

Conclusies van de Advocaat-Generaal  
K. ROEMER

1 april 1960

*Vertaald uit het Duits*



## INHOUD

	blz.
A. <i>Inleiding</i> . . . . .	635
B. <i>Ontvankelijkheid van de beroepen</i> . . . . .	635
I. <i>Zaak 24-58</i> . . . . .	636
1. <i>Omvang van de eis</i> . . . . .	636
2. <i>Wordt een „beschikking” van de Hoge Autoriteit             aangevochten?</i> . . . . .	637
3. <i>Het belang van verzoeksters</i> . . . . .	637
4. <i>Ontvankelijkheid van de afzonderlijke middelen</i> .	639
5. <i>Conclusie</i> . . . . .	640
II. <i>Zaak 34-58</i> . . . . .	640
1. <i>Preliminaire procedure; beroepstermijn</i> . . . . .	641
2. <i>Heeft het beroep tegen de stilzwijgende weigering             een andere strekking dan het beroep tegen de be-             schikking?</i> . . . . .	642
a) <i>Rechtsgevolgen van een geslaagd beroep tot                 vernietiging</i> . . . . .	642
b) <i>De omstandigheid dat geen rekening werd ge-                 houden met op nationaliteit gebaseerde discrimi-                 natie. De tarieven bij de Bundesbahn na de                 beschikking van de Hoge Autoriteit</i> . . . . .	643
c) <i>Invoering van een tarief ten gunste van ver-                 zoeksters, dat overeenkomt met de Duitse bij-                 zondere tarieven</i> . . . . .	644
d) <i>Invoering van een algemeen tarief voor gesloten                 treinen</i> . . . . .	644

	blz.
C. <i>Gegrontheid van de beroepen</i> . . . . .	646
I. Het beroep tot vernietiging . . . . .	646
1. Onderzoek van de tarieven afzonderlijk . . . . .	647
a) algemene opmerkingen met betrekking tot het begrip „concurrerende tarieven” . . . . .	647
b) de concurrerende tarieven afzonderlijk . . . . .	649
i. het tarief 6 B 30 II . . . . .	650
ii. het tarief 6 B 33 . . . . .	658
iii. samenvattende beschouwing met betrekking tot de tarieven 6 B 30 II en 6 B 33 . . . . .	663
iv. het tarief 6 B 32 . . . . .	664
c) het bijzondere tarief 6 B 31 . . . . .	664
2. Houdt het systeem van de in de beschikking behandelde tarieven in zijn totaliteit een op nationaliteit gebaseerde discriminatie in? . . . . .	667
II. Het beroep wegens nalaten . . . . .	673
1. Invoering van een tarief ten gunste van verzoeksters, dat overeenkomt met de Duitse bijzondere tarieven . . . . .	674
2. Invoering van een algemeen tarief voor gesloten treinen . . . . .	676
III. Onderzoek van de termijnen die voor wijziging van de gewraakte tarieven werden toegestaan . . . . .	677
D. <i>Slotconclusie</i> . . . . .	680

*Mijnheer de President, mijne heren Rechters,*

#### A. INLEIDING

Het Hof heeft in december van verleden jaar in een openbare zitting, die verscheidene dagen heeft geduurd, de pleidooien aangehoord van een reeks van Duitse verzoeksters en interveniënten met betrekking tot de vraag of de beschikkingen van de Hoge Autoriteit tot afschaffing of wijziging van enige bijzondere tarieven van de „Deutsche Bundesbahn” rechtmatig zijn. Een van de toen aangevochten beschikkingen betreft de bijzondere tarieven voor het vervoer van minerale brandstoffen bestemd voor de ijzer- en staalindustrie. Diezelfde beschikking is — onder andere — voorwerp van het geding waarin ik heden mijn conclusies dien te nemen. Terwijl het echter de Duitse ondernemingen en interveniënten erom gaat de beschikking van de Hoge Autoriteit aan te tasten voor zover daarin de intrekking van de bijzondere tarieven wordt bevolen, beogen de verzoeksters in het onderhavige geding — Franse ondernemingen en ondernemersorganisaties — vernietiging van de beschikking op grond dat de Hoge Autoriteit in haar optreden tegen de bijzondere tarieven niet ver genoeg zou gaan. Niets kan naar mijn mening duidelijker aantonen, hoe moeilijk de taak van de Hoge Autoriteit op het gebied van het vervoerwezen is en hoe moeilijk ook de taak van het Hof zal zijn om in dit conflict van opvattingen over de juiste uitlegging en toepassing van het Verdrag de goede weg te vinden.

De vernietiging van de genoemde beschikking is in het onderhavige rechtsgeding niet het enige doel van verzoeksters. Daarnaast hebben zij nog een beroep ingesteld wegens een nalaten van de Hoge Autoriteit. Met dit beroep willen zij, ondersteund door de Franse Regering, bereiken dat de Hoge Autoriteit tot de Bondsregering een bindende aanbeveling richt tot invoering van een algemeen tarief, dat bij het vervoer van minerale brandstoffen, bestemd voor de ijzer- en staalindustrie, toepassing zal moeten vinden.

#### B. ONTVANKELIJKHEID VAN DE BEROEPEN

Bij het onderzoek naar de ontvankelijkheid van de beroepen en van de afzonderlijke onderdelen van de eis, komen enige vragen aan de orde die eerst in ogenschouw moeten worden genomen.

### I. Zaak 24-58

In de zaak 24-58 concluderen de verzoeksters, zoals in de aanvang reeds werd vermeld, tot vernietiging van de beschikking van de Hoge Autoriteit van 12 februari 1958

- 1) voor zover de toepassing van de tarieven 6 B 30 II en 6 B 33 aan de concurrentie ontleend geheel of gedeeltelijk gerechtvaardigd wordt verklaard;
- 2) voor zover bepaalde onderdelen van het Duitse tariefsysteem gehandhaafd worden, hoewel dit systeem in zijn totaliteit een op nationaliteit gebaseerde discriminatie zou inhouden;
- 3) voor zover voor de afschaffing van de gewraakte tarieven 6 B 30 I, 6 B 31 en 6 B 33 termijnen zijn toegestaan, die zich tot na het einde van de overgangsperiode uitstrekken.

#### 1. OMVANG VAN DE EIS

Ten aanzien van de punten 1 en 3 is de strekking van de eis duidelijk. Punt 2 daarentegen geeft aanleiding tot vragen. In de bestreden beschikking laat de Hoge Autoriteit, behalve de tarieven 6 B 30 II en 6 B 33, waartegen verzoeksters aparte middelen aanvoeren, ook de bijzondere tarieven 6 B 32 en gedeeltelijk eveneens 6 B 31 onverlet. (Het gaat hierbij om de tarieven voor kolen- en cokesvervoer naar Lübeck-Dänischburg — 6 B 32 — en om de bijzondere tarieven ten gunste van de Oostbeierse Luitpoldhütte en Maximilianshütte.) Met betrekking tot de laatstgenoemde tarieven bevat het verzoekschrift geen aparte middelen. Ten aanzien van tarief 6 B 31 worden in latere stukken ten dele nog aparte argumenten aangevoerd; aan de ontvankelijkheid daarvan zal ik elders aandacht wijden. Gezien de aan het beroep ten grondslag liggende gedachte kan er echter van uitgegaan worden, dat ook de beide niet uitdrukkelijk bestreden tarieven door verzoeksters worden aangevochten voor zover zij een onderdeel vormen van het naar haar oordeel ten gunste van de Duitse ijzer- en staalindustrie discriminerende tariefsysteem van de Bundesbahn.

2. *WORDT EEN „BESCHIKKING” VAN DE HOGE AUTORITEIT AANGEVOCHTEN?*

In het kader van het onderzoek naar de ontvankelijkheid kan de vraag worden gesteld, of de onderdelen van de bestreden beschikking, waarin de Hoge Autoriteit verklaart, dat zij geen bezwaar heeft tegen de bijzondere tarieven 6 B 30 II en 6 B 32, rechte wel als „beschikking” kunnen worden aangemerkt. Paragraaf 10, lid 7, van de Overgangsovereenkomst, op welke bepaling de Hoge Autoriteit zich beroept, eist immers geen goedkeuring van de Hoge Autoriteit voor bestaande tarieven die met de beginselen van het Verdrag in overeenstemming zijn. Indien de Hoge Autoriteit bij het onderzoek van bijzondere tarieven tot de conclusie komt, dat de beginselen van het Verdrag niet worden aangetast, dan blijven deze tarieven onverlet, zonder dat enige handeling van de Hoge Autoriteit, bijv. een toestemming – zoals voor de bestaande subsidies – of een bindende vaststelling, nodig is. Voor zover de uitkomst van een dergelijke toetsing zijn neerslag uitsluitend vindt in een niet-handelen van de Hoge Autoriteit, kan hiertegen door de betrokken ondernemingen slechts met een beroep wegens nalaten worden opgetreden. In het onderhavige geval heeft de Hoge Autoriteit er zich echter niet toe beperkt de tarieven, waartegen naar haar oordeel geen bezwaar bestond, onaangetaast te laten, maar zij heeft in het kader van een beschikking uitdrukkelijk vastgesteld, dat voor bezwaren tegen die tarieven geen aanleiding bestaat. Naar mijn mening heeft deze formele uitspraak in een beschikking over tarieven het karakter van een rechtens bindende beslissing, die de Hoge Autoriteit zelf niet zonder meer zou kunnen veranderen; derhalve moet zij naar mijn mening als een voor bestrijding vatbare beschikking in de zin van artikel 33 worden aangemerkt.

3. *HET BELANG VAN DE VERZOEKSTERS*

Terecht wordt door alle betrokkenen aangenomen, dat de bestreden beschikking een individueel karakter heeft. Een verdere beschouwing hierover is overbodig. Men kan zich echter afvragen of verzoeksters een belang hebben – een belang als door het Verdrag voor het instellen van een actie wordt vereist – bij de bestrijding van een beschikking die tot anderen gericht is en die tarieven betreft die voor andere ondernemingen gelden. Met deze vraag moet

niet worden verward het bezwaar dat de Hoge Autoriteit heeft gemaakt met betrekking tot de ontvankelijkheid van afzonderlijke grieven van verzoeksters; daaraan zal ook nog aandacht moeten worden gewijd.

Het Verdrag opent slechts de mogelijkheid een beroep tegen een beschikking in te stellen, wanneer de bestreden beschikking de betrokkenen individueel betreft. Er zal derhalve moeten worden nagegaan, welke invloed de bestreden beschikking op de juridische positie van verzoeksters heeft en welke gevolgen aan vernietiging van de beschikking voor haar zijn verbonden. De beschikking bezwaart verzoeksters immers niet in die zin, dat haar een plicht wordt opgelegd, maar zij laat ten gunste van andere ondernemingen voordelen voortbestaan, die aan verzoeksters niet ten goede komen. Wanneer de beschikking vernietigd wordt, is de Hoge Autoriteit verplicht de tarieven, waartegen zij tot nu toe geen bezwaar maakte, in strijd met het Verdrag te verklaren en te eisen dat zij worden ingetrokken. Hierdoor wordt aan de ondernemingen, die tot nu toe van de bijzondere tarieven profiteerden, dit voordeel onttrokken, zonder dat de Hoge Autoriteit echter verplicht is verzoeksters een gelijkwaardig voordeel toe te staan. Het voorgaande sluit een beroepsrecht van verzoeksters zeker niet uit, wanneer vaststaat dat het voordeel voor de begunstigde bedrijven een nadeel inhoudt voor verzoeksters. Dit is het geval, wanneer de ondernemingen met elkaar concurreren en hun concurrentiepositie door eenzijdige maatregelen op het gebied van de tarieven beïnvloed wordt. Ik heb de feitelijke situatie, welke aan deze vraag ten grondslag ligt, niet tot in details onderzocht, hoewel het mogelijk is dat niet elk van verzoeksters reële of potentiële concurrent van de door de verschillende bijzondere tarieven begunstigde Duitse ondernemingen is.

Mocht de feitelijke situatie anders zijn dan hiervoren werd verondersteld, dan heeft de bestreden beschikking vanuit juridisch oogpunt geen invloed op de positie van verzoeksters. In dat geval hebben zij geen beroepsrecht, daar ondernemingen die niet op enige bijzondere wijze betrokken zijn bij de in de beschikking geregelde materie niet geroepen en gerechtigd zijn te eisen, dat de regels van het Verdrag op objectieve wijze in acht worden genomen. Voor



mijn verdere beschouwingen zal ik echter veronderstellen dat de betrokken ondernemingen zich wat betreft hun belangen in een situatie bevinden die een beroepsrecht wettigt.

Het is bovendien aannemelijk, dat de Franse ondernemingen die een beroep hebben ingesteld op bijzondere wijze, en wel in sterker mate dan andere staalondernemingen van de Gemeenschap, belang hebben bij de intrekking van de beschikking, daar zij met de begunstigde Duitse ondernemingen niet alleen, zoals hier zal worden verondersteld, concurreren bij de afzet van hun produkten maar ook hun brandstoffen uit dezelfde bron en over ongeveer even grote afstand betrekken, echter met toepassing van andere vervoertarieven.

#### 4. ONTVANKELIJKHEID VAN DE AFZONDERLIJKE MIDDELEN

De Hoge Autoriteit heeft in haar verweerschrift het beroepsrecht van verzoeksters bestreden voor zover dit gegrond is op de grieven dat de bijzondere tarieven 6 B 30 en 6 B 33 ten onrechte als concurrerende tarieven zijn erkend en dat voor de intrekking van de gevraagde tarieven te lange termijnen zijn verleend. De Hoge Autoriteit houdt daarentegen voor ontvankelijk de grief, dat de totaliteit van de Duitse bijzondere tarieven een op nationaliteit gebaseerde discriminatie zou inhouden. De Hoge Autoriteit voert voor deze onderscheiding als grond aan, dat de verzoeksters geen bijzonder, van dat van alle ondernemingen van de Gemeenschap afwijkend, belang zouden hebben bij de intrekking van de Duitse bijzondere tarieven, terwijl door de op nationaliteit gebaseerde discriminatie een kleinere kring van ondernemingen, n.l. de Luxemburgse, Belgische en Franse, zou zijn getroffen.

Dit bezwaar, dat de ontvankelijkheid van afzonderlijke grieven betreft, gaat naar mijn mening niet op: het Verdrag stelt voor het instellen van een beroep tot vernietiging de eis, dat de beschikking de verzoeker individueel betreft. Indien deze vraag, die naar de rechtsgevolgen van de beschikking moet worden beoordeeld, bevestigend wordt beantwoord, dan staan de verzoeker al de in artikel 33 opgesomde middelen ter beschikking. Hij kan in dat geval de onrechtmatigheid van de beschikking in ieder opzicht geldend maken,

zonder dat hij zijn afzonderlijke grieven vanuit een oogpunt van een bijzonder belang behoeft te rechtvaardigen.

Wanneer moet worden aangenomen, dat de verzoeksters belang hebben bij de bestrijding van de beschikking in haar geheel, kan dit belang dan ook niet voor een bepaald onderdeel van de beschikking in twijfel worden getrokken, omdat dit onderdeel niet alleen met algemene argumenten (op nationaliteit gebaseerde discriminatie) maar ook nog met bijzondere grieven (het ten onrechte aannemen dat van concurrerende tarieven sprake is) bestreden wordt. Verzoeksters hebben derhalve het recht zich niet alleen met betrekking tot artikel 70, lid 2, maar ook met betrekking tot de overige bepalingen van artikel 70 (concurrerende tarieven) op schending van het Verdrag te beroepen.

#### 5. CONCLUSIE

Wat de zaak 24-58 betreft, meen ik derhalve zonder bezwaar een belang van verzoeksters bij het beroep tegen de beschikking te kunnen erkennen. Daar, zoals een blik op de terzake doende data aantoont (bekendmaking van de beschikking in het Publikatieblad van 3 maart 1958, beroep ingesteld op 1 april 1958), de beroepstermijn in acht is genomen, zijn verdere beschouwingen met betrekking tot dit deel van het geding vanuit het oogpunt van ontvankelijkheid niet noodzakelijk.

## II. Zaak 34-58

Het beroep 34-58 werpt echter voor wat betreft de ontvankelijkheid nog enige bijzondere problemen op.

Verzoeksters — dezelfde ondernemingen en ondernemersorganisaties als in de zaak 24-58 — eisen, ondersteund door de Franse Regering, in dit geding de vernietiging van een beschikking van de Hoge Autoriteit van 7 juni 1958. Ondanks de inkleding van het verzoek gaat het hier om een procedure wegens een nalaten van de Hoge Autoriteit; de procedure werd ingeleid met een brief van 26 maart 1958, waarop de Hoge Autoriteit bij het bestreden schrijven van 7 juni 1958 geantwoord heeft.

In hun brief van 26 maart 1958 ging het verzoeksters erom, de Hoge Autoriteit er toe te brengen een aanbeveling tot de Duitse Bondsregering te richten teneinde voor de niet-Duitse ondernemingen een tariefsysteem te doen invoeren, dat gelijkwaardig is aan het systeem, dat voor de Duitse ondernemingen geldt.

De Hoge Autoriteit antwoordde op dit verzoek, waarin verzoeksters zich uitdrukkelijk op artikel 35 van het Verdrag beriepen, dat sinds de beschikking van de Hoge Autoriteit van 12 februari 1958 in het algemene beeld van het Duitse tariefsysteem, waartegen de grief van verzoeksters was gericht, wijziging was gekomen, aangezien de Hoge Autoriteit de intrekking van enige tarieven had bevolen. Het verzoek zou derhalve geen voorwerp meer hebben en een uitdrukkelijke aanbeveling aan de Bondsregering zou niet nodig zijn.

#### 1. *PRELIMINAIRE PROCEDURE; BEROEPSTERMIJN*

Voor de ontvankelijkheid van een beroep als bedoeld in artikel 35, een beroep wegens een nalaten van de Hoge Autoriteit, is in de eerste plaats van belang, of alle verzoeksters betrokken zijn geweest bij de inleidende administratieve procedure, bij het aanhangig maken der zaak bij de Hoge Autoriteit. Dit is, zoals uit de bij het verweerschrift van de Hoge Autoriteit overgelegde stukken blijkt, het geval geweest.

Voor een beroep wegens nalaten gelden verder bepaalde beroepstermijnen: wanneer de Hoge Autoriteit niet binnen twee maanden op een verzoek heeft beslist, moet binnen de daarop volgende maand het beroep bij het Hof worden ingesteld. In het onderhavige geval kan men er voor de beantwoording van deze vraag niet mede volstaan aandacht te schenken aan de termijn die verstreken is tussen de ontvangst van het antwoord van de Hoge Autoriteit en het instellen van het beroep, aangezien de Hoge Autoriteit verzoeksters blijkbaar pas na afloop van de eerder genoemde termijn van twee maanden heeft geantwoord. De noodzakelijke termijnen schijnen mij echter ook in acht genomen te zijn, indien men afziet van het uitdrukkelijke antwoord van de Hoge Autoriteit.

Indien men van de datum, waarop het beroep werd ingesteld, terug rekent en daarbij rekening houdt met de termijn wegens afstand van drie dagen, die voor Frankrijk geldt en die ook zonder uitdrukkelijke vermelding in artikel 85, paragraaf 2, van het reglement op de procesvoering (oud) voor beroepen wegens nalaten geldt, dan blijkt dat het begin van de termijn van twee maanden niet voor 1 april 1958 kan liggen. Daar het schrijven van verzoeksters gedateerd is op 26 maart kan er van uitgegaan worden, dat het de Hoge Autoriteit niet voor 31 maart heeft bereikt. Vanuit een oogpunt van beroepstermijnen schijnt er derhalve geen aanleiding te zijn tot kritiek.

2. *HEEFT HET BEROEP TEGEN DE STILZWIJGENDE  
WEIGERING EEN ANDERE STREKKING  
DAN HET BEROEP TEGEN DE BESCHIKKING?*

Het is echter denkbaar dat de ontvankelijkheid van het beroep wegens nalaten van de Hoge Autoriteit op een andere grond in twijfel moet worden getrokken. De partijen verschillen van mening over de vraag, of het beroep wegens „niet-handelen” een afzonderlijke, van het beroep tegen de beschikking (24-58) onderscheiden, strekking heeft; dit alleen zou zijn ontvankelijkheid naast het beroep tegen de beschikking kunnen rechtvaardigen. Nagegaan zal derhalve moeten worden, of het beroep wegens nalaten betrekking heeft op een handeling, waartoe de Hoge Autoriteit ook verplicht zou zijn, wanneer de bestreden beschikking in de zaak 24-58 zou worden vernietigd. Het gevolg van een geslaagd beroep tot vernietiging is immers, zoals bekend, niet alleen dat de bestreden beschikking vernietigd wordt. De Hoge Autoriteit is overeenkomstig artikel 34 van het Verdrag ook verplicht, die maatregelen te treffen die uit de beslissing tot vernietiging voortvloeien.

a) *Rechtsgevolgen van een geslaagd beroep tot vernietiging*

Indien verzoeksters ten aanzien van haar beroep tot vernietiging in het gelijk worden gesteld, is de Hoge Autoriteit gehouden van de Bondsregering te eisen, dat zij alle bijzondere tarieven afschaft, die in de beschikking onverlet werden gelaten. Dit zou dan tengevolge hebben, dat in plaats van deze bijzondere tarieven het door de Hoge Autoriteit als algemeen erkende tarief 6 B 1 wordt toegepast

of dat een ander algemeen tarief wordt ingevoerd, dat dan voor alle Duitse ondernemingen geldt en ook als uitgangspunt dient voor het directe internationale tarief. Op de Duitse ondernemingen zouden derhalve, wanneer het beroep slaagt, dezelfde tarieven van toepassing moeten zijn als die welke gelden voor de Franse verzoeksters. Ditzelfde beogen verzoeksters echter met het verzoek aan de Hoge Autoriteit van 26 maart, indien het verzoek om „voor de niet-Duitse ondernemingen een gelijkwaardig tariefstelsel in te voeren” op de geschetste wijze moet worden verstaan. Bij deze uitleg van de beroepen bestaat er bij het tweede beroep geen eigen afzonderlijk belang. Hierop komt het echter voor het beroep wegens nalaten van de Hoge Autoriteit uitsluitend aan, niet op de door verzoeksters aangevoerde formele aspecten (het feit dat de bestreden beschikking tot verschillende adressanten was gericht).

b) *De omstandigheid dat geen rekening werd gehouden met op nationaliteit gebaseerde discriminatie. – De tarieven bij de Bundesbahn na de beschikking van de Hoge Autoriteit*

Verzoeksters voeren hiertegenover aan, dat zij bij het tweede geding wel belang hebben, aangezien in de Duitse tarieven ook na het uitvaardigen van de bestreden beschikking geen wijziging is gekomen, enerzijds omdat voor de intrekking van die tarieven lange termijnen zijn toegestaan, anderzijds omdat de Bondsregering aan de beschikking van de Hoge Autoriteit geen gevolg heeft gegeven. Bovendien zou de Hoge Autoriteit bij haar onderzoek naar de bijzondere tarieven hebben nagelaten rekening te houden met de vraag, of er van op nationaliteit gebaseerde discriminatie sprake was. Dienaangaande kan worden opgemerkt, dat met de grief aangaande de termijnen voor de intrekking van de tarieven en ook met het verwijt van de op nationaliteit gebaseerde discriminatie volgens de eis van verzoeksters rekening moet worden gehouden bij de procedure tegen de beschikking van de Hoge Autoriteit. Bij haar opmerking dat de Duitse Regering aan de beschikking van de Hoge Autoriteit geen gevolg heeft gegeven, zien verzoeksters over het hoofd dat zij in haar beroep wegens „niet handelen” de Hoge Autoriteit verwijten niet gehandeld te hebben, niet daarentegen de Duitse Regering. Men kon de Hoge Autoriteit, nadat zij haar be-

schikking genomen had, voorhouden, dat zij in haar bezwaren niet ver genoeg was gegaan, hetgeen bij het beroep tegen de beschikking ook is gedaan. Men zou de Hoge Autoriteit er ook toe kunnen brengen de omstandigheid, dat aan haar beschikking feitelijk geen gevolg is gegeven, in een procedure overeenkomstig artikel 88 vast te stellen (hetgeen verzoeksters overigens niet beogen). Voor een procedure wegens nalaten van de hier besproken strekking is echter naast het beroep tegen de beschikking geen plaats.

c) *Invoering van een tarief ten gunste van verzoeksters, dat overeenkomt met de Duitse bijzondere tarieven*

Hetgeen verzoeksters in haar brief van 26 maart 1958 van de Hoge Autoriteit verlangden en haar eis in de zaak 34-58 kunnen echter ook op een andere wijze worden geïnterpreteerd. Men kan haar verzoek ook zo begrijpen, dat zij voor zichzelf de invoering van een tarief eisen, dat overeenkomt met de bijzondere tarieven, waartegen zij bezwaar maken.

Alsdan zou er echter tegenspraak bestaan tussen het beroep 24-58 en het beroep 34-58. Met het beroep tot vernietiging beogen verzoeksters immers de afschaffing van alle Duitse bijzondere tarieven en daardoor – vanuit het standpunt van de Hoge Autoriteit bestaat er in dit geding geen andere mogelijkheid – de toepassing van het tarief 6 B 1 als algemeen tarief, terwijl zij in de zaak 34-58 zouden beogen voor de Franse ondernemingen een tarief in te voeren, dat overeenkomt met het systeem van de bijzondere tarieven, die volgens het beroep 24-58 zouden moeten worden afgeschaft; zij zouden derhalve beogen een discriminatie ten gunste van Franse bedrijven te scheppen.

d) *Invoering van een algemeen tarief voor gesloten treinen*

Ook deze interpretatie van de strekking van het beroep leidt derhalve tot een ontkenning van de ontvankelijkheid. Er blijft dan ten slotte nog een laatste mogelijkheid over, waarop de verzoeksters tijdens de openbare behandeling de nadruk hebben gelegd. Onafhankelijk van de vraag, of de in het beroep 24-58 bestreden bijzondere tarieven ingetrokken worden of voortduren, dient tot de Bonds-

regering een aanbeveling te worden gericht tot het invoeren van een algemeen tarief voor kolenvervoer in gesloten treinen naar ondernemingen van de ijzer- en staalindustrie. Deze algemene wijziging van het Duitse tariefsysteem met inbegrip van de bijzondere tarieven en van het tarief 6 B 1 kan echter met het beroep tot vernietiging alleen niet bereikt worden, omdat, ook wanneer dit beroep slaagt, geen algemeen tarief voor gesloten treinen behoeft te worden toegepast. Vanuit dit oogpunt bezien, heeft het beroep 34-58 een eigen afzonderlijke strekking en kan de ontvankelijkheid ervan niet worden betwist.

Men zou echter de vraag kunnen opwerpen, of een dergelijk beroep niet reeds eerder had kunnen en moeten worden ingesteld. Gezien vanuit het belang van verzoeksters, heeft dit beroep immers uitsluitend tot doel tegen de toepassing van het tarief 6 B 1 in het directe internationale verkeer, waar het als uitgangspunt voor het E.G.K.S.-tarief no. 102 dient, bezwaar te maken en dit tarief door een ander te doen vervangen. Zoals bekend hebben de regeringen reeds in 1955 een overeenkomst met betrekking tot de invoering van directe internationale spoorwegtarieven gesloten (Publikatieblad 1955, blz. 701), welke op 1 mei 1955 in werking is getreden. Toentertijd werd aanvaard, dat het tarief 6 B 1 als algemeen binnentarief als basis zou dienen voor het directe internationale tarief, hetgeen uit de tabellen over de degressiecoëfficiënten, opgenomen onder de bijlage van de Overeenkomst, blijkt. De Overeenkomst bevat in artikel 16 een arbitrage-clausule welke luidt:

„Het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal is bevoegd, onder de voorwaarden welke bij artikel 89 van het Verdrag zijn vastgesteld, een uitspraak te doen in elk geschil tussen deelnemende Staten over de uitlegging of de toepassing van deze Overeenkomst”.

Op grond van deze arbitrage-clausule zou de Franse Regering – interveniënt, in deze procedure – een naar haar mening onjuiste toepassing van de Overeenkomst door de Duitse Regering hebben kunnen aanvallen.

Het stond toen ook reeds vast – verzoeksters hebben daarop in het geding verscheidene malen de aandacht gevestigd – dat de

Hoge Autoriteit het tarief 6 B 1 als algemeen Duits tarief voor kolenvervoer erkend had, terwijl de tarieven 6 B 30-33 als bijzondere tarieven werden geclassificeerd die aan artikel 70, lid 4, getoetst dienden te worden. Het was derhalve duidelijk, dat de onverenigbaarheid van deze tarieven met artikel 70, lid 4, niet tot invoering van een ander algemeen tarief (ook voor het internationale verkeer) zou leiden.

Uitgaande van deze regeling hadden de Franse ondernemingen, die zich, zoals uit de bij het verweerschrift overgelegde stukken blijkt, reeds in 1956 in verschillende brieven over op nationaliteit gebaseerde discriminatie hadden beklagd, zich overeenkomstig artikel 35 tot de Hoge Autoriteit kunnen wenden.

Nu is weliswaar hiervoor geen termijn voorzien, maar het is toch de vraag, of niet geëist moet worden, dat dit, indien er samenhang bestaat met een bepaalde maatregel die men gewijzigd wil zien, plaatsvindt binnen redelijke tijd na de gebeurtenis die aanleiding schijnt te geven tot kritiek. Vanuit dit gezichtspunt zou een beroep in 1958, dat in werkelijkheid gebeurtenissen uit 1954 of 1955 betreft, ook indien men ruime criteria aanlegt, als niet ontvankelijk kunnen worden afgewezen.

Ik wil intussen niet zover gaan, dat ik het Hof deze oplossing voorstel. Ik volsta met de verwijzing naar dit probleem en zal ook het beroep wegens nalaten op zijn gegrondheid onderzoeken.

### C. GEGRONDHEID VAN DE BEROEPEN

#### I. Het beroep tot vernietiging

Allereerst dient onderzocht te worden, of het beroep tegen de beschikking van de Hoge Autoriteit van 12 februari 1958 materieel gegrond is.

Verzoeksters bestrijden deze beschikking voor zover zij bijzondere tarieven van de Bundesbahn geheel of gedeeltelijk onaangetast laat en voor zover zij voor de opheffing van de gewraakte tarieven termijnen voorziet.



## 1. ONDERZOEK VAN DE TARIEVEN AFZONDERLIJK

Evenals verzoeksters eerst kritiek uitoefenen op bepaalde afzonderlijke in deze beschikking behandelde tarieven, zal ik bij mijn onderzoek van de beschikking eerst de afzonderlijke tarieven in ogeschouw nemen en pas daarna onderzoeken, of tegen de totaliteit van alle tarieven vanuit een oogpunt van op nationaliteit gebaseerde discriminatie bezwaar moet worden gemaakt. Wanneer n.l. blijkt, dat de Hoge Autoriteit een tarief ten onrechte als concurrerend tarief heeft erkend, is het onderzoek naar de vraag of van een op nationaliteit gebaseerde discriminatie sprake is, voor dat tarief overbodig.

Van de in de beschikking behandelde tarieven, die naar de mening van de Hoge Autoriteit als concurrerende tarieven moeten worden aangemerkt, worden de bijzondere tarieven 6 B 30 II en 6 B 33 afzonderlijk door verzoeksters bestreden; het bijzondere tarief 6 B 32 vallen zij slechts algemeen en te zamen met alle andere bijzondere tarieven aan vanuit het oogpunt van op nationaliteit gebaseerde discriminatie.

### a) *Algemene opmerkingen met betrekking tot het begrip „concurrerende tarieven”*

Uitgangspunt van het onderzoek is artikel 70 van het Verdrag, dat de bevoegdheden van de Gemeenschap op het gebied van het vervoerwezen regelt. Artikel 70 maakt in lid 5 melding van concurrerende tarieven. In dat lid wordt bepaald, dat maatregelen met betrekking tot de mededinging tussen de verschillende takken van vervoer, onderworpen blijven aan de wettelijke bepalingen van elk der Lid-Staten. Tot de categorie van „maatregelen met betrekking tot de mededinging” behoren ook de concurrerende tarieven. Afgaande op de tekst van de bepaling is er alle reden de vraag te stellen welke zin deze bepaling heeft, daar bij gebreke van een eigen bevoegdheid van de Gemeenschap om tarieven vast te stellen, ook andere tarieven (bijv. bijzondere tarieven in de zin van lid 4) aan de wettelijke bepalingen van de Lid-Staten onderworpen zijn. Het schijnt zinvol aan te nemen, dat de betekenis van lid 5 van artikel 70 – voor zover daarin sprake is van concurrerende tarieven –

erin bestaat op het bijzondere karakter van deze tarieven te wijzen en te onderstrepen, dat zij volgens eigen regels behandeld moeten worden. Waarin is dit bijzondere karakter van de concurrerende tarieven nu gelegen? Deze vraag werd in het geding herhaaldelijk aan de orde gesteld en – indien ik het goed zie – door beide partijen in beginsel op dezelfde wijze beantwoord. Zij kan beantwoord worden, zonder dat het nodig is zich daarbij in diepgaande wetenschappelijke beschouwingen op economisch of vervoergebied te verliezen.

Concurrerende tarieven zijn bijzondere tarieven; bijzondere tarieven die een vervoeronderneming op een bepaald traject toepast om vervoer aan een ander middel van vervoer te onttrekken of om eigen vervoer tegen de concurrentie van een ander middel van vervoer te beschermen (tarieven tot het behoud van vervoer). De bijzondere omstandigheden die tot hun toepassing aanleiding geven staan niet toe hen met andere tarieven te vergelijken. In dit opzicht vallen zij derhalve niet onder het verbod van discriminatie. Het spreekt vanzelf, dat zij wel onder het discriminatieverbod vallen, wanneer zij niet op gelijke wijze op vergelijkbare verbruikers toegepast worden.

Hun bijzondere behandeling is met de beginselen welke aan het Verdrag ten grondslag liggen te verenigen, omdat ondernemingen die van dergelijke tarieven profiteren geen kunstmatig, maar een natuurlijk, uit hun geografische ligging voortvloeiend, voordeel genieten. Zij heben de keus uit verscheidene takken van vervoer, waarvan er een zo rationeel werkt, dat daarin, zonder dat de winst daardoor zal verminderen, lagere tarieven kunnen worden aangeboden. Wanneer een andere tak van vervoer, die niet in dezelfde gunstige omstandigheden verkeert, tegen deze tarieven gaat concurreren om zelf een bepaald vervoervolume te behouden, kan tegen een dergelijke tariefvorming, die zijn oorzaak vindt in het eigen economische belang van de vervoerder, geen bezwaar worden gemaakt. De begunstigde ondernemingen verwerven hierdoor immers geen voordeel, dat zij niet ook zonder deze, uit concurrentie-overwegingen getroffen maatregel, reeds hadden.

Partijen schijnen het niet alleen eens te zijn in hun visie op de essentie van de concurrerende tarieven, zij zijn het blijkbaar ook eens over de voorwaarden waaraan een tarief moet voldoen om als concurrerend te kunnen worden erkend.

- Vast moet staan dat de vervoerder aan wiens tarieven een concurrent zich aanpast niet zelf ontoelaatbare bijzondere tarieven toepast;
- Er moet sprake zijn van werkelijke concurrentie in die zin dat de ene tak van vervoer zich inspant om cliënten van een andere tak van vervoer te verwerven, of om zijn eigen cliënten tegenover de concurrentie van die andere tak van vervoer te behouden.

Indien in een bepaalde periode geen werkelijke concurrentie van dit karakter aanwezig is, kan genoeg worden genomen met het ernstige gevaar, dat een concurrerende vervoersmogelijkheid geschapen wordt, wanneer de tarieven van de bestaande vervoersmogelijkheid een bepaald niveau overschrijden. Het is uiteraard zeer moeilijk de vraag, of van een dergelijke potentiële concurrentie sprake is, met zekerheid te beantwoorden. Hierbij spelen immers subjectieve elementen een rol (projecten en bedoelingen van ondernemingen) die afhankelijk zijn van talrijke omstandigheden, waarvan sommige niet steeds nauwkeurig kunnen worden beoordeeld;

- Ten slotte moet de pariteit tussen de concurrerende tarieven gewaarborgd zijn.

b) *De concurrerende tarieven afzonderlijk*

Partijen zijn het er in het onderhavige geding niet over eens, of de tarieven, die de Hoge Autoriteit als concurrerend heeft beschouwd, aan de eisen welke daaraan feitelijk en rechtens moeten worden gesteld, voldoen. Ook in 1953 konden de deskundigen in de werkgroep het over deze vraag niet eens worden. Ik wil thans eerst op dit punt ingaan.

Partijen hebben met betrekking tot de tarieven 6 B 30 II en 6 B 33 een groot aantal feiten naar voren gebracht, die op talrijke belangrijke punten van elkaar afwijken. Dit heeft het Hof aanleiding gegeven een deskundigenonderzoek te gelasten. Het is dunkt mij niet mijn taak de inhoud van het deskundigenrapport volledig weer te geven en gedetailleerd met betrekking tot al zijn onderdelen een standpunt in te nemen. Ik zal mij ertoe beperken de bijzonder belangrijke punten eruit naar voren te brengen en het rapport aan de hand van de opmerkingen van partijen en de aanvullende opmerkingen van de deskundige aan een kritische beoordeling te onderwerpen. In aansluiting daaraan zal ik het Hof dan een voorstel doen aangaande die uitkomsten van het rapport, die het Hof naar mijn mening voor het nemen van zijn beslissing dient te onderschrijven. In verband daarmee zal ik de afzonderlijke tarieven en de gevallen waarin zij toegepast worden apart voor U moeten schetsen.

i) *Het tarief 6 B 30 II*

Het tarief 6 B 30 II wordt toegepast op het vervoer van vaste brandstoffen van het gebied van de Ruhr naar Osnabrück en naar de Georgsmarienhütte.

Allereerst het vervoer naar Osnabrück.

Om te beginnen zij hierbij opgemerkt, dat de kolenleveranties aan het bedrijf Osnabrück van zeer bescheiden omvang zijn (1957: 8.300; 1958: 5.700 t.), dat zij verder teruglopen en dat zij in de toekomst volledig gestaakt zullen worden. Verzoeksters hebben dit niet betwist en hebben erkend dat het geval Osnabrück in dit geding slechts van geringe betekenis is. Men kan zich dan ook afvragen, of verzoeksters wel belang hebben bij de intrekking van het tarief 6 B 30 II voor zover dit leveranties naar Osnabrück betreft. Het geringe voordeel, dat het bedrijf in Osnabrück hierdoor geniet, kan aan verzoeksters nauwelijks schade van betekenis berokkenen. Men zou derhalve kunnen overwegen de eis voor dit deel wegens gebrek aan belang niet ontvankelijk te verklaren.

Laat men dit punt buiten beschouwing, dan blijft terzake nog het volgende van belang: daar Osnabrück over een stadshaven be-

schikt is vervoer te water naar de fabriek in Osnabrück mogelijk. Om van deze vervoersweg gebruik te maken zijn geen bijzondere technische voorzieningen nodig. Tot nu toe heeft vervoer te water overigens niet plaatsgehad. Leveranties van cokes komen voor Osnabrück bovendien niet in aanmerking, zodat op de bijzondere aspecten van het cokesvervoer niet behoeft te worden ingegaan.

Bij zijn onderzoek naar de vrachtprijzen komt de deskundige tot de conclusie dat het vervoer van kolen per spoor DM 11,01/t kost, terwijl het vervoer te water DM 11,39/t zou kosten. Hij leidt hieruit af, dat het spoorwegtarief niet op de juiste wijze aansluit bij het tarief van de concurrerende tak van vervoer, daar het zeker met ongeveer DM 1 verhoogd zou kunnen worden, zonder dat voor afvloeiing naar het vervoer te water gevreesd behoeft te worden.

Ondanks de geringe betekenis van dit geval moet ik toch enige opmerkingen met betrekking tot de berekeningen van de deskundige maken. De deskundige is bij zijn berekeningen uitgegaan van de spoorwegtarieven die op 1 augustus 1959 golden. Voor het Hof is echter beslissend de toestand op het tijdstip, waarop de Hoge Autoriteit haar beschikking nam. Onderzocht moet immers worden, of de beschikking bij haar totstandkoming regelmatig was. In plaats van DM 10,10/t moet derhalve voor het spoortarief van Unna-Königsborn DM 8,80/t worden genomen en vanaf Viktor-Ickern DM 9,50/t. Bovendien heeft de deskundige voor het spoorwegtransport dezelfde lossingskosten in rekening gebracht als voor het gecombineerde vervoer te water en per spoor (n.l. DM, 0,30/t). Hij gaat ervan uit, dat op langere termijn niet alleen bij het vervoer van de haven naar de fabriek maar ook bij het rechtstreekse vervoer per spoor van de mijn naar de fabriek speciale wagons zullen worden gebruikt, die een rationelere lossing mogelijk maken. Deze veronderstelling schijnt niet gerechtvaardigd, daar het bedrijf voor het vervoer van de haven naar de fabriek eigen speciale wagons denkt te gebruiken, terwijl de spoorwegen binnen afzienbare tijd uit overwegingen van rentabiliteit (gebrek aan retourvracht) geen speciale wagons voor het vervoer naar Osnabrück zullen bezigen. Bij de berekening van de vervoerkosten bij vervoer te water moet voor het

vervoer over de havenspoorweg niet worden uitgegaan van een bedrag van DM 0,48/t (tarief voor 1959), maar van DM 0,41/t (tarief voor 1958).

Wanneer men er ten slotte nog rekening mee houdt, dat de vrachtprijs per spoor van de mijnen Viktor/Ickern naar Osnabrück hoger is dan de vrachtprijs van Unna/Königsborn naar Osnabrück, terwijl de situatie voor het vervoer te water juist omgekeerd is, en wanneer men verder bedenkt, dat het voor het bedrijf geen moeilijkheden oplevert kolen te betrekken uit de tot het bedrijf behorende mijnen Viktor/Ickern, dan komt men tot de volgende vergelijking van de vrachtprijs:

vervoer per spoor Viktor/Ickern-Osnabrück = DM 11,01/t  
vervoer te water Viktor/Ickern-Osnabrück = DM 11,32/t

Hieruit volgt dat, ook wanneer men rekening houdt met de op de berekening van de deskundige aan te brengen correcties, op het tijdstip waarop de beschikking werd genomen, een verschil in vrachtprijs ten gunste van het vervoer per spoor bestond, ten bedrage van DM 0,31/t. Het concurrerende tarief van de Bundesbahn blijkt derhalve in dit geval niet op juiste wijze te zijn aangepast.

Moeilijker ligt de situatie bij de Georgsmarienhütte, die hetzelfde tarief geniet. Hier zou het bedrijf een verbinding met het Dortmund-Eemskanaal moeten scheppen om vervoer te water mogelijk te maken. We hebben hier derhalve te doen met een potentiële concurrentie tussen vervoer te water en vervoer per spoor. Het onderzoek hiernaar gaf tot talrijke twistpunten aanleiding. In zijn rapport kwam de deskundige tot de conclusie, dat het vervoer van kolen naar de Georgsmarienhütte per binnenschip DM 9,90/t zou kosten, terwijl de vrachtprijs per spoor DM 9,67/t (verzending Königsborn) en DM 9,07/t (verzending mijn Westfalen) bedraagt. Voor het vervoer per binnenschip van cokes zou verder een toeslag van DM 0,80 tot DM 1,— per ton gerechtvaardigd zijn. Hieruit volgt, dat een verhoging van de vrachtprijs van de spoorwegen van DM 1,— tot DM 1,20/t de Klöckner-Werke A.G., waartoe de Georgsmarienhütte behoort, geen aanleiding zou geven de tot nu toe

niet bestaande aansluiting met de waterweg tot stand te brengen, met andere woorden dat bij de vrachtprijs voor vervoer per spoor volgens het tarief 6 B 30 II de pariteit niet in acht genomen is.

Verzoeksters bestrijden verschillende onderdelen van het deskundigenrapport, die op dit geval betrekking hebben. In het bijzonder zijn zij de mening toegedaan, dat de Klöckner-Werke niet zouden overgaan tot de hoge investeringen, die het tot stand brengen van een nieuw spoorwegtraject meebrengt, en die naar haar bewering pas in 13 jaren kunnen worden afgeschreven. Hiertegenover staat echter, dat noch in de technische en economische overwegingen van de deskundige, noch in zijn zeer terughoudende conclusie met betrekking tot de Georgsmariënhütte een onjuistheid kan worden aangetoond. Het staat buiten twijfel, dat de Georgsmariënhütte, bij verhoging der spoorwegtarieven boven een bepaalde grens, het voordeliger zal achten het risico van een hoge investering in een spoorwegverbinding met de haven te dragen dan de lasten van het spoorwegvervoer over de gehele afstand. Waar deze grens ligt, kan slechts onderwerp uitmaken van ingewikkelde prognoses; men krijgt uit het deskundigenrapport in zijn geheel de indruk, dat de deskundige in dit opzicht eerder te voorzichtig dan te royaal is geweest.

Bij de berekening van de rentabiliteit van de spoorwegverbinding naar het Dortmund-Eemskanaal heeft de deskundige aangenomen, dat na de uitvoering van deze plannen ook de ertsleveringen voor de Georgsmariënhütte per binnenschip zouden plaatsvinden. In een omstandige reeks vragen en opmerkingen hebben verzoeksters getracht aan te tonen, dat de deskundige er ten onrechte van is uitgegaan, dat de binnenvaart met de spoorwegen voor het vervoer van erts zou kunnen concurreren. De Georgsmariënhütte zelf heeft berekend, dat het vervoer van erts via de waterweg van Emden naar Dörenthe meer dan DM 2/t goedkoper zou zijn dan het vervoer per spoor volgens het geldende tarief. Deze berekening heeft de deskundige niet overgenomen. In een zeer diepgaand onderzoek heeft hij duidelijk gemaakt, dat, ook bij een voorzichtige berekening en indien men rekening houdt met alle denkbare nadelen, vervoer van erts per binnenschip niet duurder zal zijn dan het huidige transport per spoor. Dit is voldoende om bij de berekening van de

rentabiliteit van de nieuwe spoorlijn ook met dit transport rekening te kunnen houden.

Tegenover de conclusies van de deskundige hebben verzoeksters ten slotte nog naar voren gebracht, dat de Georgsmarienhütte het zich niet kan veroorloven om van het vervoer per spoor op vervoer te water over te gaan, omdat de spoorwegen in dat geval de veel belangrijker bijzondere tarieven zouden intrekken, welke de Klöckner-Werke A.G., waartoe de Georgsmarienhütte behoort, genieten voor het vervoer van erts naar de fabriek, welke het concern in Hagen-Haspe bezit. Dit bezwaar heeft de Hoge Autoriteit tijdens de mondelinge behandeling ontzenuwd: ook de tarieven voor Hagen-Haspe zijn concurrerende tarieven die de spoorwegen in hun eigen belang ingevoerd hebben.

Los van hetgeen door verzoeksters naar voren is gebracht, dient met betrekking tot enige andere punten van het rapport nog het volgende te worden opgemerkt.

Bij de berekening van de investeringskosten voor het aanleggen van een spoorwegverbinding naar de haven Dörenthe heeft de deskundige bijna over de gehele linie de door het bedrijf zelf berekende kosten met 10 tot 15% verhoogd, zonder daarvoor een bijzondere motivering te geven. Men zou de neiging kunnen hebben zijn conclusie (transportkosten Dörenthe-bedrijf DM 1,65/t) met een daarmee evenredig bedrag te verminderen, hetgeen die conclusie echter nauwelijks beïnvloedt.

Van meer betekenis voor het eindresultaat is een andere omstandigheid: evenals in het geval Osnabrück is de deskundige er voor de Georgsmarienhütte van uitgegaan, dat de kosten van lossing in het bedrijf in de voorzienbare toekomst bij rechtstreeks vervoer per spoor even hoog zullen zijn als bij vervoer van Dörenthe naar het bedrijf. Ook ten aanzien hiervan heeft de Hoge Autoriteit opgemerkt, dat de lagere kosten van lossing ter plaatse van het bedrijf bij gecombineerd vervoer per binnenschip en per spoor op het gebruik van eigen speciale wagons zouden berusten, die tot dusverre voor een rechtstreeks vervoer per spoor vanaf de mijn niet in aanmerking



kwamen en die ook in de toekomst naar alle waarschijnlijkheid niet gebruikt zullen worden, aangezien het gebruik van zulke wagons voor de spoorwegen zonder retourvracht (erts) niet lonend is. Deze uiteenzettingen van de Hoge Autoriteit acht ik overtuigend en zij moeten bij de berekening in aanmerking worden genomen. De berekening van de kosten voor het vervoer per spoor wordt daarvoor met ongeveer DM 0,45/t verhoogd.

De Hoge Autoriteit heeft er verder terecht op gewezen, dat er voor de Georgsmarienhütte geen beletsel bestaat — noch met betrekking tot de kwaliteit van de kolen, noch met betrekking tot het produktieprogramma van de mijnen — om haar behoefte uit de eigen mijnen Viktor-Ickern te dekken; dit zou een verhoging van de vrachtkosten per spoor en een vermindering van de vrachtkosten per binnenschip meebrengen. Reeds nu blijkt uit de statistische gegevens, dat ten koste van de andere mijnen meer kolen uit Viktor-Ickern betrokken worden.

Indien men met deze factoren rekening houdt, komt men tot de volgende vergelijking van de kosten bij vervoer per spoor en bij vervoer per binnenschip:

vrachtprijs per spoor van Viktor-Ickern DM 10,82/t  
vrachtprijs per binnenschip van Viktor-Ickern DM 9,42/t  
vrachtprijs per spoor van Unna-Königsborn DM 10,12 t  
vrachtprijs per binnenschip van Unna-Königsborn DM 9,90/t

Voor het vervoer te water van cokes heeft de deskundige een toeslag ten bedrage van DM 0,80 tot DM 1,—/t (kwaliteitsverlies, meerkosten bij het overladen etc.) toelaatbaar geacht. In het geval van de Georgsmarienhütte vallen sommige van deze prijsverhogende factoren weg, omdat het bedrijf zelf cokes kan vervaardigen en speciale inrichtingen bezit voor het gebruik van de kleine stukken cokes, die vooral bij vervoer per schip ontstaan en die in de regel als een nadeel van dat vervoer worden beschouwd. Deze omstandigheden geven wel aanleiding de toeslag iets lager te stellen, hetgeen van invloed is op de berekening van de pariteit.

Ten slotte bevat het deskundigenrapport diepgaande beschouwingen over een marge die bij een vergelijking van de tarieven ten nadele van het vervoer te water in aanmerking moet worden genomen in verband met de typische nadelen van de binnenscheepvaart (geringe snelheid, vervoer slechts in grote hoeveelheden, verschil in waterstand, mist, reparaties aan sluizen etc.). De Hoge Autoriteit heeft opgemerkt dat voor de Georgsmariënhütte deze nadelen wegvallen, omdat de mogelijkheden, welke de ligging van het bedrijf biedt, en de aanwezigheid van eigen mijnen, een bevredigende verzorging ook per binnenschip toelaten. De lange duur van het transport bij vervoer per binnenschip zou zelfs voor de Georgsmariënhütte een voordeel zijn, omdat daardoor een deel van de opslagkosten wordt vermeden. Het verkeer op kanalen heeft bovendien in veel mindere mate te lijden van gebeurtenissen, die het verkeer op rivieren nadelig beïnvloeden (zoals ijs, mist, verandering van de waterstand).

Juist die gebeurtenissen hebben bij de berekening van de eerder genoemde marge tussen de vrachtprijzen in de Duits-Franse studiecommissie tot kanalisering van de Moezel een belangrijke rol gespeeld. Voor de Georgsmariënhütte zou het transport te water tegenover het vervoer per spoor bovendien nog een bijzonder voordeel hebben, omdat het voor de afzet van de produkten van het bedrijf van grote betekenis is. Het Hof heeft naar mijn mening geen aanleiding deze omstandigheden bij de beoordeling van de concurrentieverhoudingen tussen spoorweg en binnenscheepvaart buiten beschouwing te laten. In het geval van de Georgsmariënhütte moet derhalve de bij een vergelijking van de vrachtprijs van spoor en binnenschip algemeen gebruikelijke toeslag op het binnenvaart-tarief lager worden gesteld.

In het licht van de hierboven aangebrachte correcties rijst de vraag, of in het geval van de Georgsmariënhütte niet, ook indien men strenge maatstaven aanlegt, werkelijk van een potentiële concurrentie tussen spoorwegen en binnenvaart sprake is en of men niet de opvatting kan huldigen, dat het bijzondere tarief van de spoorwegen op juiste wijze is aangepast aan het tarief dat bij vervoer te water zou gelden.

In het begin heb ik reeds op de moeilijkheden gewezen die aan de beoordeling van deze vragen zijn verbonden. Beide partijen hebben in het proces herhaaldelijk beklemtoond, dat de talrijke imponderabilia en elementen van subjectieve waardering een volstrekt vaststaand oordeel uitsluiten; zij hebben elkaar wederkerig de bewijslast toegeschoven. Ik acht het de vraag, of in een proces als het onderhavige zulke bewijsregelingen gelden. Op zichzelf kan dit punt echter buiten beschouwing worden gelaten, omdat de feitelijke situatie niet onduidelijk is en daaruit met enige zekerheid conclusies kunnen worden getrokken. In het onderhavige geval is de beslissende vraag, of de Hoge Autoriteit de vrees van de Bundesbahn, dat ook een kleine tariefverhoging de Klöckner-Werke aanleiding zou kunnen geven tot het scheppen van een concurrerende vervoersmogelijkheid, gerechtvaardigd mocht achten en in verband daarmee het bijzondere tarief 6 B 30 II mocht laten voortbestaan. Ik meen deze vraag in verband met de correcties die voor het geval Georgsmarienhütte in het deskundigenrapport moeten worden aangebracht, in afwijking van de mening van de deskundige, bevestigend te kunnen beantwoorden. Hieruit volgt echter, dat de Hoge Autoriteit bij de toetsing van het tarief, voor zover het de Georgsmarienhütte betreft, noch bij de beoordeling van de feitelijke situatie en de daaruit getrokken conclusies, noch in juridisch opzicht onregelmatig gehandeld heeft.

Ik zou in dit verband nog eens willen aanknopen bij mijn opmerkingen over Osnabrück, die immers met betrekking tot de pariteit van het spoorwegtarief negatief waren. Wanneer het Hof mijn conclusie met betrekking tot de vraag van de ontvankelijkheid niet zou volgen — een conclusie die berust op het feit dat de omvang van het kolenvoer naar Osnabrück voor de onderhavige rechtszaak in de letterlijke betekenis van het woord een „quantité négligeable” is — dan zal het een andere overweging dienen te onderzoeken. Zoals bekend, behoren de fabrieken Osnabrück en Georgsmarienhütte, waarvoor hetzelfde tarief geldt, beide toe aan de Klöckner-Werke A.G.. Deze vennootschap is een belangrijke cliënt van de Bundesbahn op andere trajecten. Het is dan ook niet uitgesloten, dat de Bundesbahn met de belangen van deze grote afnemer in haar eigen belang ook voor de onbetekenende leveranties

naar Osnabrück rekening houdt en dat zij daarom, ondanks zekere bezwaren in verband met de pariteit, het voor de Georgsmariënhütte uit concurrentie-overwegingen terecht verleende bijzondere tarief 6 B 30 II ook op leveranties naar Osnabrück toepast. Met het oog op het bij de Georgsmariënhütte dreigende verlies aan vervoer kunnen deze overwegingen van de Bundesbahn niet ongerechtvaardigd worden geacht. Zelfs wanneer men de vraag, of verzoeksters bij haar grief tegen het voor Osnabrück geldende tarief belang hebben, bevestigend zou beantwoorden, dan nog zou men tot de conclusie moeten komen, dat de Hoge Autoriteit terecht heeft nagelaten tegen deze toepassing van het tarief bezwaar te maken. De volledige erkenning van het bijzondere tarief 6 B 30 II als concurrerend tarief in alle gevallen, waarin het wordt toegepast, houdt dan ook geen schending van het Verdrag in.

ii) *Het tarief 6 B 33*

Het tweede door verzoeksters afzonderlijk bestreden bijzondere tarief, het tarief 6 B 33, wordt toegepast op het vervoer van vaste brandstoffen van de Ruhr naar Peine en Salzgitter. In beide gevallen is van een feitelijke concurrentie van de binnenvaart sprake, aangezien zowel de plaats van afzending als die van ontvangst een eigen aansluiting op de waterweg hebben. De door de Hoge Autoriteit verstrekte getallen, welke zonder bestrijding zijn gebleven, wijzen ook uit, dat tot nu toe verreweg het grootste deel van het transport per binnenschip heeft plaatsgevonden, waaronder voor Peine ook het transport van cokes.

Eerst zal ik thans het geval Peine nader in ogenschouw nemen. De deskundige kwam in zijn rapport tot de conclusie, dat de vrachtprijs per spoor naar Peine DM 12,17/t bedraagt en de vrachtprijs per binnenschip DM 12,72/t. Bij zijn berekening heeft hij – hetgeen niet over het hoofd mag worden gezien – reeds rekening gehouden met de door de Hoge Autoriteit bevolen intrekking van de korting op de kanaalgelden. Zonder deze intrekking zouden de transportkosten per binnenschip DM 1,27/t lager zijn. Ik heb er in deze procedure reeds op gewezen, dat het Hof tot taak heeft de rechtmatigheid van de beschikking van de Hoge Autoriteit te toetsen

en niet om een onderzoek naar de thans in de Bondsrepubliek geldende tarieven in te stellen. De Hoge Autoriteit heeft in haar beschikking echter ook bevolen de pariteit van het bijzondere tarief 6 B 33 na de intrekking van de korting op de kanaalgelden aan het gewijzigde binnenvaarttarief aan te passen. Een juiste berekening van de pariteit moet derhalve in beide calculaties rekening houden ofwel met de korting op de kanaalgelden ofwel met de afschaffing van die korting. Men komt dan tot de volgende bedragen:

spoorweg ..... DM 12,17/t  
binnenschip ..... DM 11,45/t

of wel (na afschaffing van de korting):

spoorweg ..... DM 13,44/t  
binnenschip ..... DM 12,72/t

Verzoeksters brengen in dit verband naar voren – en deze opmerking heeft ook op Salzgitter betrekking – dat het tarief voor het vervoer te water zelf voor een deel een ondersteuningstarief is en dit niet alleen voor zover het de gewraakte korting op de kanaalgelden betreft. Dit zou blijken uit een vergelijking met de vrachtprijzen die voor Lahde gelden. Deze prijzen zijn ongeveer even hoog, hoewel de afstand tussen Peine en het Ruhrgebied groter is. Voor dit feit heeft de deskundige echter een afdoende verklaring gegeven door te wijzen op de technische belemmeringen (sluizen, verwisseling van sleepboten), welke mede brengen dat het vervoer naar Lahde ondanks de geringere afstand toch eenzelfde tijd in beslag neemt. Het vervoer naar Lahde speelt in de argumentatie van verzoeksters ook verder nog een rol. Zij wijzen erop dat, voor Lahde geen bijzonder spoorwegtarief geldt. Zij zien daarin een bewijs voor haar stelling, dat de spoorwegtarieven voor Peine en Salzgitter geen concurrerende tarieven zijn, maar bijzondere ondersteuningstarieven ten gunste van de daar gevestigde ijzer- en staalbedrijven. De Hoge Autoriteit heeft daartegen aangevoerd, dat het elektriciteitsbedrijf in Lahde ook bij invoering van een gunstig spoorwegtarief aan het vervoer te water de voorkeur zou geven, daar dit bedrijf over een eigen vloot voor het kolentransport beschikt. Naar mijn mening vindt het geval Lahde hierin een verklaring.

zonder dat de door verzoeksters getrokken conclusies gedeeld behoeven te worden.

Het geding heeft evenmin een bevestiging opgeleverd voor de stelling van verzoeksters, dat er in werkelijkheid geen sprake zou zijn van een aanpassing van het spoorwegtarief aan het binnenvaarttarief, maar in tegendeel van een aanpassing van het binnenvaarttarief aan het spoorwegtarief. De Hoge Autoriteit heeft aangetoond, dat juist op het traject naar Peine en Salzgitter een bijzonder hevige concurrentie tussen binnenschip en spoorwegen bestaat. Deze hevige concurrentie vindt zijn oorzaak in het grote verlies aan transportvolume, ten gevolge van het ontstaan van de zonegrens. Beide takken van vervoer trachten zeer intensief om het overblijvende vervoer naar Peine en Salzgitter tot zich te trekken. Dit verklaart de lage vrachtprijzen. Voor geen van beide takken van vervoer is overigens de rentabiliteit verloren gegaan.

In dit verband wil ik nog wijzen op de conclusie van de deskundige, dat, afgezien van de korting op de kanaalgelden, geen element van ondersteuning in het binnenvaarttarief te ontdekken valt. In het bijzonder verdienen de aandacht zijn opmerkingen over de wijze, waarop de binnenvaarttarieven in het algemeen tot stand komen en zijn vergelijking met de vrachttarieven op andere waterwegen, waar in geen geval van een kunstmatig laag houden van de vrachtprijzen kan worden gesproken, zoals bijv. bij het verkeer op de Rijn. Ook verdienen in dit verband vermelding de niet weerlegde beschouwingen van de Hoge Autoriteit over de concurrerende tarieven voor kolenleveranties buiten het terrein van de ijzer- en staalindustrie (in het bijzonder aan cementindustrieën en elektriciteitsbedrijven in Zuid-Duitsland en Berlijn). Hieruit blijkt, dat concurrerende tarieven voor grote kolenleveranties geenszins een privilege zijn van de Duitse ijzer- en staalbedrijven, zoals verzoeksters menen.

Ten slotte moet hier nog een woord worden gewijd aan het door verzoeksters genoemde rapport-Wetzler<sup>1)</sup> over de niet tot de bedrijfs-

<sup>1)</sup> Die Betriebsfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn; Rapport van een commissie van deskundigen. — Uitgave van het Duitse Ministerie van Verkeer, deel 9.

sfeer behorende lasten van de Duitse spoorwegen en aan de daaruit getrokken conclusies aangaande de ware aard van de bestreden tarieven. Dit rapport werd in opdracht van de Bundesbahn en van het Duitse Ministerie van Verkeer uitgebracht. Het had tot doel de Bondsregering ertoe te brengen subsidies aan de Bundesbahn te verstrekken. De in dit rapport samengevatte meningen van deskundigen zijn ten dele met elkaar in tegenspraak. Zij hebben slechts betekenis voor het nagestreefde financiële doel; buiten dat terrein zijn zij niet aanvaard. Gebleken is, dat de in het rapport-Wetzler gebruikte aanduiding van bijzondere tarieven als ondersteuningstarieven ten dele misleidend is, daar alle tarieven die een vermindering van inkomsten voor de spoorwegen ten gevolge hebben, als ondersteuningstarieven worden aangemerkt. Indien men verder in het materiaal en de berekeningen, welke de bijgevoegde overzichten bevatten, doordringt, blijkt, dat het niet-toepassen van het algemene tarief 6 B 1 tot vermindering van inkomsten voert, maar dat anderszinds afschaffing van de concurrerende tarieven een vermindering van de omvang van het vervoer ten gevolge zou hebben, waaraan een winst uit de toepassing van de concurrerende tarieven ten offer zou vallen. De tabellen en uiteenzettingen van het rapport rechtvaardigen dan ook in het geheel niet de conclusie, dat de Bundesbahn bij de toepassing van ondersteuningstarieven onder haar kostprijs werkt en dat bij vervanging van de concurrerende tarieven door het algemene tarief de Bundesbahn ondanks afvloeiing van verkeer naar de Binnenvaart, met het overblijvende verkeer op de bewuste trajecten een gunstiger economisch resultaat zou bereiken dan bij de toepassing van de bijzondere tarieven.

Na deze algemene opmerkingen over de aard van de concurrerende tarieven en over de vaststelling van tarieven voor de binnenvaart, wil ik thans weer terugkeren tot het geval van het bedrijf Ilsede-Peine. Ik wil dienaangaande volstaan met op te merken, dat niet alleen de berekeningen van de deskundige, maar vooral het beeld dat de praktijk van het vervoer geeft, overtuigend aantonen, dat het bijzondere tarief 6 B 33 voor dit vervoer inderdaad concurrerend is en dat de wijze waarop dit tarief aan dat van de binnenscheepvaart is aangepast, geen aanleiding geeft tot kritiek. De feitelijke verhouding welke hier tussen binnenvaart en spoorwegverkeer

bestaat — een duidelijk overwicht ten gunste van het binnenvaart-verkeer — maakt het overbodig bijzondere opmerkingen te maken over een noodzakelijke marge tussen de binnenvaart- en de spoorwegtarieven of over eventuele toeslagen voor cokesvervoer. Ook met betrekking tot dit punt valt derhalve in de beschikking van de Hoge Autoriteit geen onjuistheid te ontdekken.

Ten slotte moet ik nog het geval Salzgitter behandelen. Dit vertoont in elk opzicht, in het bijzonder ook met betrekking tot de hoeveelheid door de binnenvaart vervoerde kolen, grote overeenkomst met Peine. Bij zijn onderzoek naar de vrachtprijzen kwam de deskundige hier tot de conclusie, dat het vervoer van kolen over land gemiddeld DM 11,61/t en over water D M12,47/t zou kosten. Ook hier moet er rekening mee worden gehouden dat bij de berekening van de vrachtprijzen per schip de korting op de kanaalgelden buiten beschouwing werd gelaten.

Bovendien was op het tijdstip dat hier van belang is (de datum van de beschikking van de Hoge Autoriteit) de vrachtprijs per schip DM 0,21/t hoger. Deze gegevens brengen de volgende correctie mee:

Vrachtprijs per spoor gemiddeld . . . . DM 11,61/t  
Vrachtprijs per schip gemiddeld . . . . DM 11,21/t

of (wanneer bij beide takken van vervoer, zoals de Hoge Autoriteit eist, rekening wordt gehouden met de afschaffing van de korting op de kanaalgelden):

Vrachtprijs per spoor gemiddeld . . . . DM 13,08/t  
Vrachtprijs per schip gemiddeld . . . . DM 12,68/t

Mijn beschouwingen over de vraag of het spoorwegtarief aan het tarief van de binnenscheepvaart is aangepast of omgekeerd, zijn ook hier van toepassing. De bijzondere situatie, die kenmerkend is voor het verkeer in het gebied van Peine en Salzgitter (verhoogde concurrentie na het wegvallen van het vervoer naar Midden-Duitsland en Berlijn), maakt het onmogelijk met zekerheid vast te stellen, welke tak van vervoer zich aan de andere aanpast. Gezien deze



bijzondere situatie, kan aan de Hoge Autoriteit niet worden verwezen, dat zij het bijzondere tarief 6 B 33 ten onrechte als concurrerend heeft erkend. Het intensieve scheepvaartverkeer, dat bovendien de neiging heeft zich ten koste van het spoorverkeer uit te breiden, is, naast de cijfers die de Hoge Autoriteit en de deskundige hebben geleverd, het beste bewijs voor de juistheid van deze conclusie.

In afwijking van de algemene regel mogen de bijzondere toelagen, die bij de berekening van de pariteit voor cokesleveranties per schip een rol spelen, in het geval Salzgitter slechts in zeer geringe mate in aanmerking worden genomen. Gezien de geringe diepte die het Mittelland-kanaal in zijn huidige toestand heeft, kunnen de schepen bij het vervoer van kolen nauwelijks volledig geladen worden. Het maken van een verschil met betrekking tot cokesvervoer is dan ook moeilijk te rechtvaardigen. Bovendien behoeft in het onderhavige geval geen rekening te worden gehouden met kwaliteitsverlies, aangezien Salzgitter over een haven beschikt, die overlading op spoorwegwagons — de eigenlijke oorzaak van het kwaliteitsverlies — overbodig maakt. Indien men er ten slotte nog rekening mee houdt, dat de hoeveelheid cokes, die naar Salzgitter verzonden wordt, gering is, dan komt men tot de conclusie, dat ook de omstandigheid dat het bijzondere tarief 6 B 33 voor cokesvervoer eenzelfde pariteit heeft als voor kolenvervoer, geen aanleiding geeft daartegen bezwaar te maken.

iii) *Samenvattende beschouwing met betrekking tot de tarieven 6 B 30 II en 6 B 33*

Het onderzoek van de tarieven 6 B 30 II en 6 B 33, dat naar aanleiding van de in het bijzonder daartegen gerichte grieven van verzoeksters werd ingesteld, leidt derhalve tot de conclusie, dat de Hoge Autoriteit geen verwijt mag worden gemaakt, omdat zij die tarieven als concurrerende tarieven heeft beschouwd. Deze conclusie steunt op het deskundigenrapport en op de ten dele aanvullende, ten dele corrigerende opmerkingen, die met betrekking tot dit rapport zijn gemaakt. In de vier gevallen, waarin deze tarieven worden toegepast, kan aangenomen worden, dat de concurrentie van de

binnenvaart, waarvan de tarieven na de door de Hoge Autoriteit bevolen wijzigingen geen element van ondersteuning meer bevatten, bepalend is geweest voor het vaststellen van het spoorwegtarief en dat ook de berekening van de pariteit op juiste wijze heeft plaats gehad.

iv) *Het tarief 6 B 32*

In de bestreden beschikking is ook het tarief 6 B 32 als concurrerend tarief toelaatbaar verklaard. Dit tarief speelt voor het vervoer naar Lübeck-Dänischburg een zekere, hoewel ondergeschikte, rol. Verzoeksters hebben noch in haar verzoekschrift, noch in de latere schriftelijke stukken, noch bij de mondelinge behandeling bijzondere opmerkingen met betrekking tot dit tarief gemaakt. Het wordt slechts bestreden als onderdeel van het Duitse tariefsysteem, dat in zijn totaliteit een op nationaliteit gebaseerde discriminatie zou inhouden. Het tarief 6 B 32 behoeft dan ook alleen vanuit dit gezichtspunt en dan samen met alle andere bijzondere tarieven in beschouwing te worden genomen.

c) *Het bijzondere tarief 6 B 31*

Aandacht moet nog worden gewijd aan het bijzondere tarief 6 B 31, hetwelk geldt voor de Beierse ondernemingen in het gebied van de zonegrens. De Hoge Autoriteit is er in de bestreden beschikking van uit gegaan, dat dit tarief principieel toelaatbaar is. Tegelijkertijd heeft zij echter bepaald, dat de korting welke dit tarief tegenover het tarief 6 B 1 inhoudt, geleidelijk tot ten hoogste 8% moet worden beperkt. Ook met betrekking tot dit tarief bevat het beroep geen afzonderlijke middelen. Eerst in latere schrifturen bestrijden verzoeksters gedetailleerd de gegrondheid van een dergelijke maatregel tot ondersteuning van de Oost-Beierse bedrijven. Het is de vraag, of deze feitelijke argumenten, waarvoor het verzoekschrift zelf geen aanknopingspunt biedt, ontvankelijk zijn. Het Reglement voor de procesvoering van het Hof — in het onderhavige geval is het oude reglement nog van toepassing — schrijft in artikel 29, paragraaf 3, voor, dat het verzoekschrift de gronden moet bevatten waarop het beroep feitelijk en rechtens berust. Ook al wordt daardoor geen uitputtende weergave van de procesmaterie in feitelijk

en juridisch opzicht geëist, dan kan deze bepaling toch slechts dan betekenis hebben wanneer zij verzoeksters verplicht het onderwerp van het proces te zamen met de aard der verschillende middelen aan te geven. Ik ben echter bereid deze bepaling extensief te interpreteren en aan te nemen, dat de later afzonderlijk naar voren gebrachte argumenten van verzoeksters ontvankelijk zijn tot ondersteuning van haar stelling, dat ook het bijzondere tarief 6 B 31 niet gerechtvaardigd wordt door de bijzondere situatie van de begunstigde ondernemingen, doch onderdeel is van een in zijn totaliteit discriminerend tariefsysteem.

Verzoeksters zijn de opvatting toegedaan, dat het Verdrag E.G.K.S., in tegenstelling tot het Verdrag E.E.G., niet toestaat rekening te houden met de bijzondere situatie welke voor ondernemingen in het gebied van de zonegrens uit de verdeling van Duitsland voortvloeit. Daarmee stellen zij de interpretatie van artikel 70, lid 4, aan de orde, aangezien de Hoge Autoriteit de toelaatbaarheid van het tarief aan de materiële criteria van die bepaling heeft getoetst. Artikel 70, lid 4, spreekt van bijzondere tarieven ten gunste van een of meer ondernemingen. Een limitatieve opsomming van toelaatbare bijzondere tarieven bevat artikel 70 niet; er wordt uitsluitend in bepaald, dat de maatregelen tot ondersteuning in overeenstemming moeten zijn met de beginselen van het Verdrag. Het artikel verwijst derhalve naar algemene beginselen, die op hun beurt interpretatie behoeven. Men kan derhalve zeggen, dat de aanwezigheid van een bijzondere situatie een algemene voorwaarde is voor de toelaatbaarheid van bijzondere tarieven, waarmee uiteraard niet is gezegd dat de bijzondere situatie van een onderneming op zichzelf in elk geval voldoende is om een bijzonder tarief te rechtvaardigen. Er zijn echter geen omstandigheden van bijzondere aard (bijv. omstandigheden die op politieke invloeden zijn terug te voeren), die door het Verdrag buiten het bereik van artikel 70 worden gebracht. Aangezien de omschrijving van de voorwaarden, welke tot toepassing van artikel 70 aanleiding kunnen geven, algemeen is gehouden, opent dit artikel de mogelijkheid rekening te houden met de bijzondere omstandigheden welke uit de scheiding van de zones voortvloeien.

In mijn conclusie in het geding over de Franse bijzondere tarieven, heb ik enige principiële beschouwingen over de interpretatie van artikel 70, lid 4, kunnen geven. Ik wil hier thans slechts naar die beschouwingen verwijzen en moge ermee volstaan de grondgedachte daarvan te herhalen. De beginselen van het Verdrag staan geen voortdurende ondersteuning toe van ondernemingen die niet uit eigen kracht aan de concurrentie in de gemeenschappelijke markt kunnen deelnemen. Wil artikel 70, lid 4, echter enige betekenis hebben, dan moet het ten minste toestaan, dat hulp wordt verleend aan ondernemingen, die een voortdurende ondersteuning niet van node hebben, maar die ten gevolge van buitengewone en belangrijke, aan hun invloed onttrokken, gebeurtenissen in moeilijkheden zijn geraakt, een en ander voor zover er reden is om aan te nemen, dat deze ondernemingen na een zekere tijd zonder ondersteuningsmaatregelen weer aan de concurrentie kunnen deelnemen.

Verzoeksters bestrijden niet, dat de door het tarief 6 B 31 begunstigde ondernemingen door het tot stand komen van de zonegrens gedwongen zijn onder minder gunstige omstandigheden te werken. Ze hebben niet de mening geuit, dat deze ondernemingen ook onder normale omstandigheden nauwelijks in staat zouden zijn aan de concurrentie in de gemeenschappelijke markt het hoofd te bieden. Ook hebben zij niets laten blijken van twijfel aangaande het feit dat het hier gaat om moeilijkheden met een politieke oorzaak, moeilijkheden waarvan aangenomen wordt, dat zij slechts van voorbijgaande aard zijn. Hierdoor staat naar mijn mening vast dat artikel 70, lid 4, ook bij restrictieve interpretatie op die ondernemingen kan worden toegepast.

Verzoeksters zijn echter van mening, dat de reden voor een bijzonder tarief is weggevallen, omdat de bedrijven er in geslaagd zouden zijn hun in het Oosten verloren markten in het Westen terug te winnen. Zij wijzen ook op het percentage van de produktietoename van deze bedrijven. Verzoeksters zien hierbij echter over het hoofd, dat de huidige toestand mede het gevolg is van de invloed van de bijzondere tarieven. Dat de bedrijven ook zonder bijzondere ondersteuningsmaatregelen eenzelfde expansie te zien zouden hebben gegeven, hebben zij niet beweerd. In het bijzonder moet hier

de aandacht worden gevestigd op de moeilijkheden, die de bedrijven bij hun afzet in Zuid-Duitsland ondervinden van Franse concurrentie. Voor de oorlog konden die ondernemingen bij hun afzet in het Oosten de nadelen van hun geografische ligging goeddeels compenseren door het voordeel dat hun werd geboden door de vervoertarieven Oberhausen of Dillingen-Saar. De Hoge Autoriteit heeft ook naar voren gebracht, dat de ondernemingen niet alleen door het verlies van afzetgebieden in het Oosten, maar ook door het verlies van bedrijven in Midden-Duitsland benadeeld zijn. Indien men de expansie van de ondernemingen vergelijkt met de gemiddeld in de Gemeenschap geldende expansie-cijfers, dan kan er geen sprake van zijn, dat al hun nadelen inmiddels zijn gecompenseerd.

De door verzoeksters vermelde perekwatiekas voor de staalafzet in Zuid-Duitsland moet in dit verband buiten beschouwing blijven, daar deze tot doel heeft de prijs van alle staal, dat van grote afstand geleverd wordt, te verlagen. Daarin ligt derhalve geen bijzondere begunstiging van de Beierse bedrijven.

Samenvattend kom ik derhalve tot de conclusie dat, ook bij strikte interpretatie van artikel 70, lid 4, aan de Hoge Autoriteit niet kan worden verweten, dat zij het tarief 6 B 31 ten onrechte verenigbaar heeft geacht met de beginselen van het Verdrag. In dit verband kan worden volstaan met te constateren, dat bijzondere ondersteuningsmaatregelen ten gunste van de Beierse bedrijven, op het tijdstip waarop de beschikking werd genomen, gerechtvaardigd waren. Ik behoef hier niet — noch in de ene, noch in de andere richting — te onderzoeken of de hoogte van het uitzonderingstarief, zoals dit door de Hoge Autoriteit is goedgekeurd, juist is.

2. *HOUDT HET SYSTEEM VAN DE IN DE BESCHIKKING  
BEHANDELDE TARIEVEN IN ZIJN TOTALITEIT EEN OP  
NATIONALITEIT GEBASEERDE DISCRIMINATIE IN?*

Nu de in de bestreden beschikking behandelde tarieven afzonderlijk zijn onderzocht tegen de achtergrond van artikel 70, leden 4 en 5, en daarbij geen onregelmatigheid van de zijde van de Hoge Autoriteit kon worden geconstateerd, moet ik mij thans bezighouden

met de vraag, of de *totaliteit* van het Duitse tariefsysteem voor kolenvervoer naar de ijzer- en staalindustrie, vergeleken met de voor de Franse verzoeksters geldende tarieven, aanleiding geeft te spreken van een discriminatie gebaseerd op het land van oorsprong of bestemming van de produkten, kortom van een op nationaliteit gebaseerde discriminatie.

Dergelijke discriminaties zijn, volgens artikel 70, lid 2, met betrekking tot het vervoer tussen de Lid-Statens verboden en wel: „in vrachtprijzen en vervoersvoorwaarden van welke aard dan ook”. „De opheffing van deze discriminaties brengt in het bijzonder de verplichting mede om ten aanzien van het vervoer van kolen en staal afkomstig uit of bestemd voor een ander land van de Gemeenschap de schalen, vrachtprijzen en tariefbepalingen van welke aard dan ook toe te passen, welke geldig zijn voor het binnenlandse vervoer van dezelfde produkten, wanneer deze over hetzelfde traject worden vervoerd.”

Uit de tekst van deze bepaling blijkt, dat hier sprake is van verboden en geboden die gericht zijn tot de regeringen van de Lid-Statens. Deze verboden en geboden zijn toepasselijk, zonder dat daartoe enige handeling van de zijde van de Hoge Autoriteit vereist is. Dit wil echter niet zeggen, dat de Hoge Autoriteit op dit gebied geen bevoegdheden bezit. Zij is niet alleen verplicht, wanneer artikel 70, lid 2, niet wordt nageleefd, overeenkomstig artikel 88 een formele beschikking te nemen, waarin deze schending van het Verdrag wordt geconstateerd; zij is ook verplicht bij de toetsing van bijzondere tarieven, die overeenkomstig artikel 70, lid 4, aan haar oordeel moeten worden onderworpen of die overeenkomstig paragraaf 10, lid 7, van de Overgangsovereenkomst aan haar moeten worden meegedeeld, met het aspect van de op nationaliteit gebaseerde discriminatie rekening te houden.

Tijdens de mondelinge behandeling heeft de Hoge Autoriteit naar voren gebracht, dat het verwijt, dat zij het totale systeem van de Duitse kolentarieven niet vanuit het aspect van de op nationaliteit gebaseerde discriminatie zou hebben gezien, naar zijn aard thuis hoort in het beroep wegens nalaten en niet in het beroep tot

vernietiging van de beschikking. Het betreft hier immers een niet-handelen van de Hoge Autoriteit. Deze opvatting kan ik niet delen. Niet alleen de onjuiste toepassing van een verdragsbepaling, maar ook de omstandigheid dat men bij het nemen van een beschikking ten onrechte niet met een verdragsbepaling rekening houdt, rechtvaardigen in het kader van een beroep tot vernietiging het verwijt van schending van het Verdrag. Er bestaat geen aanleiding een beroep wegens nalaten in te stellen, indien de Hoge Autoriteit gehandeld heeft, doch bij haar beschikking een aspect buiten beschouwing heeft gelaten, dat de inhoud van de beschikking zou kunnen beïnvloeden.

Verzoeksters leggen in het kader van hun voornaamste verwijt, het verwijt van op nationaliteit gebaseerde discriminatie, het accent op artikel 70, lid 2, op grond van welke bepaling op het vervoer van kolen tussen landen van de Gemeenschap „de schalen, vrachtprijzen en tariefbepalingen toegepast moeten worden, welke geldig zijn voor het binnenlandse vervoer van dezelfde produkten, wanneer deze over hetzelfde traject worden vervoerd”. Zij leiden uit deze bepaling af, dat zij aanspraak hebben op het genot van soortgelijke tarieven als die welke de Duitse staalbedrijven, die zich op een overeenkomstige afstand van het Ruhrgebied bevinden, in de regel feitelijk voor grote kolentransporten genieten. Het is naar haar mening niet voldoende, wanneer haar een tarief toegestaan wordt, dat formeel wel als algemeen tarief kan worden aangeduid en dat naar de abstracte omschrijving van zijn toepasselijkheid ook wel als zodanig kan worden aangemerkt, maar dat in de praktijk niet algemeen toepassing vindt.

Het volkenrecht kent een theorie, volgens welke in het internationale verkeer niet kan worden gesproken van discriminatie, wanneer een buitenlander niet slechter behandeld wordt dan de in de meest ongunstige positie verkerende onderdaan. Volgens deze theorie zou er geen sprake kunnen zijn van het verwijt van op nationaliteit gebaseerde discriminatie, wanneer er maar één Duitse ijzer- of staalonderneming zou zijn die over langere afstanden vrachtprijzen betaalt, die op het voor de leveranties aan verzoeksters toepasselijke tarief 6 B I berusten.

Indien deze theorie in het volkenrecht al een zekere gelding mag hebben, voor het recht van de E.G.K.S., voor een gemeenschap derhalve die principieel van normale volkenrechtelijke bindingen verschilt, geldt zij naar mijn mening niet. Dit blijkt duidelijk uit artikel 70, lid 2. Het Verdrag eist meer; het eist dat binnenlandse en buitenlandse ondernemingen, voor zover zij in een vergelijkbare situatie verkeren, op het gebied van tarieven dezelfde behandeling genieten.

Op grond van deze interpretatie van het Verdrag achten verzoeksters de methode en de volgorde, die bij de toetsing van de Duitse tarieven zijn gevolgd, onjuist. Naar haar mening zou de Hoge Autoriteit eerst hebben moeten nagaan welk totaalbeeld het Duitse tariefsysteem opleverde; zij zou dan hebben geconstateerd, dat het gemiddelde niveau van de Duitse bijzondere tarieven lager is dan het niveau van het tarief 6 B I dat voor de Franse ondernemingen geldt; eerst daarna zou zij de opheffing van deze op nationaliteit gebaseerde discriminatie hebben moeten bevelen. Nu staat het voor mij buiten twijfel, dat de Hoge Autoriteit bij de toetsing van transporttarieven niet mag afgaan op de uiterlijke schijn, bijvoorbeeld de wijze waarop de tarieven worden aangeduid (bijzondere tarieven enerzijds en algemene tarieven anderzijds) en de beperking van hun toepassing tot een bepaald traject. Het spreekt vanzelf, dat door de wijze van voorstelling van een tarief, het totale beeld van de tariefsituatie scheef kan worden getrokken. Ik geloof echter niet dat een optreden van de Hoge Autoriteit, zoals door verzoeksters voor juist wordt gehouden, vrij van bedenkingen zou zijn geweest. Vergelijkingen zijn slechts toelaatbaar, voor zover de onderwerpen waarop zij betrekking hebben inderdaad vergelijkbaar zijn, in casu voor zover de tarieven voor vergelijkbare situaties gelden. Van de vergelijking moeten worden uitgesloten, die tarieven die voor bijzondere situaties gelden, in het bijzonder de concurrerende tarieven. Een onderneming, die de keuze heeft tussen twee concurrerende takken van vervoer, is vanuit een oogpunt van vervoer niet vergelijkbaar met ondernemingen die uitsluitend op spoorwegtransport zijn aangewezen. Evenmin kunnen ondernemingen, die in hun economische situatie ernstig zijn getroffen door buitengewone politieke gebeurtenissen, worden vergeleken met ondernemingen voor wie dit niet



geldt. De omstandigheid dat de Hoge Autoriteit eerst trachtte vast te stellen in hoeverre van vergelijkbaarheid sprake was en pas daarna overging tot het maken van vergelijkingen en het trekken van conclusies, kan geen aanleiding geven tot het verwijt, dat haar methode niet juist is geweest.

Het grondige onderzoek van de deskundige heeft ons getoond, dat het tarief 6 B 33 als concurrerend moet worden erkend. Hetzelfde geldt ook voor het tarief 6 B 30 II, zij het dat voor dit geval enige correcties in het deskundigenrapport moeten worden aangebracht. Deze beide tarieven en de ondernemingen, die ervan profiteren, komen derhalve voor een vergelijking met verzoeksters niet in aanmerking. Ook het tarief 6 B 32 (het concurrerende tarief voor Lübeck-Dänischburg) is op deze grond aan een vergelijking met het voor verzoeksters geldende tarief onttrokken.

Bij de toetsing van het bijzondere tarief voor het Beierse zonegrensgebied is gebleken, dat de bijzondere situatie van de begunstigde ondernemingen een afwijkende behandeling van die ondernemingen in beginsel rechtvaardigt, waaruit voortvloeit dat ook in hun geval een vergelijking met verzoeksters niet in aanmerking komt, omdat het bijzondere karakter van hun situatie in Frankrijk geen parallel vindt. Slechts de bedrijven in het gebied van de Sieg, Lahn en Dill en de hier toegepaste tarieven blijven ten slotte over voor een vergelijking met verzoeksters. Ten aanzien van de tarieven voor deze bedrijven is de beschikking van de Hoge Autoriteit echter negatief, dat wil zeggen de Hoge Autoriteit verlangt, dat het thans geldende bijzondere tarief wordt opgeheven en dat in etappes het tarief 6 B I wordt ingevoerd.

Ik wil in dit verband nogmaals de aandacht vestigen op een opmerking, die ik in dit geding reeds eerder heb gemaakt. Het doel van dit proces is, het optreden en de beschikkingen van de Hoge Autoriteit te toetsen, niet echter het instellen van een onderzoek naar de toestand welke in Duitsland met betrekking tot de tarieven bestaat, een toestand, die op het ogenblik voor een deel nog met de beschikkingen van de Hoge Autoriteit in strijd is. De vraag dient derhalve steeds te zijn, of de beschikking van de Hoge Autoriteit

rechtmatig is en of het daaraan ten grondslag liggende standpunt in overeenstemming is met het Verdrag. Gebleken is, dat na de beschikking van de Hoge Autoriteit, waarbij de afschaffing van het bijzondere tarief 6 B 30 I (bijzonder tarief voor Siegerland) werd bevolen, gewaarborgd is, dat de Franse ondernemingen op gelijke wijze worden behandeld als de Duitse ondernemingen, die ten aanzien van de onderhavige beschikking als vergelijkingsobject in aanmerking komen. De bestreden beschikking laat dan ook geen ruimte voor het verwijt, dat van op nationaliteit gebaseerde discriminatie sprake zou zijn.

Uit deze constatering vloeit verder voort, dat het tarief 6 B I, welk tarief aan de berekening van de vrachtkosten voor verzoeksters ten grondslag ligt, in de Duitse tarieven voor het vervoer naar buiten het Ruhrgebied gelegen staalfabrieken een meer dan ondergeschikte betekenis heeft, althans na de beschikking van de Hoge Autoriteit, die hier in de eerste plaats van belang is. Het speelt een rol voor de Annahütte in Beieren, welk bedrijf volgens de gegevens van de Hoge Autoriteit ongeveer 19.000 ton kolen en 1500 ton cokes per jaar betreft, maar ook voor de leveranties in het gebied van de Sierg, Lahn en Dill, die in 1955 volgens de Hoge Autoriteit ongeveer 873.000 ton omvat hebben. Zelfs wanneer men het bijzonder omvangrijke vervoer naar het Saargebied, hetwelk met toepassing van het tarief 6 B I plaatsvindt, buiten beschouwing laat, kan niet betwijfeld worden, dat het tarief 6 B I na de beschikking van de Hoge Autoriteit het karakter van een algemeen tarief heeft. Dit beeld wordt nog versterkt, indien men rekening houdt met de leveranties aan de Luitpoldhütte en de Maximilianshütte, waarvoor na de beschikking van de Hoge Autoriteit slechts een korting van 8% op het algemene tarief 6 B I geoorloofd is. Dit geval, waarin een bijzondere behandeling in principe gerechtvaardigd is, benadert hiermede dichter de algemene regeling.

Door deze opmerkingen over de gevallen waarop het tarief 6 B I na de beschikking van de Hoge Autoriteit toegepast moet worden, valt een reeks grieven, welke verzoeksters tegen dit tarief hebben geuit, weg. Deze grieven hadden, ook in het kader van het beroep tegen een beschikking, waarin met betrekking tot het tarief 6 B I

geen verbindende bepaling voorkwam, zin, voor zover verzoeksters aan haar opmerking over de nadelige opbouw van dat tarief een argument ontleenden voor het verwijt van op nationaliteit gebaseerde discriminatie. Ik herinner hier aan de opmerkingen over de mate waarin de vaste kosten in het tarief 6 B I verdisconteerd zijn en over het feit dat het voor gesloten treinen geen bijzondere korting voorziet. Deze nadelen gelden ook voor de Duitse ondernemingen voor wier leveranties toepassing van het tarief 6 B I voorgeschreven is. Vanuit het aspect van een op nationaliteit gebaseerde discriminatie kunnen deze bezwaren dan ook niet worden erkend. Ik kom derhalve tot de conclusie, dat verzoeksters de vernietiging van de beschikking van 12 februari 1958, ook vanuit het oogpunt van op nationaliteit gebaseerde discriminatie, niet konden eisen.

## II. Het beroep wegens nalaten

Afgezien van de grief over de termijnen, die in de bestreden beschikking tot afschaffing van de tarieven werden toegestaan, over welke grief ik mij aan het slot van mijn beschouwingen zal uiten, blijft thans nog over een onderzoek naar het beroep tegen het nalaten van de Hoge Autoriteit.

In dit geding, dat strekt tot de invoering van een algemeen tarief voor gesloten treinen ten behoeve van de staalindustrie of — subsidiair — tot de invoering van een tarief voor de Franse verzoeksters, dat overeenkomt met het tarief dat geldt voor de Duitse staalindustrie, is de aangaande het tarief 6 B I geuite kritiek van groot belang.

Formeel steunt de eis van verzoeksters op artikel 35 van het Verdrag, waarin wordt bepaald: „Indien de Hoge Autoriteit overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag of van zijn uitvoeringsvoorschriften, gehouden is een beschikking te geven of een aanbeveling te doen, en zich niet aan deze verplichting houdt, zijn de ondernemingen en verenigingen bevoegd zich terzake tot haar te wenden”. Nagegaan zal derhalve dienen te worden, of er in het Verdrag een verplichting of een bevoegdheid — hetgeen ingevolge lid 2 van artikel 35 voldoende is — van de Hoge Autoriteit te vinden is, op grond waarvan de invoering van een bepaald tarief in een

Lid-Staat kan worden bevolen. Het is bekend en in dit geding ook herhaaldelijk beklemtoond, dat de vaststelling van tarieven in de opzet van het Verdrag een zaak is van de Lid-Staten (artikel 70, lid 5). Bij de invoering van bijzondere tarieven is medewerking van de Hoge Autoriteit voorzien. Haar bevoegdheden zijn op dit gebied echter beperkt tot de afwijzing van een tarief of tot een voorwaardelijke goedkeuring, al dan niet op termijn. Voor het overige bevat het Verdrag verplichtingen, die de staten bij het vaststellen van de tarieven in acht te nemen hebben, zoals uit artikel 70, lid 2, en ook uit lid 5, voortvloeit. Indien deze verplichtingen niet worden nagekomen, kan de Hoge Autoriteit daarin aanleiding vinden, een procedure overeenkomstig artikel 88 aan te spannen, waarin zij de schending van de verdragsverplichting constateert en waarin zij tevens kan aangeven op welke wijze de verdragsverplichtingen moeten worden nagekomen. Slechts binnen dit zeer beperkte kader kan de Hoge Autoriteit met betrekking tot de vaststelling van tarieven activiteit ontplooien.

*1. INVOERING VAN EEN TARIEF TEN GUNSTE VAN VERZOEKSTERS, DAT OVEREENKOMT MET DE DUITSE BIJZONDERE TARIEVEN*

Buiten beschouwing ware in dit geval te laten, dat de eis van verzoeksters niet gericht is op het instellen van een procedure overeenkomstig artikel 88. Naar het mij wil voorkomen kan de eis in deze zin geconverteerd worden. Nagegaan zal derhalve moeten worden, of de handhaving van het tarief 6 B I en het niet invoeren van het door verzoeksters geëiste tarief, een schending van het Verdrag inhoudt. Verzoeksters wijzen er in dit verband op, dat de Lotharingse bedrijven tijdens die perioden uit het verleden, waarin zij over het gehele traject rechtstreeks door Duitse spoorwegmaatschappijen werden bediend, bijzondere tarieven genoten voor het vervoer van kolen en cokes uit het Ruhrgebied. Verder brengen zij naar voren, dat de Bundesbahn voor het vervoer naar Lotharingen geen concurrerende tarieven invoert, hoewel na de kanalisatie van de Moezel, concurrentie van de binnenvaart dreigt. Beide opmerkingen hebben betrekking op de invoering ten gunste van de bedrijven van verzoeksters van een bijzonder tarief dat overeenkomt met het Duitse tariefstelsel. Hierbij zou ik het volgende willen

aantekenen. De staten dienen naar mijn mening ook bij de invoering van bijzondere tarieven het beginsel van gelijke behandeling van gelijke gevallen in acht te nemen. Indien zij besluiten bijzondere tarieven in te voeren, dan zijn zij verplicht deze in alle gevallen toe te staan, waarin dezelfde voorwaarden aanwezig zijn. Van de bijzondere tarieven in eigenlijke zin, is na het onderzoek door de Hoge Autoriteit, bij de Bundesbahn alleen het tarief ten gunste van de Oostbeierse bedrijven overgebleven en ook dit nog slechts onder beperkingen. Wij weten niet, of verzoeksters voor haar bedrijven feiten naar voren kunnen brengen en waar kunnen maken, waaruit kan voortvloeien dat sommige van haar bedrijven zich in een situatie bevinden, die vergelijkbaar is met de situatie van Duitse ondernemingen waarvoor een bijzonder tarief van de Bundesbahn geldt. Voor zover wij hebben kunnen nagaan hebben verzoeksters nergens in het geding beweerd, dat haar situatie vergelijkbaar was met de situatie van de Oostbeierse bedrijven, waarvan zij het spoorwegtarief in het bijzonder becristiseerd hebben, met uitzondering dan van het element van de gelijke geografische afstand. Onder deze omstandigheden is er geen reden de positie van de ondernemingen vergelijkbaar te achten en een plicht van de Bundesbahn aan te nemen om hen gelijk te behandelen. De tarieven, die Duitse spoorwegondernemingen in het verleden tijdelijk ten gunste van verzoeksters hebben vastgesteld, bieden geen basis voor verantwoorde conclusies met betrekking tot de thans noodzakelijke en toelaatbare harmonisatie van de tarieven in de gemeenschappelijke markt ter uitvoering van het Verdrag E.G.K.S..

Uit het internationale Verdrag over de kanalisering van de Moezel, waarbij de verdragsluitende partijen ook andere overwegingen deden gelden en andere doeleinden nastreefden dan alleen de opening van een vervoermogelijkheid, blijkt dat de belangen en de bemoeiingen van de Duitse spoorwegen niet van die aard waren, dat zij invloed konden uitoefenen op de totstandkoming van deze waarschijnlijk concurrerende vervoermogelijkheid. Dit in verschillende opzichten zeer belangrijke werk van Europese integratie biedt, zolang het traject van Oost-Frankrijk tot de Rijn niet bevaarbaar is gemaakt, onvoldoende aanknopingspunten voor een vergelijking. Zoals de discussies van de verkeersdeskundigen in de afgelopen

jaren aantonen, schijnt een tariefcalculatie thans nog niet mogelijk te zijn.

Wat de concurrerende tarieven betreft, is de Bundesbahn, zoals de Hoge Autoriteit terecht heeft aangevoerd, volledig vrij om de concurrentie met de binnenvaart al dan niet op te nemen. Gezien de hiervoren geschetste toestand kunnen de spoorwegen het nuttig achten de concurrentie eerst dan op te nemen, als de waterweg gereed is gekomen en zijn concurrentie voor hen voelbaar is geworden. Er is derhalve niet gebleken, dat de Bondsregering verplicht zou zijn voor verzoeksters een tarief in te voeren dat overeenkomt met de Duitse bijzondere tarieven; dan kan aan de Hoge Autoriteit echter ook niet worden verweten, dat zij ten onrechte zou hebben nagelaten een aanbeveling in die zin tot de Bondsregering te richten.

## 2. *INVOERING VAN EEN ALGEMEEN TARIEF VOOR GESLOTEN TREINEN*

Welk standpunt dient te worden ingenomen ten opzichte van de eis van verzoeksters, dat de Hoge Autoriteit van de Bondsregering de invoering van een algemeen tarief voor gesloten treinen, bestemd voor kolentransport, dient te verlangen? Deze eis vindt zijn grond in de nadelige opbouw van het tarief 6 B I (gering aandeel in de vaste kosten, hoge vervoerkosten) en in de omstandigheid dat het tarief 6 B I geen korting voor gesloten treinen kent, terwijl de Bundesbahn zich bij toepassing van de door de Hoge Autoriteit toelaatbaar geachte bijzondere tarieven het recht voorbehoudt, te verlangen dat gesloten treinen gevormd worden.

Bij deze laatste opmerking zien verzoeksters echter over het hoofd, dat niet het plaatsvinden van het vervoer in gesloten treinen de reden is voor de korting op het algemeen tarief. Het is veeleer zo, dat de Bundesbahn gedwongen is, ofwel uit concurrentie-overwegingen, ofwel ter ondersteuning van een onderneming, in een bijzonder geval lage tarieven aan te bieden. Teneinde in een dergelijk geval de rentabiliteit van het transport te waarborgen is zij wel verplicht, vervoer in grote hoeveelheden te eisen. Daaruit volgt echter niet, dat de economische situatie van de Bundesbahn het

haar mogelijk maakt steeds bij het vervoer van grote hoeveelheden lagere tarieven toe te passen en van een deel van haar inkomsten afstand te doen.

De verlaging van het algemene tarief en een algemene invoering van kortingen voor gesloten treinen zijn derhalve tariefmaatregelen, die een vervoerder kan treffen, wanneer hij dat op grond van zijn inkomsten verdedigbaar acht, maar waartoe hij niet verplicht is. Er zij hier nog de aandacht op gevestigd, dat bijzondere tarieven voor gesloten treinen in de Lid-Staten van de Gemeenschap geenszins regel zijn. Hierin ligt een aanwijzing, bij welke tak van gemeenschapsactiviteit op het gebied van het transport maatregelen van een strekking als door verzoeksters beoogd, thuis horen; zij worden uitvoerig behandeld in samenhang met de pogingen om tot een harmonisatie van de tarieven en de vervoervoorwaarden te komen. Op dit terrein horen alle vragen thuis, die betrekking hebben op de verhouding tussen de vrachtprijzen voor bepaalde goederen (erts-kolen; kolen-cokes), op het aandeel van de vaste kosten in de transporttarieven, op de degressie, op het scheppen van bijzondere tarieven voor bepaalde takken van economische activiteit, zoals bijv. de staalindustrie etc.. Deze problemen vormen sinds lang onderwerp van moeilijk overleg, waarover een commissie van deskundigen reeds een rapport heeft uitgebracht. Een oplossing voor deze problemen moet in overeenstemming met alle regeringen worden gevonden. Er bestaat echter op het ogenblik geen verplichting van de staten om bepaalde maatregelen te treffen en evenmin een bevoegdheid van de Hoge Autoriteit om in deze richting bepaalde beschikkingen uit te vaardigen. Daardoor valt een noodzakelijke voorwaarde voor inwilliging van de eis van verzoeksters weg en blijkt het beroep tegen het nalaten van de Hoge Autoriteit ook in dit opzicht ongegrond te zijn.

### **III. Onderzoek naar de termijnen die voor wijziging van de gewraakte tarieven werden toegestaan**

Na deze beschouwingen moet nog een laatste punt worden onderzocht, n.l. de bezwaren van verzoeksters tegen de termijnen die de Hoge Autoriteit tot afschaffing van de gewraakte tarieven heeft toegestaan. In tweeërlei opzicht wordt tegen deze termijnen

bezwaar gemaakt; enerzijds omdat de op nationaliteit gebaseerde discriminaties — waarvan hier volgens verzoeksters sprake is — overeenkomstig paragraaf 10, lid 5, uiterlijk bij de oprichting van de gemeenschappelijke markt voor kolen en staal moeten worden opgeheven en anderzijds omdat de termijnen voor de intrekking van bijzondere tarieven, ook wanneer men het aspect van een op nationaliteit gebaseerde discriminatie buiten beschouwing laat, in geen geval het einde van de overgangstijd mogen overschrijden (vide paragraaf 1, onder 5 van de Overgangsovereenkomst).

Met betrekking tot de eerste grief kan ik kort zijn. Het onderzoek van de bestreden beschikking heeft aangetoond, dat de Hoge Autoriteit de door haar gewraakte tarieven bezien heeft in verband met artikel 70, lid 4, (ontoelaatbare bijzondere tarieven, en hun intrekking niet heeft bevolen op grond van artikel 70, lid 2, (op nationaliteit gebaseerde discriminatie). Slechts wanneer zou zijn gebleken, dat het Duitse tariefsysteem op grond van op nationaliteit gebaseerde discriminatie had moeten worden gewijzigd, zou het voorschrift van paragraaf 10, lid 5, aan de orde komen.

Wij hebben echter gezien dat er geen sprake was van op nationaliteit gebaseerde discriminatie, omdat het tarief 6 B I, ook vóór de beschikking van de Hoge Autoriteit, als algemeen tarief moest worden beschouwd, en het enige tarief waartegen bezwaar kon worden gemaakt, het bijzondere tarief 6 B 30 I, niet uit nationale overwegingen werd toegestaan, doch gedeeltelijk als concurrerend tarief en gedeeltelijk als ondersteuningstarief was gedacht.

Voor wat betreft het tweede argument is het inderdaad juist, dat de Overgangsovereenkomst in paragraaf 1, sub 5 bepaalt, dat de maatregelen ter uitvoering van de Overgangsovereenkomst na afloop van de overgangsperiode ophouden van toepassing te zijn.

Daar het toestaan van termijnen tot wijziging van bijzondere tarieven die niet met het Verdrag verenigbaar zijn, steunt op paragraaf 10, lid 7, van de Overgangsovereenkomst, kunnen deze termijnen, gelijk verzoeksters concluderen, het einde van de overgangs-



tijd niet overschrijden. In de eerste plaats zou men zich kunnen afvragen of, gezien de strekking van het voorschrift, niet uitsluitend die beschikkingen, die een blijvende werking hebben, onder de in paragraaf 1 bedoelde maatregelen zijn begrepen, bijv. tijdens de overgangstijd genomen beschermende maatregelen in de zin van paragraaf 29 van de Overgangsovereenkomst, en of niet maatregelen die, zoals de beschikking tot afschaffing van de bijzondere tarieven, een „eenmalige” handeling betreffen en nadat deze heeft plaats gehad hun werking verliezen, buiten de werkingsfeer van dit artikel vallen. Ik laat deze vraag ter zijde, omdat men de opvatting kan verdedigen, dat het toestaan van termijnen als een tijdelijke goedkeuring van tarieven moet worden aangemerkt, een maatregel derhalve met blijvende werking. Naar mijn mening is de grief van verzoeksters op een andere grond niet steekhoudend. Paragraaf 1, onder 5, maakt met betrekking tot het buiten werking treden van maatregelen een voorbehoud: voor zover in deze Overeenkomst niet uitdrukkelijk anders is voorzien. Gezien zijn strekking omvat dit voorbehoud ook paragraaf 10, lid 7, omdat paragraaf 10, lid 7, slechts één criterium voor het toestaan van termijnen stelt: het vermijden van ernstige economische moeilijkheden. Naar algemene opvatting heeft deze bepaling ten doel, de kwade gevolgen van een plotselinge afschaffing van de bijzondere tarieven te vermijden. Zij is derhalve slechts zinvol, wanneer haar werking niet tot de overgangperiode beperkt is. Bij het sluiten van het Verdrag kon immers niet voorzien worden, binnen welk tijdsbestek de toetsing van de bijzondere tarieven zou kunnen worden beëindigd. Als uitdrukkelijke uitzonderingen in de zin van paragraaf 1, onder 5, moeten derhalve al die uitzonderingen worden aangemerkt, die uit een zinvolle interpretatie van de Overgangsovereenkomst dwingend voortvloeien. Ten slotte zou ik hier willen herhalen hetgeen ik ook in het geding over de Franse bijzondere tarieven naar voren heb gebracht; niet alleen de Overgangsovereenkomst, maar ook de tekst van het Verdrag, — artikel 2, lid 2 — opent de mogelijkheid tot het toestaan van termijnen ter vermindering van ernstige economische moeilijkheden. Het mag dan waar zijn dat de voorwaarden voor toepassing van artikel 2 strenger zijn en dat de termijnen die op grond van deze bepaling toegestaan worden, korter moeten zijn, dit punt kan hier buiten beschouwing blijven, omdat

verzoeksters geen grief hebben geuit over de wijze waarop de termijnen in concreto zijn vastgesteld, doch uit juridische overwegingen de mogelijkheid om termijnen toe te staan in het algemeen hebben bestreden. Op basis van het aangevoerde materiaal is het het Hof in ieder geval niet mogelijk na te gaan, of de toegestane termijnen ook bij toepassing van artikel 2 in ieder afzonderlijk geval juist zijn vastgesteld.

Ook de grief, die verzoeksters met betrekking tot dit punt hebben opgeworpen, is derhalve naar mijn mening ongegrond.

#### D. SLOTCONCLUSIE

Op grond van al deze overwegingen heb ik de eer te concluderen, dat

- het beroep tot vernietiging, 24-58, en
- het beroep wegens nalaten 34-58,

ongegrond zullen worden verklaard en mitsdien verworpen zullen worden, met veroordeling van verzoeksters in de kosten van het geding, met dien verstande dat bijzondere kosten, die door de interventie ontstaan zijn, ten laste van de interveniënt, zullen worden gebracht.