

In den verbundenen Rechtssachen

Nr. 24/58

- 1) CHAMBRE SYNDICALE DE LA SIDÉRURGIE DE L'EST DE LA FRANCE,
- 2) CHAMBRE SYNDICALE DE LA SIDÉRURGIE DE MOSELLE, Verbände der Eisen- und Stahlindustrie,
- 3) LORRAINE ESCAUT,
- 4) FORGES ET ACIÉRIES DE NORD ET LORRAINE,
- 5) UNION SIDÉRURGIQUE LORRAINE (SIDELOR),
- 6) SOCIÉTÉ LORRAINE DE LAMINAGE CONTINU (SOLLAC),
- 7) UNION DE CONSOMMATEURS DE PRODUITS MÉTALLURGIQUES ET INDUSTRIELS (UCPMI),
- 8) SOCIÉTÉ DE WENDEL & Cie,

sämtlich Aktiengesellschaften französischen Rechts,

Klägerinnen,

vertreten durch Rechtsanwalt André Garnault,
zugelassen beim Appellationshof in Paris,
Zustellungsanschrift: Büro der Chambre syndicale de la sidérurgie française, Luxembourg, Boulevard Joseph-II 49,

gegen

HOHE BEHÖRDE DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT FÜR
KOHLE UND STAHL,

Beklagte,

vertreten durch ihren Rechtsberater Raymond Baeyens
als Bevollmächtigten,

Beistand: Rechtsanwalt Georges van Hecke, Professor an
der Universität Löwen, zugelassen beim Appellationshof
in Brüssel,

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

wegen

Nichtigerklärung der Entscheidung der Hohen Behörde vom 9. Februar 1958 — der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zugestellt mit Schreiben vom 12. Februar 1958 und veröffentlicht im Amtsblatt der EGKS vom 3. März 1958 — betreffend die Ausnahmetarife der Deutschen Bundesbahn für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen für die Eisen- und Stahlindustrie,
und Nr. 34/58,

gleiche Klägerinnen wie in der Rechtssache Nr. 24/58,
vertreten wie oben angegeben,

gegen

HOHE BEHÖRDE DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFT FÜR
KOHLE UND STAHL,

Beklagte,

Vertreter und Beistand wie in der Rechtssache Nr. 24/58,
wegen

einer *Untätigkeitsklage*, gerichtet auf die *Nichtigerklärung* des an die Klägerinnen gerichteten Schreibens der Hohen Behörde vom 7. Juni 1958,

Streithelferin:

REGIERUNG DER FRANZÖSISCHEN REPUBLIK,
vertreten durch ihren Bevollmächtigten Paul Reuter,
Professor an der Universität Paris,
Zustellungsanschrift: französische Botschaft
in Luxemburg, Rue Notre-Dame 19-21,

erläßt

DER GERICHTSHOF

unter Mitwirkung

des *Präsidenten*: A. M. Donner,
der *Kammerpräsidenten* L. Delvaux und
R. Rossi (*Berichterstatter*),

der *Richter* O. Riese und Ch. L. Hammes,

• *Generalanwalt*: K. Roemer,

Kanzler: A. Van Houtte,

folgendes

URTEIL

TATBESTAND

Erster Teil: Rechtssache Nr. 24/58

I. — Anträge der Parteien

1. Die Klägerinnen beantragen,

„die Klagen der Chambre syndicale de la sidérurgie de l'Est de la France, der Chambre syndicale de la sidérurgie de Moselle, der Société anonyme Lorraine Escaut, der Société anonyme forges et aciéries de Nord et Lorraine, der Société anonyme Sidelor, der Société anonyme SOLLAC, der Société anonyme UCPMI, der Société de Wendel & Cie S. A. wegen Nichtigerklärung der im Schreiben der Hohen Behörde vom 12. Februar 1958 an die Bundesregierung verlautbarten Entscheidung betreffend die Ausnahmetarife der deutschen Bundesbahn für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen für die Eisen- und Stahlindustrie (Amtsblatt der EGKS vom 3. März 1958) für zulässig zu erklären;

infolgedessen die vorgenannte Entscheidung für nichtig zu erklären,

1. soweit in ihr zu Unrecht die uneingeschränkte oder teilweise Anwendung der Ausnahmetarife (AT) 6 B 30 (Frachtsatzzeiger II) und 6 B 33 aus Wettbewerbsgründen für gerechtfertigt erklärt wird;
2. soweit mit ihr insbesondere die Durchsetzung von Artikel 70 Absätze 1 und 2 des Vertrages vereitelt wird, indem bestimmte Bestandteile der für den Eisenbahntransport von Brennstoffen für die Eisen- und Stahlindustrie geltenden deutschen Tarifregelung in Kraft belassen werden, obwohl diese Regelung in ihrer Gesamtheit eine auf der Nationalität beruhende Diskriminierung zum Schaden der Klägerinnen — französischer Gesellschaften — darstellt, die spätestens mit der Errichtung des gemeinsamen Marktes für Kohle hätte beseitigt werden müssen;
3. soweit die Hohe Behörde trotz des von ihr eingeräumten Umstandes, daß die Ausnahmetarife 6 B 30 (Frachtsatzzeiger I), 6 B 31 und 6 B 33 wegen Verstoßes gegen Artikel 2 Absätze 2 und 4 Buchstabe b des Vertrages eine unerlaubte Diskriminierung darstellen, eine Beibehaltung dieser Tarife über die Übergangszeit hinaus durch Gewährung von Fristen unzulässigerweise genehmigt und somit § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens falsch angewendet sowie § 1 Absatz 5 dieses Abkommens mißachtet hat;

die Hohe Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Luxemburg, Place de Metz 2, zur Tragung sämtlicher Kosten des Verfahrens zu verurteilen“.

2. Die Beklagte beantragt,

„... die am 1. April 1958 eingereichte Klage der klagenden Unternehmen und Unternehmensverbände mit allen Rechts- und Kostenfolgen abzuweisen“.

II. — Sachverhalt

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

Das Ruhrrevier und das Aachener Revier beliefern sowohl sämtliche deutschen Eisen- und Stahlwerke als auch die französischen Unternehmen der Eisen- und Stahlindustrie in Lothringen, darunter insbesondere die sechs klagenden Gesellschaften, mit mineralischen Brennstoffen.

Die für die Transporte von mineralischen Brennstoffen nach den deutschen Eisen- und Stahlwerken anwendbaren Eisenbahngütertarife auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn werden fast ausschließlich nach Tarifen berechnet, die nach der in Deutschland gebräuchlichen Terminologie als „Ausnahmetarife“ bezeichnet werden. Diese Ausnahmetarife sind folgende: 6 B 1 und 6 B 30 bis 6 B 33.

Der Tarif AT 6 B 1 gilt als Ausnahmetarif gegenüber dem Tarif mit ganz allgemeinem Geltungsbereich, genannt Klasse FK. Da dieser Tarif jedoch keine praktische Bedeutung besitzt, wird der Tarif AT 6 B 1 von der deutschen Bundesregierung ebenfalls als Tarif mit allgemeinem Geltungsbereich gekennzeichnet.

Die Tarife 6 B 30 bis 6 B 33 gelten als Ausnahmetarife gegenüber dem vorerwähnten Tarif AT 6 B 1. Sie bilden den Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits.

Für den Versand mineralischer Brennstoffe nach den lothringischen Eisen- und Stahlwerken, insbesondere nach den

Werken der Klägerinnen, gilt der direkte EGKS-Tarif Nr. 1301, der für die deutsche Strecke die Anwendung des „internationalen EGKS-Tarifs, Frachttafel 102“ vorsieht. Der letztgenannte Tarif wird auf der Grundlage des Tarifs AT 6 B 1 berechnet, der für den deutschen Binnenverkehr gilt.

Gleich zu Beginn ihrer Tätigkeit beschloß die Hohe Behörde, gemäß § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen die in den einzelnen Mitgliedstaaten geltenden Tarife im Binnenverkehr darauf hin zu prüfen, ob sie mit den Grundsätzen des Vertrages in Einklang stehen.

Zu diesem Zweck berief sie unverzüglich den in § 10 Absatz 1 des Übergangsabkommens vorgesehenen Sachverständigenausschuß ein und übertrug ihm die Aufgabe einer vorbereitenden Klassifizierung, die erforderlich war, damit festgestellt werden konnte, welche Tarife anhand der Bestimmungen des Artikels 70 Absatz 4 zu beurteilen waren.

Von Beginn dieser Arbeit an bestanden innerhalb des Sachverständigenausschusses zwischen der französischen und der deutschen Delegation zahlreiche Meinungsverschiedenheiten über die Klassifizierung der deutschen Tarife im Binnenverkehr 6 B 1, 6 B 30, 6 B 31, 6 B 32 und 6 B 33, die den Gegenstand des vorliegenden Rechtsstreits bilden. Die französische Delegation vertrat insbesondere die Auffassung, bei dieser Reihe von Ausnahmetarifen handele es sich in Wirklichkeit um einen Gesamtkomplex von Tarifen, durch die allen von den Kohlengruben entfernt liegenden deutschen Hüttenunternehmen ermäßigte Vorzugsfrachten gewährt würden, und damit um eine auf nationalen Gesichtspunkten beruhende Diskriminierung. Sie behauptete, diese Tarife dürften nicht im Hinblick auf Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages (Ausnahmetarife im Binnenverkehr) geprüft werden, sondern seien anhand von § 10 Absätze 1 und 3 des Übergangsabkommens sowie von Artikel 70 Absätze 1 und 2 des Vertrages (diskriminierende Tarifbestimmungen) zu untersuchen.

Der Sachverständigenausschuß äußerte jedoch die Ansicht, vor der Feststellung, ob die in Frage stehenden Tarife in

ihrer Gesamtheit diskriminierend seien, müsse zunächst ihre Klassifizierung vorgenommen werden, und zwar unter Berücksichtigung des besonderen Charakters jedes dieser Tarife.

Auf Grund dieser Klassifizierung, die in einer Aufzeichnung vom 8. März 1954 zusammengefaßt wurde und gegen die die französischen Sachverständigen Bedenken anmeldeten, prüfte die Hohe Behörde in ihrer Sitzung vom 9. Februar 1958 jeden einzelnen dieser Tarife gesondert und

- a) stellte fest, daß die Ausnahmetarife 6 B 30 (II), 6 B 32 und 6 B 33 (I) mit den Grundsätzen des Vertrages in Einklang stehen; allerdings müßte der letztere Tarif der von der Hohen Behörde mit Wirkung vom 1. Januar 1959 beschlossenen Aufhebung der Tarifstelle 71 b des Schiffsfahrtsabgabentarifs für den Mittellandkanal angepaßt werden;
- b) beschloß, daß die Ausnahmetarife 6 B 30 (I) und 6 B 31 schrittweise abzuändern sind;
- c) „wies“ die Regierung der Bundesrepublik Deutschland auf die Bedeutung „hin“, die der Schaffung eines Tarifs mit allgemeinem Geltungsbereich für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen in geschlossenen Zügen zukommen würde.

Diese Entscheidung ist Gegenstand der Klage Nr. 24/58, die am 1. April 1958 erhoben worden ist.

III. — Angriffs- und Verteidigungsmittel der Parteien

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

ZUR ZULÄSSIGKEIT

Die *Beklagte* vertritt die Auffassung, das bei den Klägerinnen gegebene rechtliche Interesse sei ungleich je nach dem Angriffsgegenstand: Es sei zu unterscheiden, ob die Klägerinnen sich gegen eine den Unternehmen der französischen Eisen- und Stahlindustrie gegenüber angeblich diskriminierende Ge-

samtheit von Tarifen wendeten (zweite Rüge) oder ob sie bestimmte Tarife beanstandeten, die nur eine begrenzte Anzahl deutscher Unternehmen betreffen (erste und dritte Rüge), denn was diese Tarife anbelange, so hätten alle Unternehmen der Gemeinschaft und nicht nur die Klägerinnen ein Interesse an der möglichst raschen Beseitigung von Ausnahmetarifen, die diskriminierende Unterstützungsmaßnahmen seien. Entsprechend dieser Betrachtungsweise betreffe die angegriffene Entscheidung, wenn sie auch eine „individuelle“ Entscheidung sei, die Klägerinnen nicht.

Die *Klägerinnen* führen aus, die Ansicht der Beklagten erscheine in sich selbst widersprüchlich. Um das Vorliegen einer Gesamtheit von diskriminierenden Tarifen, wovon in der zweiten Rüge die Rede sei, nachzuweisen, erscheine es ihnen aufschlußreich, augenfällig zu machen, was mit der ersten Rüge bewiesen werden solle, daß nämlich keiner der genehmigten Tarife wesensmäßig ein Wettbewerbsstarif sei. Die *Klägerinnen* halten es deshalb für unvorstellbar, daß bei ihnen zwar ein als ausreichend angesehenes rechtliches Interesse an einem Angriff gegen die Beibehaltung einer Gesamtheit von diskriminierenden Tarifen gegeben sein sollte, daß sie sich aber nicht auf das gleiche rechtliche Interesse berufen können, wenn sie die Beibehaltung der einzelnen Tarifbestimmungen rügten, aus denen diese Gesamtregelung besteht.

ZUR BEGRÜNDETHEIT

Zum Klagegrund der Vertragswidrigkeit der Ausnahmetarife 6 B (II) und 6 B 33 (I)

Mit ihrer ersten Rüge wenden sich die *Klägerinnen* gegen die Begründetheit dieser einzelnen gesondert betrachteten Tarife. Sie behaupten, der Ausnahmetarif 6 B 30 (II) lasse sich nicht durch das Bestehen anderer konkurrierender Transportarten auf dem Wasserwege rechtfertigen; der Ausnahmetarif 6 B 33 (I) sei nicht korrekt an die effektive Wasserfracht angeglichen; dies gelte sowohl für Steinkohlen- als auch für Koks-transporte.

Die *Beklagte* entgegnet hierauf Punkt für Punkt mit Erwägungen technischer Art.

Die 2. Kammer des Gerichtshofes hat am 26. Juni 1959 beschlossen, sich ein Gutachten über den dieser Rüge zugrunde liegenden Sachverhalt erstatten zu lassen, um beurteilen zu können, ob die Tatsachen, auf die sich die Klägerinnen im Zusammenhang mit dieser ersten Rüge der Klage Nr. 24/58 berufen und welche die *Beklagte* bestreitet, tatsächlich vorliegen.

Nach einem Vergleich der am 1. August 1959 geltenden Wasserfrachten für Steinkohlentransporte mit den Eisenbahnfrachten für Steinkohlentransporte, wie sie in den streitigen Tarifen niedergelegt sind, gelangt der Sachverständige zu dem Schluß, daß

- a) die Frage, ob im Falle des Ausnahmetarifs 6 B 30 (II) der Wasserweg im Wettbewerb zum Schienenweg stehe, dahin zu entscheiden sei, daß ein solcher Wettbewerb hinsichtlich der Transporte nach dem Werk Osnabrück tatsächlich vorhanden, während er hinsichtlich des Verkehrs nach der Georgsmarienhütte potentieller Art sei;
- b) hinsichtlich des Verkehrs nach dem Werk Osnabrück der Ausnahmetarif 6 B 30 (II) selbst bei Berücksichtigung der am 1. Oktober 1959 erfolgten Erhöhung an die Wasserfracht für Steinkohlentransporte nicht ordnungsgemäß angeglichen sei. Diese Feststellung, so führt der Sachverständige weiter aus, sei jedoch kaum mehr von praktischem Interesse, da der in Frage stehende Verkehr verhältnismäßig unbedeutend sei und voraussichtlich noch weiter zurückgehen werde;
- c) hinsichtlich des Verkehrs nach der Georgsmarienhütte der Ausnahmetarif 6 B 30 (II) nicht korrekt an die Wasserfracht für Steinkohlentransporte angeglichen sei. Der Sachverständige führt zwar aus, es sei schwierig, anhand einer genauen Grenzziehung festzustellen, wann eine Angleichung vorliege, die als korrekt angesehen werden könne, folgert jedoch, daß der Sicher-

heitsspielraum, den dieser Tarif gegenwärtig enthalte, eher übertrieben erscheine;

- d) hinsichtlich des Verkehrs nach den Werken Ilse-Deine und Salzgitter der Ausnahmetarif 6 B 33 (I) im Vergleich zur Höhe der Wasserfracht vor der mit Wirkung vom 1. Januar 1959 beschlossenen Aufhebung der Tarifstelle 71 b des Schifffahrtsabgabentarifs für den Mittellandkanal korrekt an die Wasserfracht für Steinkohlentransporte angeglichen sei.
- e) Weiter folgert der Sachverständige, daß die Parität der vorerwähnten Frachten auch im Hinblick auf Koks-transporte nur dann richtig berechnet sei, wenn die Wasserfracht für Kokstransporte mit einem Zuschlag von DM 0,80 - 1,00/t im Vergleich zur Wasserfracht für Steinkohlentransporte belastet werde.

In ihrer abschließenden schriftlichen Stellungnahme äußert die Beklagte, sie glaube sich im großen ganzen den Ergebnissen des Sachverständigen anschließen zu können. Gleichzeitig führt sie aus, der Gerichtshof müsse bei der Prüfung der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Entscheidung den Umstand berücksichtigen, daß die Berechnungen des Sachverständigen sich im allgemeinen nicht auf den Zeitpunkt des Erlasses der angefochtenen Entscheidung bezögen, sondern auf einen späteren Zeitpunkt.

Im Gegensatz dazu erklären die Klägerinnen in ihrer abschließenden schriftlichen Stellungnahme, sie könnten sich den Erwägungen des Sachverständigen zum Ausnahmetarif 6 B 33 (I) nicht anschließen und behielten sich vor, in der mündlichen Verhandlung die ermittelten Werte zum Ausnahmetarif 6 B 30 (II) im Hinblick auf dessen Anwendungsbereich für Transporte nach der Georgsmarienhütte zu rügen. Außerdem heben sie noch einmal hervor, daß es ihrer Ansicht nach dem Wesen der Sache widerspricht, wenn der Tarif AT 6 B 1 als Binnentarif mit allgemeinem Geltungsbereich betrachtet wird; damit wiederholen sie die in ihren Schriftsätzen vertretene und entwickelte These.

Zum Klagegrund der Verletzung von § 10 Absatz 5 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen und der Artikel 3 Buchstabe b, 4 Buchstaben b und c sowie 70 Absätze 1 und 2 des Vertrages

Die Klägerinnen beanstanden es, daß die Hohe Behörde die angegriffenen Tarife einzeln geprüft hat, anstatt festzustellen, daß diese Tarife in ihrer Gesamtheit eine auf der Nationalität beruhende Diskriminierung darstellten. Sie führen aus, diese Unterlassung seitens der Hohen Behörde sei lediglich die Folge einer Voraussetzung, wonach der Tarif AT 6 B 1 als ein wirklicher „Binnentarif mit allgemeinem Geltungsbereich“ betrachtet worden sei. Von dieser Voraussetzung ausgehend, habe nämlich die Hohe Behörde gefolgert,

- a) daß die angefochtenen Ausnahmetarife 6 B 30 bis 6 B 33, durch die im Verhältnis zu einer als normal angesehenen Regelung Ermäßigungen gewährt werden, „mit hinlänglich hoher Wahrscheinlichkeit zu der in Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages bezeichneten Kategorie der Ausnahmetarife im Binnenverkehr gehören“ und daß sie folglich entsprechend dieser Vorschrift statt in ihrer Gesamtheit jeweils einzeln geprüft werden müßten;
- b) daß gemäß dem nachstehend erwähnten Abkommen vom 21. März 1955 der Tarif AT 6 B 1 bei der Berechnung des direkten internationalen Tarifs zugrunde gelegt werden müsse, der für die lothringischen Hüttenwerke und insbesondere für die Klägerinnen gelte, da auch ihre Werke mehr als 40 km von den Ruhrzechen entfernt lägen.

Diese Voraussetzung ist nach Ansicht der Klägerinnen vollkommen falsch, da nach dem Abkommen vom 21. März 1955 zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft der Tarif AT 6 B 1 nicht als Binnentarif mit allgemeinem Geltungsbereich angesehen werden könne, d. h. als der Tarif, der „in gleicher Weise für alle Verbraucher gleicher Art in einem der in Artikel 79 Absatz 1 des Vertrages bezeichneten Gebiete anwendbar ist“. Der Tarif AT 6 B 1 nämlich, so führen die Klägerinnen aus, finde allgemein nur auf Kohlentransporte Anwendung, von denen der größte Teil nicht für Unternehmen der

Eisen- und Stahlindustrie bestimmt sei, oder auf Transporte nach deutschen Eisen- und Stahlwerken, die weniger als 40 km von den Kohlengruben des Ruhrreviers entfernt seien.

Da die deutschen Hüttenwerke, im Verhältnis zu denen die Klägerinnen sich in vergleichbarer Lage befänden, eben mehr als 40 km von den Kohlengruben des Ruhrreviers entfernt seien, ergebe sich, daß auf Transporte für diese Gruppen von Verbrauchern der Tarif AT 6 B 1 niemals Anwendung finde und folglich nicht als Binnentarif mit „allgemeinem Geltungsbereich“ hätte betrachtet werden dürfen.

Aus dem Umstand dagegen, daß der Tarif AT 6 B 1 als ein solcher Tarif betrachtet worden ist, soll den Klägerinnen zufolge sich eine auf der Nationalität beruhende Diskriminierung entnehmen lassen, womit die Vorschriften der Artikel 3 Buchstabe b, 4 Buchstabe b und 70 Absätze 1, 2 und 4 des Vertrages verletzt worden seien.

Die *Beklagte* legt zunächst dar, daß sie in voller Übereinstimmung mit den Vorschriften des Vertrages handelte, wenn sie nacheinander die verschiedenen Bestandteile der deutschen Tarifordnung prüfte. Die von ihr unter Mitwirkung des in § 10 Absatz 1 des Übergangsabkommens vorgesehenen Sachverständigenausschusses angestellte Vorprüfung habe keinen Zusammenhang zwischen diesen verschiedenen Tarifen offenbart, sondern erkennen lassen, daß die Tarife sich sowohl durch den Zeitpunkt ihrer Einführung oder ihrer Abänderung als auch durch die Höhe ihrer Frachtsätze und ihre Rechtfertigungsgründe unterschieden.

Ausgehend von diesen Feststellungen habe sie diese Tarife als Ausnahmetarife im Binnenverkehr im Sinne von Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages und von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens betrachtet und sie daher in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften einzeln überprüft.

In zweiter Linie wendet sich die *Beklagte* gegen die Auffassung, der Tarif AT 6 B 1 sei kein Tarif mit allgemeinem Geltungsbereich. Wenn die Brennstoffe für die deutschen Hüttenwerke zu den Frachtsätzen dieses Tarifs auch nur über

kurze Strecken bis zu einer Entfernung von 40 km von den Ruhrzechen aus befördert würden, so verliere doch dieser Tarif auf Grund dieses Umstands nicht seine Eigenschaft als Binnentarif mit allgemeinem Geltungsbereich für Brennstoffe, denn nach der Tarifordnung der Deutschen Bundesbahn finde er ebenfalls auf Brennstofftransporte Anwendung, die nicht für die Eisen- und Stahlindustrie bestimmt seien. Der Tarif AT 6 B 1 gelte für Transporte von allen Steinkohlenzechen nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten, und zwar für sämtliche Verbraucher, gleichgültig ob es sich um Werke der Eisen- und Stahlindustrie oder andere Werke handele.

Außerdem, so führt die Beklagte weiter aus, entspreche das Vorbringen, wonach der Tarif AT 6 B 1 außerhalb des Ruhrgebiets lediglich für Transporte nach Eisen- und Stahlwerken auf nichtdeutschem Gebiet gelte, nicht der tatsächlichen Lage, wie sie durch die angegriffene Entscheidung vom 9. Februar 1958 geschaffen worden sei, da diese den Ausnahmetarif 6 B 30 (I) aufgehoben habe, die schrittweise Angleichung dieses Tarifs an den Tarif AT 6 B 1 anordne und bestimme, daß der Ausnahmetarif 6 B 31 um 8% dem Tarif AT 6 B 1 anzunähern sei.

Da der Tarif AT 6 B 1 somit ein „Binnentarif mit allgemeinem Geltungsbereich“ sei, könne aus dem Umstand, daß dieser Tarif der Berechnung des auf die Klägerinnen anwendbaren internationalen EGKS-Tarifs zugrunde gelegen hat, nicht auf das Vorliegen einer Diskriminierung geschlossen werden.

Zum Klagegrund der Vertragswidrigkeit der für die Abänderung der Ausnahmetarife 6 B 30 (I) und 6 B 31 sowie der Tarifstelle 71 b des Schifffahrtsabgabentarifs für den Mittellandkanal bewilligten Fristen

Die Klägerinnen stellen fest, der Umstand, daß die Hohe Behörde zwar die Ausnahmetarife im Binnenverkehr 6 B 30 (I) und 6 B 31 wie auch die Tarifstelle 71 b des Schifffahrtsabgabentarifs für den Mittellandkanal als diskriminierende Maßnahmen im Sinne von Artikel 70 Absatz 2 des Vertrages bewertet, trotzdem aber durch die Gewährung von Fristen die Beibe-

haltung dieser Tarife auch für die Zeit nach Ablauf der Übergangszeit genehmigt habe, stelle eine Verletzung des Vertrages und des Abkommens über die Übergangsbestimmungen dar.

a) *Verletzung von Artikel 70 Absatz 2 des Vertrages und von § 10 Absatz 5 des Übergangsabkommens*

Die Klägerinnen machen geltend, die Beibehaltung der vorerwähnten auf Grund von Artikel 70 Absatz 2 des Vertrages untersagten diskriminierenden Tarife über die Übergangszeit hinaus sei nach § 10 Absatz 5 des Übergangsabkommens unzulässig. Diese Bestimmung sehe vor, daß die „Beseitigung der zu den Bestimmungen des Artikels 70 Absatz 2 im Widerspruch stehenden Diskriminierungen . . . spätestens mit der Errichtung des gemeinsamen Marktes für Kohle“ zu erfolgen hat.

Die Beklagte weist darauf hin, daß im vorliegenden Falle nicht die Rede davon sei, Artikel 70 Absatz 2 des Vertrages und § 10 Absatz 5 des Übergangsabkommens als Maßstab zugrunde zu legen. Diese beiden Vorschriften fänden nur dann Anwendung, wenn der Sachverständigenausschuß eine Prüfung der Maßnahmen zur Beseitigung der im Widerspruch zu Artikel 70 Absatz 2 stehenden Diskriminierungen anstelle; im Gegensatz dazu sei die Hohe Behörde der Auffassung gewesen, sie müsse die in Frage stehenden Tarife als „Ausnahmetarife im Binnenverkehr“ nach Artikel 70 Absatz 4 prüfen.

b) *Verletzung von Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages und von § 10 Absatz 5 des Übergangsabkommens*

Die Klägerinnen bringen vor, die von der Hohen Behörde bewilligten Fristen könnten auch dann nicht als zulässig angesehen werden, wenn man von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens ausgehe. Dieser Paragraph, so führen sie aus, enthalte eine Bestimmung, die eben auf Grund des Umstandes, daß sie eine Durchbrechung der Grundsätze des Vertrages darstelle, unter § 1 Absatz 5 des Übergangsabkommens falle, wo es heißt: „Vorbehaltlich. . . ausdrücklich vorgesehene(r) Ausnahmen sind mit Ablauf der Übergangszeit die Änderungen und ergänzenden Bestimmungen nicht mehr anwendbar. Die zu

ihrer Durchführung ergriffenen Maßnahmen verlieren im gleichen Zeitpunkt ihre Wirkung“.

Da der Wortlaut von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens keinen ausdrücklichen Hinweis enthalte, aus dem sich entnehmen ließe, daß diese Vorschrift auch noch nach Ablauf der Übergangszeit anzuwenden sei, müsse gefolgert werden, daß § 10 des Übergangsabkommens keine Abweichung von dem allgemeinen, in § 1 Absatz 5 niedergelegten Grundsatz enthalte.

Die *Beklagte* hält dem entgegen, es erscheine ihr äußerst zweifelhaft, daß der Vertrag die Anwendung von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens an die in § 1 Absatz 5 des Abkommens bestimmten Voraussetzungen habe knüpfen wollen. Die Bewilligung von Fristen für die Beseitigung oder die Abänderung der drei in Frage stehenden Tarife lasse sich, so führt sie aus, einer „befristeten oder bedingten Genehmigung“ gleichachten, die unwirksam werde im gleichen Zeitpunkt, in dem auch diese Fristen ablaufen. Wenn die Klägerinnen selbst einräumten, daß die Hohe Behörde gemäß Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages für ähnliche, jedoch nach ihrer Einsetzung eingeführte Unterstützungstarife eine „befristete oder bedingte Genehmigung“ hätte erteilen können — insbesondere in Anbetracht der Notwendigkeit, Störungen im Wirtschaftsleben des betroffenen Mitgliedstaates im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 des Vertrages zu vermeiden —, dann müsse auch zugegeben werden, daß die Hohe Behörde eine derartige Genehmigung ebenfalls für Unterstützungstarife habe erteilen können, die bei ihrer Einsetzung bereits bestanden; eben dies habe sie am 9. Februar 1958 vor Ablauf der Übergangszeit getan. Forderte man, so führt die *Beklagte* weiter aus, auf Grund einer abstrakten und rein wörtlichen Auslegung von § 1 Absatz 5 des Übergangsabkommens und ohne den Zusammenhang mit den anderen Vorschriften des Vertrages zu beachten, daß diese Fristen mit dem Ende der Übergangszeit ablaufen müßten, so würde dies dazu führen, daß die Bestimmungen von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens jede Bedeutung und nützliche Rechtswirkung verlören und daß ihre sinnvolle Anwendung behindert wäre. Es sei nämlich wegen des beträchtlichen Umfangs der Vorarbei-

ten bei Ausarbeitung des Vertrages unmöglich gewesen vorauszusehen, zu welchem Zeitpunkt die Hohe Behörde materiell in der Lage sein würde, den Regierungen mitzuteilen, inwieweit die in § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens bezeichneten Tarifbestimmungen abzuändern sind. Überdies habe sich damals nicht voraussehen lassen, welcher Zeitraum erforderlich sein werde, um schwere wirtschaftliche Störungen mit Sicherheit zu vermeiden.

Hiergegen wenden die *Klägerinnen* ein, es handle sich dabei um Erwägungen praktischer Art, die nichts weniger als den Grundsatz der Beschränkung der Übergangszeit auf 5 Jahre in Frage zu stellen schienen.

Zweiter Teil: Rechtssache Nr. 34/58

I. — Anträge der Parteien

1. Die *Klägerinnen* in der Rechtssache Nr. 34/58 beantragen, „die von ihnen erhobenen Klagen auf Nichtigerklärung der von der Hohen Behörde am 7. Juni 1958 erlassenen ablehnenden Entscheidung für zulässig zu erklären; demzufolge die genannte Entscheidung für nichtig zu erklären; davon Kenntnis zu nehmen, daß die vorliegende Klage unbeschadet der gegenwärtig vor dem Gerichtshof anhängigen Klage auf Nichtigerklärung der mit Schreiben der Hohen Behörde vom 12. Februar 1958 der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zugestellten Entscheidungen erhoben wird“.
2. Die *Beklagte* in der Rechtssache Nr. 34/58 beantragt, „die vorliegende Klage mit der Klage Nr. 24/58 zu verbinden; sie als gegenstandslos für unzulässig oder in jedem Fall für unbegründet zu erklären, infolgedessen die Klage abzuweisen und den *Klägerinnen* die Kosten des Verfahrens aufzuerlegen“.

II. — Sachverhalt

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

Mit Schreiben vom 26. März 1958 lenkten die *Klägerinnen* die Aufmerksamkeit der Hohen Behörde auf folgende Tatsachen:

- Bei einer Prüfung der Ausnahmetarife 6 B 30 bis 6 B 33 lasse sich das Bestehen einer Gesamtheit von Tarifbestimmungen erkennen, die eine auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland der Erzeugnisse beruhende Diskriminierung bewirke.

- Die Hohe Behörde habe keineswegs geeignete Maßnahmen zur Beseitigung dieser diskriminierenden Gesamregelung ergriffen, sondern sich mit ihrer Entscheidung vom 9. Februar 1958 darauf beschränkt, bestimmte Tarife zum Teil zu verbieten und die deutsche Bundesregierung auf „die Bedeutung“ hinzuweisen, „welche der Schaffung eines Tarifs mit allgemeinem Geltungsbereich“ für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen für die Eisen- und Stahlindustrie „zukommen würde“.

Die Klägerinnen haben zunächst die Unzulänglichkeit dieser Anregung betont und dann die Hohe Behörde ersucht, im Wege einer Empfehlung an die deutsche Bundesregierung vorzugehen und dieser aufzugeben, entweder den Tarif mit allgemeinem Geltungsbereich aufzustellen, um den es hier geht, oder zugunsten der nichtdeutschen Eisen- und Stahlwerke der Gemeinschaft eine Tarifregelung für Transporte von mineralischen Brennstoffen zu schaffen, welche der für die deutschen Eisen- und Stahlwerke geltenden Regelung gleichwertig ist.

Die Hohe Behörde entgegnete mit Schreiben vom 7. Juni 1958; sie hob darin hervor, sie habe mit ihrer Entscheidung vom 9. Februar 1958 innerhalb der von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens vorgesehenen Fristen von den Ausnahmetarifen 6 B 30 bis 6 B 33 diejenigen beseitigt, welche sie als mit dem Vertrag unvereinbar angesehen habe, so daß die Gesamtheit der Tarife, deren Beibehaltung genehmigt worden ist, nicht als diskriminierend betrachtet werden könne. Gegen dieses Schreiben richtet sich die am 2. Juli 1958 eingereichte Klage Nr. 34/58.

III. — Angriffs- und Verteidigungsmittel der Parteien

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

ZUR ZULÄSSIGKEIT

Die *Beklagte* weist zunächst darauf hin, daß die Rüge, die Hohe Behörde habe eine Unterlassung begangen, dem Gerichtshof bereits zur Beurteilung vorliege, denn sie sei bereits im Zusammenhang mit der zweiten Rüge in der Rechtssache Nr. 24/58 vorgetragen worden. Daran anschließend äußert sie die Auffassung, die vorliegende Klage sei unzulässig. Ihrer Meinung nach enthalte das Schreiben vom 7. Juni 1958, gegen das sich die Klage richtet, keine neue Entscheidung und läßt auch im Vergleich zur Entscheidung vom 9. Februar 1958 keine neue Einstellung erkennen.

Die *Klägerinnen* bestreiten diesen Umstand keineswegs, sondern nehmen davon Kenntnis, daß die Hohe Behörde zwischen den beiden vorerwähnten Zeitpunkten ihre Einstellung der lothringischen Eisen- und Stahlindustrie gegenüber nicht verändert habe. Dieses Verhalten stelle den überzeugendsten Beweis für eine Untätigkeit der Hohen Behörde dar.

ZUR BEGRÜNDETHEIT

In erster Linie rügen die *Klägerinnen*, daß die Hohe Behörde die deutschen Ausnahmetarife 6 B 30 bis 6 B 33 einzeln betrachtet und es auch absichtlich unterlassen habe festzustellen, daß ein Vergleich dieser Tarife das Bestehen einer tariflichen Gesamtregelung offenkundig werden lasse, die eine auf dem Bestimmungsland der Erzeugnisse beruhende Diskriminierung zum Ergebnis habe.

Die *Beklagte* trägt vor, die in Frage stehenden Tarife seien von der deutschen Bundesregierung entweder als „Wettbewerbstarif“, als „Unterstützungstarif“ oder auch als „Wettbewerbs- und Unterstützungstarif“ bezeichnet worden; sie habe daher nicht umhin können, zunächst zu untersuchen, ob die so bezeichneten Tarife diese Qualifikationen verdienten. Sie gehe

der Anwendung von § 10 Absatz 1 des Übergangsabkommens demgemäß keineswegs aus dem Wege, sondern habe die Einschaltung des in diesem Paragraphen vorgesehenen Sachverständigenausschusses verlangt und die von diesem Ausschuss getroffenen Feststellungen berücksichtigt.

Die *Klägerinnen* bestreiten jedoch die Zulässigkeit dieses Vorgehens. Sie behaupten, die Hohe Behörde habe selbständige Verpflichtungen, die unabhängig von den Obliegenheiten des Sachverständigenausschusses seien. Dementsprechend bliebe selbst dann, wenn der Sachverständigenausschuß seine Aufgabe nur sehr unvollständig erfüllt hätte, die Verpflichtung der Hohen Behörde, jede nationale Diskriminierung zu beseitigen, als zwingendes Gebot bestehen.

Im Anschluß hieran greifen die *Klägerinnen* das Vorbringen an, die Hohe Behörde habe trotz ihrer Verpflichtung zur Beseitigung nationaler Diskriminierungen die von der deutschen Bundesregierung hinsichtlich jedes einzelnen dieser Tarife vorgebrachten „Rechtfertigungsgründe“ nicht unberücksichtigt lassen dürfen.

Die *Klägerinnen* bemühen sich außerdem, den Nachweis zu führen, daß die „Einzel“prüfung der in Rede stehenden Tarife lediglich die Folge einer irrigen Voraussetzung sei, auf Grund deren diese Tarife von der Hohen Behörde als „Ausnahme“tarife im Verhältnis zum Tarif AT 6 B 1 „mit allgemeinem Geltungsbereich“ betrachtet worden seien.

Da diese Rüge insoweit inhaltlich mit der zweiten Rüge in der Rechtssache Nr. 24/58 übereinstimmt, sind die entsprechenden Ausführungen der *Klägerinnen* und der *Beklagten* in beiden Fällen die gleichen.

In zweiter Linie tragen die *Klägerinnen* vor, die Hohe Behörde hätte angesichts des Umstands, daß die gesamte im Streit befindliche Tarifregelung diskriminierend sei, die deutsche Bundesregierung ersuchen müssen, entweder einen allgemeinen Tarif für die Beförderung von Brennstoffen für die

Eisen- und Stahlindustrie in geschlossenen Zügen oder einen Ausnahmetarif für die Ausfuhr von Brennstoffen nach den Eisen- und Stahlwerken der Gemeinschaft zu schaffen oder schließlich irgendeine andere ihr zusagende Abhilfsmaßnahme zu wählen, unter dem einzigen Vorbehalt, daß die gewählte Lösung die Beachtung des Grundsatzes der Nichtdiskriminierung gewährleisten müsse.

Wenn die Hohe Behörde sich in diesem Zusammenhang darauf beschränkt habe, nichts weiter als Anregungen zu geben, so liege darin der Beweis für ihre „Untätigkeit“.

Die *Beklagte* hält dem entgegen, nach der Beseitigung der als diskriminierend beurteilten Ausnahmetarife habe sie nicht noch weiter gehen und der deutschen Regierung aufgeben können, der schwierigen Lage bestimmter Gegenden durch die Aufstellung eines Tarifs mit allgemeinem Geltungsbereich für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen in geschlossenen Zügen abzuweichen. Eine solche Auflage hätte gegen Artikel 70 Absatz 5 des Vertrages verstoßen, wonach die Verkehrspolitik in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten verbleibt; demgegenüber sei die Hohe Behörde lediglich befugt, die mit den Grundsätzen des Vertrages als unvereinbar betrachteten Ausnahmetarife im Binnenverkehr aufzuheben.

IV. — Streithilfantrag

Am 2. Januar 1959 hat die Regierung der Französischen Republik einen Antrag auf Zulassung als Streithelferin gestellt, mit dem die Anträge der Klägerinnen in der Rechtssache Nr. 24/58 unterstützt werden.

Durch Beschluß vom 3. März 1959 hat der Gerichtshof dem Streithilfantrag der Regierung der Französischen Republik stattgegeben.

Mit ihrer schriftlichen Stellungnahme zur Hauptsache des Rechtsstreits schließt sich die Streithelferin in vollem Umfang den Ausführungen der Klägerinnen des Hauptverfahrens an und legt Unterlagen vor, welche die Begründetheit dieser Ausführungen nachweisen sollen.

V. — Verfahren

Das Verfahren ist ordnungsgemäß verlaufen.

Auf Grund des Berichts des Berichterstatters und nach Anhörung des Generalanwalts hat die II. Kammer am 26. Juni 1959 beschlossen, über den der ersten Rüge in der Rechtssache Nr. 24/58 zugrunde liegenden Sachverhalt ein Gutachten erstatten zu lassen. Da die Parteien sich über die Person des von der Kammer zu ernennenden Sachverständigen einig waren, hat diese mit der Erstattung des Gutachtens Herrn Joseph Haenni, Direktor des „Office central des transports internationaux par chemin de fer“ (Zentralbüro für Internationale Eisenbahntransporte) in Bern, betraut. Am 24. November 1959 ist das Gutachten bei der Kanzlei des Gerichtshofes eingereicht worden. In ihrer Sitzung vom 17. Dezember 1959 hat die II. Kammer den Parteien eine Frist zur Einreichung von schriftlichen Fragen an den Sachverständigen gestellt. Die gleiche Frist wurde dem Generalanwalt für die Ausübung seines Fragerechts dem Sachverständigen wie auch der Hohen Behörde gegenüber gesetzt. Die Antworten der Hohen Behörde auf die vom Generalanwalt gestellten Fragen sind am 21. Januar 1960 bei der Kanzlei eingegangen. Die Antworten des Sachverständigen auf die ihm vom Generalanwalt, von der Hohen Behörde und von den Klägerinnen gestellten Fragen sind jeweils am 15. Januar, am 28. Januar und 2. Februar 1960 eingereicht worden.

Nach Abschluß der Beweisaufnahme gemäß Artikel 45 § 1 der Verfahrensordnung des Gerichtshofes vom 4. März 1953 hat die II. Kammer den Parteien eine Frist zur abschließenden schriftlichen Stellungnahme gesetzt. Nach Eingang der Stellungnahme der Beklagten am 12. Februar 1960 und derjenigen der Klägerinnen am 22. Februar 1960 hat die II. Kammer gemäß Artikel 45 § 2 der vorstehend bezeichneten Verfahrensordnung die Akten der verbundenen Rechtssachen Nr. 24/58 und 34/58 dem Generalanwalt und im Anschluß daran dem Präsidenten des Gerichtshofes vorgelegt; dieser hat als Termin für die Eröffnung der mündlichen Verhandlung vor dem Gerichtshof den 8. März 1960 bestimmt.

VI. — Entscheidungsgründe

Der Beschluß vom 30. Januar 1959, durch den die Rechtssachen Nr. 24/58 und 34/58 miteinander verbunden wurden, steht deren getrennter Prüfung im vorliegenden Urteil nicht entgegen.

Rechtssache Nr. 24/58

ZUR ZULÄSSIGKEIT

Die Beklagte behauptet, die erste und die dritte Rüge der Klage seien unzulässig, da es insoweit an einem rechtlichen Interesse fehle. Sämtliche Unternehmen der Gemeinschaft hätten ein Interesse daran, daß diskriminierende Ausnahmetarife im Binnenverkehr so schnell wie möglich beseitigt würden; die Klägerinnen hätten daher nicht den Nachweis erbracht, daß sie sich in einer anderen Lage befänden als die Gesamtheit der Eisen- und Stahlunternehmen der Gemeinschaft.

Die Klägerinnen und die deutschen Unternehmen, denen die im Streit befindlichen Tarife zugute kommen, stehen im Wettbewerb miteinander, denn sie üben innerhalb des gemeinsamen Marktes die gleiche Produktionstätigkeit aus, verkaufen die gleichen Erzeugnisse und beziehen ihre mineralischen Brennstoffe von denselben Gruben. Da die angefochtene Entscheidung die Beibehaltung der ermäßigten Tarife gestattet und diese sich auf die genannten Wettbewerbsverhältnisse auswirken können, betrifft sie infolgedessen die Klägerinnen im Sinne von Artikel 33 Absatz 2 des Vertrages.

Mithin sind die erste und die dritte Rüge der Klage zulässig.

ZUR BEGRÜNDETHEIT

Zum Klagegrund der Vertragswidrigkeit der Ausnahmetarife 6 B 30 (II) und 6 B 33 (I)

1) Die Klägerinnen behaupten, der Ausnahmetarif 6 B 30 (II) sei nicht durch den Wettbewerb eines anderen Verkehrsträgers gerechtfertigt, während der Ausnahmetarif 6 B 33 (I)

hinsichtlich der Beförderung sowohl von Steinkohle als auch von Koks nicht ordnungsgemäß an die Frachten des konkurrierenden Wasserweges angeglichen sei.

Gestützt auf die Ergebnisse des Sachverständigengutachtens, denen er sich anschließt und die er sich zu eigen macht, stellt der Gerichtshof fest, daß bei den Gütertransporten nach dem Werk Osnabrück ein tatsächlicher und bei denen nach dem Werk Georgsmarienhütte ein potentieller Wettbewerb zwischen Wasser- und Schienenweg besteht. Da diese beiden Tarife somit grundsätzlich aus Wettbewerbsgründen gerechtfertigt sind, braucht im vorliegenden Fall lediglich geprüft zu werden, ob die Frachtparität zwischen den beiden im Wettbewerb stehenden Verkehrsträgern korrekt berechnet worden ist, d. h., ob die in den streitigen Tarifen festgelegten Frachten korrekt an die Frachten des konkurrierenden Wasserweges angeglichen sind. Wie der Sachverständige überzeugend festgestellt hat, ist dies lediglich dann der Fall, wenn die Fracht für den Eisenbahntransport um DM 0,60 - 0,70/t höher liegt als die Wasserfracht und wenn für die Beförderung von Koks auf dem Wasserweg ein Zuschlag von DM 0,80 - 1,00/t im Vergleich zur Fracht für die Beförderung von Steinkohle auf demselben Wege erhoben wird.

Wie aus dem Sachverständigengutachten hervorgeht, ist der Ausnahmetarif 6 B 30 (II), soweit es sich um den Verkehr von der Zeche Königsborn nach dem Werk Osnabrück handelt, keinesfalls korrekt an die Wasserfracht angeglichen.

Außerdem ist dieser Tarif hinsichtlich des Verkehrs von den Zechen Westfalen und Königsborn nach dem Werk Georgsmarienhütte nicht ordnungsgemäß an die Wasserfracht für Steinkohle angeglichen. Selbst wenn gewisse Berichtigungen berücksichtigt werden, wonach die Ausladekosten bei Benutzung des Schienenweges höher angesetzt werden müßten, als der Sachverständige errechnet hat, so steht nach Ansicht des Gerichtshofes fest, daß der in Frage stehende Tarif für Sendungen von der Zeche Westfalen Frachten vorsieht, welche niedriger als die Wasserfrachten sind, oder daß seine Frachtsätze für Transporte von der Zeche Königsborn die Wasser-

fracht nur in so geringem Ausmaß übersteigen, daß er nicht als ordnungsgemäß angeglicherer Wettbewerbsstarif anerkannt werden kann.

Andererseits ist dieser Tarif hinsichtlich des Verkehrs von der Zeche Viktor-Ickern korrekt an die Wasserfracht angeglichen. Die Beklagte macht freilich geltend, bei der Prüfung der Vertragsgemäßheit der in Rede stehenden Tarife seien für die Transporte von der Zeche Viktor-Ickern anwendbaren Frachtsätze zugrunde zu legen, da es in Anbetracht der Qualität der betreffenden Steinkohle sowie des Förderprogramms der beteiligten Zechen für das Werk Georgsmarienhütte mit keinerlei Schwierigkeiten verbunden wäre, sich durch seine eigene Zeche Viktor-Ickern anstatt durch die Zechen Westfalen und Königsborn beliefern zu lassen.

Die Möglichkeit, daß das genannte Werk durch die Zeche Viktor-Ickern beliefert wird, vermag jedoch die Beibehaltung des Ausnahmetarifs 6 B 30 (II) für Transporte von den Zechen Königsborn und Westfalen nicht zu rechtfertigen, da der Tarif hinsichtlich dieser Sendungen nicht ordnungsgemäß an die Frachten des konkurrierenden Wasserweges angeglichen ist. Die vorstehenden Feststellungen gelten erst recht für Koks-transporte, da bei der Eisenbahnfracht in diesem Fall der Frachtzuschlag zu berücksichtigen ist, um den sich die Wasserfracht für Kokstransporte gegenüber der Wasserfracht für Steinkohlentransporte zu erhöhen hat.

Nach alledem weist der Ausnahmetarif 6 B 30 (II), soweit er als Ausnahmetarif im Binnenverkehr für Transporte von den Zechen Königsborn und Westfalen angewendet wird, teilweise den Charakter einer Beihilfe oder Subvention auf und steht daher mit den Grundsätzen des Vertrages im Sinne von Artikel 70 Absatz 4 insoweit nicht in Einklang, als er nicht ordnungsgemäß angeglichen ist.

2) Dagegen ist der Ausnahmetarif 6 B 33 (I), welcher auf Steinkohlentransporte Anwendung findet, gemäß den Feststellungen des Gutachtens, denen sich der Gerichtshof anschließt, an die Frachten des konkurrierenden Wasserweges

korrekt angeglichen. Somit erfüllt dieser Tarif die einen Wettbewerbstarif kennzeichnenden Voraussetzungen, indem er es nämlich den Transportunternehmern ermöglicht, ihr Transportvolumen gegenüber dem Wettbewerb eines anderen Verkehrsträgers zu erhalten. Infolgedessen ist dieser Tarif ein mit den Grundsätzen des Vertrages in Einklang stehender Ausnahmetarif im Binnenverkehr und kann daher nicht untersagt werden.

Unter Berücksichtigung des Zuschlags von DM 0,80 - 1,00/t, mit dem, wie oben ausgeführt wurde, die Wasserfracht für Steinkohlentransporte zu belasten ist, damit dieser Frachtbetrag bei der Berechnung der Fracht für Kokstransporte auf dem Schienenwege zugrunde gelegt werden kann, stellt der Gerichtshof jedoch fest, daß der Ausnahmetarif 6 B 33 (I) nicht ordnungsgemäß an die Wasserfracht für Kokstransporte angeglichen ist, denn er ist niedriger als diese.

Obwohl somit dieser Tarif für die Steinkohlentransporte korrekt angeglichen ist, trägt er andererseits, was die Kokstransporte betrifft, teilweise den Charakter einer Beihilfe und einer Subvention. Als Ausnahmetarif im Binnenverkehr für Kokstransporte ist infolgedessen der Ausnahmetarif 6 B 33 (I) insoweit nicht im Sinne von Artikel 70 Absatz 4 mit den Grundsätzen des Vertrages vereinbar anzusehen, als er nicht richtig angeglichen ist.

3) Nach alledem ist die erste Rüge insoweit begründet, als sie sich gegen denjenigen Teil der Entscheidung richtet, durch den folgende Tarife als vertragsgemäß anerkannt werden:

- a) Der Ausnahmetarif 6 B 30 (II) für Steinkohle- und Kokstransporte von der Zeche Königsborn nach dem Werk Osnabrück sowie für entsprechende Transporte von den Zechen Königsborn und Westfalen nach der Georgsmarienhütte,
- b) der Ausnahmetarif 6 B 33 (I), soweit er auf Kokstransporte Anwendung findet.

Zum Klagegrund der Verletzung von § 10 Absatz 5 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen und der Artikel 3 Buchstabe b, 4 Buchstaben b und c sowie 70 Absätze 1 und 2 des Vertrages

1) Die Klägerinnen behaupten in erster Linie, zu Unrecht habe die Hohe Behörde die Ausnahmetarife im Binnenverkehr anerkannt und infolgedessen geglaubt, diese Tarife anhand von § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens prüfen zu müssen. Der Tarif AT 6 B 1, im Verhältnis zu dem die im Streit befindlichen Tarife als Ausnahmetarife im Binnenverkehr angesehen worden seien, finde niemals auf Massentransporte von mineralischen Brennstoffen für die deutsche Eisen- und Stahlindustrie Anwendung, deren Lage mit derjenigen der Klägerinnen vergleichbar sei. Infolgedessen seien die im Streit befindlichen Tarife keineswegs nur Tarifbestimmungen, die auf bestimmten, für die deutsche Eisen- und Stahlindustrie wichtigen Verkehrswegen Anwendung fänden, sondern bildeten in ihrer Gesamtheit eine Tarifordnung, welche bei allen Massentransporten von mineralischen Brennstoffen für die sich in einer der Lage der Klägerinnen vergleichbaren Lage befindlichen Werke der deutschen Eisen- und Stahlindustrie zur Anwendung komme.

Die Klägerinnen machen außerdem geltend, sie seien dem direkten internationalen EGKS-Tarif unterworfen, der höhere Frachtsätze als die Ausnahmetarife 6 B 30 bis 6 B 33 enthalte, da er auf der Grundlage des Tarifes AT 6 B 1 berechnet worden sei. In Anbetracht dieser Umstände kämen die deutschen Eisen- und Stahlunternehmen gegenüber den sich in vergleichbarer Lage befindenden Klägerinnen in den Genuß ermäßigter Tarife; somit würden in vergleichbarer Lage befindliche Verbraucher im Hinblick auf die Frachten derart unterschiedlich behandelt, daß ihnen nicht der gleiche Zugang zu den Produktionsquellen gesichert sei. Mithin hätte die Hohe Behörde, anstatt gemäß § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens zu prüfen, ob die Ausnahmetarife 6 B 30 bis 6 B 33 den Grundsätzen des Vertrages entsprechen, feststellen müssen, daß die genannten Tarife in ihrer Gesamtheit zum Nachteil der Klägerinnen eine Diskriminierung begründeten, welche auf nationalen Gesichts-

punkten beruhe. Indem die angefochtene Entscheidung gewisse Bestandteile dieser Tarifordnung aufrechterhalte, verstoße sie infolgedessen gegen § 10 Absatz 5 des Übergangsabkommens und Artikel 3 Buchstabe b, 4 Buchstaben b und c sowie 70 Absätze 1 und 2 des Vertrages.

Diese Auffassung beruht auf einer irrigen Würdigung des Sachverhalts und verkennt die Grenzen der Befugnisse der Hohen Behörde auf dem Gebiet des Transportwesens.

Zunächst ist zu prüfen, ob der Tarif AT 6 B 1 tatsächlich ein Binnentarif mit allgemeinem Geltungsbereich ist; für die Abgrenzung dieses Begriffes macht sich der Gerichtshof die in Artikel 1 des Abkommens der Mitgliedstaaten der Gemeinschaft vom 21. März 1955 aufgestellte Definition zu eigen, wonach Binnentarife mit allgemeinem Geltungsbereich solche Binnentarife sind, die in gleicher Weise für alle Verbraucher gleicher Art in einem der in Artikel 79 Absatz 1 des Vertrages bezeichneten Gebiete anwendbar sind.

Der Tarif AT 6 B 1 findet Anwendung auf Transporte von mineralischen Brennstoffen für die Eisen- und Stahlindustrie nach allen Bahnhöfen und allen Grenzübergängen. Der Tarif wird tatsächlich auf diejenigen Transporte angewendet, welche vor Inkrafttreten der angefochtenen Entscheidung nach dem Ausnahmetarif 6 B 30 (I) behandelt wurden. Soweit bestimmte Transporte zu Ausnahmetarifen erfolgen, die als im Einklang mit den Grundsätzen des Vertrages stehend anerkannt worden sind, entfällt die Anwendung des Tarifs AT 6 B 1 mit Rücksicht auf den Wettbewerb zwischen Wasser- und Schienenweg oder auf Schwierigkeiten nichtwirtschaftlichen Ursprungs, denen die begünstigten Unternehmen ausgesetzt sind. Sollten jener Wettbewerb oder diese Schwierigkeiten wegfallen, so würde auf die Bahnbenutzer, die gegenwärtig in den Genuß ermäßigter Ausnahmetarife kommen, der Tarif AT 6 B 1 Anwendung finden. Es unterliegt somit keinem Zweifel, daß der Tarif AT 6 B 1 ein Binnentarif „mit allgemeinem Geltungsbereich“ im Sinne von Artikel 1 des genannten Abkommens vom 21. März 1955 ist.

Dieser gleiche Tarif wurde von der Regierung der Bundesrepublik Deutschland bei der Berechnung des internationalen EGKS-Tarifs zugrunde gelegt, der auf Massentransporte von mineralischen Brennstoffen für die Klägerinnen Anwendung findet. Hiergegen sind niemals Einwendungen in der durch Artikel 16 des bezeichneten Abkommens vorgeschriebenen Form erhoben worden. Zwar wurde bis 1958 in der Bundesrepublik ein bedeutender Teil der Binnentransporte von Kohle über große Strecken insgesamt auf Grund der Ausnahmetarife 6 B 30 bis 6 B 33 abgewickelt, doch hat sich diese Sachlage mit dem Inkrafttreten der Entscheidung der Hohen Behörde vom 9. Februar 1958 geändert, mit welcher eine beträchtliche Anzahl dieser Ausnahmetarife aufgehoben wurde. Die Klage der deutschen Bundesregierung gegen diese Entscheidung sowie die von einer großen Anzahl deutscher Unternehmen anhängig gemachten Nichtigkeitsklagen sind durch die Urteile des Gerichtshofes vom 10. Mai 1960 (Rechtssachen Nr. 19/58, 3-18, 25 und 26/58) abgewiesen worden. Infolgedessen stellt der Tarif AT 6 B 1 gegenwärtig sowohl in materieller als auch in formeller Hinsicht den Binnentarif mit allgemeinem Geltungsbereich dar. Diese Feststellung wird durch den Umstand bekräftigt, daß der Tarif AT 6 B 1 gleichfalls auf Sendungen nach dem Saarland Anwendung findet, seitdem dieses zum Gebiet der Bundesrepublik gehört.

Nach Artikel 70 Absatz 4 des Vertrages sowie § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens ist die Hohe Behörde verpflichtet, die Beibehaltung solcher Ausnahmetarife im Binnenverkehr zu genehmigen, die mit den Grundsätzen des Vertrages in Einklang stehen. Es steht fest, daß die Ausnahmetarife 6 B 30 bis 6 B 33, jeder für sich betrachtet, Ausnahmetarife im Binnenverkehr sind. Dementsprechend hat die Hohe Behörde jeden dieser Ausnahmetarife einer besonderen Prüfung unterzogen und im Anschluß daran, wie vorstehend ausgeführt, die vollständige oder teilweise Beseitigung einiger von ihnen verlangt.

Wie bereits dargelegt, stehen einige der von der Hohen Behörde als zulässig anerkannten Tarifbestimmungen im Einklang mit den Grundsätzen des Vertrages. Wenn aber diese

Bestimmungen, jeweils einzeln betrachtet, zulässig sind, so ist ihre Anwendung vertragsgemäß; sie können daher keine unzulässige Diskriminierung im Sinne von Artikel 4 des Vertrages bilden. Was für die einzelnen Tarife gilt, muß aber auch für die umstrittene Tarifordnung in ihrer Gesamtheit gelten.

Überdies ist der Tarif AT 6 B 1 tatsächlich ein Tarif mit allgemeinem Geltungsbereich. Die im Streit befindlichen Tarife werden daher zu Recht gegenüber dem Tarif AT 6 B 1 als „Ausnahmetarife im Binnenverkehr“ bezeichnet. Sie gewähren keine Frachtermäßigung, die etwa gegenüber den Frachtsätzen des auf die Klägerinnen anwendbaren direkten internationalen EGKS-Tarifs diskriminierend wäre, da dieser auf der Grundlage eines Binnentarifs mit tatsächlich allgemeinem Geltungsbereich berechnet worden ist. Unter diesen Umständen ist die beanstandete Tarifordnung nicht diskriminierend; mit der Anordnung ihrer Aufhebung hätte die Hohe Behörde daher die vom Vertrag umrissenen Grenzen ihrer Befugnisse überschritten.

Es ist richtig, daß die Ergebnisse der Maßnahmen der Hohen Behörde, wenn man die Überlegungen berücksichtigt, die den Ausführungen des Gerichtshofes zur ersten Rüge zugrunde liegen, nicht den — verständlichen — Wünschen der Klägerinnen entsprechen; diese Ergebnisse beruhen jedoch einmal darauf, daß der Vertrag das Transportwesen nur mittelbar und unvollständig in die von ihm errichtete, auf Kohle und Stahl begrenzte Gemeinschaft einbezogen hat, und zum anderen darauf, daß das Netz der mit dem Schienenweg im Wettbewerb stehenden Wasserstraßen in der Vergangenheit weit mehr innerhalb der einzelnen Länder als auf den Strecken nach dem Ausland ausgebaut worden ist.

Nach alledem ist die vorliegende Rüge unbegründet.

Zum Klagegrund der Vertragswidrigkeit der für die Abänderung der Ausnahmetarife 6 B 30 (I) und 6 B 31 sowie der Tarifstelle 71 b des Schifffahrtsabgabentarifs für den Mittellandkanal bewilligten Fristen

1) Die Klägerinnen behaupten in erster Linie, die Hohe Behörde habe dadurch, daß sie für die Abänderung der Ausnahmetarife 6 B 30 (I) und 6 B 31 sowie der Tarifstelle 71 b des Schifffahrtsabgabentarifs für den Mittellandkanal über die Übergangszeit hinausgehende Fristen bewilligt habe, Artikel 70 Absatz 2 des Vertrages sowie § 10 Absatz 5 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen verletzt, demzufolge die Beseitigung der zu Artikel 70 Absatz 2 in Widerspruch stehenden Diskriminierungen spätestens mit der Errichtung des gemeinsamen Marktes für Kohle zu erfolgen hat.

Ganz abgesehen von der Frage, ob die Feststellung einer nationalen Diskriminierung im Sinne von Artikel 70 Absatz 2 auf einen Vergleich zwischen Binnentarifen und Tarifen für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten gestützt werden kann, steht jedenfalls fest, daß die streitigen Tarife nicht „auf dem Bestimmungsland der Erzeugnisse beruhen . . .“, sondern aus Gründen eingeführt oder beibehalten wurden, die, wenn auch zu Unrecht, aus den besonderen Verhältnissen der begünstigten Unternehmen hergeleitet wurden. Infolgedessen fallen die im Streit befindlichen Tarife nicht unter Absatz 2, sondern unter Absatz 4 des genannten Artikels sowie unter § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens.

2) Die Klägerinnen behaupten außerdem, § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens lasse die in § 1 Absatz 5 zweiter Teil dieses Abkommens niedergelegten Grundsätze unberührt, wonach „vorbehaltlich der in diesem Abkommen ausdrücklich vorgesehenen Ausnahmen . . . mit Ablauf der Übergangszeit diese Änderungen und ergänzenden Bestimmungen nicht mehr anwendbar [sind]. Die zu ihrer Durchführung ergriffenen Maßnahmen verlieren im gleichen Zeitpunkt ihre Wirkung“. Demzufolge hätten die von der Hohen Behörde für die Abänderung der streitigen Tarife bewilligten Fristen nicht über die Übergangszeit hinausgehen dürfen und mit deren Ablauf enden müssen.

Dieses Vorbringen ist zurückzuweisen.

Es sind zwei Kompetenzen der Hohen Behörde zu unterscheiden: einerseits die ihr obliegende Pflicht, für die Abänderung der Ausnahmetarife im Binnenverkehr die Fristen zu bewilligen, die erforderlich sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung zu vermeiden, andererseits das ihr zustehende Recht, die Dauer dieser Fristen zu bestimmen. Wenn zwar einerseits jene Verpflichtung innerhalb einer vom Vertrag festgesetzten Ausschlußfrist zu erfüllen war, so konnte andererseits die Dauer der für die Abänderung zu bewilligenden Fristen nicht allgemein auf einen bestimmten Zeitraum, etwa auf die Übergangszeit, begrenzt werden. Da nämlich die Prüfung der Ausnahmetarife im Binnenverkehr aus triftigen Gründen selbst kurz vor Ablauf der Übergangszeit noch vorgenommen werden konnte, wäre die Hohe Behörde bei einer derartigen Begrenzung auf die Übergangszeit nicht in der Lage gewesen, ihrer Pflicht zur Bewilligung der in § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens vorgesehenen Fristen nachzukommen. Es unterliegt somit keinem Zweifel, daß § 10 Absatz 7 des Übergangsabkommens, was die Dauer der von der Hohen Behörde für die Abänderung der dem Vertrag widersprechenden Ausnahmetarife im Binnenverkehr zu bewilligenden Fristen betrifft, nicht durch den Grundsatz von § 1 Absatz 5 zweiter Teil des Übergangsabkommens eingeschränkt ist. Daher war die Hohe Behörde nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet, über das Ende der Übergangszeit hinausgehende Fristen zu bewilligen, falls sie dies zur Vermeidung schwerer wirtschaftlicher Störungen für notwendig erachtete.

Die Klägerinnen hätten die Rechtmäßigkeit der von der Hohen Behörde bewilligten Fristen höchstens mit dem Vorbringen bestreiten können, die Bemessung dieser Fristen sei im vorliegenden Fall nicht durch das Erfordernis gerechtfertigt, solche schweren wirtschaftlichen Störungen zu vermeiden. Entsprechende Ausführungen haben die Klägerinnen jedoch nicht gemacht. Die dritte Rüge der Klage ist somit unbegründet.

KOSTEN

Nach Artikel 60 § 2 der Verfahrensordnung des Gerichtshofes der EGKS können die Kosten ganz oder teilweise gegeneinander aufgehoben werden, wenn die Parteien wechselseitig in einem oder mehreren Punkten unterliegen. Nach Artikel 4 der Kostenordnung des Gerichtshofes der EGKS sind Vergütungen für Sachverständige erstattungsfähige Prozeßkosten.

Im vorliegenden Fall ist die Beklagte im ersten Punkt ihrer Klageanträge teilweise unterlegen. Das Gutachten, dessen Erstattung von der II. Kammer des Gerichtshofes am 26. Juni 1959 angeordnet worden ist, bezog sich auf den diesem Punkt zugrunde liegenden Sachverhalt. Die Kosten für die Erstattung des Gutachtens sind daher von den Parteien je zur Hälfte zu tragen. Die verbleibenden Kosten sind in der Weise gegeneinander aufzuheben, daß jede Partei ihre eigenen Kosten trägt.

Rechtssache Nr. 34/58

ZUR ZULÄSSIGKEIT

Die Klägerinnen behaupten, zur Beseitigung der auf der Nationalität beruhenden Diskriminierung, wie sie sich angeblich aus der angefochtenen Tarifgesamtordnung ergibt, sei die Hohe Behörde verpflichtet gewesen, der Regierung der Bundesrepublik Deutschland zu empfehlen, entweder einen Tarif mit allgemeinem Geltungsbereich für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen in geschlossenen Zügen einzuführen oder zugunsten der nichtdeutschen Eisen- und Stahlwerke der Gemeinschaft eine Tarifregelung für Transporte von mineralischen Brennstoffen zu schaffen, die mit der für die deutschen Eisen- und Stahlwerke geltenden gleichwertig ist.

Im Schreiben vom 26. März 1958, mit dem die Klägerinnen die Hohe Behörde wegen deren Untätigkeit befaßt haben, wird die angebliche Verpflichtung der Hohen Behörde, an die Regierung der Bundesrepublik Deutschland eine Empfehlung im Sinne der vorstehend angeführten ersten Alternative zu richten, nicht erwähnt. Nach Artikel 35 des Vertrages kann eine Untätigkeitsklage gegen die Hohe Behörde jedoch nur erhoben

werden, wenn diese vorher mit der Angelegenheit befaßt wurde; eine solche Klage kann nur gegen die Ablehnung der Hohen Behörde gerichtet werden, diejenige Entscheidung zu treffen, zu deren Erlaß sie aufgefordert worden ist. Da eine solche Aufforderung gemäß Artikel 35 Absatz 1 des Vertrages an die Hohe Behörde nicht gerichtet worden ist, läßt sich infolgedessen nicht unterstellen, sie habe es gemäß Absatz 3 des genannten Artikels stillschweigend abgelehnt, tätig zu werden.

Somit ist die Klage in diesem Punkt gegenstandslos und daher unzulässig.

ZUR BEGRÜNDETHEIT

1) Die Klägerinnen behaupten, die Prüfung der auf Transporte von mineralischen Brennstoffen für die deutsche Eisen- und Stahlindustrie anwendbaren Ausnahmetarife 6 B 30 bis 6 B 33 lasse das Bestehen einer Tarifregelung augenfällig werden, in der eine auf nationalen Gesichtspunkten beruhende Diskriminierung ihren Niederschlag gefunden habe; die Lage der deutschen Eisen- und Stahlindustrie sei mit derjenigen der Klägerinnen vergleichbar. Die im Schreiben vom 7. Juni 1958 zum Ausdruck gekommene Weigerung der Hohen Behörde, diese Diskriminierung festzustellen, verstoße gegen Artikel 70 Absätze 1 und 2 des Vertrages.

Diese Argumente stimmen mit dem Vorbringen überein, das auch der zweiten Rüge der Klage Nr. 24/58 zugrunde liegt und vom Gerichtshof bei Prüfung jener Klage bereits zurückgewiesen worden ist. Sie brauchen infolgedessen nicht erneut geprüft zu werden.

2) Die Klägerinnen machen überdies geltend, die Hohe Behörde sei verpflichtet, der Regierung der Bundesrepublik Deutschland ausdrücklich zu empfehlen, die nichtdeutschen Eisen- und Stahlwerke der Gemeinschaft in den Genuß einer Tarifregelung für Transporte von mineralischen Brennstoffen gelangen zu lassen, die der zugunsten der deutschen Eisen- und Stahlwerke geltenden Regelung gleichwertig ist. Weiter ma-

chen sie geltend, die mit Schreiben vom 7. Juni 1958 erfolgte Ablehnung der Hohen Behörde, diese Verpflichtung anzuerkennen, stelle einen Verstoß gegen Artikel 70 Absätze 1 und 2 des Vertrages dar.

Diese Auffassung ist unbegründet.

Die Hohe Behörde ist auf Grund der Artikel 4 Buchstabe b, 70 Absätze 1, 2 und 4 des Vertrages lediglich befugt, Tarifbestimmungen zu beseitigen, mit denen eine auf nationalen Gesichtspunkten beruhende Diskriminierung verbunden ist oder die in sonstiger Hinsicht nicht im Einklang mit den Grundsätzen des Vertrages stehen. Soweit dieses Verbot nicht eingreift, fallen alle Maßnahmen auf dem Gebiet des Transportwesens auf Grund von Artikel 70 Absatz 5 in die Zuständigkeit des betreffenden Mitgliedstaates, so daß die Hohe Behörde in diesem Bereich lediglich Anregungen geben konnte. Eine Verpflichtung der Hohen Behörde zum Erlaß einer Empfehlung dahingehend, es sei zugunsten der nichtdeutschen Eisen- und Stahlwerke der Gemeinschaft eine Tarifregelung zu schaffen, die mit der für die deutschen Eisen- und Stahlwerke geltenden Regelung gleichwertig ist, wäre nur unter der Voraussetzung denkbar, daß die deutschen und die nichtdeutschen Eisen- und Stahlunternehmen sich in vergleichbarer Lage befänden.

Die Klägerinnen haben jedoch weder behauptet noch nachgewiesen, daß eine derartige Lage bei ihnen insofern gegeben sei, als ihnen etwa ein mit dem Schienenweg im Wettbewerb stehender Verkehrsträger zur Verfügung stünde oder sie besonderen Schwierigkeiten ähnlicher Art ausgesetzt wären, wie sie ein Teil der in Frage stehenden deutschen Unternehmen zu überwinden haben.

Wie in der Rechtssache Nr. 24/58 festgestellt wurde, enthält die streitige Tarifregelung, auch wenn man sie in ihrer Gesamtheit betrachtet, keine auf nationalen Gesichtspunkten beruhende Diskriminierung. Demgemäß steht sie im Einklang mit den Grundsätzen des Vertrages.

Nach alledem würde eine Anwendung der für die deutschen Eisen- und Stahlwerke geltenden Tarifregelung auf die Klägerinnen die Artikel 4 Buchstabe b und 70 des Vertrages verletzen. Die Klage ist daher unbegründet.

KOSTEN

Nach Artikel 60 § 1 der Verfahrensordnung des Gerichtshofes der EGKS ist die unterliegende Partei zur Zahlung der Prozeßkosten zu verurteilen. Im vorliegenden Fall sind die Klägerinnen und die Streithelferin in allen Punkten unterlegen. Die Klägerinnen haben daher die Kosten des Rechtsstreits zu tragen; die Kosten der Streithilfe gehen zu Lasten der Streithelferin.

Auf Grund der Prozeßakten,

nach Anhörung des Berichts des Berichterstatters,

nach Anhörung der mündlichen Ausführungen der Hauptparteien sowie der Streithelferin,

nach Anhörung der Schlußanträge des Generalanwalts,

auf Grund der Artikel 3, 4, 33, 35, 70 und 80 des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl sowie der §§ 1 und 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen,

auf Grund des Protokolls über die Satzung des Gerichtshofes der EGKS,

auf Grund der Verfahrensordnung des Gerichtshofes der EGKS, insbesondere deren Artikel 35 bis 45, 60 § 1 und 71,

hat

DER GERICHTSHOF

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

I. Rechtssache Nr. 24/58

- a) Die angefochtene Entscheidung wird insoweit für nichtig erklärt, als mit ihr der Ausnahmetarif 6 B 33 (I) im Hinblick auf seine Geltung für Kokstransporte sowie der Ausnahmetarif 6 B 30 (II) im Hinblick auf seine Geltung für Steinkohle- und Kokstransporte von den Zechen Königsborn und Westfalen als mit den Grundsätzen des Vertrages im Einklang stehend anerkannt werden.
- b) Die übrigen Anträge der Klägerinnen werden als unbegründet abgewiesen.

Jede Partei trägt die Hälfte der Kosten des Sachverständigengutachtens.

Die verbleibenden Kosten werden gegeneinander aufgehoben; jede Partei trägt ihre eigenen Kosten.

II. Rechtssache Nr. 34/58

- a) Die Klage wird insoweit als unzulässig abgewiesen, als sie sich gegen die Weigerung der Hohen Behörde richtet, der Regierung der Bundesrepublik Deutschland die Einführung eines Tarifs mit allgemeinem Geltungsbereich für die Beförderung von mineralischen Brennstoffen in geschlossenen Zügen zu empfehlen.
- b) Die Klage wird insoweit als unbegründet abgewiesen, als sie sich gegen die stillschweigende Entscheidung der Hohen Behörde richtet, mit welcher diese es abgelehnt hat, der Regierung der Bundesrepublik Deutschland die Einführung einer Tarifregelung zugunsten der nichtdeutschen Eisen- und Stahlwerke der Gemeinschaft für Transporte von mineralischen Brennstoffen zu empfehlen, welche der für die deutschen Eisen- und Stahlwerke geltenden Regelung gleichwertig ist.

Die Klägerinnen werden zur Tragung der Kosten des Rechtsstreits verurteilt.

Die Kosten der Streithilfe gehen zu Lasten der Streithelferin.

Luxemburg, den 15. Juli 1960

DONNER

DELVAUX

ROSSI

RIESE

HAMMES

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am
15. Juli 1960.

Der Kanzler

A. VAN HOUTTE

Der Präsident

A. M. DONNER