

CONCLUSIONES DEL ABOGADO GENERAL
SR. KARL ROEMER
presentadas el 20 de junio de 1960 *

Índice

A. Introducción	399
I. Antecedentes de hecho de la Decisión	399
II. Pretensiones, motivos del recurso y alegaciones	400
B. Apreciación jurídica	400
I. Admisibilidad del procedimiento a tenor del artículo 88	400
1. Artículo 10 del Convenio	401
2. Párrafo tercero del artículo 70	401
3. Conclusión	402
II. Observancia de las normas de procedimiento del artículo 88	403
1. Sentido y finalidad del artículo 88	403
2. Las diferentes fases del procedimiento en el caso de autos	404
3. ¿El Gobierno neerlandés se declaró dispuesto a aplicar una de las tres posibilidades ofrecidas por la Alta Autoridad?	405
4. Violación del derecho a la defensa	407
C. Conclusión final	407

* Lengua original: alemán.

*Señor Presidente,
Señores Jueces,*

Mis conclusiones versan sobre un recurso del Gobierno del Reino de los Países Bajos, interpuesto contra una Decisión de la Alta Autoridad. Apoyan este recurso cinco empresas neerlandesas que intervienen en calidad de partes coadyuvantes.

A. INTRODUCCIÓN

Los litigios recientemente planteados al Tribunal de Justicia tenían por objeto cuestiones de discriminación en materia de tarifas de transporte de mercancías por ferrocarril y la constancia por parte de la Alta Autoridad de que un Estado miembro había incumplido las obligaciones del Tratado en lo referente a la aplicación de tarifas ferroviarias de mercancías (artículo 88). El procedimiento del que me ocupo hoy parte de una comprobación de la Alta Autoridad dirigida en términos idénticos a los Gobiernos de los Estados miembros, entre ellos al demandante, y que se refiere al transporte de mercancías por carretera y a la publicación de sus tarifas. Permítaseme por razones de brevedad remitirme al texto de la Decisión nº 18/59.

I. Antecedentes de hecho de la Decisión

La Comisión de Expertos constituida de acuerdo con el artículo 10 del Convenio relativo a las disposiciones transitorias examinó la situación del transporte de mercancías por carretera en los seis países

y, en particular, las tarifas o los precios y condiciones de transporte aplicados. A principios de 1956, la Comisión elaboró un informe en el que una mayoría se había pronunciado en favor de la existencia de una obligación de publicar o de poner en conocimiento de la Alta Autoridad las listas, precios y condiciones de transporte y en favor de una publicación o comunicación anterior a su aplicación. Sin embargo, no se pudo llegar a un acuerdo sobre las cuestiones fundamentales. La Alta Autoridad trasladó este informe al Consejo de Ministros, en cuyo seno se debía seguir intentando buscar una normativa uniforme. El Consejo de Ministros decidió crear una Comisión especial que, al igual que el Consejo mismo, procedió a numerosas negociaciones sobre el tema, sin que pudiera conseguirse la unanimidad sobre todos los aspectos del mismo. En la reunión del Consejo de Ministros de 22 de julio de 1958, el vicepresidente de la Alta Autoridad señaló que la «Wirtschaftsvereinigung Eisen- und Stahlindustrie» de la República Federal había pedido a la Alta Autoridad, en escrito de 10 de julio de 1958, que instaurara para el transporte de mercancías por carretera y antes de la celebración de los contratos de transporte una normativa relativa a la publicación de las listas, precios y condiciones de transporte, y también señaló que la «Wirtschaftsvereinigung» había solicitado con arreglo al artículo 35 del Tratado CECA que se adoptara una Decisión en tal sentido tomando como base el artículo 88 del Tratado. Dado que la Alta Autoridad no podía basarse en un dictamen unánime del Consejo de Ministros y que no

podía conciliar los diferentes puntos de vista expuestos en el seno del Consejo, el 12 de agosto de 1958 dirigió un escrito cuyo contenido era idéntico a los Gobiernos de los Estados miembros de la Comunidad. Me permito remitirme al contenido del escrito dirigido al Gobierno neerlandés. Cito solamente el artículo III, que es el último:

«Por consiguiente, la Alta Autoridad ruega al Gobierno neerlandés que le notifique, a más tardar el 1 de diciembre de 1958, las medidas que se hayan tomado hasta esa fecha en el ámbito de los transportes por carretera por cuenta de terceros con miras a cumplir, habida cuenta de las indicaciones precedentes, las disposiciones del Tratado y en particular sus artículos 2 a 5, 60 y 70, o que le transmita, en la misma fecha, las observaciones que desee formular con arreglo a la segunda frase del párrafo primero del artículo 88 del Tratado.»

El Gobierno neerlandés respondió a la Alta Autoridad mediante escrito de 29 de noviembre de 1958 en el que expuso sus intenciones. En diciembre de 1958 dictó una normativa que fue puesta en vigor a continuación y que, según dicho Gobierno, debía aplicar una de las tres soluciones que la Alta Autoridad le había ofrecido en su escrito de 12 de agosto de 1958 [punto II, 3, c)].

El 18 de febrero de 1959, la Alta Autoridad tomó la Decisión impugnada en el presente litigio, sin haber proseguido las negociaciones con los Gobiernos. Por lo que respecta al Gobierno neerlandés esta Decisión es de naturaleza individual

II. Pretensiones, motivos del recurso y alegaciones

El Gobierno neerlandés y las partes coadyuvantes impugnan esta Decisión solicitando su anulación *in toto*. No me parece necesario exponer aquí detalladamente los motivos del recurso y las alegaciones que la Alta Autoridad ha aducido en su defensa. El demandante y las partes coadyuvantes alegan ante todo, en el marco de un recurso de plena jurisdicción, vicios sustanciales de forma, falta de competencia de la Alta Autoridad e infracción de varias disposiciones fundamentales del Tratado.

B. APRECIACIÓN JURÍDICA

Al examinar el presente asunto es indispensable comparar el contenido del escrito de la Alta Autoridad, de 12 de agosto de 1958, con la Decisión de 18 de febrero de 1959, porque dicho escrito según pretende la Alta Autoridad constituye un acto preparatorio que desde el punto de vista del procedimiento y del fondo debe desembocar lógicamente en la Decisión impugnada.

I. Admisibilidad del procedimiento a tenor del artículo 88

Desde el punto de vista formal, la Decisión impugnada se basa en el artículo 88 del Tratado. Esta disposición sólo es aplicable para hacer constar el incumplimiento de una obligación impuesta por el Tratado. No confiere a la Alta Autoridad competencia normativa alguna que le permita resolver problemas que tengan cierta importancia en relación con los objetivos del mercado común. Así pues, será necesario examinar

si en materia de publicación de tarifas los Estados miembros tienen obligaciones directas, sin por ello pretender saber en este momento de mi examen cuáles son en detalle dichas obligaciones. Si resulta que el Tratado no contiene en este ámbito ninguna norma jurídica directamente aplicable, sino solamente un programa o un marco para acuerdos ulteriores, naturalmente la Alta Autoridad no puede utilizar el procedimiento del artículo 88.

1. ARTÍCULO 10 DEL CONVENIO

En este punto se ha hecho referencia al artículo 10 del Convenio relativo a las disposiciones transitorias, que prevé la regulación por medio de acuerdos entre los Gobiernos de una serie de cuestiones relativas al sector de los transportes. Según el párrafo primero del artículo 10 del Convenio relativo a las disposiciones transitorias, una Comisión de Expertos estaba encargada del estudio de las disposiciones que debían proponerse a los Gobiernos, respecto de los transportes del carbón y del acero, para alcanzar los objetivos enunciados en el artículo 70. Sin embargo, esta disposición no tiene el mismo significado que una cláusula general, lo cual puede admitirse si se estudia por separado el párrafo primero. Las cuestiones que deben regularse por medio de acuerdos entre los Gobiernos se deducen del conjunto de disposiciones del artículo 10, en particular del párrafo sexto; se trata del establecimiento de tarifas directas internacionales y de la armonización de los precios y condiciones de transporte de cualquier naturaleza. Se trata de cuestiones difíciles y complejas que afectan simultáneamente a varios Estados. La naturaleza de la materia no permite que se instaure

una normativa a base de medidas aisladas de los Gobiernos. Ahora bien, en este contexto, no se menciona en absoluto el problema de la publicación de las tarifas. En consecuencia, no se puede sostener en modo alguno que el artículo 10 del Convenio relativo a las disposiciones transitorias ordene una regulación de esta materia por medio de acuerdos y que, *por esta razón*, el Tratado no cree ninguna obligación directa para los Estados. Si la cuestión de la publicación de las tarifas fue objeto de discusiones en el seno de la Comisión de Expertos al igual que todos los problemas de los transportes, ello se debió a que se creía *deseable*, pero no indispensable, una normativa uniforme y una solución de estos problemas que fuera lo más armoniosa posible. Cuando el fracaso de estos esfuerzos resultó manifiesto, la Alta Autoridad se creyó obligada a recordar a los Estados miembros sus obligaciones.

2. PÁRRAFO TERCERO DEL ARTÍCULO 70

La respuesta a la pregunta de si el Tratado impone determinadas obligaciones en el ámbito de la publicidad de las tarifas y, en su caso, en qué medida, debe buscarse sobre todo en el párrafo tercero del artículo 70:

«Las listas, precios y disposiciones relativas a las tarifas de cualquier clase aplicados a los transportes de carbón y de acero dentro de cada Estado miembro y entre los Estados miembros serán publicados o comunicados a la Alta Autoridad.»

Es sorprendente que el párrafo tercero del artículo 70 esté redactado en indicativo («[...] sont publiés ou portés à la connais-

sance de la Haute Autorité» «[...] serán publicados o comunicados a la Alta Autoridad»), mientras que otras disposiciones del Tratado, en caso de obligación jurídica, hablan expresamente de obligaciones de los Estados.

Ahora bien, el carácter imperativo y el efecto obligatorio no están vinculados solamente a las disposiciones que contienen la expresión «s'engagent» (se comprometen). La voluntad de comprometerse se puede expresar claramente de otra forma. Basta con echar un vistazo al Convenio relativo a las disposiciones transitorias para comprobar que éste a menudo sólo utiliza el indicativo para imponer obligaciones indiscutibles. Acabamos de ver igualmente que el Tribunal de Justicia calificó expresamente el párrafo primero del artículo 70 de norma jurídica aunque normalmente las obligaciones y las prohibiciones estén formuladas de otra forma.

Cuando se redactó el Tratado, se vio rápidamente que la integración del mercado del carbón y del acero sólo podía funcionar si el Tratado permitía intervenir también en algunos ámbitos extraños a este sector y proteger el mercado parcial contra la influencia de otros sectores económicos. En particular, se reconoció la importancia de los transportes para el mercado del carbón y del acero (elevada proporción de los gastos de transporte en los precios practicados) y, en consecuencia, la necesidad de introducir en el Tratado disposiciones que regularan directa o indirectamente el sector de los transportes. La importancia que la publicidad en el ámbito de los transportes tiene para el sistema creado por el Tratado apenas permite suponer que los Estados miembros se habrían contentado a este

respecto con meras declaraciones de principio y de intención. En cambio, cabe pensar que en un punto tan importante habrían formulado claramente sus reservas y que habrían remitido la materia al Convenio relativo a las disposiciones transitorias si hubieran estimado que era necesario un convenio de ejecución, al igual que para la armonización o el establecimiento de tarifas directas internacionales.

Por lo que se refiere a la determinación del alcance y de la forma de la obligación de publicidad en materia de precios, la referencia al artículo 60 que prevé determinadas garantías (dictamen del Comité Consultivo), garantías que no figuran en el artículo 70, está mal fundada, porque el párrafo tercero del artículo 70 no confiere a la Alta Autoridad ningún poder normativo.

3. CONCLUSIÓN

Opino, pues, que el párrafo tercero del artículo 70 contiene una norma de Derecho inmediatamente aplicable y no sólo el enunciado de un programa. Además, esta disposición está formulada de tal forma que permite su ejecución directa sin nuevo convenio de ejecución. Dado que el Tratado no es aplicable directamente a las empresas ajenas al sector del carbón y del acero, sólo cabe considerar al párrafo tercero como una orden conminatoria dirigida a los Estados miembros.

Por consiguiente, se da por probado que la Alta Autoridad inició acertadamente el procedimiento del artículo 88 para asegu-

rarse del cumplimiento de las obligaciones que emanan del artículo 70.

III. Observancia de las normas de procedimiento del artículo 88

El artículo 88 del Tratado contiene determinadas *normas de procedimiento* que se deben observar antes de tomar una Decisión. Dichas normas exigen en particular que se ofrezca al Estado la posibilidad de presentar sus observaciones.

El Gobierno neerlandés alega que no se respetó esta disposición. Aduce que se declaró dispuesto a aplicar y que emprendió la aplicación de una de las posibilidades enumeradas en el escrito de la Alta Autoridad de 12 de agosto de 1958, para cumplir de este modo sus obligaciones. Según este Gobierno, posteriormente la Alta Autoridad modificó considerablemente su primera interpretación del Tratado y, sin oír de nuevo a los Estados, basándose en esta nueva concepción, tomó la Decisión de 18 de febrero de 1959, por la que se hace constar que los Estados miembros, entre ellos los Países Bajos, no habían cumplido sus obligaciones. Esta declaración se hizo en términos generales e idénticos, aunque los Países Bajos se encontraban en una situación distinta a la de los demás Estados miembros desde el punto de vista del procedimiento.

1. SENTIDO Y FINALIDAD DEL ARTÍCULO 88

Antes de examinar este motivo, haré algunas observaciones sobre el sentido y la finalidad del artículo 88 en el sistema del Tratado. Me parece que, entre otras, la

finalidad de este artículo es garantizar la interpretación uniforme y auténtica del Tratado. De haber alguna duda o discrepancia sobre las disposiciones del Tratado que afecten al comportamiento de los Estados miembros, el Tribunal de Justicia está llamado a disipar dicha duda o discrepancia declarando en términos obligatorios lo que sea conforme a Derecho. La intervención del Tribunal de Justicia está subordinada a una iniciativa externa, que puede variar en función del procedimiento. O bien el Ejecutivo ofrece una interpretación de las cuestiones controvertidas en una Decisión que el Estado interesado puede impugnar ante el Tribunal de Justicia, o bien el Ejecutivo mismo somete el asunto a este Tribunal. El primer procedimiento es el sistema consagrado por el Tratado CECA, el segundo —siguiendo plenamente la idea de la limitación de las competencias de la Comisión— ha sido adoptado por el Tratado CEE. La cuestión de fondo es la misma en ambos casos: se trata de determinar qué obligaciones tenían los Estados miembros, según el Ejecutivo, antes de iniciarse el procedimiento para hacer constar el incumplimiento, obligaciones que no fueron establecidas mediante un acto del Ejecutivo en el marco de este procedimiento. En este procedimiento, la misión de la Alta Autoridad y de la Comisión consiste en calificar a la luz de las normas del Tratado determinada situación (el comportamiento de un Estado) en una Decisión obligatoria para dicho Estado y de este modo permitir que el Tribunal de Justicia controle dicha calificación o dicha interpretación del Tratado.

Si los Tratados exigen que antes del procedimiento de comprobación del Ejecutivo, que precede inmediatamente al procedi-

miento contencioso, se ofrezca a los Estados interesados la posibilidad de presentar sus observaciones, ello tiene una doble finalidad. Por una parte, el Estado interesado debe tener la posibilidad de negociar y justificar su punto de vista, porque no se excluye que su tesis se funde en mejores argumentos que convengan a la Alta Autoridad, o que algunas circunstancias particulares, desconocidas o conocidas insuficientemente por la Alta Autoridad, justifiquen el comportamiento de dicho Estado. En tales circunstancias, la discrepancia sobre la interpretación se soluciona sin que sea necesario acudir al Tribunal de Justicia. Por otra parte, el Estado debe tener la posibilidad de cumplir sus obligaciones, lo cual hace superfluo un procedimiento contencioso o la imposición de sanciones. La otra finalidad del artículo 88 es en efecto alentar al Estado incumplidor a que adopte determinado comportamiento y no sancionar un comportamiento anterior. El artículo 88 sustituye a la ejecución forzosa, impuesta a las empresas, pero que no existe en las relaciones entre la Alta Autoridad y los Estados, los efectos políticos de la declaración de que el comportamiento de un Estado es contrario al Tratado.

2. LAS DIFERENTES FASES DEL PROCEDIMIENTO EN EL CASO DE AUTOS

El motivo aducido por el Gobierno neerlandés debe ser considerado principalmente en relación con la finalidad enunciada en segundo lugar. A este respecto es necesario examinar detalladamente el escrito de la Alta Autoridad, de 12 de agosto de 1958, y la respuesta del Gobierno neerlandés de 29 de noviembre de 1958, así como la Decisión impugnada. De entrada parece que en

su escrito de 12 de agosto la Alta Autoridad se basa en una interpretación del párrafo tercero del artículo 70 diferente de la interpretación plasmada en la Decisión de 18 de febrero de 1959. El escrito de 12 de agosto de 1958 enumera tres posibilidades de poner en práctica la obligación de publicación:

- a) Las Autoridades nacionales competentes publican una tarifa de transportes e imponen su respeto a las empresas.
- b) Las Autoridades nacionales competentes imponen a los transportistas la obligación de publicar o de comunicar a la Alta Autoridad las tarifas fijadas por ellos mismos.
- c) A falta de tales tarifas o cuando éstas contengan precios mínimos o máximos, inmediatamente después de la celebración de cada contrato de transporte se comunicarán a la Alta Autoridad los precios y condiciones de transporte.

Por el contrario, la Decisión de 18 de febrero de 1959 sólo contiene dos posibilidades a las que, según la Alta Autoridad, pueden recurrir los Estados miembros para cumplir sus obligaciones:

- a) Los Gobiernos deben publicar las listas, los precios y las disposiciones relativas a las tarifas e imponer su respeto a los transportistas.
- b) Los Gobiernos deben imponer a los transportistas la obligación de publicar o comunicar a la Alta Autoridad las listas, precios y disposiciones relativas a las tarifas que hayan decidido aplicar. La Alta Autoridad pone las listas comunicadas a

disposición de los productores, compradores y usuarios.

En su respuesta al escrito de la Alta Autoridad de 12 de agosto de 1958, el Gobierno neerlandés indicó que estaba dispuesto a asegurar la aplicación del Tratado CECA en el ámbito de los transportes de carbón y acero por carretera por cuenta de terceros: el Tratado CECA impone la obligación de publicar los precios de los contratos de transporte de mercancías, contratos que las autoridades neerlandesas debían haber comunicado a la Alta Autoridad una vez celebrados. Para dar cumplimiento a esta declaración, el 24 de diciembre de 1958 se publicó un Real Decreto que completaba el Decreto de 16 de enero de 1954; el Real Decreto de 1958 disponía:

Los concesionarios (es decir, los transportistas) deberán comunicar al Ministro y a los servicios habilitados por éste los datos necesarios, incluidas las precisiones financieras sobre los transportes de determinadas mercancías. Los funcionarios deberán mantener en secreto dichos datos.

3. *¿EL GOBIERNO NEERLANDÉS SE DECLARÓ DISPUESTO A APLICAR UNA DE LAS TRES POSIBILIDADES OFRECIDAS POR LA ALTA AUTORIDAD?*

Por lo que se refiere a estas medidas positivas del Gobierno neerlandés, la Alta Autoridad alega que debido a las reservas de dicho Gobierno, concretamente sobre el secreto de los contratos comunicados, no se puede poner en práctica una de las tres posibilidades enunciadas en el escrito de 12 de agosto, mientras que el demandante señala que no formuló ninguna reserva expresa sobre el secreto y que además el

escrito de la Alta Autoridad de 12 de agosto no contiene ningún pasaje que pueda excluir el secreto.

En mi opinión, estas cuestiones tienen suma importancia. Si bien resulta que efectivamente el Gobierno neerlandés ha dicho que estaba dispuesto seriamente a adherirse a lo esencial de la concepción de la Alta Autoridad –poco importan los detalles– el fondo de la discrepancia en materia de interpretación entre la Alta Autoridad y dicho Gobierno se *solucionó* en su forma original en el marco de la segunda parte de la primera frase del artículo 88, sin que fuera necesaria una Decisión de la Alta Autoridad.

Una vez solucionada esta discrepancia, es decir, después de llegar a un acuerdo sobre una de las soluciones que la Alta Autoridad consideraba conforme con el Tratado, ésta puede ciertamente abandonar el punto de vista que había impuesto, porque los litigios del artículo 88 sólo tienen por objeto puntos de vista, interpretaciones, y no medidas adoptadas por la Alta Autoridad para aplicar o definir disposiciones del Tratado. Sin embargo, la Alta Autoridad, haciendo caso omiso de este acuerdo, para proseguir el procedimiento no puede basarse en las demás interpretaciones que haya elaborado y ofrecido. Dicho de otro modo, no puede suprimir retroactivamente la interpretación que tanto la Alta Autoridad como el Gobierno han considerado válida hasta ese momento. Si, como en el caso de autos, la Alta Autoridad modifica su punto de vista, debe reiniciar el litigio de interpretación dando a conocer su nuevo punto de vista más restrictivo y ajustándose a todas las formalidades prescritas. No puede partir de una fase de procedimiento ya

pasada y que versaba sobre una cuestión diferente. En particular, la Alta Autoridad debe ofrecer nuevamente al Gobierno interesado la posibilidad de presentar sus observaciones y de cumplir sus obligaciones, ya que hasta ese momento dicho Gobierno no tenía motivo alguno para basarse en la nueva concepción de la Alta Autoridad con el fin de formular observaciones sobre esta nueva concepción y tomar las medidas de ejecución necesarias.

En el caso de autos es preciso hacer constar lo siguiente: mientras que la Decisión de 18 de febrero de 1959 [letra a) de su artículo 2], segunda posibilidad, dice claramente que las listas, precios y disposiciones relativas a las tarifas comunicados se tendrán a disposición de los productores, esta indicación, en el escrito de la Alta Autoridad de 12 de agosto de 1958, que tiene importancia aquí, no figura en la letra c) del punto 3 de la enumeración de las distintas posibilidades que se ofrecían para aplicar el Tratado. Es cierto que, en la introducción de su escrito, la Alta Autoridad expone que se deben cumplir las obligaciones del párrafo tercero del artículo 70 para garantizar el funcionamiento del mercado común tal como éste está previsto en las demás disposiciones del Tratado y, en particular, en los artículos 4, 5, 60 y en los párrafos primero y segundo del artículo 70; señala que las listas, precios y disposiciones relativas a las tarifas deben comunicarse a los productores y usuarios. Esta comunicación es necesaria para controlar las discriminaciones y por razones que emanan de las disposiciones del Tratado en materia del precios [fijación de precios de venta, ajuste en el sentido de la letra b) del apartado 2 del artículo 60]. Se puede decir que de este modo la Alta Autoridad ha dado a entender que según

ella el secreto de los datos relativos a las tarifas es incompatible con las disposiciones del Tratado. Pero no se puede hablar de claridad perfecta, concretamente en relación con la posterior Decisión de 18 de febrero de 1959.

En su respuesta de 29 de noviembre de 1958, tras declarar que en principio estaba dispuesto a cumplir sus obligaciones de conformidad con una de las tres posibilidades indicadas por la Alta Autoridad, el Gobierno neerlandés declaró expresamente:

«Para evitar cualquier malentendido, el Gobierno neerlandés señala que estima poder contar con que la Alta Autoridad guardará el secreto de los informes facilitados, como sucede en el caso de los contratos relativos a los transportes por ferrocarril que le han sido presentados.»

Teniendo en cuenta los datos de hecho presentados en el transcurso de esta fase de las negociaciones, difícilmente puede verse en estos términos una reserva del Gobierno neerlandés que excluyera un acuerdo de principio entre las partes. La observación del Gobierno neerlandés no se refiere a su propio comportamiento, que debería estar subordinado a una reacción deseable por parte de la Alta Autoridad, sino a una actitud que dicho Gobierno espera de la Alta Autoridad una vez se comuniquen los datos exigidos. Corresponde a la Alta Autoridad y no al Gobierno neerlandés en el marco de sus obligaciones pronunciarse sobre esta actitud.

La expresión «el Gobierno neerlandés estima [...]» significa que espera del destinatario del escrito, la Alta Autoridad, una definición de postura y en su defecto la

aprobación tácita. El intento del Gobierno neerlandés por llegar a un acuerdo se manifiesta claramente cuando se refiere a la normativa que debía adoptarse de acuerdo con la Alta Autoridad en materia de transportes por ferrocarril (comunicación a la Alta Autoridad de los contratos de transporte con condiciones diferentes). Finalmente, en el último párrafo de su escrito el Gobierno neerlandés se declaró dispuesto a entablar negociaciones con la Alta Autoridad sobre las modificaciones que ésta estimaba deseables en cuanto al método de comunicación de los precios y condiciones de transporte.

En estas circunstancias, a la sazón el Gobierno neerlandés sin duda alguna estaba seriamente dispuesto a solucionar la discrepancia según uno de los métodos recomendados por la Alta Autoridad; la concepción defendida posteriormente por dicho Gobierno durante el procedimiento de interpretación del Tratado debe dejarse de lado al examinar esta cuestión del procedimiento. Tal como el Gobierno neerlandés tenía derecho a suponer, así se evitaba proseguir el procedimiento del artículo 88, concretamente la toma de una Decisión en la que se hiciera constar una violación del Tratado.

4. VIOLACIÓN DEL DERECHO A LA DEFENSA

Según el Gobierno neerlandés, no había lugar a prever o a criticar la adopción de las demás medidas contempladas en el escrito de 12 de agosto y que fueron las únicas recogidas posteriormente en la Decisión de 18 de febrero de 1959; tras haber optado por una de las alternativas ya no había motivo para actuar de conformidad con las demás medidas.

Si, con posterioridad a esta fecha, sin ponerse en contacto con los Gobiernos, bajo la presión de uno de estos Gobiernos y de una asociación privada y a raíz de sus propias reflexiones, la Alta Autoridad ha abandonado su primera interpretación que el Gobierno neerlandés estaba dispuesto a aceptar y ha tomado una Decisión en el sentido del artículo 88, basándose en esta nueva apreciación jurídica, es razonable que se le imputen vicios sustanciales de forma: en contra de sus obligaciones omitió ofrecer al Gobierno neerlandés la posibilidad de presentar observaciones sobre esta nueva apreciación jurídica. Por lamentables que puedan ser las consecuencias para la Alta Autoridad y para la Comunidad—reinicio del procedimiento, pérdida de tiempo— y por formalista que pueda parecer esta solución habida cuenta de las explicaciones dadas sobre el fondo del asunto a lo largo del procedimiento, el Tribunal de Justicia, guardián del Derecho y de las normas de procedimiento, no puede hacer más que declarar esta violación.

C. CONCLUSIÓN FINAL

En consecuencia, la Decisión carece de fundamento en todos sus elementos. No procede, pues, examinar los demás argumentos de las partes ni tomar posición sobre si es correcta la interpretación del Tratado que la Alta Autoridad juzga necesaria. No ignoro que con ello no se soluciona el importante problema jurídico y económico de saber si los Estados, para atenerse a las disposiciones del Tratado en el ámbito de los precios [letra b) del apartado 2 del artículo 60], están obligados a aplicar para los transportes de mercancías por carretera tarifas que deben ser publicadas.

Si la Alta Autoridad estima que se debe aplicar la normativa que ella propone, puede volver a iniciar el procedimiento del artículo 88 observando las normas que he recordado.

Para terminar propongo al Tribunal de Justicia que declare fundado el recurso del Gobierno del Reino de los Países Bajos, que anule la Decisión de la Alta Autoridad y que condene a ésta en costas, incluidos los gastos de las partes coadyuvantes.