0,80 a 1 DM/t. Concluye de lo anterior que un aumento de la tarifa ferroviaria de 1 a 1,20 DM/t no llevaría a la *Klöckner-Werke AG*, propietaria de *Georgsmarienhütte* a realizar el enlace con la vía fluvial todavía inexistente, en otros térmi-

nos, estima que la tarifa 6 B 30 II no establece la paridad para el flete por ferrocarril.

Las demandantes critican diversos elementos del dictamen relativo al caso que nos ocupa. Consideran antes que nada que *Klöckner-Werke* no procedería a realizar grandes inversiones para crear una nueva vía férrea que, a su juicio, sólo se amortizaría pasados trece años. Por el contrario, hay que destacar que no se puede acusar al perito de ninguna falta por sus valoraciones técnicas y económicas ni por sus conclusiones extremadamente reservadas en el caso de *Georgsmarienhütte*. No hay que olvidar que, para ésta, con el aumento de la tarifa ferroviaria que se discute, a partir de un cierto límite, los riesgos de altas inversiones para la creación de un enlace con el puerto parecen mas ventajosos que los gastos de un transporte por ferrocarril completo. La determinación de dicho límite sólo puede ser objeto de pronósticos y de consideraciones difíciles que el perito ha emprendido de una forma más reservada que liberal, tal es la impresión general que se desprende de su dictamen.

En el cálculo de la rentabilidad del nuevo enlace ferroviario por crear hasta el canal Dortmund-Ems, el perito ha admitido que con posterioridad a la realización de dichos planes los suministros de minerales para *Georgsmarienhütte* se realizarían también por vía fluvial. En una larga serie de preguntas y de observaciones, las demandantes han intentado demostrar que, por lo que respecta a los transportes de minerales, el perito había partido equivocadamente de la idea de una posible competencia entre la vía fluvial y la vía férrea. La propia fábrica de *Georgsmarienhütte* ha calculado que el transporte de minerales por vía fluvial de

Emden a Dörenthe sería 2 DM/t más barato que el transporte por ferrocarril según la tarifa en vigor. El perito no ha realizado dicho cálculo por su cuenta, pero sin embargo ha demostrado en un estudio muy profundo que, incluso con cálculos prudentes y teniendo en cuenta todas las desventajas imaginables, el transporte fluvial de minerales no sería seguramente más caro que el transporte actual por ferrocarril, lo que basta para tener en cuenta dichos transportes en el cálculo de la rentabilidad de la nueva línea.

Para rebatir las conclusiones del perito, las demandantes han alegado, para terminar, que Georgsmarienhütte no podía permitirse sustituir los transportes ferroviarios por los transportes fluviales ya que en ese caso la Bundesbahn retiraría a Klöckner-Werke AG, propietaria de Georgsmarienhütte, las tarifas especiales sensiblemente superiores para los transportes de minerales con destino a la fábrica del consorcio situada en Hagen-Haspe. Durante la fase oral, la Alta Autoridad redujo a la nada dicha objeción: las tarifas para Hagen-Haspe son tarifas de competencia que estableció la Bundesbahn en su propio interés a fin de mantener el tráfico.

Otros puntos del dictamen pericial merecen también una observación, independientemente de la postura adoptada por las demandantes. Para el cálculo de los gastos de inversión correspondientes a la construcción de un enlace ferroviario hasta el puerto de Dörenthe, el perito ha aumentado una media del 10 al 15 % los gastos calculados por la propia fábrica, sin dar un motivo especial para ello. Podríamos tener la tentación de deducir dicha cantidad del resultado al que llega (1,65 DM/t para el

transporte Dörenthe-fábrica), pero seguramente esto tendría una ínfima influencia sobre el resultado.

Hay otra circunstancia que reviste mayor importancia para el resultado final: como en el caso de Osnabrück, el perito ha partido, por lo que respecta a Georgsmarienhütte, de la idea de que los gastos de descarga en la fábrica, en caso de transporte directo por ferrocarril, serían en poco tiempo tan elevados como los del transporte de Dörenthe a la fábrica. Aquí también, la Alta Autoridad ha destacado que el hecho de que los gastos de descarga en fábrica sean menos elevados en el supuesto de transporte combinado vía fluvial-vía férrea debe atribuirse a la utilización de sus propios vagones especiales, los cuales no se han utilizado hasta el momento actual para el transporte directo por ferrocarril desde la mina y que, en el futuro, con toda seguridad dejarán de ser utilizados porque el empleo por vía férrea de dichos vagones especiales sin flete de regreso (minerales) no es rentable. Estas explicaciones de la Alta Autoridad parecen convincentes, y procede tenerlas en cuenta en los cálculos, lo que supone un aumento de 0,45 DM/t en el cálculo del flete por ferrocarril.

Además, la Alta Autoridad ha observado acertadamente que, para Georgsmarienhütte, ni por lo que respecta a la calidad del carbón ni en lo tocante a los programas de producción de las minas, existe obstáculo alguno en abastecerse en sus propias minas de Viktor-Ickern, lo que supone un aumento del flete por ferrocarril y una disminución del flete fluvial. Desde ahora, con la ayuda de las estadísticas, se puede probar que las entregas de Viktor-Ickern han

aumentado en detrimento de las de otras minas.

Una vez considerados dichos factores, se llega a la comparación siguiente entre el flete por ferrocarril y el flete fluvial:

flete ferroviario  
desde Viktor-Ickern: 10,82 DM/t

flete fluvial  
desde Viktor-Ickern: 9,42 DM/t

flete ferroviario  
desde Unna-Königsborn: 10,12 DM/t

flete fluvial  
desde Unna-Königsborn: 9,90 DM/t

Por lo que respecta a los transportes de coque por vía fluvial, el perito ha considerado que se podía admitir un suplemento de 0,80 DM a 1 DM/t por las pérdidas de calidad, los gastos suplementarios producidos por el transbordo, etc. En el caso de Georgsmarienhütte, falta una parte de los elementos determinantes para ello debido a que la fábrica está en condiciones de producir coque por sí misma y a que posee instalaciones especiales para la utilización del coque de pequeño calibre, que procede sobre todo del transporte por vía fluvial, lo que se considera, por regla general, como una desventaja de la vía fluvial. Dichas circunstancias justifican que se reduzca ligeramente el suplemento indicado en relación con los transportes de coque por vía fluvial, lo que resulta relevante para el cálculo de la paridad.

Para terminar, el dictamen contiene también importantes detalles sobre una salve-

dad que hay que tener en cuenta en detrimento de los transportes fluviales al comparar las tarifas, y que se refiere a las desventajas típicas de las vías navegables (lentitud, grandes cantidades que transportar, cambio del nivel del agua, niebla, reparación de esclusas, etc.). La Alta Autoridad ha observado en este sentido que dichas desventajas no operan en el caso de Georgsmarienhütte porque las posibilidades de almacenaje de la fábrica y la existencia de sus propias minas permiten una aprovisionamiento satisfactorio incluso por vía fluvial. Asimismo, a la inversa, la lentitud del transporte por vía fluvial constituye una ventaja para Georgsmarienhütte ya que una parte de los gastos de depósito se evita de esta manera. El transporte por canales sufre además en mucha menor medida determinados eventos que afectan al transporte fluvial (hielo, niebla, cambio del nivel de agua, etc.) y que han desempeñado un gran papel en el cálculo mencionado anteriormente del margen de los fletes establecido por la Comisión de estudio franco-alemana para la canalización del Mosela. En el caso de Georgsmarienhütte hay que añadir también que el transporte fluvial presenta una ventaja especial en relación con el transporte por ferrocarril por cuanto que aquél tiene una gran importancia para la venta de los productos de la fábrica. A mi juicio, el Tribunal de Justicia no tiene motivo alguno para ignorar dichas circunstancias a la hora de apreciar la situación de la competencia entre vía férrea y vía fluvial. Por consiguiente el suplemento generalmente normal sobre la tarifa de transporte fluvial, en el momento de la comparación de fletes entre vía férrea y vía fluvial, debería pues calcularse en una cantidad inferior incluso para Georgsmarienhütte.

A la luz de dichas rectificaciones, procede preguntarse si, aun aplicando criterios estrictos en relación con Georgsmarienhütte, se puede hablar de una competencia potencial seria entre el ferrocarril y la vía fluvial y si se puede sostener que la tarifa especial de la Bundesbahn en vigor para Georgsmarienhütte se ha adaptado correctamente a la tarifa que sería aplicable por vía fluvial. Al inicio de mis conclusiones, he llamado la atención acerca de las grandes dificultades que entraña juzgar dichas cuestiones. A lo largo del procedimiento, las dos partes han subrayado en diversas ocasiones que existían para ello numerosos elementos de apreciación subjetiva que, por sus aspectos imponderables, excluían la posibilidad de observaciones ciertas y aquéllas se han atribuido mutuamente la carga de la prueba. Me parece poco probable que se aplique a un procedimiento como éste una normativa probatoria de ese tipo. Pero la cuestión puede quedar en suspenso porque los hechos no son oscuros y porque, del estado de cosas existente, se pueden extraer conclusiones de cierta credibilidad. En el caso que nos ocupa, la cuestión decisiva es la siguiente: ¿Podía la Alta Autoridad considerar justificados los temores de la Bundesbahn respecto de que un aumento aun reducido de tarifas pudiera llevar a Klöckner-Werke a crear un tipo de transporte competidor y podía pues permitir el mantenimiento de la tarifa especial 6 B 30 II? Consideradas las rectificaciones que hay que introducir en el dictamen en el caso de Georgsmarienhütte, creo poder responder afirmativamente a dicha cuestión, contrariamente a la opinión del perito. Se comprueba así que, al analizar dicha tarifa y en lo que respecta a Georgsmarienhütte, la Alta Autoridad no ha actuado erróneamente ni en la apreciación de la

situación de hecho y de las consecuencias que se derivan de ella, ni en el plano jurídico.

Llegados a este punto, me gustaría volver una vez más sobre las observaciones relativas a Osnabrück que eran negativas en lo tocante a la paridad de la tarifa ferroviaria. Si el Tribunal de Justicia no estuviera de acuerdo con mis conclusiones respecto a la cuestión de la admisibilidad, basadas en que las cantidades de carbón transportadas con destino a Osnabrück sólo constituyen en el caso que nos ocupa una «quantité négligeable» en el sentido propio del término, debería plantearse otro problema. Se sabe que las fábricas de Osnabrück y de Georgsmarienhütte, a las que se aplica la misma tarifa, pertenecen a Klöckner-Werke AG. Dicha sociedad es un cliente importante de la Bundesbahn en otras líneas. Pero no podemos excluir que la Bundesbahn tenga en cuenta ciertos intereses de este importante cliente, en interés propio, incluso en el supuesto de suministros poco importantes con destino a Osnabrück, y que a pesar de ciertas objeciones relativas a la paridad, aplique también para los suministros destinados a Osnabrück la tarifa especial 6 B 30 II concedida justificadamente a la Georgsmarienhütte por motivos de competencia. No se puede negar a este criterio un cierto fundamento precisamente en lo referente a las pérdidas de transporte de la Bundesbahn que resultan amenazadoras en el caso de Georgsmarienhütte. Incluso de afirmar que las demandantes tienen un interés jurídico en criticar la tarifa para Osnabrück se llegaría a la conclusión de que la Alta Autoridad se abstuvo acertadamente de criticar la tarifa en dicho ámbito de aplicación. El reconocimiento de la tarifa especial 6 B 30 II como

tarifa de competencia en todos sus ámbitos de aplicación no constituye pues una violación del Tratado.

ii) La tarifa 6 B 33

La segunda tarifa criticada en detalle por las demandantes es la *tarifa especial 6 B 33* que se aplica a los transportes de combustibles minerales del Ruhr con destino a Peine y Salzgitter. En ambos casos hay una competencia de hecho de la vía fluvial, pues los centros de expedición así como las fábricas destinatarias, disponen de una buena conexión con la vía fluvial. Las cifras no impugnadas facilitadas por la Alta Autoridad demuestran también que hasta la fecha la mayor parte de los transportes, y con mucho, se ha realizado por vía fluvial, y lo mismo ha ocurrido con los transportes de coque destinados a Peine.

Examinaré, en primer lugar, el caso de *Peine*. En su dictamen el perito llegó a la conclusión de que el flete por ferrocarril hacia Peine es de 12,17 DM/t y el flete fluvial de 12,72 DM/t. En su cálculo, no hay que olvidarlo, ya tuvo en cuenta la supresión de la reducción de los derechos de navegación por el canal decretada por la Alta Autoridad. Sin dicha derogación, los gastos de transporte por vía fluvial serían de 1,27 DM/t más bajos. Ya he destacado una vez en este procedimiento que compete al Tribunal de Justicia analizar la regularidad de la Decisión de la Alta Autoridad y no la situación actual de las tarifas de la República Federal. Pero en dicha Decisión, la Alta Autoridad ordenó también que la paridad de la tarifa especial 6 B 33 fuera corregida correlativamente después de la derogación de la reducción de los derechos de navegación por el canal. Un cálculo

correcto de la paridad debe pues tener en cuenta bien la reducción de los derechos de navegación por el canal, bien la supresión de dicha reducción para los dos cálculos. Se llega pues a las cifras siguientes:

vía férrea:	12,17 DM/t
vía fluvial:	11,45 DM/t

o bien (después de la supresión de la reducción):

vía férrea:	13,44 DM/t
vía fluvial:	12,72 DM/t

Las demandantes alegan, y estas observaciones son aplicables también a Salzgitter, que la propia tarifa por vía fluvial es parcialmente una tarifa de mantenimiento (aun sin tener en cuenta la criticada reducción de los derechos de navegación por el canal). Es lo que pone de manifiesto una comparación con los tipos de flete en vigor para Lahde que son casi igual de elevados, aunque Peine se encuentra mas alejado de la cuenca del Ruhr. Sin embargo, el perito ha explicado bien dicha circunstancia basándose en obstáculos técnicos (esclusas, cambio de remolcador) que provocan una pérdida de tiempo correspondiente para el trayecto con destino a Lahde, a pesar de existir una distancia menor. Los transportes con destino a Lahde desempeñan además otro papel en la alegación de las demandantes. Estas señalan que para Lahde no existe tarifa especial alguna de la Bundesbahn y en ello ven una prueba de la tesis que sostienen de que las tarifas ferroviarias con destino a Peine y a Salzgitter no son tarifas de competencia, sino tarifas especiales de mantenimiento a favor de los establecimientos siderúrgicos de dichas localidades. La Alta Autoridad ha objetado a esto

que la central eléctrica de Lahde ha afirmado expresamente que, aunque se estableciera una tarifa ferroviaria favorable, no renunciaría al transporte fluvial, pues tiene su propia flotilla para el transporte de carbón. Pienso que esta observación explica el caso de Lahde sin que deban sacarse las conclusiones que las demandantes extraen de ello.

Pero el procedimiento no ha aportado ninguna confirmación a la tesis de las demandantes según la cual, en realidad, no habría adaptación de la tarifa ferroviaria a la tarifa fluvial sino, por el contrario, adaptación de la tarifa fluvial a la tarifa ferroviaria. La Alta Autoridad ha demostrado que precisamente en los trayectos que nos interesan aquí, hacia Peine y Salzgitter, existe una competencia particularmente viva entre vía fluvial y vía férrea, lo que se explica por las grandes pérdidas de tonelaje de transporte resultante de la separación de las zonas. Los dos transportistas consagran pues todos sus esfuerzos al mantenimiento del tráfico restante con destino a Peine y Salzgitter, lo que explica los bajos porcentajes de flete, sin que ninguno de los dos transportistas descuiden la rentabilidad.

Llegados a este punto, me remito a las observaciones del perito según las cuales, al margen de la reducción de los derechos de navegación por el canal, no existe ningún elemento de ayuda al flete fluvial. Hay que mencionar especialmente la observación sobre el modo de formación de la tarifa para la vía fluvial en general, al igual que una comparación con las tarifas de flete establecidas para otras vías fluviales respecto de las cuales no cabe sospechar que se aplique una tarifa artificialmente baja (por ejemplo, el tráfico por el Rin).

Recordemos aquí la exposición no rebatida de la Alta Autoridad sobre las tarifas de competencia aplicables a los envíos de carbón *fuera del territorio de la Comunidad* (especialmente para las fábricas de cemento y las centrales eléctricas de Alemania meridional y de Berlín) que demuestran que las tarifas de competencia para los grandes envíos de carbón no están en absoluto reservadas a las fábricas siderúrgicas alemanas, como creen las demandantes.

Para terminar, hay que decir también unas palabras acerca del informe Wetzler,<sup>1</sup> mencionado por las demandantes, sobre las cargas de la Bundesbahn ajenas a la explotación y sobre las consecuencias extraídas del mismo acerca de la verdadera naturaleza de las tarifas de competencia impugnadas. Dicho informe fue elaborado por orden de la Bundesbahn y del Ministerio Federal de Transportes. Su objetivo era llevar al Gobierno federal a conceder subvenciones a la Bundesbahn. Las consideraciones de los peritos reunidas en dicho informe son parcialmente contradictorias y, aparte del objetivo financiero que perseguían, no han tenido buena acogida. Se ha puesto de manifiesto que la calificación de tarifa de mantenimiento dada en el informe Wetzler a las tarifas especiales es errónea en cuanto califica como tarifas de mantenimiento a

<sup>1</sup> *Die betriebsfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn* (las cargas ajenas a la explotación y las obligaciones de servicio público de los ferrocarriles federales alemanes DB). Informe de un Comité de expertos, publicaciones del Bundesministeriums für Verkehr (Ministerio federal de Transportes).

todas las tarifas que entrañan una pérdida de ingresos para la Bundesbahn. Un estudio profundo de los argumentos y de los cálculos que figuran en los cuadros anexos pone de manifiesto que la inaplicación de la tarifa general 6 B 1 implica pérdidas de ingresos, pero que, por otro lado, la supresión de las tarifas de competencia daría lugar a una pérdida de tráfico para la Bundesbahn, lo que conduciría a la pérdida de un beneficio indudable como resultado de la aplicación de las tarifas de competencia. Por el contrario, los cuadros estadísticos y las explicaciones del informe no permiten en absoluto extraer la conclusión de que la Bundesbahn, al aplicar las tarifas de mantenimiento, trabaje por debajo de sus precios de coste y que al sustituir las tarifas de competencia por la tarifa general, a pesar del trasvase de tráfico hacia la vía fluvial, la Bundesbahn obtendría con el tráfico restante en las líneas que se discuten un resultado económico más favorable que al aplicar las tarifas especiales.

Si, después de estas observaciones generales sobre la naturaleza de las tarifas de competencia y sobre la fijación de las tarifas aplicables a la vía fluvial, volvemos al caso particular de la fábrica de Ilsede-Peine, resta sólo por señalar que no sólo los cálculos del perito sino ante todo también la práctica de los transportes ponen claramente de manifiesto que, para dicho tráfico, la tarifa especial 6 B 33 constituye en efecto una tarifa de competencia cuya adaptación al flete fluvial no merece crítica alguna. La relación de hecho entre el tráfico fluvial y el tráfico ferroviario con una clara supremacía del tráfico fluvial dispensa también de hacer observaciones especiales acerca del margen necesario entre el flete fluvial y el flete ferroviario

y sobre posibles suplementos aplicables al transporte de coque. A este respecto la Decisión de la Alta Autoridad tampoco se equivoca cuando afirma que la tarifa 6 B 33 es legal desde el punto de vista de la competencia.

Me falta todavía por analizar el caso de *Salzgitter* que presenta una gran analogía con Peine en todos sus elementos y sobre todo también en lo que respecta a la cantidad de carbón transportado por vía fluvial. En el examen de los fletes, el perito ha llegado a la conclusión de que el transporte de carbón por tierra cuesta una media de 11,61 DM/t y por vía fluvial 12,47 DM/t. También aquí hay que tener en cuenta que la reducción de los derechos de navegación por el canal no se han reflejado en el cálculo del flete fluvial. Además, en el momento que nos interesa (fecha de la adopción de la Decisión de la Alta Autoridad), el flete fluvial era 0,21 DM/t más elevado. De ahí la rectificación siguiente:

flete medio por vía férrea:	11,61 DM/t
flete fluvial:	11,21 DM/t

o (si tomamos en consideración la eliminación de la reducción de los derechos de navegación por el canal para los dos tipos de transporte, como exige la Alta Autoridad):

flete medio por vía férrea:	13,08 DM/t
flete fluvial:	12,68 DM/t

Mis observaciones sobre si la tarifa ferroviaria se ha adaptado a la tarifa fluvial o viceversa son válidas también en este caso. La situación especial que caracteriza al tráfico en la región de Peine y de Salzgitter (aumento de la competencia tras la supre-

sión de los transportes hacia Alemania central y Berlín) no permite, aquí tampoco, concluir con seguridad cuál es el transportista que adapta sus tarifas a las del otro. Habida cuenta de esta situación particular, no procede acusar a la Alta Autoridad de haber admitido erróneamente que la tarifa especial 6 B 33 era una tarifa de competencia. Junto a las cifras facilitadas por la Alta Autoridad así como por el perito, la mejor prueba de la exactitud de dicha conclusión, es la intensidad del tráfico fluvial, que, además tiende a aumentar en detrimento del tráfico por ferrocarril.

En lo que se refiere a los suplementos especiales para el cálculo de la paridad aplicable a los suministros de coque por vía fluvial, sólo hay que tenerlos en cuenta y de una forma especialmente atenuada en el caso de Salzgitter, por excepción a la norma general. En su estado actual, el Mittellandkanal con su bajo nivel de agua permite difícilmente a los barcos transportar un cargamento completo de carbón, lo que hace difícil justificar una diferencia en relación con los transportes de coque. Además, el suplemento por pérdida de calidad aplicable al transporte por vía fluvial desaparece debido a que Salzgitter dispone de un puerto que hace innecesarios los transbordos suplementarios en vagones, hecho éste que constituye la auténtica causa de las pérdidas de calidad. Por fin, si se tiene en cuenta también la circunstancia de que las cantidades de coque que se envían a Salzgitter son muy pequeñas, se llega a la conclusión de que la tarifa especial 6 B 33 no puede ser criticada en la medida en que ésta aplica la misma paridad al coque que al carbón.

iii) Resumen de las observaciones formuladas acerca de las tarifas 6 B 30 II y 6 B 33

El análisis específico de las dos tarifas 6 B 30 II y 6 B 33 a la luz de los motivos concretos de las demandantes me lleva pues, sobre la base del dictamen pericial, junto con las observaciones que lo completan o lo corrigen, a la conclusión de que no se puede reprochar a la Alta Autoridad haber admitido que dichas tarifas eran tarifas de competencia. En los cuatro casos en que dichas tarifas resultan de aplicación, se puede partir sin miedo a equivocarse de la idea de que la competencia de la vía fluvial, cuyas tarifas no revelan ningún elemento de ayuda posterior a las modificaciones solicitadas por la Alta Autoridad, es determinante para la fijación de la tarifa ferroviaria y sobre todo de que el cálculo de la paridad se ha efectuado correctamente.

iv) La tarifa 6 B 32

Además, la Decisión impugnada ha declarado igualmente legal como tarifa de competencia a la *tarifa 6 B 32* que tiene una cierta función, aunque secundaria, en relación con los transportes destinados a Lübeck-Dänischburg. Las demandantes no han presentado alegación particular alguna acerca de esta tarifa ni en el escrito de interposición del recurso ni en los escritos posteriores, ni durante la fase oral. Sólo la impugnan por ser parte integrante de un sistema de tarifas alemán que, en su conjunto, contiene, a su juicio, determinadas discriminaciones nacionales. La tarifa 6 B 32 sólo debe ser abordada desde este punto de vista al mismo tiempo que todas las demás tarifas especiales.

c) *La tarifa especial 6 B 31*

También hay que hablar de la *tarifa especial 6 B 31* aplicable a las fábricas bávaras situadas en la región cercana a la zona soviética. En la Decisión impugnada, la Alta Autoridad admitió en principio la legalidad de dicha tarifa, pero decidió al mismo tiempo que su reducción en relación con la tarifa 6 B 1 debería llevarse progresivamente al 8 %. El escrito de interposición del recurso tampoco contiene ningún motivo contra esta tarifa. Sólo en los escritos posteriores las demandantes rebaten con explicaciones detalladas la justificación de medidas de apoyo a favor de las fábricas del este de Baviera. La cuestión consiste en determinar si dicho argumento de hecho, para el que no existe base alguna en el propio recurso, debe ser admitido. El antiguo Reglamento del Tribunal de Justicia (todavía aplicable en el caso que nos ocupa) establece en el apartado 3 del artículo 29 que la demanda deberá contener los hechos y los fundamentos de derecho. Aún sin exigir una exposición *exhaustiva* del litigio en cuanto a hechos y fundamentos de Derecho, dicha prescripción sólo puede tener un sentido, obligar a las demandantes a indicar de forma detallada el objeto del procedimiento con los diversos motivos. Con una interpretación muy liberal de dicha disposición, admitiré sin embargo en el presente caso que las diversas alegaciones de las demandantes presentadas con posterioridad deben ser admitidas por reforzar su tesis de que la propia tarifa especial 6 B 31 no se justificaría por una situación especial de las empresas favorecidas, sino que forma parte de un sistema general de tarifas discriminatorio.

Las demandantes sostienen en primer lugar que, a diferencia del Tratado CEE, el Tratado CECA no permite tener en cuenta la situación especial de las empresas situadas cerca de la zona soviética, situación que deriva de la división de Alemania. Así se pronuncian sobre la interpretación del párrafo cuarto del artículo 70, cuyos criterios materiales aplicó la Alta Autoridad para declarar que la tarifa impugnada era legal. El párrafo cuarto del artículo 70 habla de tarifas especiales a favor de una o de varias empresas. El artículo 70 no enumera de forma detallada las tarifas especiales legales; decide únicamente que las medidas de ayuda deben ser compatibles con los principios del Tratado, remite pues a los principios generales que, a su vez han de ser interpretados. También se puede decir que el requisito general de la legalidad de las tarifas especiales consiste en la existencia de una situación especial (lo que, ciertamente, no quiere decir que la situación especial de una empresa sea suficiente por sí misma en todos los casos para justificar una tarifa especial). Por el contrario, el Tratado no excluye, en principio, del ámbito de aplicación del artículo 70 las situaciones especiales de una categoría determinada (por ejemplo, las que son imputables a influencias políticas). Como el artículo 70 delimita sus requisitos de aplicación en términos muy generales, permite pues asimismo considerar las circunstancias especiales resultantes de la separación de las zonas.

En las conclusiones que presenté en el procedimiento relativo a las tarifas especiales francesas, tuve ocasión de hacer algunas observaciones fundamentales acerca de la interpretación del párrafo cuarto del artícu-

lo 70. Me permitiré aquí remitirme a mis comentarios de entonces y recordar solamente las ideas principales: los principios del Tratado no permiten conceder un apoyo permanente a las empresas que no estén en condiciones de competir por sí mismas en el mercado común. Si el párrafo cuarto del artículo 70, con su normativa especial, ha de tener un sentido, debe cuando menos permitir la concesión de una ayuda a las empresas que no necesiten un apoyo permanente pero que sin embargo se encuentren temporalmente en dificultades, como consecuencia de acontecimientos extraordinarios y graves, que no dependen de ellas, siempre que esté justificado considerar que al cabo de un cierto tiempo dichas empresas podrán de nuevo competir sin medidas de ayuda.

Las demandantes no discuten que las empresas favorecidas por la tarifa 6 B 31 se vean forzadas a trabajar en condiciones más difíciles por el hecho de la separación de zonas. No han alegado que se trate de empresas, que incluso en condiciones normales, estarían difícilmente en condiciones de competir en el mercado común y, además, no dudan en absoluto que existan dificultades de origen político cuyo carácter temporal está admitido. Por consiguiente, a mi juicio, es cierto que el párrafo cuarto del artículo 70, incluso con una interpretación estricta, puede aplicarse a las empresas.

Sin embargo, las demandantes, consideran que ya no existe justificación para una tarifa especial particular debido a que dichas empresas han tenido la posibilidad de sustituir los mercados que han perdido en el este por mercados del oeste. Se refiere en especial al porcentaje de expansión

de dichas empresas. Las demandantes olvidan, ciertamente, que la situación actual debe atribuirse en parte a la influencia de las tarifas especiales. En ningún momento han afirmado que dichas empresas hubieran tenido dicha evolución aun a falta de las referidas medidas especiales de apoyo. En especial hay que llamar la atención sobre las dificultades en que se encuentran dichas empresas a la hora de vender en el sur de Alemania frente a la competencia francesa existente en esos mercados. Antes de la guerra sus mercados del este les permitían compensar ampliamente las desventajas de su situación excéntrica por la ventaja que les procuraba la paridad Oberhausen o Dillingen (Sarre). Además, la Alta Autoridad manifestó que dichas empresas se veían afectadas no sólo por la pérdida de sus mercados del este, sino también por la de sus explotaciones de Alemania central. En relación con la tasa general de expansión de la Comunidad, se puede decir, también, que todas las desventajas de las empresas de que se trata se han visto compensadas desde entonces.

la Caja de compensación mencionada por las demandantes en relación con la venta de acero en el sur de Alemania debe quedar al margen a este respecto, pues sirve de forma general para abaratar el acero enviado a largas distancias en el sur de Alemania, y por tanto no sirve para conceder una ventaja especial a las empresas bávaras.

Para resumir, llego pues a la conclusión de que, aun interpretando estrictamente el párrafo cuarto del artículo 70 no se puede reprochar a la Alta Autoridad de haber admitido erróneamente que la tarifa 6 B 31 fuera conforme con el Tratado. En el presente caso, basta con observar que las

medidas especiales de apoyo a favor de las empresas bávaras estaban justificadas en el momento en que la Decisión fue adoptada. En este caso, no se trata de examinar si la tarifa especial al nivel autorizado es apropiada en un sentido o en otro.

2 ¿CONTIENE EL SISTEMA GENERAL DE TARI-FAS A QUE SE REFIERE LA DECISIÓN UNA DISCRIMINACIÓN NACIONAL?

Después de un análisis detallado de las tarifas examinadas en la Decisión impugnada a la luz de los párrafos cuarto y quinto del artículo 70 y a cuyo propósito no cabe destacar ningún error de la Alta Autoridad, debemos analizar si el conjunto del sistema de tarifas alemán aplicable al transporte de carbón para la industria siderúrgica, comparado con la tarifa aplicada a las demandantes francesas, permite apreciar una discriminación «basada en el país de origen o de destino de los productos», en resumen, de una *discriminación nacional*.

Según el explícito texto del párrafo segundo del artículo 70, las discriminaciones de este tipo están prohibidas entre los países de la Comunidad «en los precios y condiciones de transporte de cualquier clase». «La supresión de estas discriminaciones implicará en particular la obligación de aplicar a los transportes de carbón y de acero, procedentes de otro país de la Comunidad, o con destino a éste, las listas, precios y disposiciones relativas a las tarifas de cualquier clase aplicables a los transportes interiores de la misma mercancía, cuando ésta sigue el mismo recorrido.»

El texto de esta disposición pone de manifiesto que hay prohibiciones así como órdenes directas de actuar dirigidas a los

Gobiernos de los Estados miembros. No es necesario un acto de la Alta Autoridad para la aplicación de estas prohibiciones y de estas órdenes. Pero ello no significa que la Alta Autoridad carezca de competencia en la materia. En caso de inobservancia del párrafo segundo del artículo 70, está obligada no sólo a adoptar una decisión formal, de acuerdo con el artículo 88, denunciando la violación del Tratado, sino también a no perder de vista la discriminación nacional a la hora del examen de las tarifas especiales que le son sometidas de conformidad con el párrafo cuarto del artículo 70, antes de su aplicación, o que debían serle notificadas de acuerdo con el párrafo séptimo del artículo 10 del Convenio.

Durante la vista, la Alta Autoridad sostuvo que el motivo según el cual no había estudiado el sistema general de tarifas alemanas aplicables al carbón desde el punto de vista de la discriminación nacional está relacionado, por sus características, con el recurso por omisión y no con el procedimiento de anulación dado que lo que se le reprocha de esta forma, es no haber procedido a un estudio que estaba obligada a hacer. No puedo aceptar este argumento. No es sólo la aplicación errónea de una disposición del Tratado a la hora de adoptar una Decisión lo que justifica la invocación del motivo relativo a la violación del Tratado en el marco de un recurso de anulación. No existe motivo alguno para iniciar un recurso con el fin de recabar un acto de la Alta Autoridad cuando ésta ha actuado ya, ni siquiera en el supuesto de que, a juicio del demandante, su decisión no hubiera tenido en cuenta un punto de vista que pudiera influir en el contenido de la misma.

En el marco del motivo principal relativo a la discriminación nacional alegada por las demandantes, éstas destacan la frase del párrafo segundo del artículo 70 que dice que en los transportes de carbón entre los Estados miembros hay que «aplicar [...] las listas, precios y disposiciones relativas a las tarifas de cualquier clase aplicables a los transportes interiores de la misma mercancía, cuando ésta sigue el mismo recorrido». De ella deducen el derecho de beneficiarse de tarifas similares a aquellas de las que se beneficia de hecho, por regla general, la siderurgia alemana situada a la misma distancia de la cuenca del Ruhr en relación con los transportes masivos de carbón. Por el contrario, a su juicio, no basta con concederles una tarifa que quizás en su calificación formal y en la formulación abstracta de los requisitos para su aplicación, se designa como tarifa general pero que, en realidad, carece de aplicación general.

En Derecho internacional existe una teoría según la cual no se puede hablar de discriminación en las relaciones internacionales si los extranjeros no reciben un trato peor que los nacionales peor tratados. Según esta teoría, para evitar el motivo relativo a la discriminación nacional, bastaría con que cualquier empresa comunitaria alemana pagara por largas distancias tarifas de flete basadas en la tarifa 6 B 1 aplicable a los envíos destinados a las demandantes.

Considero que si bien dicha teoría existe en Derecho internacional, no es válida para el Derecho de la CECA, por tratarse de una comunidad que se diferencia fundamentalmente de las uniones habituales del Derecho internacional. Esto se desprende con toda claridad del párrafo segundo del artículo 70, antes citado. El Tratado exige

más; requiere una igualdad de trato respecto a las tarifas entre las empresas nacionales y extranjeras siempre que se encuentren en una situación comparable.

Las demandantes extraen de esta observación un motivo relativo al método y al orden del examen de las tarifas alemanas: la Alta Autoridad debería haber considerado en primer lugar la situación global del sistema de tarifas alemán; al hacerlo, debería haber observado que el nivel medio de las tarifas alemanas es más bajo que el de la tarifa 6 B 1, aplicable a las empresas francesas y debería haber ordenado en un principio la supresión de dicha discriminación nacional. Ahora bien, me parece claro que, en lo tocante al análisis de las tarifas aplicables al transporte la Alta Autoridad no podía dejarse guiar por elementos externos, por ejemplo por la calificación de las tarifas (tarifas especiales por un lado, tarifas generales por otro) y por la limitación de su ámbito de aplicación a una línea determinada. Es evidente que el modo especial de presentación de una tarifa puede desvirtuar el aspecto general de la situación relativa a las tarifas. No creo, sin embargo que una acción de la Alta Autoridad, tal como la que las demandantes consideran acertada, hubiera planteado objeción alguna. Las comparaciones sólo son admisibles cuando hay posibilidad de comparar, es decir, cuando las tarifas se aplican a situaciones comparables. Escapan a cualquier comparación, las tarifas previstas para situaciones particulares, en especial las tarifas de competencia. La empresa que puede disponer de dos tipos de transporte competidores no es comparable desde el punto de vista del transporte con aquellas empresas que sólo tienen a su disposición el transporte ferroviario. Asimismo,

las empresas cuya situación económica se ha visto seriamente afectada por acontecimientos políticos extraordinarios no son comparables con las empresas que no se hallan en el mismo caso. Desde el momento en que la Alta Autoridad ha intentado por esta vía comprobar hasta qué punto se podía comparar, antes de poder efectuar comparaciones y obtener las conclusiones correspondientes, no se puede probar que su método fuera equivocado.

El dictamen detallado del perito me ha demostrado que la tarifa 6 B 33 debe ser admitida como tarifa de competencia. Lo mismo se puede decir de la tarifa 6 B 30 II después de algunas correcciones necesarias que deben incorporarse al dictamen pericial. Estas dos tarifas y las empresas que se benefician de ellas no sirven pues para una comparación con las demandantes. Por el mismo motivo, la tarifa 6 B 32 (tarifa de competencia para Lübeck-Dänischburg) no puede ser comparada con la tarifa aplicable a las demandantes.

Durante el examen de la tarifa especial aplicable a la parte de Baviera limítrofe con la zona soviética, se ha descubierto que la situación particular de las empresas favorecidas justificaba en principio un régimen de excepción, de lo que se sigue que tampoco pueden ser comparadas con las demandantes francesas porque la particularidad de su situación no tiene parangón en Francia. Sólo las empresas de la región de Sieg-Lahn-Dill y las tarifas que les son aplicables son susceptibles, a fin de cuentas, de una comparación con las demandantes. Pero la Decisión de la Alta Autoridad es negativa para las tarifas de dichas empresas, es decir, que exige la derogación de

la tarifa especial en vigor y la introducción progresiva de la tarifa 6 B 1.

Hay que destacar aquí una observación que he hecho ya en una ocasión a lo largo del procedimiento: su objetivo es controlar la actitud y las decisiones adoptadas por la Alta Autoridad, pero no examinar la situación de las tarifas alemanas que existe todavía hoy y que en parte está en contradicción con las Decisiones de la Alta Autoridad. Por tanto, hay que preguntarse todavía si la Decisión de la Alta Autoridad es legal y si el punto de vista en que se basa es conforme con el Tratado. Pero si se comprueba que después de la Decisión de la Alta Autoridad por la que se derogaron las tarifas especiales 6 B 30 I (tarifa especial aplicable a Siegerland), se ha respetado la igualdad de trato entre las demandantes francesas y las empresas alemanas, que son las únicas que pueden ser objeto de comparación en el marco de la Decisión. El motivo relativo a la discriminación nacional no puede prosperar contra la Decisión impugnada.

Esta observación implica otra: la tarifa 6 B 1 que se ha tomado como base para el cálculo del flete por lo que respecta a las demandantes, según la Decisión de la Alta Autoridad que sólo es determinante en este caso, no sólo tiene una importancia secundaria en el sistema de tarifas alemán aplicable a los transportes con destino a las acerías situadas fuera de la cuenca del Ruhr. Es aplicable en gran medida a los transportes de carbón. No sólo desempeña un papel en relación con Annahütte de Baviera la cual, según las indicaciones de la Alta Autoridad, recibe todos los años alrededor de 19.000 toneladas de carbón y 1.500 toneladas de coque, sino también en

relación con suministros destinados a la región de Sieg-Lahn-Dill los cuales, según la Alta Autoridad, ascendieron en 1955 a 873.000 toneladas. Aun en el supuesto de que dejemos de lado las cantidades sumamente importantes que se transportan al Sarre en virtud de la tarifa 6 B 1, no puede negarse que la tarifa 6 B 1, de acuerdo con la Decisión de la Alta Autoridad, tiene carácter de tarifa general. Este aspecto se ve aún reforzado si tenemos en cuenta las cantidades entregadas a Luitpoldhütte y a Maximilianshütte, para las cuales, según la Decisión de la Alta Autoridad, la reducción legal es sólo del 8 % en relación con la tarifa general 6 B 1. También este caso, en el que en principio está justificado un régimen especial, está más cerca de la normativa general.

Las observaciones referentes al ámbito de aplicación de la tarifa 6 B 1, tal como ha de ser delimitado de acuerdo con la Decisión de la Alta Autoridad, privan de fundamento a una serie de motivos alegados por las demandantes en relación con esta tarifa. Tales motivos tenían sentido en el marco del recurso de anulación contra una Decisión que no contenía ninguna declaración obligatoria acerca de la tarifa 6 B 1, en la medida en que las demandantes utilizaban sus observaciones acerca del carácter perjudicial de la tarifa en apoyo del motivo alegado por ellas relativo a la discriminación nacional. Recordemos aquí las consideraciones acerca de la parte de gastos fijos en el caso de la tarifa 6 B 1 y acerca del hecho de que no prevea reducción especial para los trenes completos. Pero estas desventajas afectan también a las empresas alemanas en el caso de suministros a los que se aplica la tarifa 6 B 1. Por tanto no pueden ser enjuiciadas bajo el prisma de

una discriminación nacional. Llego pues a la conclusión de que las demandantes no pueden solicitar la anulación de la Decisión de 12 de febrero de 1958 basándose en el carácter legal de las tarifas de competencia y de la tarifa de ayuda para las empresas bávaras, ni siquiera desde el punto de vista de la discriminación nacional.

### III. Recurso por omisión

Además del motivo relativo a los plazos que señala la Decisión impugnada para la derogación de las tarifas (volveré sobre ello al final de esta exposición), queda por examinar el fundamento del *recurso por omisión*.

En este asunto, que se refiere al establecimiento de una tarifa general por trenes completos a favor de la industria siderúrgica o, subsidiariamente, al establecimiento de una tarifa para las demandantes francesas que sea equivalente al sistema de tarifas en vigor a favor de la industria siderúrgica alemana, la crítica contra la tarifa 6 B 1 resulta especialmente importante.

Desde el punto de vista formal, las demandantes basan sus pretensiones en el artículo 35 del Tratado: «En caso de que la Alta Autoridad, obligada por una disposición del presente Tratado o de los Reglamentos de aplicación a tomar una Decisión o a formular una Recomendación, no cumpliere esta obligación corresponderá [...] a las empresas y asociaciones plantear ante ella la cuestión.» Ha que preguntarse pues si en el Tratado existe una obligación o una facultad de la Alta Autoridad (lo que resulta suficiente según el párrafo segundo del artículo 35) en virtud de la cual pueda

ordenar a un Estado miembro el establecimiento de una tarifa determinada. Se sabe, y esto ha sido destacado en diversas ocasiones a lo largo del procedimiento, que en la concepción del Tratado, la organización de las tarifas corresponde a los Estados miembros (véase el párrafo quinto del artículo 70). Se prevé la colaboración de la Alta Autoridad en la fijación de las tarifas especiales. Pero sus facultades se limitan aquí a desautorizar una tarifa o a dar una autorización temporal o indefinida (con o sin condiciones). Además, el Tratado contiene obligaciones que los *Estados* deben respetar en lo tocante a la estructura que deben dar a sus tarifas, como se desprende del párrafo segundo del artículo 70 y también del párrafo quinto del mismo artículo. La inobservancia de estas obligaciones puede llevar a la Alta Autoridad a interponer un procedimiento al amparo del artículo 88 en el que haga constar la violación y en el que puede asimismo indicar de qué forma deben cumplirse las obligaciones contractuales. Sólo en el marco de estas posibilidades estrechamente delimitadas puede actuar la Alta Autoridad en el ámbito de la organización de las tarifas.

*1. ESTABLECIMIENTO A FAVOR DE LAS DEMANDANTES DE UNA TARIFA EQUIVALENTE A LAS TARIFAS ESPECIALES ALEMANAS*

En este caso, no tendré en cuenta para empezar el hecho de que el escrito de interposición del recurso no pretende iniciar el procedimiento previsto en el artículo 88. En cualquier caso, puede ser interpretado en este sentido. Hay que analizar pues si el mantenimiento de la tarifa 6 B 1 y la no fijación de la tarifa exigida por las demandantes constituye una violación del Tratado por parte del Gobierno federal. Las demandantes se remiten a este respecto al hecho

de que las tarifas ferroviarias especiales fueron concedidas a las empresas lorenas para el transporte de carbón del Ruhr y de coque en una época anterior en la que las fábricas de esta región estaban comunicadas directamente por los ferrocarriles alemanes con el conjunto de las vías de comunicación. Alegan también que la Bundesbahn no fija ninguna tarifa de competencia para los transportes con destino a Lorena, a pesar de que la competencia de la vía fluvial vaya a representar una amenaza una vez que se haya terminado la canalización del Mosela. Estas dos alegaciones se refieren al establecimiento a favor de las empresas demandantes de una tarifa especial equivalente al sistema de tarifas alemán. A este respecto, conviene hacer una breve observación. Considero que aun cuando se establezcan tarifas especiales, los Estados miembros deben respetar el principio de igualdad de trato. Si se deciden a establecer tarifas especiales, estarán obligados a concederlas en todos los casos en que se cumplan los mismos requisitos. De las tarifas especiales de la Bundesbahn, en el sentido estricto de la palabra, que nos interesan en este caso, después del estudio realizado por la Alta Autoridad, sólo queda la tarifa establecida a favor de las fábricas del este de Baviera y sólo con limitaciones. No sé si las demandantes pueden indicar y demostrar la existencia de hechos de los que resulte que algunas o varias de sus empresas se encuentran en una situación comparable a la de las empresas alemanas que gozan de una tarifa especial de la Bundesbahn. En ningún momento del procedimiento, que yo sepa, han afirmado las demandantes que su situación permita una comparación con la situación de las fábricas del este de Baviera cuya tarifa ferroviaria han criticado especialmente, con excep-

ción del elemento de comparación relativo a la misma distancia geográfica. Por ello, no es posible admitir que se dé una situación comparable y que la Bundesbahn esté obligada a garantizar la igualdad de trato en materia de transportes. La antigua organización temporal de las tarifas de las empresas ferroviarias alemanas a favor de las demandantes no puede justificar conclusiones válidas en el mercado común con arreglo al Tratado sobre la Comunidad Europea del Carbón y del Acero.

El Tratado internacional sobre la canalización del Mosela, cuyas partes contratantes se inspiraron también en consideraciones y motivos ajenos a la apertura de una vía de comunicación, pone de manifiesto que los intereses y los esfuerzos de la administración de la Bundesbahn no podían ejercer una influencia sobre la creación de esta vía de transporte previsiblemente competidora. Esta empresa de integración europea de gran importancia desde distintos puntos de vista no ofrece ningún elemento de comparación apropiado antes de la apertura de una vía navegable desde el este de Francia hasta el Rin. Parece que en la actualidad no es posible hacer un cálculo de las tarifas, como demuestran las deliberaciones de los expertos en materia de transporte durante los últimos años.

En cuanto a las tarifas de competencia, la Bundesbahn es libre de adaptarse o no a las tarifas de la vía fluvial, como ha manifestado acertadamente la Alta Autoridad. Habiendo cuenta de esta situación, la Bundesbahn puede considerar oportuno no adaptar sus tarifas para competir con la vía fluvial sino cuando ésta sea utilizable y cuando dicha competencia se convierta en realidad. Si creo que el Gobierno federal no tiene

obligación de establecer a favor de las demandantes una tarifa equivalente a las tarifas especiales alemanas, tampoco se puede reprochar a la Alta Autoridad que indebidamente no le dirigiera la recomendación correspondiente.

## 2. ESTABLECIMIENTO DE UNA TARIFA GENERAL POR TRENES COMPLETOS

¿Qué ocurre con la pretensión de las demandantes por la que solicitan a la Alta Autoridad que exija al Gobierno federal el establecimiento de una tarifa general para el carbón por trenes completos? Esta petición puede ser atribuida a la estructura perjudicial de la tarifa 6 B 1 (baja proporción de gastos fijos, gastos de transporte elevados) y al hecho de que la tarifa 6 B 1 no ofrece reducción para trenes completos para las tarifas especiales declaradas legales por la Alta Autoridad.

Por lo que respecta a esta última observación, las demandantes olvidan, es cierto, que la formación de trenes completos no constituye una justificación para la reducción de la tarifa general. La Bundesbahn se ve más bien forzada por motivos de *competencia* o de *apoyo* a una empresa a ofrecer tarifas bajas en casos especiales. Para garantizar la rentabilidad de los transportes en casos parecidos, se ve obligada a exigir el transporte de grandes cantidades. Pero esto no quiere decir que la situación económica de la Bundesbahn permita en todo caso aplicar tarifas más bajas para el transporte de grandes cantidades y renunciar a una parte de sus ingresos.

La rebaja de la tarifa general y el establecimiento general de reducciones por trenes completos constituyen pues medidas de

organización de tarifas que un transportista puede adoptar si, teniendo en cuenta su situación financiera, le parecen convenientes, pero no está obligado a ello. Recuerdo también aquí que las tarifas especiales por trenes completos no son en absoluto la regla en los Estados miembros de la Comunidad. Pero esto pone de manifiesto de qué parte de la actividad de la Comunidad en materia de transportes derivan las medidas destinadas a realizar los objetivos perseguidos por las demandantes: éstas son ampliamente tratadas a propósito de los esfuerzos por obtener una armonización de las tarifas y de las condiciones de transporte. La integran todas las cuestiones relativas a las relaciones entre los fletes aplicables a ciertas mercancías (minerales-carbón, carbón-coque), la parte de gastos fijos en las tarifas de transporte, la disminución, la creación de grupos de tarifas especiales aplicables a ciertos sectores económicos, como por ejemplo la industria siderúrgica, etc. Estos problemas son desde hace tiempo objeto de deliberaciones difíciles y sobre ellos existe un informe de la Comisión de expertos. Deben ser resueltos con el acuerdo de todos los Gobiernos. Por el contrario, los Estados no están obligados en la actualidad a adoptar medidas determinadas, de la misma forma que la Alta Autoridad carece de competencia para dar órdenes determinadas en este sentido. Pero así el requisito previo al escrito de interposición del recurso desaparece y el recurso por omisión resulta pues también infundado.

### III. Examen de los plazos concedidos para la modificación de las tarifas criticadas

Un último punto queda todavía por analizar después de estas explicaciones: es la

crítica de las demandantes relativa a los plazos concedidos por la Alta Autoridad para la *supresión de las tarifas criticadas*. Estos plazos son criticados desde dos puntos de vista: por una parte, porque había que eliminar las discriminaciones nacionales que existen en este caso, a juicio de las demandantes, de acuerdo con el párrafo quinto del artículo 10, y esto a más tardar en el momento del establecimiento del mercado común del carbón, y por otra parte, debido a que los plazos para la derogación de las tarifas especiales, aun prescindiendo del enfoque de la discriminación nacional no podrían subsistir en absoluto una vez terminado el período transitorio (véase el párrafo primero del artículo 5 del Convenio).

Seré breve en lo tocante al primer motivo. El examen de la Decisión impugnada ha demostrado que la Alta Autoridad analizó las tarifas que ella misma ha criticado a la luz del párrafo cuarto del artículo 70 (tarifas especiales ilegales) y no ordenó su derogación con arreglo al párrafo segundo del artículo 70 (discriminación nacional). Sólo sería de aplicación el párrafo quinto del artículo 10 si hubiera resultado que había que modificar el sistema alemán de tarifas por motivos de discriminación nacional.

Pero ya he señalado que no existe discriminación nacional, pues, incluso antes de la adopción de la Decisión de la Alta Autoridad, la tarifa 6 B 1 debía considerarse de aplicación general y la única tarifa especial criticable, la 6 B 30 I, no fue concedida por motivos nacionales sino, que fue considerada en parte como tarifa de competencia y en parte como tarifa de ayuda.

En lo tocante al segundo argumento, es cierto que el artículo 1 del Convenio prescribe en el apartado 5: «[...] las medidas adoptadas para su ejecución» (es decir, para la ejecución de las disposiciones del Convenio) «dejarán de surtir efecto al final del período transitorio». Como la concesión de plazos para modificar las tarifas especiales no conformes con el Tratado se basa en el párrafo séptimo del artículo 10 del Convenio, estos plazos, y esto es a lo que quieren llegar las demandantes, no van más allá del final del período transitorio. Hay que preguntarse, en primer lugar si, entre las medidas mencionadas en el artículo 1 y de acuerdo con el sentido de esta disposición, sólo se incluyen las decisiones permanentes, por ejemplo las medidas de salvaguardia durante el período transitorio en el sentido del artículo 29 del Convenio, y no aquellas medidas que, como la Decisión sobre la derogación de las tarifas especiales, afectan a un único acto después de cuya ejecución pierden su efectividad. Dejo la cuestión sin respuesta pues se puede sostener que la concesión de plazos no es otra cosa que una autorización temporal concedida a las tarifas, por tanto también una medida de efecto permanente. Pienso que el motivo de las demandantes debe desestimarse por otra razón. El apartado 5 del artículo 1 hace una salvedad para que las medidas dejen de ser aplicables: «salvo los casos en que el presente Convenio prevé expresamente otra cosa». Esta salvedad engloba también, de acuerdo con el sentido de la misma, al párrafo séptimo del artículo 10 en la medida en que sólo plantea un criterio para la delimitación de los plazos que deben ser concedidos: evitar graves

perturbaciones económicas. Esta cláusula sirve, según la opinión general, para evitar las consecuencias de una brusca abolición de las tarifas especiales y sólo tiene pues una significación razonable si se prescinde de la limitación en el tiempo al período transitorio, pues no se podía prever en la época de la celebración del Tratado el momento en que concluiría el examen de las tarifas especiales. Las excepciones expresadas al amparo del apartado 5 del artículo 1 serían pues todas las excepciones que se desprenden de forma imperativa de una interpretación razonable del Convenio. Para terminar, me gustaría repetir aquí mi tesis, ya expuesta en el procedimiento acerca de las tarifas especiales francesas: no sólo el Convenio, sino el texto mismo del Tratado, en el párrafo segundo del artículo 2, permiten conceder plazos para evitar graves perturbaciones económicas. Quizás los requisitos del artículo 2 son más estrictos y los plazos que pueden concederse de acuerdo con dicha disposición deben ser más cortos. Pero esta cuestión puede quedar en suspenso, pues las demandantes no han criticado de hecho la forma de elaboración de los cálculos sino que han rebatido por motivos jurídicos la posibilidad de conceder plazos. De todas las formas, el Tribunal de Justicia no puede, sobre la base de la materia controvertida, analizar si los plazos concedidos han sido calculados correctamente en cada caso particular, ni siquiera en el supuesto de que se aplicara el artículo 2.

El motivo alegado por las demandantes en relación con este punto no es fundado.

**D. CONCLUSIÓN**

Sobre la base de todas estas consideraciones, propongo al Tribunal de Justicia que desestime por infundado:

- el recurso de anulación 24/58 y
- el recurso por omisión 34/58,

y condene en costas a las demandantes. La parte coadyuvante cargará con los gastos especiales causados por su intervención.