

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΕΙΣΑΓΓΕΛΕΑ
KARL ROEMER
της 1ης Απριλίου 1960*

Περιεχόμενα

A — Εισαγωγή.....	465
B — Είναι τύποις δεκτές οι προσφυγές;.....	466
I — Υπόθεση 24/58.....	466
1. Περιεχόμενο των αιτημάτων.....	466
2. Είναι η προσβαλλομένη «απόφαση» της Ανωτάτης Αρχής;.....	467
3. Έννομο συμφέρον των προσφευγουσών.....	467
4. Παραδεκτό ορισμένων λόγων ακυρώσεως.....	468
5. Προτάσεις.....	469
II — Υπόθεση 34/58.....	469
1. Προκαταρκτική διαδικασία και προθεσμία ασκήσεως της προσφυγής..	469
2. Επιδιώκει η προσφυγή κατά παραλείψεως σκοπό διαφορετικό από τον από τον σκοπό της προσφυγής ακυρώσεως;	470
α) Έννομα αποτελέσματα επιτυχούς εκβάσεως της προσφυγής ακυρώσεως	470
β) Δεν ελήφθη υπόψη η εθνική διάκριση — Η τιμολογιακή κατάσταση του Bundesbahn μετά την απόφαση της Ανωτάτης Αρχής.....	471
γ) Θέσπιση τιμοκαταλόγου υπέρ των προσφευγουσών αντιστοιχούντος προς τους γερμανικούς ειδικούς τιμοκαταλόγους.....	471
δ) Θέσπιση γενικού τιμοκαταλόγου ανά πλήρη σιδηροδρομική ολκή....	472
Γ — Είναι οι προσφυγές βάσιμες;.....	473

* Γλώσσα του πρωτοτύπου: η γαλλική.

I — Η προσφυγή ακυρώσεως.....	473
1. Εξέταση των διαφόρων τιμοκαταλόγων.....	473
α) Γενικές παρατηρήσεις επί της εννοίας του «ανταγωνιστικού τιμοκαταλόγου».....	473
β) Οι διάφοροι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι.....	475
1) Ο τιμοκατάλογος 6 B 30 II.....	475
2) Ο τιμοκατάλογος 6 B 33.....	480
3) Σύνοψη των παρατηρήσεων επί των τιμοκαταλόγων 6 B 30 II και 6 B 33.....	484
4) Ο τιμοκατάλογος 6 B 32.....	484
γ) Ο ειδικός τιμοκατάλογος 6 B 31.....	485
2. Περιέχει το γενικό τιμολογιακό σύστημα με το οποίο ασχολείται η απόφαση εθνική διάκριση;.....	487
II — Προσφυγή κατά παραλείψεως.....	490
1. Θέσπιση υπέρ των προσφευγουσών τιμοκαταλόγου αντιστοιχούντος προς τους ειδικούς γερμανικούς τιμοκαταλόγους.....	491
2. Εισαγωγή γενικού τιμοκαταλόγου ανά πλήρη σιδηροδρομική ολκή.....	492
III — Εξέταση των χορηγηθεισών προθεσμιών για την τροποποίηση των επικρινομένων τιμοκαταλόγων.....	493
Δ — Προτάσεις.....	495

Κύριε Πρόεδρε,
Κύριοι δικαστές,

A — Εισαγωγή

Τον Δεκέμβριο παρελθόντος έτους, κατά τη διάρκεια συνεδριάσεων που διήρκεσαν πολλές ημέρες, το Δικαστήριο άκουσε την επιχειρηματολογία πολλών Γερμανών προ-

σφευγόντων και παρεμβαίνόντων επί του προβλήματος της νομιμότητας αποφάσεων της Ανωτάτης Αρχής, σχετικών με την κατάργηση τροποποιήσεων ορισμένων ειδικών τιμοκαταλόγων του Bundesbahn. Μια εκ των προσβληθεισών τότε αποφάσεων αφορά τους ειδικούς τιμοκαταλόγους του Bundesbahn για τη μεταφορά ορυκτών καυσίμων για τη βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα. Αυτή η ίδια απόφαση αποτελεί, μεταξύ άλλων, το αντικείμενο της δίκης στην οποία πρέπει σήμερα να αναπτύξω τις παρατηρήσεις μου. Όμως, ενώ οι γερμανικές επιχειρήσεις και παρεμβαίνοντες επιδιώ-

κουν την ακύρωση της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής, διότι διατάσσει την κατάργηση γερμανικών ειδικών τιμοκαταλόγων, οι προσφεύγουσες, οι οποίες στην προκειμένη δίκη είναι γαλλικές επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων, επιδιώκουν την ακύρωση της αποφάσεως, διότι η Ανωτάτη Αρχή δεν εμβάθυνε κατά την κριτική της εναντίον των ειδικών τιμοκαταλόγων. Πιστεύω ότι τίποτε δεν επιτρέπει καλύτερα να αποδειχθεί η σοβαρότητα του έργου της Ανωτάτης Αρχής στον τομέα των μεταφορών, καθώς και του έργου του Δικαστηρίου, που πρέπει να εξεύρει την ορθή οδό σ' αυτή τη σύγκρουση περί της ερμηνείας και της ορθής εφαρμογής της Συνθήκης.

Η ακύρωση αυτής της αποφάσεως δεν είναι ο αποκλειστικός σκοπός των προσφευγόντων στην παρούσα δίκη. Παραλλήλως, άσκησαν επιπλέον προσφυγή κατά παραλείψεως στην οποία, υποστηριζόμενες από τη Γαλλική Κυβέρνηση, επιδιώκουν να επιτύχουν ώστε η Ανωτάτη Αρχή να συστήσει στην Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση την υποχρεωτική εφαρμογή γενικού τιμοκαταλόγου για τη μεταφορά ορυκτών καυσίμων προοριζομένων για τη βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα.

B — Είναι τύποις δεκτές οι προσφυγές;

Η εξέταση του παραδεκτού των προσφυγών και ορισμένων σημείων των αιτημάτων θέτει ορισμένα προβλήματα που πρέπει να εξεταστούν προηγουμένως.

I — Υπόθεση 24/58

Στην προσφυγή 24/58, όπως μόλις επισήμανα, οι προσφεύγουσες ζητούν την ακύρωση

της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής της 12ης Φεβρουαρίου 1958 καθόσον:

- 1) Δικαιολογεί, εν συνόλω ή εν μέρει, την εφαρμογή των τιμοκαταλόγων 6 B 30 II και 6 B 33 για λόγους ανταγωνισμού.
- 2) Διατηρεί ορισμένα στοιχεία του γερμανικού τιμολογιακού συστήματος, παρόλον ότι το σύνολο του εν λόγω συστήματος περιέχει εθνική διάκριση.
- 3) Χορηγεί προθεσμίες που βαίνουν πέραν της μεταβατικής περιόδου για την κατάργηση των επικρινομένων τιμοκαταλόγων 6 B 30 I, 6 B 31 και 6 B 33.

1. Περιεχόμενο των αιτημάτων

Όσον αφορά τα σημεία 1 και 3, το περιεχόμενο των εν λόγω αιτημάτων είναι σαφές. Αντιθέτως, το σημείο 2 των αιτημάτων εγείρει ορισμένο αριθμό ερωτημάτων. Στην προσβαλλομένη απόφαση, η Ανωτάτη Αρχή δεν επικρίνει ούτε τους τιμοκαταλόγους 6 B 30 II και 6 B 33, κατά των οποίων οι προσφεύγουσες προβάλλουν ειδικούς ισχυρισμούς ούτε τους ειδικούς τιμοκαταλόγους 6 B 32 και, εν μέρει επίσης, τον τιμοκατάλογο 6 B 31 (πρόκειται περί τιμοκαταλόγων μεταφοράς άνθρακα και οπτάνθρακα προοριζομένου για το Lübeck-Dänischburg — τιμοκατάλογος 6 B 32 — καθώς και περί των ειδικών τιμοκαταλόγων υπέρ εργοστασίων κειμένων ανατολικά της Βαυαρίας, Luitpoldhütte και Maximilianshütte). Οι προσφυγές δεν περιέχουν κανένα ιδιαίτερο ισχυρισμό εναντίον των τελευταίων αυτών τιμοκαταλόγων. Μεταγενέστερα υπομνήματα (επί του παραδεκτού των οποίων θα επανέλθω) ανέπτυξαν ειδικά επιχειρήματα περί του τιμοκαταλόγου 6 B 31. Όμως, σύμφωνα με το γενικό αντικείμενο

των προσφυγών, μπορεί να εκτιμηθεί ότι και οι δύο αυτοί τιμοκατάλογοι που δεν προσβάλλονται ρητώς αποτελούν το αντικείμενο των επικρίσεων των προσφευγουσών, στο μέτρο που αυτοί συνιστούν τμήμα του τιμολογιακού συστήματος του Bundesbahn, το οποίο, κατά τη γνώμη των προσφευγουσών, εισάγει διακρίσεις υπέρ της γερμανικής βιομηχανίας σιδήρου και χάλυβα.

2. Είναι η προσβαλλομένη «απόφαση» της Ανωτάτης Αρχής;

Στο πλαίσιο της εξετάσεως του παραδεκτού, θα μπορούσε κανείς να διερωτηθεί αν τα χωρία της προσβαλλομένης αποφάσεως, όπου η Ανωτάτη Αρχή αναφέρει ότι δεν έχει καμιά αντίρρηση εναντίον των ειδικών τιμοκαταλόγων 6 B 30 II και 6 B 32, έχουν τον χαρακτήρα αποφάσεως. Υπενθυμίζω ότι το άρθρο 10, εδάφιο 7, της συμβάσεως, επί του οποίου στηρίζεται η Ανωτάτη Αρχή, δεν προβλέπει έγκριση της Ανωτάτης Αρχής για τους προϋφισταμένους τιμοκαταλόγους που είναι σύμφωνοι προς τις αρχές της Συνθήκης. Όταν, κατά την εξέταση ειδικών τιμοκαταλόγων, η Ανωτάτη Αρχή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αρχές της Συνθήκης δεν παραβιάζονται, αυτοί οι τιμοκατάλογοι παραμένουν απρόσβλητοι χωρίς να παρίσταται ανάγκη ειδικής πράξεως εκ μέρους της Επιτροπής, για παράδειγμα εγκρίσεως, όπως για τις υφιστάμενες επιδοτήσεις, ή υποχρεωτικής διαπιστώσεως. Το αποτέλεσμα της εξετάσεως που εκδηλώνεται υπό τη μορφή απλής αποχής της Ανωτάτης Αρχής, δεν μπορεί, επομένως, να προσβληθεί από τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις παρά υπό τη μορφή προσφυγής κατά παραλείψεως. Όμως, στην προκειμένη περίπτωση, η Ανωτάτη Αρχή δεν περιορίστηκε στο να μην θίξει τους τιμοκαταλόγους που θεώρησε ορθούς. Στο πλαίσιο αποφάσεως, διαπίστωσε ρητώς ότι δεν υφίστατο λόγος κριτικής. Νομίζω ότι αυτή η ρητή δήλωση σε απόφαση σχετική με τιμοκαταλόγους

έχει τον χαρακτήρα υποχρεωτικής διαπιστώσεως που η Ανωτάτη Αρχή δεν θα μπορούσε να τροποποιήσει η ίδια άνευ ετέρου και συνιστά, επομένως, προσβλητέα απόφαση κατά την έννοια του άρθρου 33.

3. Έννομο συμφέρον των προσφευγουσών

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι δέχονται, ορθώς, ότι η προσβαλλομένη απόφαση έχει ατομικό χαρακτήρα. Δεν παρίσταται ανάγκη διατύπωσεως άλλων παρατηρήσεων επ' αυτού. Μπορεί, όμως, να διερωτηθεί κανείς αν οι προσφεύγουσες έχουν συμφέρον να προσβάλλουν την απόφαση που απευθύνεται σε άλλον οργανισμό και η οποία έχει ως αντικείμενο τιμοκαταλόγους που αφορούν άλλες επιχειρήσεις. Αυτό το πρόβλημα δεν πρέπει να συγχέεται με την ένσταση απαραδέκτου ορισμένων αιτιάσεων των προσφευγουσών που προέβαλε η Ανωτάτη Αρχή. Θα ασχοληθώ με συντομία.

Για να δικαιολογηθεί μια προσφυγή ακυρώσεως, η Συνθήκη απαιτεί η προσβαλλομένη απόφαση να αφορά άμεσα τον προσφεύγοντα. Πρέπει, επομένως, να εξεταστεί η επιρροή της προσβαλλομένης αποφάσεως επί της εννόμου καταστάσεως των προσφευγουσών και οι συνέπειες που η ακύρωσή της συνεπάγεται γι' αυτές. Η προσβαλλομένη απόφαση δεν βλάπτει τις προσφεύγουσες, επιβάλλοντάς τους μια υποχρέωση, αλλά αφήνει να εξακολουθούν να υφίστανται υπέρ άλλων επιχειρήσεων πλεονεκτήματα, των οποίων δεν απολαύουν οι προσφεύγουσες. Αν ακυρωθεί η απόφαση, η Ανωτάτη Αρχή θα έχει την υποχρέωση να αναγνωρίσει ότι οι τιμοκατάλογοι που μέχρι τώρα δεν είχαν επικριθεί είναι αντίθετοι προς τη Συνθήκη και θα πρέπει να απαιτήσει την κατάργησή τους. Αυτό το πλεονέκτημα θα αφαιρεθεί τότε από τις επιχειρήσεις οι οποίες, μέχρι τότε, απήλαυναν αυτών των ειδικών τιμοκαταλόγων.

αντιθέτως, η Ανωτάτη Αρχή δεν έχει την υποχρέωση να χορηγήσει στις προσφεύγουσες ανάλογο πλεονέκτημα.

την ίδια πηγή, επί περίπου ομοίων χιλιομετρικών αποστάσεων, βάσει, όμως, διαφορετικών τιμοκαταλόγων.

Ασφαλώς, αυτή η διαπίστωση δεν αποκλείει το δικαίωμα των προσφευγουσών να ασκήσουν προσφυγή αν είναι βέβαιο ότι το πλεονέκτημα του οποίου απολαύουν οι ευνοούμενες επιχειρήσεις συνεπάγεται, κατά οποιοδήποτε τρόπο, μειονέκτημα για τις προσφεύγουσες επιχειρήσεις. Αυτό συμβαίνει όταν οι επιχειρήσεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους και όταν μονομερή τιμολογιακά μέτρα ασκούν επιρροή επί του ανταγωνισμού. Δεν εξήτασα λεπτομερώς αυτό το ζήτημα επί του πεδίου των πραγματικών περιστατικών, παρόλον ότι επιτρέπεται η σκέψη ότι καθεμιά από τις προσφεύγουσες επιχειρήσεις δεν είναι ανταγωνίστρια, πράγματι ή δυνάμει, των ευνοουμένων από τους διαφόρους ειδικούς τιμοκαταλόγους γερμανικών επιχειρήσεων. Αν αυτή η πραγματική προϋπόθεση ελλείπει, η προσβαλλομένη απόφαση δεν θίγει την έννομη κατάσταση των προσφευγουσών επιχειρήσεων. Το δικαίωμα ασκήσεως προσφυγής εξαφανίζεται τότε, διότι επιχειρήσεις που δεν έχουν ειδική σχέση με τα ρυθμιζόμενα υπό της αποφάσεως πραγματικά περιστατικά δεν νομιμοποιούνται να απαιτήσουν την αντικειμενική τήρηση των κανόνων της Συνθήκης. Όμως, για τη συνέχεια της εξετάσεως, θα υποθέσω την ύπαρξη αυτού του συμφέροντος που παρέχει το δικαίωμα ασκήσεως προσφυγής.

4. Παραδεκτό ορισμένων λόγων ακυρώσεως

Στο υπόμνημα αντικρουσεώς της, η Ανωτάτη Αρχή αμφισβητεί το δικαίωμα των προσφευγουσών να προσβάλλουν αυτή την απόφαση, προβάλλοντας ως ισχυρισμό το γεγονός ότι οι ειδικοί τιμοκατάλογοι 6 B 30 και 6 B 33 κακώς έγιναν δεκτοί ως ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι και ότι πολύ μεγάλες προθεσμίες χορηγήθηκαν για την κατάργηση των επικρινόμενων τιμοκαταλόγων, ενώ η Ανωτάτη Αρχή θεωρεί νόμιμη την αιτίαση ότι το σύνολο των γερμανικών ειδικών τιμοκαταλόγων συνιστά εθνική διάκριση. Η Ανωτάτη Αρχή προβαίνει σ' αυτή τη διάκριση, αιτιολογώντας την με το γεγονός ότι οι προσφεύγουσες δεν έχουν ειδικό συμφέρον να επιτύχουν την κατάργηση των ειδικών γερμανικών τιμοκαταλόγων που να μπορεί να διαχωριστεί από το συμφέρον όλων των επιχειρήσεων της Κοινότητας, ενώ στενότερος κύκλος επιχειρήσεων, οι επιχειρήσεις Λουξεμβούργου, Βελγίου και Γαλλίας, είναι αυτές που θίγονται από την εθνική διάκριση.

Επιπλέον, μπορεί επίσης να θεωρηθεί ότι οι γαλλικές επιχειρήσεις που κίνησαν την παρούσα δίκη ενδιαφέρονται όπως ιδιαιτέρως για την ακύρωση της αποφάσεως, και αυτό πολύ περισσότερο από άλλες επιχειρήσεις σιδήρου και χάλυβα της Κοινότητας, διότι, όχι μόνο ανταγωνίζονται, για την πώληση των προϊόντων τους, με τις γερμανικές επιχειρήσεις που απολαύουν ειδικών τιμοκαταλόγων, όπως υποθέτω εδώ, αλλά και μεταφέρουν τα καύσιμά τους από

Είμαι της γνώμης ότι αυτή η ένσταση που αφορά το παραδεκτό ορισμένων λόγων ακυρώσεως δεν είναι βάσιμη: για την άσκηση προσφυγής ακυρώσεως, η Συνθήκη θέτει ως προϋπόθεση η απόφαση να αφορά ατομικά τον προσφεύγοντα. Αν η απάντηση σ' αυτό το ερώτημα, που πρέπει να εκτιμηθεί με τη βοήθεια των εννόμων συνεπειών της αποφάσεως, είναι θετική, ο προσφεύγων έχει στη διάθεσή του όλα τα μέσα έννομης προστασίας του άρθρου 33. Μπορεί, ιδίως, να επικαλεστεί την έλλειψη νομιμότητας της αποφάσεως από κάθε άποψη, χωρίς να οφείλει να προσκομίσει ειδική δικαιολογία για κάθε ειδικό επιχείρημα της

προσφυγής του από την άποψη ειδικού εννόμου συμφέροντος.

Το έννομο συμφέρον που πρέπει να γίνει δεκτό για να προσβληθεί το σύνολο της αποφάσεως δεν πρέπει, επομένως, να αμφισβητηθεί για ορισμένο χωρίο της αποφάσεως λόγω του ότι κατά του τελευταίου εγείρονται όχι μόνο γενικά επιχειρήματα (εθνική διάκριση), αλλά και ειδικές αιτιάσεις (παράνομη αποδοχή ανταγωνιστικού τιμοκαταλόγου). Οι προσφεύγουσες έχουν, επομένως, το δικαίωμα να επικρίνουν παραβίαση της Συνθήκης, όχι μόνο κατά το άρθρο 70, δεύτερο εδάφιο, αλλά και κατά τις άλλες διατάξεις του άρθρου 70 (ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι).

5. Προτάσεις

Όσον αφορά την προσφυγή 24/58, δεν έχω, επομένως, καμιά αντίρρηση στο να αναγνωρίσω το συμφέρον που έχουν οι προσφεύγουσες για να προσβάλλουν την απόφαση. Δεδομένου ότι τηρήθηκε η προθεσμία ασκήσεως της προσφυγής, πράγμα που αποδεικνύεται από τις καθοριστικές ημερομηνίες (δημοσίευση της αποφάσεως στην *Επίσημη Εφημερίδα* της 3ης Μαρτίου 1958, άσκηση της προσφυγής την 1η Απριλίου 1958), παρέλκει η περαιτέρω εξέταση του παραδεκτού.

II — Υπόθεση 34/58

Ιδιαίτερα, όμως, προβλήματα εμφανίζονται επίσης για το παραδεκτό της προσφυγής 34/58.

Οι προσφεύγουσες, οι οποίες είναι οι ίδιες επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων που

άσκησαν την προσφυγή 24/58, ζητούν, με τη βοήθεια της Γαλλικής Κυβερνήσεως αυτή τη φορά, την ακύρωση αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής της 7ης Ιουνίου 1958. Παρά τη διατύπωση της προσφυγής, πρόκειται εδώ περί διαδικασίας κατά παραλείψεως που κινήθηκε με έγγραφο της 26ης Μαρτίου 1958, στο οποίο η Ανωτάτη Αρχή απάντησε με το προσβαλλόμενο έγγραφο της 7ης Ιουνίου 1958.

Με το έγγραφό τους της 26ης Μαρτίου 1958, οι προσφεύγουσες επιδίωκαν να οδηγήσουν την Ανωτάτη Αρχή στο να απευθύνει σύσταση στην Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση της Γερμανίας ώστε η τελευταία να θεσπίσει για τις μη γερμανικές επιχειρήσεις τιμολογιακό σύστημα που να είναι το ισοδύναμο του εφαρμοστέου στις γερμανικές επιχειρήσεις συστήματος.

Σ' αυτό το αίτημα, για το οποίο οι αιτούσες αναφέρθηκαν ρητώς στο άρθρο 35 της Συνθήκης, η Ανωτάτη Αρχή απάντησε ότι, κατόπιν της αποφάσεώς της της 12ης Φεβρουαρίου 1958, η κατάσταση του τιμολογιακού συστήματος στο σύνολό της, που επικρίνεται από τις προσφεύγουσες, δεν υφίσταται πλέον, διότι ορισμένοι τιμοκατάλογοι έπρεπε να καταργηθούν. Για τον λόγο αυτό, το εν λόγω αίτημα ήταν, επομένως, άνευ αντικειμένου και δεν παρίστατο ανάγκη να απευθυνθεί ρητή σύσταση στην Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση.

1. Προκαταρκτική διαδικασία και προθεσμία ασκήσεως της προσφυγής

Για το παραδεκτό προσφυγής κατά παραλείψεως, σύμφωνα με το άρθρο 35, είναι καταρχάς σημαντικό να διαπιστωθεί αν όλες οι προσφεύγουσες είχαν συμμετάσχει στην προκαταρκτική διοικητική διαδικασία, με την οποία επιλαμβάνεται η Ανωτάτη Αρχή.

Αυτό προδήλως συμβαίνει, όπως προκύπτει από τα παραρτήματα του υπομνήματος αντικρούσεως της Ανωτάτης Αρχής.

Για την προσφυγή κατά παραλείψεως, υφίστανται επίσης ορισμένες δικονομικές προθεσμίες: αν η Ανωτάτη Αρχή δεν αποφανθεί επί αιτήσεως εντός προθεσμίας δύο μηνών, πρέπει να ασκηθεί προσφυγή ενώπιον του Δικαστηρίου εντός προθεσμίας ενός μηνός. Στην προκειμένη περίπτωση, γι' αυτό το ζήτημα, δεν πρέπει να εξεταστεί η μόνη προθεσμία που παρήλθε μεταξύ της κοινοποίησεως της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής και της ασκήσεως της προσφυγής, διότι προδήλως αυτή η απάντηση δεν δόθηκε στις προσφεύγουσες παρά μετά τη λήξη της προθεσμίας των δύο μηνών. Νομίζω, όμως, ότι τηρήθηκαν οι αναγκαίες προθεσμίες ακόμα και αν δεν ληφθεί υπόψη η ρητή απάντηση της Ανωτάτης Αρχής. Αν υπολογιστούν οι προθεσμίες από τη λήψη της προσφυγής και, λαμβανομένης υπόψη της προθεσμίας λόγω αποστάσεως των τριών ημερών για τη Γαλλία, η οποία, ακόμα και χωρίς ρητή μνεία στο άρθρο 85, παράγραφος 2, του παλαιού Κανονισμού του Δικαστηρίου, πρέπει να εφαρμοστεί και στις προσφυγές κατά παραλείψεως, φαίνεται ότι η προθεσμία των δύο μηνών δεν πρέπει να άρχισε να τρέχει πριν από την 1η Απριλίου 1958. Δεδομένου ότι το έγγραφο των προσφευγουσών είναι της 26ης Μαρτίου, μπορεί να γίνει δεκτό ότι περιήλθε στην Ανωτάτη Αρχή πριν από την 31η Μαρτίου. Από την άποψη των προθεσμιών ασκήσεως της προσφυγής, καμιά αιτίαση δεν φαίνεται, επομένως, δικαιολογημένη.

2. Επιδιώκει η προσφυγή κατά παραλείψεως σκοπό διαφορετικό από τον σκοπό της προσφυγής ακυρώσεως;

Το παραδεκτό, όμως, της προσφυγής κατά παραλείψεως μπορεί να αμφισβητηθεί από

άλλη άποψη. Οι διάδικοι δεν συμφωνούν επί του αν η προσφυγή κατά παραλείψεως επιδιώκει *αυτόνομο σκοπό* σε σχέση με την προσφυγή ακυρώσεως 24/58, πράγμα που μόνο αυτό μπορεί να δικαιολογήσει το παραδεκτό της, παραπλεύρως της προσφυγής ακυρώσεως. Μπορεί, επομένως, να εγερθεί το ερώτημα αν η προσφυγή κατά παραλείψεως αποβλέπει στο να επιτύχει πράξη της Ανωτάτης Αρχής, στην οποία η τελευταία θα όφειλε να προβεί ακόμα και μετά την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως στην υπόθεση 24/58. Όταν μία προσφυγή ακυρώσεως επιτυγχάνει, η συνέπειά της, είναι γνωστό, δεν συνίσταται μόνο στην ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Σύμφωνα με το άρθρο 34 της Συνθήκης, η Ανωτάτη Αρχή υποχρεούται να λάβει τα μέτρα που συνεπάγεται η εκτέλεση της ακυρωτικής αποφάσεως.

α) Έννομα αποτελέσματα επιτυχούς εκβάσεως της προσφυγής ακυρώσεως

Αν, στην προκειμένη περίπτωση, η προσφυγή ακυρώσεως των προσφευγουσών επιτύχει, η Ανωτάτη Αρχή θα υποχρεωθεί να απαιτήσει από τη Γερμανική Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση την κατάργηση όλων των ειδικών τιμοκαταλόγων που δεν επικρίνονται στην απόφαση, πράγμα που θα έχει ως συνέπεια ότι ο τιμοκατάλογος 6 B 1, αναγνωρισθείς ως γενικός τιμοκατάλογος από την Ανωτάτη Αρχή, θα πρέπει να εφαρμοσθεί αντί αυτών των τιμοκαταλόγων, ή θα πρέπει να θεσπιστεί άλλος ισχυρός γενικός τιμοκατάλογος κατά τον ίδιο τρόπο για όλες τις γερμανικές επιχειρήσεις και ο οποίος θα πρέπει να χρησιμεύσει επίσης ως βάση για τον άμεσο διεθνή τιμοκατάλογο. Αν η προσφυγή ακυρώσεως επιτύχει, θα πρέπει οι γερμανικές επιχειρήσεις να τύχουν, επομένως, της αυτής μεταχειρίσεως με τις γαλλικές προσφεύγουσες σύμφωνα με την ίδια τιμολογιακή ρύθμιση. Αυτό, όμως το αποτέλεσμα είναι το ίδιο αποτελέ-

σμα στο οποίο αποβλέπουν οι προσφεύγουσες με την αίτησή τους της 26ης Μαρτίου προς την Ανωτάτη Αρχή, αν πρέπει να νοηθεί κατ' αυτή την έννοια η αίτηση θεσπίσεως «ισοδυναμού τιμολογιακού συστήματος για τις μη γερμανικές επιχειρήσεις». Αν δοθεί αυτή η έννοια στα αιτήματα των προσφευγουσών, δεν υφίσταται ιδιαίτερο συμφέρον για τη δεύτερη προσφυγή. Αυτό είναι το μόνο σημαντικό σημείο για την προσφυγή κατά παραλείψεως και όχι οι επισημανθείσες από τις προσφεύγουσες εξωτερικές περιστάσεις (διαφορά μεταξύ των αποδεκτών της προσβαλλομένης απόφασης).

β) Δεν ελήφθη υπόψη η εθνική διάκριση — Η τιμολογιακή κατάσταση του Bundesbahn μετά την απόφαση της Ανωτάτης Αρχής

Σ' αυτό, οι προσφεύγουσες παρατηρούν ότι έχουν συμφέρον για την άσκηση της δεύτερης προσφυγής λόγω του ότι, ακόμα και μετά την έκδοση της προσβαλλομένης αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής, τίποτα δεν άλλαξε στην πράξη, ως προς τη γερμανική τιμολογιακή κατάσταση, αφενός, διότι χορηγήθηκαν μεγάλες προθεσμίες για την κατάργηση των τιμοκαταλόγων και, αφετέρου, διότι η Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση δεν εξετέλεσε την απόφαση της Ανωτάτης Αρχής. Επιπλέον, κατά την εξέταση των ειδικών τιμοκαταλόγων η Ανωτάτη Αρχή παρέλειψε να εξετάσει την άποψη της εθνικής διακρίσεως. Σχετικώς, πρέπει να λεχθεί ότι η αιτίαση, η σχετική με τις προθεσμίες καταργήσεως των τιμοκαταλόγων, καθώς και η αιτίαση εθνικής διακρίσεως που διατυπώθηκε τελευταία, πρέπει να εκτιμηθούν, σύμφωνα με τα αιτήματα των προσφευγουσών, στην προσφυγή ακυρώσεως. Όσον αφορά τη μη τήρηση της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής από τη Γερμανική Κυβέρνηση, οι προσφεύγουσες λημονούν ότι, με την προσφυγή κατά παραλείψεως, προσάπτουν αδράνεια στην Ανωτάτη Αρχή και όχι στη Γερμανική Κυβέρνηση. Μετά την έκδοση της αποφάσεώς της, μπορούσε να διατυπωθεί κατά της Ανωτάτης Αρχής η αι-

τίαση ότι δεν εμβάθυνε στις κριτικές της, πράγμα που έγινε μετά την άσκηση της προσφυγής ακυρώσεως. Η Ανωτάτη Αρχή μπορούσε, επίσης, να οδηγηθεί στο να διαπιστώσει, με προσφυγή βρασιζόμενη στο άρθρο 88 (πράγμα που οι προσφεύγουσες δεν έχουν ωστόσο την πρόθεση να πράξουν) ότι η απόφασή της δεν τηρήθηκε στην πραγματικότητα. Προσφυγή, όμως, κατά παραλείψεως με τον αναφερθέντα στόχο δεν έχει τη θέση της παραπλεύρωσής της προσφυγής ακυρώσεως.

γ) Θέσπιση τιμοκαταλόγου υπέρ των προσφευγουσών αντιστοιχούντος προς τους γερμανικούς ειδικούς τιμοκαταλόγους

Η αίτηση, όμως, των προσφευγουσών της 26ης Μαρτίου 1958 και τα αιτήματά τους στην υπόθεση 34/58 επιτρέπουν, επίσης, άλλη ερμηνεία. Μπορεί να νοηθεί κατά την έννοια ότι ζητούν υπέρ αυτών τη θέσπιση τιμοκαταλόγου αντιστοιχούντος στους επικρινομένους ειδικούς τιμοκαταλόγους.

Σ' αυτή την περίπτωση θα υφίστατο αντίφαση μεταξύ των αιτημάτων στην υπόθεση 24/58 και των αιτημάτων στην υπόθεση 34/58. Οι προσφεύγουσες, με τις προσφυγές ακυρώσεως που άσκησαν, επιδιώκουν να επιτύχουν την κατάργηση όλων των γερμανικών ειδικών τιμοκαταλόγων, επομένως να επιτύχουν την εφαρμογή του τιμοκαταλόγου 6 B 1 ως γενικού τιμοκαταλόγου (από την άποψη της Ανωτάτης Αρχής δεν υφίσταται, προδήλως, άλλη δυνατότητα σ' αυτή τη δίκη), ενώ, στην υπόθεση 34/58, επιδιώκουν τη θέσπιση υπέρ των γαλλικών επιχειρήσεων τιμολογιακού συστήματος αντιστοιχούντος προς το σύστημα των ειδικών τιμοκαταλόγων, των οποίων η κατάργηση ζητείται στην υπόθεση 24/58, επομένως, να δημιουργηθούν διακρίσεις υπέρ των γαλλικών επιχειρήσεων.

δ) Θέσπιση γενικού τιμοκαταλόγου ανά πλήρη σιδηροδρομική ολκή

Αν, επομένως, αυτή η ερμηνεία των αιτημάτων οδηγεί, και αυτή, στο να μη γίνει δεκτό το παραδεκτό, απομένει, σε τελική ανάλυση, μια τελευταία δυνατότητα που οι προσφεύγουσες τόνισαν κατά τη διάρκεια της προφορικής διαδικασίας. Ανεξαρτήτως του αν οι προσβαλλόμενοι με την προσφυγή 24/58 ειδικοί τιμοκατάλογοι καταργηθούν ή διατηρηθούν, η εισαγωγή γενικού τιμοκαταλόγου για τις μεταφορές άνθρακα ανά πλήρη σιδηροδρομική ολκή για τις επιχειρήσεις σιδήρου και χάλυβα πρέπει να αποτελέσει το αντικείμενο συστάσεως προς την Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση. Όμως, η γενική τροποποίηση του γερμανικού τιμολογιακού συστήματος συμπεριλαμβανομένων των ειδικών τιμοκαταλόγων και του τιμοκαταλόγου 6 B 1, αποτελεί στόχο προσφυγής ο οποίος, μόνος του, δεν μπορεί να επιτευχθεί με την προσφυγή ακυρώσεως διότι, ακόμα και αν η τελευταία αυτή προσφυγή επιτύχει, κανένας γενικός τιμοκατάλογος δεν πρέπει να εφαρμοστεί για πλήρεις σιδηροδρομικές ολκές. Εξεταζόμενη υπ' αυτό το πρίσμα, η προσφυγή 34/58 αποβλέπει σε ειδικό σκοπό, έτσι ώστε τίποτε δεν μπορεί να αντισταχθεί από την άποψη του παραδεκτού της.

Το μόνο ζήτημα που θα μπορούσε να εγερθεί είναι αν μια τέτοια προσφυγή κατά παραλείψεως δεν θα μπορούσε ή δεν θα έπρεπε να ασκηθεί πολύ ενωρίτερα. Από την άποψη των συμφερόντων των προσφευγουσών, η εν λόγω προσφυγή δεν έχει άλλο στόχο παρά να επικρίνει την εφαρμογή του τιμοκαταλόγου 6 B 1 σε άμεση διεθνή μεταφορά, όπου χρησιμεύει ως βάση για τον τιμοκατάλογο EKAX 102, και να επιτύχει την αντικατάστασή του με άλλο τιμοκατάλογο. Όπως είναι γνωστό, ήδη από το 1955, οι κυβερνήσεις συνήψαν συμφωνία περί της θεσπίσεως αμέσων διεθνών τιμοκαταλόγων η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1η

Μαΐου 1955 (βλ. ABl. 1955, σ. 701). Τότε, έγινε δεκτό ότι, από τη γερμανική πλευρά, ο τιμοκατάλογος B 1 λαμβανόταν ως βάση του αμέσου διεθνούς τιμοκαταλόγου ως εσωτερικός τιμοκατάλογος με γενικό πεδίο εφαρμογής, όπως αυτό προκύπτει από τους πίνακες των ορίων μειώσεως που έχουν προσαρτηθεί στη συμφωνία. Στο άρθρο 16, η συμφωνία περιέχει διαιτητική ρήτρα:

«Το Δικαστήριο της EKAX έχει αρμοδιότητα, υπό τους οριζόμενους στο άρθρο 89 της Συνθήκης όρους, να εκδικάζει οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ κρατών μελών ως προς την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσης συμφωνίας.»

Βάσει αυτής της διαιτητικής ρήτρας, η Γαλλική Κυβέρνηση, παρεμβαίνουσα στην παρούσα δίκη, μπορούσε να προσβάλει εφαρμογή της συμφωνίας εκ μέρους της Γερμανικής Κυβερνήσεως που θα έκρινε εσφαλμένη.

Όμως, τότε, και οι προσφεύγουσες το ανέφεραν επανειλημμένα κατά τη διάρκεια της δίκης, ήταν ήδη βέβαιο ότι η Ανωτάτη Αρχή είχε ήδη αναγνωρίσει ότι ο τιμοκατάλογος 6 B 1 ήταν ο γενικός γερμανικός τιμοκατάλογος για τη μεταφορά του άνθρακα, ενώ οι τιμοκατάλογοι 6 B 30 έως 33 είχαν καταταγεί ως ειδικοί τιμοκατάλογοι και έπρεπε να εξεταστούν από την άποψη του άρθρου 70, τέταρτο εδάφιο.

Μπορούσε, επομένως, να γίνει αντιληπτό ότι το ασυμβίβαστο αυτών των τιμοκαταλόγων προς το άρθρο 70, τέταρτο εδάφιο, δεν θα συνεπαγόταν την εισαγωγή άλλου γενικού τιμοκαταλόγου (ακόμα και για τις διεθνείς μεταφορές).

Κατόπιν αυτής της ρυθμίσεως, οι γαλλικές επιχειρήσεις, οι οποίες, με πολλές επιστολές, όπως αυτό προκύπτει από τα παραρτήματα του υπομνήματος αντικρούσεως, είχαν ήδη διαμαρτυρηθεί το 1956 για την εθνική διάκριση, μπορούσαν να ζητήσουν από την Ανωτάτη Αρχή να επιληφθεί κατά το άρθρο 35.

Ασφαλώς, καμιά δικονομική προθεσμία δεν δεσμεύει τους ενδιαφερομένους για να ζητήσουν από την Ανωτάτη Αρχή να επιληφθεί ορισμένου ζητήματος. Μπορεί, όμως, να διερωτηθεί κανείς αν, σε περίπτωση κατά την οποία η τροποποίηση ορισμένου μέτρου φαίνεται ευκαταία, δεν πρέπει να ζητηθεί από την Ανωτάτη Αρχή να επιληφθεί εντός εύλογης προθεσμίας μετά τη θέσπιση του εν λόγω μέτρου που φαίνεται να αποτελεί το αντικείμενο επικρίσεων. Από αυτή την άποψη, προσφυγή ασκηθείσα το 1958 για πραγματικά περιστατικά που, στην πραγματικότητα, ανάγονται στο έτος 1954 ή 1955 θα μπορούσε, επομένως, να απορριφθεί ως απαράδεκτη ακόμα και αν εφαρμόστούν πολύ γενικά κριτήρια.

Δεν θα προτείνω, ωστόσο, αυτή τη λύση στο Δικαστήριο. Αρκούμαι στο να επισημάνω την ύπαρξη αυτού του προβλήματος και θα εξετάσω επίσης το βάσιμο της προσφυγής κατά παραλείψεως.

Γ — Είναι οι προσφυγές βάσιμες;

I — Η προσφυγή ακυρώσεως

Πρέπει, καταρχάς, να εξεταστεί αν η προσφυγή ακυρώσεως κατά της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής της 12ης Φεβρουαρίου 1958 είναι βάσιμη επί της ουσίας.

Οι προσφεύγουσες προσβάλλουν την εν λόγω απόφαση στο μέτρο που άφησε να εξακολουθούν να υφίστανται, εν συνόλω ή εν μέρει, χωρίς να τους θίξει, ειδικούς τιμοκαταλόγους του Bundesbahn και στο μέτρο που χορηγεί προθεσμίες για την κατάργηση των επικρινομένων τιμοκαταλόγων.

1. Εξέταση των διαφορών τιμοκαταλόγων

Παρόλον ότι οι προσφεύγουσες επικρίνουν, καταρχάς, ορισμένους τιμοκαταλόγους που εξετάζονται σ' αυτή την απόφαση, η μελέτη της αποφάσεως θα με οδηγήσει, καταρχάς, στο να εξετάσω τους διαφόρους τιμοκαταλόγους και μόνο μετά από αυτή την εξέταση, θα διερωτηθώ αν το σύνολο των τιμοκαταλόγων είναι επικριτέο από την άποψη της εθνικής διακρίσεως. Πράγματι, αν φανεί ότι η Ανωτάτη Αρχή κακώς δέχθηκε ότι ένας τιμοκατάλογος είχε τον χαρακτήρα ανταγωνιστικού τιμοκαταλόγου, παρέλκει πλέον η εξέταση του αν υφίσταται εθνική διάκριση.

Μεταξύ των μελετηθέντων από την απόφαση τιμοκαταλόγων οι οποίοι, κατά την Ανωτάτη Αρχή, είναι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι, οι προσφεύγουσες επικρίνουν ειδικότερα τους ειδικούς τιμοκαταλόγους 6 B 30 II και 6 B 33, ενώ δεν προσβάλλουν τον ειδικό τιμοκατάλογο 6 B 32 παρά κατά τρόπο γενικό και συγχρόνως με όλους τους άλλους ειδικούς τιμοκαταλόγους από την άποψη της εθνικής διακρίσεως.

α) Γενικές παρατηρήσεις επί της εννοίας του «ανταγωνιστικού τιμοκαταλόγου»

Αρχίζω αυτή την εξέταση με το άρθρο 70 της Συνθήκης που ρυθμίζει την αρμοδιότητα της Κοινότητας στον τομέα των με-

ταφορών. Το άρθρο 70 αναφέρει στο πέμπτο εδάφιο τους ανταγωνιστικούς τιμοκαταλόγους όταν αποφασίζει ότι τα μέτρα ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων ειδών μεταφοράς εξακολουθούν να υπόκεινται στις νομοθετικές και διοικητικές ρυθμίσεις καθενός από τα κράτη μέλη. Αυτά τα «μέτρα ανταγωνισμού» είναι οι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι. Ασφαλώς, ξεκινώντας κανείς από το κείμενο αυτής της διατάξεως μπορεί να διερωτηθεί ποια είναι η έννοιά της διότι, αναμφισβήτητα, ελλείπει απευθείας αρμοδιότητας της Κοινότητας για τον καθορισμό τιμοκαταλόγων, άλλοι τιμοκατάλογοι επίσης (για παράδειγμα οι ειδικοί τιμοκατάλογοι κατά την έννοια του τετάρτου εδαφίου) υπόκεινται στις νομοθετικές διατάξεις των κρατών μελών. Φαίνεται λογικό να γίνει δεκτό ότι η έννοια του πέμπτου εδαφίου του άρθρου 70, στο μέτρο όπου γίνεται λόγος περί ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων, είναι να επιστήσει την προσοχή επί των ιδιαιτεροτήτων αυτών των τιμοκαταλόγων και να τονίσει ότι πρέπει να διέπονται από τους ίδιους κανόνες τους. Σε τι συνίσταται η ιδιαιτερότητα των ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων; Αυτό το ζήτημα αντιμετωπίστηκε συχνά κατά τη διάρκεια της δίκης και, αν δεν απατώμαι, οι δύο διάδικοι έδωσαν καταρχήν συγκλίνουσες απαντήσεις. Αυτό το ζήτημα πρέπει να νοείται χωρίς συζητήσεις σε βάθος επί του οικονομικού πεδίου ούτε επί του πεδίου των μεταφορών.

Οι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι είναι ιδιάζοντες τιμοκατάλογοι, επομένως, ειδικοί τιμοκατάλογοι, που ο μεταφορέας εφαρμόζει σε ορισμένη διαδρομή για να αφαιρέσει μεταφορές από άλλο μεταφορέα ή για να προστατεύσει τις δικές του μεταφορές κατά του ανταγωνισμού άλλου μεταφορέα (τιμοκατάλογοι διατηρήσεως των μεταφορών). Οι ιδιαίτερες περιστάσεις της εφαρμογής τους δεν επιτρέπουν τη σύγκρισή τους με άλλους τιμοκαταλόγους. Σ' αυτό το μέτρο, δεν εμπίπτουν, επομένως, στο πεδίο εφαρμογής της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων. Είναι περιττό να λε-

γχεί ότι αυτό δεν συμβαίνει όταν αυτοί δεν εφαρμόζονται κατά τον ίδιο τρόπο σε καταναλωτές που βρίσκονται σε όμοιες καταστάσεις.

Το ειδικό τους σύστημα δικαιολογείται κατά τις αρχές της Συνθήκης διότι οι επιχειρήσεις που επωφελούνται αυτών των τιμοκαταλόγων έχουν όχι τεχνητό, αλλά φυσικό, πλεονέκτημα που εξαρτάται από την τοποθεσία τους. Έχουν την επιλογή μεταξύ πολλών μεταφορών, από τους οποίους ο ένας εργάζεται αρκετά ορθολογικά για να μπορεί να προσφέρει χαμηλότερους τιμοκαταλόγους χωρίς να πρέπει να παραιτηθεί από ένα πλεονέκτημα. Όταν ένας άλλος μεταφορέας που δεν απολαύει των ιδίων ευνοϊκών όρων εμπλέκεται σε ανταγωνισμό με αυτούς τους τιμοκαταλόγους για να διατηρήσει ορισμένο όγκο μεταφορών, τίποτε δεν μπορεί να αντιταχθεί σ' αυτή την οργάνωση τιμοκαταλόγων προς το ίδιο οικονομικό συμφέρον του μεταφορέα, ακριβώς διότι δεν προσφέρουν τίποτε στις ευνοούμενες επιχειρήσεις που οι τελευταίες δεν θα είχαν ήδη χωρίς αυτό το μέτρο ανταγωνισμού. Οι διάδικοι φαίνεται να διαφωνούν μόνο ως προς αυτή τη στοιχειώδη εκτίμηση των ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων. Το αυτό συμβαίνει περί των όρων που θα έπρεπε να τεθούν ώστε ένας τιμοκατάλογος να μπορεί να γίνεται δεκτός ως ανταγωνιστικός τιμοκατάλογος:

— πρέπει να είναι βέβαιο ότι ο μεταφορέας, επί των τιμοκαταλόγων του οποίου ένας ανταγωνιστής ευθυγραμμίζεται, δεν εφαρμόζει ο ίδιος παράνομους ειδικούς τιμοκαταλόγους;

— πρέπει να υφίσταται, στην πραγματικότητα, ανταγωνισμός κατά την έννοια ότι ένας μεταφορέας προσπαθεί να προσεταιριστεί πελάτες άλλου μεταφορέα ή να διατηρήσει τους πελάτες

του ενώπιον του ανταγωνισμού άλλου μεταφορέα. Αν δεν υφίσταται πράγματι τέτοιου είδους ανταγωνισμός, αρκεί να υφίσταται σοβαρός κίνδυνος δημιουργίας της δυνατότητας ανταγωνιστικής μεταφοράς στην περίπτωση κατά την οποία οι υφιστάμενοι μέσοι τιμοκατάλογοι μεταφοράς αυξάνονται πέραν ορισμένου επιπέδου· η βεβαιότητα διαπιστώσεως ενός τέτοιου «πιθανού ανταγωνισμού» δημιουργεί προφανέστατα σοβαρές δυσχέρειες, διότι πρόκειται εδώ περί υποκειμενικών στοιχείων (σχέδια και προθέσεις των επιχειρήσεων) που εξαρτώνται από πολλούς αστάθμητους παράγοντες·

— τέλος, πρέπει να εξασφαλίζεται η ισοτιμία μεταξύ των ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων.

β) Οι διάφοροι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι

Εκεί που διαφωνούν οι διάδικοι στην παρούσα δίκη, είναι περί του αν οι τιμοκατάλογοι που η Ανωτάτη Αρχή θεώρησε ως ανταγωνιστικούς ανταποκρίνονται σ' αυτές τις πραγματικές και νομικές απαιτήσεις. Ακόμα και το 1953, τα μέλη της επιτροπής πραγματογνωμόνων δεν μπόρεσαν να συμφωνήσουν επ' αυτού του θέματος. Θα ασχοληθώ, καταρχάς, με την εξέταση των επιμαχων αυτών σημείων.

Οι διάδικοι αφιέρωσαν στους τιμοκαταλόγους 6 B 32 και 6 B 33 σειρά εκθέσεων πραγματικών περιστατικών που διαφέρουν μεταξύ τους επί πολλών σημαντικών σημείων, πράγμα το οποίο οδήγησε το Δικαστήριο στο να ζητήσει τη διεξαγωγή πραγματογνωμοσύνης. Το έργο μου εδώ δεν συνίσταται στο να εκθέσω στο σύνολό του το περιεχόμενο αυτής της εκθέσεως πραγ-

ματογνωμοσύνης και να προσπαθήσω να αρχίσω λεπτομερή συζήτηση επί όλων των ειδικών σημείων της. Θα περιοριστώ στο να εκθέσω τα ιδιαίτερος σημαντικά σημεία και να εκτιμήσω την έκθεση πραγματογνωμοσύνης με κριτικό πνεύμα με τη βοήθεια των παρατηρήσεων των διαδίκων και των συμπληρωματικών παρατηρήσεων του πραγματογνώμονα, για να προτείνω, στη συνέχεια, στο Δικαστήριο τα πορίσματα της εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης που το τελευταίο μπορεί να κάνει δεκτά για την απόφασή του. Προς τον σκοπό αυτό, πρέπει να εκθέσω χωριστά ποια είναι τα πεδία εφαρμογής των διαφόρων τιμοκαταλόγων.

1) Ο τιμοκατάλογος 6 B 30 II

Ο τιμοκατάλογος 6 B 30 II εφαρμόζεται στις μεταφορές ορυκτών καυσίμων της Ruhr με προορισμό το Osnabrück και Georgsmarienhütte. Θα εξετάσω, καταρχάς, την περίπτωση του Osnabrück.

Πρέπει να παρατηρήσω, πρώτον, ότι οι παραδόσεις άνθρακα με προορισμό το εργοστάσιο του Osnabrück δεν είναι καθόλου σημαντικές (1957: 8 300 τόνοι, 1958: 5 700 τόνοι), ότι συνεχώς μειούνται και ότι, στο μέλλον θα παύσουν εντελώς. Οι προσφεύγουσες δεν το αμφισβήτησαν και ομολόγησαν ότι η περίπτωση Osnabrück είχε πολύ μικρή σημασία στην παρούσα δίκη. Επίσης, μπορεί να διερωτηθεί κανείς αν μπορεί μάλιστα να γίνει δεκτό ότι οι προσφεύγουσες έχουν συμφέρον για να καταργηθεί ο ειδικός τιμοκατάλογος 6 B 30 για τις παραδόσεις με προορισμό το Osnabrück. Οι προσφεύγουσες πολύ δύσκολα μπορούν να υποστούν ζημία από το μικρό πλεονέκτημα του οποίου απολαύει, έτσι, το εργοστάσιο του Osnabrück. Μπορεί, επομένως, να αντιμετωπιστεί η περίπτωση να γίνει δεκτό ότι, ελλείψει συμφέροντος, η προσφυγή είναι απαράδεκτη επ' αυτού του σημείου.

Επιπλέον, μπορεί να γίνουν οι εξής παρατηρήσεις: οι μεταφορές με προορισμό το εργοστάσιο του Osnabrück μπορούν να πραγματοποιηθούν διά πλωτής οδού, διότι το Osnabrück διαθέτει λιμένα. Δεν παρίσταται ανάγκη χρησιμοποίησης ειδικών τεχνικών μέτρων για να χρησιμοποιηθεί αυτό το είδος μεταφοράς. Μέχρι τώρα, δεν πραγματοποιήθηκε, άλλωστε, μεταφορά διά πλωτής οδού. Επιπλέον, δεν υπάρχει περίπτωση πραγματοποιήσεως παραδόσεως οπάνθρακα με προορισμό το Osnabrück, έτσι ώστε παρέλκει η διατύπωση παρατηρήσεων επί των ιδιαιτεροτήτων τους.

Συγκρίνοντας τα κόμιστρα διά σιδηροδρομικής και διά πλωτής οδού, ο πραγματογνώμων καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μεταφορά άνθρακα με προορισμό το Osnabrück στοιχίζει 11,01 γερμανικά μάρκα (DM) ανά τόνο διά σιδηροδρομικής οδού και ότι θα στοιχίζε 11,39 DM ανά τόνο διά πλωτής οδού. Καταλήγει από αυτό στο συμπέρασμα ότι ο τιμοκατάλογος μεταφοράς σιδηροδρομικώς δεν προσαρμόστηκε, κατά τρόπο ορθό, με τον τιμοκατάλογο του ανταγωνιστή μεταφορέα και ότι θα μπορούσε μάλιστα να αυξηθεί κατά περίπου ένα γερμανικό μάρκο χωρίς να υφίσταται κίνδυνος από αυτό το γεγονός, στροφής προς τη μεταφορά διά πλωτής οδού.

Παρά τη μικρή σημασία αυτής της ειδικής περιπτώσεως, πρέπει να διατυπώσω ορισμένες παρατηρήσεις επί των υπολογισμών του πραγματογνώμονα. Αυτός έλαβε ως βάση των υπολογισμών του τους ισχύοντες την 1η Αυγούστου 1959 τιμοκαταλόγους μεταφοράς σιδηροδρομικώς. Για το Δικαστήριο, όμως, καθοριστική κατάσταση είναι αυτή που ίσχυε κατά την εποχή εκδόσεως της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής, διότι αυτό που πρέπει να εξεταστεί είναι το αν η απόφαση περιείχε πλάνη κατά τη στιγμή εκδόσεώς της. Αντί των 10,10 DM ανά τόνο, ο τιμοκατάλογος μεταφοράς σιδηροδρομικώς από το Unna-Königsborn ανερχόταν σε

8,80 DM ανά τόνο και από το Viktor-Ickern σε 9,50 DM ανά τόνο. Επιπλέον, ο πραγματογνώμων στηρίχθηκε, για τη μεταφορά σιδηροδρομικώς επί των ιδίων κομίστρων εκφορτώσεως όπως και για τη συνδυασμένη μεταφορά διά πλωτής και σιδηροδρομικής οδού (ήτοι 0,30 DM ανά τόνο). Στηρίζεται στην υπόθεση ότι, μακροπρόθεσμα, όχι μόνο για τις μεταφορές του εργοστασίου μεταξύ του λιμένα και του εργοστασίου, αλλά και για την απευθείας μεταφορά σιδηροδρομικώς από το ανθρακωρυχείο στο εργοστάσιο, θα χρησιμοποιούντο ειδικά βαγόνια που επιτρέπουν ορθολογικότερη εκφόρτωση. Αυτή η υπόθεση δεν φαίνεται να δικαιολογείται, διότι το εργοστάσιο αντιμετωπίζει να χρησιμοποιήσει το ίδιο τα δικά του ειδικά βαγόνια για τη μεταφορά από τον λιμένα στο εργοστάσιο, ενώ οι σιδηρόδρομοι δεν χρησιμοποιούν ειδικά βαγόνια για τη μεταφορά προς Osnabrück για λόγους αποδοτικότητας (έλλειψη κομίστρου επιστροφής). Κατά τον υπολογισμό των κομίστρων διά πλωτής οδού, για τη μεταφορά σιδηροδρομικώς από τον λιμένα, δεν πρέπει να ληφθούν υπόψη 0,48 DM ανά τόνο (ποσό ισχύον για το 1959), αλλά 0,41 DM (ποσό του 1958). Αν, σε τελική ανάλυση, παρατηρηθεί επίσης ότι το κόμιστρο μεταφοράς σιδηροδρομικώς από τα ανθρακωρυχεία του Viktor-Ickern μέχρι το Osnabrück είναι ακριβότερα από τα κόμιστρα σιδηροδρομικώς από το Unna-Königsborn στο Osnabrück, ενώ η αντίθετη αναλογία ισχύει για τις μεταφορές διά πλωτής οδού, και αν ληφθεί υπόψη ότι το εργοστάσιο δεν θα έχει καμιά δυσκολία, στο μέλλον, να μεταφέρει άνθρακα από τα ανθρακωρυχεία του Viktor-Ickern που της ανήκουν, καταλήγει κανείς στην ακόλουθη σύγκριση των κομίστρων:

— μεταφορά σιδηροδρομικώς Viktor-Ickern
— Osnabrück 11,01 DM ανά τόνο

— μεταφορά διά πλωτής οδού Viktor-Ickern
— Osnabrück 11,32 DM ανά τόνο

Από αυτό προκύπτει ότι, ακόμα και αν ληφθούν υπόψη οι διορθώσεις που πρέπει να γίνουν στους υπολογισμούς του πραγματογνώμονα, κατά το χρονικό σημείο εκδόσεως της αποφάσεως, υφίστατο, στην πραγματικότητα, όφελος κομίστρου 0,31 DM ανά τόνο υπέρ της μεταφοράς σιδηροδρομικής, πράγμα που αποδεικνύει ότι ο ανταγωνιστικός τιμοκατάλογος του Bundesbahn δεν ευθυγραμμίστηκε ορθώς σ' αυτή την περίπτωση.

Δυσκολότερη είναι η περίπτωση του εργοστασίου Georgsmarienhütte που απολαύει του ίδιου τιμοκαταλόγου. Για να καταστεί δυνατή η χρησιμοποίηση της πλωτής οδού, το εργοστάσιο θα έπρεπε να αρχίσει με το να δημιουργεί σύνδεση μεταξύ του εργοστασίου και της διώρυγας Dortmund-Ems. Πρόκειται, επομένως, περί πιθανού ανταγωνισμού μεταξύ πλωτής οδού και σιδηροδρομικής οδού, του οποίου η εξέταση δημιούργησε πολλές δυσκολίες. Στην έκθεσή του, ο πραγματογνώμων κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η μεταφορά άνθρακα διά πλωτής οδού με προορισμό το Georgsmarienhütte θα стоίχιζε 9,90 DM ανά τόνο, ενώ το κόμιστρο σιδηροδρομικώς είναι 9,67 DM ανά τόνο (τόπος αποστολής Königsborn) και 9,07 DM ανά τόνο (τόπος αποστολής: ανθρακωρυχείο Westfalen). Για τις μεταφορές οπτάνθρακα διά πλωτής οδού, πρόσθετο κόμιστρο 0,80 έως 1 DM ανά τόνο δικαιολογείται επίσης. Καταλήγει από αυτό στο συμπέρασμα ότι η αύξηση του τιμοκαταλόγου της μεταφοράς σιδηροδρομικώς κατά 1 DM έως 1,20 DM ανά τόνο δεν θα οδηγούσε την Klöckner-Werke AG που κατέχει το Georgsmarienhütte στο να προβεί στη σύνδεση με την πλωτή οδό που δεν υφίσταται ακόμη, με άλλα λόγια, θεωρεί ότι η ισοτιμία δεν πραγματοποιείται για το κόμιστρο μεταφοράς σιδηροδρομικώς με τον τιμοκατάλογο 6 B 30 II.

Οι προσφεύγουσες επικρίνουν ορισμένα στοιχεία της εκθέσεως πραγματογνωμοσύ-

νης που αφορούν αυτή την περίπτωση. Θεωρούν, πριν απ' όλα, ότι η Klöckner-Werke δεν θα προέβαινε σε μεγάλες επενδύσεις για να δημιουργήσει νέα σιδηροδρομική οδό η οποία, κατά τη γνώμη τους, δεν θα αποσβενόταν παρά σε 13 χρόνια. Αντιθέτως, πρέπει να διαπιστωθεί ότι δεν μπορεί να γίνει δεκτό κανένα λάθος του πραγματογνώμονα για τις τεχνικές και οικονομικές του εκτιμήσεις και για τις πολλές επιφυλάξεις των πορισμάτων του για την περίπτωση Georgsmarienhütte. Δεν πρέπει να αγνοηθεί ότι, για το τελευταίο, με την αύξηση του επίμαχου τιμοκαταλόγου μεταφοράς σιδηροδρομικώς, από ένα ορισμένο όριο και μετά, οι κίνδυνοι μεγάλων επενδύσεων για τη δημιουργία συνδέσεως με τον λιμένα φαίνονται ευνοϊκότεροι από τα βάρη αιμιγούς μεταφοράς σιδηροδρομικώς. Ο καθορισμός αυτού του ορίου δεν μπορεί να αποτελέσει το αντικείμενο δυσκόλων προγνωστικών και σκέψεων στις οποίες ο πραγματογνώμων προέβη κατά τρόπο μάλλον επιφυλακτικό, αυτή δε είναι η γενική εντύπωση που δημιουργεί η έκθεσή του.

Κατά τον υπολογισμό της αποδοτικότητας της νέας συνδέσεως μέχρι της διώρυγας Dortmund-Ems, ο πραγματογνώμων δέχθηκε ότι, μετά την υλοποίηση αυτών των σχεδίων, οι παραδόσεις ορυκτών για το Georgsmarienhütte θα γίνονταν επίσης διά πλωτής οδού. Σε μακρά σειρά ερωτημάτων και παρατηρήσεων, οι προσφεύγουσες προσπάθησαν να αποδείξουν ότι, για τη μεταφορά ορυκτών, ο πραγματογνώμων ξεκίνησε κακώς από την πιθανότητα ανταγωνισμού της πλωτής οδού σε σχέση με τη σιδηροδρομική. Το εργοστάσιο του Georgsmarienhütte υπολόγισε το ίδιο ότι η μεταφορά ορυκτών διά πλωτής οδού από το Emden στο Dörenthe θα ήταν κατά 2 DM ανά τόνο φθηνότερη από τη μεταφορά σιδηροδρομικώς σύμφωνα με τον ισχύοντα τιμοκατάλογο. Ο πραγματογνώμων δεν υιοθέτησε αυτό τον υπολογισμό, αλλά απόδειξε, ωστόσο, με εμπειριστατωμένη έρευνα ότι, ακόμα και με

συνετούς υπολογισμούς και λαμβανομένων υπόψη όλων των πιθανών μειονεκτημάτων, η μεταφορά διά πλωτής οδού των ορυκτών ασφαλώς δεν θα ήταν ακριβότερη από τη σημερινή μεταφορά σιδηροδρομικά, πράγμα που επαρκεί για να ληφθούν υπόψη αυτές οι μεταφορές κατά τον υπολογισμό της αποδοτικότητας της νέας γραμμής.

Για να κλονίσουν τα πορίσματα του πραγματογνώμονα, οι προσφεύγουσες εξέθεσαν, τέλος, ότι το Georgsmarienhütte δεν μπορούσε να επιτρέψει στον εαυτό του να αντικαταστήσει τις μεταφορές σιδηροδρομικά με μεταφορές διά πλωτής οδού, αλλιώς το Bundesbahn θα αφαιρούσε από την Klöckner-Werke AG, στην οποία ανήκει το Georgsmarienhütte, τους ειδικούς τιμοκαταλόγους που ήταν αισθητά σημαντικότεροι για τη μεταφορά ορυκτών με προορισμό το εργοστάσιο της κοινοπραξίας στο Hagen-Haspe. Κατά τη διάρκεια της προφορικής συζήτησεως, η Ανωτάτη Αρχή αντέκρουσε επιτυχώς αυτή την αντίρρηση: οι τιμοκατάλογοι για το Hagen-Haspe είναι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι που το Bundesbahn εισήγαγε προς το ίδιο συμφέρον του για να διατηρήσει τις μεταφορές.

Σε ορισμένα άλλα σημεία της εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης επιβάλλεται επίσης μια παρατήρηση, ανεξαρτήτως της θέσεως που έλαβαν οι προσφεύγουσες. Για τον υπολογισμό των εξόδων επενδύσεως για την κατασκευή σιδηροδρομικής συνδέσεως μέχρι του λιμένα του Dörenthe, ο πραγματογνώμων αύξησε κατά μέσο όρο από 10% έως 15% τα υπολογισθέντα από το ίδιο το εργοστάσιο έξοδα, χωρίς να αναφέρει γι' αυτό ιδιαίτερη αιτιολογία. Θα μπορούσε κανείς να συναγάγει αποτέλεσμα αντίστοιχο προς το αποτέλεσμα στο οποίο καταλήγει (1,65 DM ανά τόνο για τη μεταφορά Dörenthe-εργοστάσιο), αλλά, ασφαλώς, αυτό ελάχιστα μπορεί να επηρεάσει το αποτέλεσμα.

Ένα άλλο γεγονός ενέχει μεγαλύτερη σημασία για το τελικό αποτέλεσμα: όπως και για το Osnabrück, ο πραγματογνώμων ξεκίνησε, για το Georgsmarienhütte, από τη σκέψη ότι τα έξοδα εκφορτώσεως στο εργοστάσιο, σε περίπτωση απευθείας μεταφοράς σιδηροδρομικά, θα ήταν εντός ολίγου χρόνου εξίσου υψηλά όπως και για τη μεταφορά από το Dörenthe στο εργοστάσιο. Και εδώ, η Ανωτάτη Αρχή παρατήρησε ότι τα μικρότερα έξοδα εκφορτώσεως στο εργοστάσιο, σε περίπτωση συνδυασμένης μεταφοράς διά πλωτής και σιδηροδρομικής οδού, θα έπρεπε να αποδοθούν στη χρησιμοποίηση των ειδικών βαγονιών του τα οποία μέχρι τώρα δεν χρησιμοποιήθηκαν για απευθείας σιδηροδρομική μεταφορά από το ανθρακωρυχείο και που, στο μέλλον, κατά πάσα πιθανότητα, δεν θα χρησιμοποιηθούν, διότι η χρησιμοποίηση για τη σιδηροδρομική οδό τέτοιων ειδικών βαγονιών χωρίς κόμιστρο επιστροφής (ορυκτών) δεν είναι αποδοτική. Αυτές οι διευκρινίσεις της Ανωτάτης Αρχής φαίνονται πειστικές και πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τους υπολογισμούς, πράγμα που αυξάνει κατά 0,45 DM ανά τόνο τον υπολογισμό του κομίστρου μεταφοράς σιδηροδρομικά.

Επιπλέον, η Ανωτάτη Αρχή ορθώς παρατήρησε ότι, ακόμα και για το Georgsmarienhütte, ούτε όσον αφορά την ποιότητα του άνθρακα, ούτε όσον αφορά τα προγράμματα παραγωγής των ανθρακωρυχείων, δεν υπάρχει εμπόδιο για να ικανοποιήσει τις ανάγκες του στα δικά του ανθρακωρυχεία του Viktor-Ickern, πράγμα που συνεπάγεται αύξηση του κομίστρου μεταφοράς σιδηροδρομικά και μείωση του κομίστρου διά πλωτής οδού. Ήδη από τούδε, με τη βοήθεια στατιστικών, μπορεί να αποδειχθεί ότι οι παραδόσεις από το Viktor-Ickern αυξήθηκαν επί ζημιά των παραδόσεων άλλων ανθρακωρυχείων.

Λαμβανομένων υπόψη αυτών των παραγόντων, καταλήγει κανείς στην ακόλουθη σύ-

γκριση μεταξύ κομίστρου μεταφοράς σιδηροδρομικώς και κομίστρου μεταφοράς διά πλωτής οδού:

- κόμιστρο μεταφοράς σιδηροδρομικώς από το Viktor-Ickern: 10,82 DM ανά τόνο·
- κόμιστρο μεταφοράς διά πλωτής οδού από το Viktor-Ickern: 9,42 DM ανά τόνο·
- κόμιστρο μεταφοράς σιδηροδρομικώς από το Unna-Königsborn: 10,12 DM ανά τόνο·
- κόμιστρο μεταφοράς διά πλωτής οδού από το Unna-Königsborn: 9,90 DM ανά τόνο.

Για τις μεταφορές οπτάνθρακα διά πλωτής οδού, ο πραγματογνώμων έκρινε ότι μπορούσε να γίνει δεκτό πρόσθετο κόμιστρο 0,80 DM έως 1 DM ανά τόνο για τις ποιοτικές απώλειες, τα πρόσθετα έξοδα κατά τη μεταφόρτωση, κ.λπ. Στην περίπτωση του Georgsmarienhütte, ορισμένα καθοριστικά γι' αυτό στοιχεία ελλείπουν διότι το εργοστάσιο είναι σε θέση να παράγει το ίδιο οπτάνθρακα και διότι κατέχει ειδικές εγκαταστάσεις για τη χρησιμοποίηση του οπτάνθρακα μικρού μεγέθους, που προέρχεται από τη μεταφορά διά πλωτής οδού, πράγμα που θεωρείται, κατά γενικό κανόνα, ως μειονέκτημα της πλωτής οδού. Αυτές οι συνθήκες δικαιολογούν το να υπολογίζεται κάπως χαμηλότερα το συμπληρωματικό κόμιστρο για τις μεταφορές οπτάνθρακα διά πλωτής οδού, πράγμα που είναι σημαντικό για τον υπολογισμό της ισότητας.

Τέλος, η έκθεση πραγματογνωμοσύνης περιέχει επίσης σημαντικές λεπτομέρειες ως προς το περιθώριο, που πρέπει να ληφθεί υπόψη επί ζημιά των μεταφορών διά πλω-

τής οδού κατά τη σύγκριση των τιμοκαταλόγων, που οφείλεται στα χαρακτηριστικά μειονεκτήματα των πλωτών οδών (βραδύτητα, μεγάλες ποσότητες για μεταφορά, μεταβολή του επιπέδου του ύδατος, ομίχλη, επισκευή φραγμών διώρυγας, κ.λπ.). Η Ανωτάτη Αρχή παρατήρησε σχετικά ότι αυτά τα μειονεκτήματα δεν συντρέχουν στην περίπτωση του Georgsmarienhütte διότι οι δυνατότητες αποθηκεύσεως του εργοστασίου και η ύπαρξη των δικών του ανθρακωρυχείων επιτρέπουν ικανοποιητικό εφοδιασμό ακόμα και διά πλωτής οδού. Και, αντιθέτως, η βραδύτητα της μεταφοράς διά πλωτής οδού συνιστά για το Georgsmarienhütte πλεονέκτημα διότι αποφεύγει με αυτό μέρος των εξόδων αποθηκεύσεως. Η μεταφορά μέσω διωρύγων υποφέρει, εξάλλου, λιγότερο από τα περιστατικά που επηρεάζουν τη μεταφορά διά των ποταμών (πάγος, ομίχλη, μεταβολή του επιπέδου ύδατος, κ.λπ.) και που ελήφθησαν σημαντικά υπόψη κατά τον προαναφερθέντα υπολογισμό του περιθωρίου των κομίστρων, στον οποίο προέβη η γαλλογερμανική επιτροπή μελέτης για τη διωρυγοποίηση του Μοζέλλα. Σ' αυτό προστίθεται, για το Georgsmarienhütte, και το γεγονός ότι η μεταφορά διά πλωτής οδού εμφανίζει ειδικό πλεονέκτημα, σε σχέση με τη μεταφορά σιδηροδρομικώς, κατά την έννοια ότι έχει μεγάλη σημασία για την πώληση των προϊόντων του εργοστασίου. Νομίζω ότι το Δικαστήριο δεν έχει κανένα λόγο να μη λάβει υπόψη αυτές τις συνθήκες κατά την εκτίμηση της καταστάσεως του ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρομικής και πλωτής οδού. Κατά συνέπεια, το γενικά σύνηθες πρόσθετο κόμιστρο επί του τιμοκαταλόγου μεταφοράς διά πλωτής οδού, κατά τη σύγκριση των κομίστρων μεταξύ σιδηροδρομικής και πλωτής οδού, θα έπρεπε να υπολογιστεί χαμηλότερα, ακόμα και για το Georgsmarienhütte.

Υπό το φως αυτών των διορθώσεων, πρέπει να διερωτηθεί κανείς αν, ακόμα και αν εφαρμόζοντας αυστηρά κριτήρια για το Georgsmarienhütte, μπορεί να γίνεται λόγος περί σοβαρού πιθανού ανταγωνισμού μετα-

ξύ του σιδηροδρόμου και της πλωτής οδού και αν μπορεί να υποστηριχθεί ότι το ειδικό τιμολόγιο του Bundesbahn, το ισχύον για το Georgsmarienhütte, έχει ορθώς ευθυγραμμιστεί με τον τιμοκατάλογο που θα είχε εφαρμογή επί της πλωτής οδού. Στην αρχή των προτάσεών μου, επέστησα την προσοχή επί των μεγάλων δυσχερειών που υφίστανται για την επίλυση αυτών των ζητημάτων. Κατά τη διάρκεια της δίκης, οι δύο διάδικοι τόνισαν επανειλημμένα ότι υπάρχουν εκεί πλείστα στοιχεία υποκειμενικής εκτιμήσεως τα οποία, λόγω του αστάθμητου χαρακτήρα τους, απέκλειαν ασφαλείς διαπιστώσεις και επέρριψαν οι μεν στους δε το βάρος της αποδείξεως. Έχω αμφιβολίες περί του αν μια τέτοια ρύθμιση της αποδείξεως ισχύει σε παρόμοια δίκη. Το ζήτημα, όμως, μπορεί να παραμείνει εκκρεμές διότι τα πραγματικά περιστατικά δεν είναι ασαφή και διότι, από τη δεδομένη κατάσταση των πραγμάτων, μπορεί να αντληθούν συμπεράσματα σχετικά ασφαλή. Στην προκειμένη περίπτωση, το αποφασιστικό ερώτημα είναι το ακόλουθο: μπορούσε η Ανωτάτη Αρχή να θεωρήσει ότι ήσαν δικαιολογημένοι οι φόβοι του Bundesbahn ότι, αύξηση, έστω και μικρή, των τιμοκαταλόγων θα μπορούσε να οδηγήσει την Klöckner-Werke στο να δημιουργήσει ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς και μπορούσε, επομένως, να αφήσει να εξακολουθήσει να υφίσταται το ειδικό τιμολόγιο 6 B 30 II; Λαμβανομένων υπόψη των αναγκαιών διορθώσεων της εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης στην περίπτωση Georgsmarienhütte, νομίζω ότι μπορώ να απαντήσω θετικά σ' αυτό το ερώτημα, αντιθέτως προς τη γνώμη του πραγματογνώμονα. Διαπιστώνω, έτσι, ότι, κατά την εξέταση αυτού του τιμοκαταλόγου και όσον αφορά το Georgsmarienhütte, η Ανωτάτη Αρχή δεν υπέπεσε σε σφάλμα ούτε κατά την εκτίμηση της πραγματικής καταστάσεως και των συνεπειών της ούτε επί του νομικού πεδίου.

που ήσαν αρνητικές όσον αφορά την ισοτιμία του τιμοκαταλόγου πλωτής οδού. Στην περίπτωση που το Δικαστήριο δεν θα έπρεπε να ακολουθήσει, επί του ζητήματος του παραδεκτού, τις προτάσεις μου που βασίζονται στο γεγονός ότι οι ποσότητες άνθρακα που μεταφέρονται προς το Osnabrück δεν συνιστούν, στην προκειμένη περίπτωση, παρά αμελητέα κατά κυριολεξία ποσότητα, θα έπρεπε να θέσει ένα άλλο ζήτημα. Είναι γνωστό ότι τα εργοστάσια Osnabrück και Georgsmarienhütte, στα οποία εφαρμόζεται ο ίδιος τιμοκατάλογος, ανήκουν στην Klöckner-Werke AG. Αυτή η εταιρία είναι σημαντικός πελάτης του Bundesbahn σε άλλες γραμμές. Δεν μπορεί, όμως, να αποκλειστεί ότι το Bundesbahn λαμβάνει υπόψη τα συμφέροντα αυτού του σημαντικού πελάτη προς το ίδιο συμφέρον του, ακόμα και για τις μικρές σημασίας παραδόσεις με προορισμό το Osnabrück και ότι, παρά ορισμένες αντιρρήσεις σχετικές με την ισοτιμία, εφαρμόζει επίσης για τις παραδόσεις με προορισμό το Osnabrück το ειδικό τιμολόγιο 6 B 30 II που ορθώς παραχωρεί στο Georgsmarienhütte για λόγους ανταγωνισμού. Δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ορισμένη δικαιολογία από αυτή την άποψη, ακριβώς όσον αφορά τις απώλειες μεταφοράς του Bundesbahn που είναι απειλητικές στην περίπτωση του Georgsmarienhütte. Ακόμα και αν βεβαιωθεί ότι οι προσφεύγουσες έχουν έννομο συμφέρον να επικρίνουν τον τιμοκατάλογο για το Osnabrück, θα κατέληγε, επομένως, κανείς στο συμπέρασμα ότι η Ανωτάτη Αρχή ορθώς παρέλειψε να επικρίνει τον τιμοκατάλογο σ' αυτό το πεδίο εφαρμογής. Η αναγνώριση του ειδικού τιμοκαταλόγου 6 B 30 II ως ανταγωνιστικού τιμοκαταλόγου σε όλα τα πεδία εφαρμογής του δεν συνιστά, επομένως, παραβίαση της Συνθήκης.

2) Ο τιμοκατάλογος 6 B 33

Φθάνοντας σ' αυτό το σημείο, θα ήθελα να επανέλθω, για μια ακόμη φορά, επί των σχετικών με το Osnabrück παρατηρήσεων

Ο δεύτερος τιμοκατάλογος που επικρίνουν λεπτομερώς οι προσφεύγουσες είναι ο ειδι-

κός τιμοκατάλογος 6 B 33 που εφαρμόζεται στις μεταφορές ορυκτών καυσίμων του Ruhr με προορισμό το Peine και Salzgitter. Στις δυο περιπτώσεις, υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός της πλωτής οδού, διότι τα κέντρα αποστολής, καθώς και τα εργοστάσια-παραλήπτες, διαθέτουν καλή σύνδεση με την πλωτή οδό. Οι μη αμφισβητούμενοι αριθμοί που προσκόμισε η Ανωτάτη Αρχή αποδεικνύουν επίσης ότι μέχρι σήμερα το μεγαλύτερο μέρος των μεταφορών πραγματοποιήθηκε διά της πλωτής οδού, πράγμα που μάλιστα υπήρξε η περίπτωση για τις μεταφορές οπτόνθρακα με προορισμό το Peine.

Θα εξετάσω, πρώτα απ' όλα, την περίπτωση του Peine. Στην έκθεσή του, ο πραγματογνώμων κατέληξε στο πόρισμα ότι το κόμιστρο μεταφοράς σιδηροδρομικώς προς Peine είναι 12,17 DM ανά τόνο και το κόμιστρο διά πλωτής οδού 12,72 DM ανά τόνο. Στον υπολογισμό του, δεν πρέπει να λησμονείται, έλαβε ήδη υπόψη την κατάργηση της μειώσεως των τελών ναυσιπλοΐας επί της διώρυγας που διέταξε η Ανωτάτη Αρχή. Χωρίς αυτή την κατάργηση, τα έξοδα μεταφοράς διά πλωτής οδού θα ήσαν κατά 1,27 DM ανά τόνο χαμηλότερα. Στην παρούσα δίκη, σημείωσα ήδη, ότι το Δικαστήριο έχει την υποχρέωση να εξετάσει τη νομιμότητα της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής και όχι να εξετάσει τη σημερινή τιμολογική κατάσταση της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας. Όμως, στην απόφασή της, η Ανωτάτη Αρχή διέταξε επίσης τη διόρθωση της ισοτιμίας του ειδικού τιμολογίου 6 B 33 σε συσχετισμό με την κατάργηση της μειώσεως των τελών ναυσιπλοΐας. Ο ορθός υπολογισμός της ισοτιμίας πρέπει, επομένως, να λάβει υπόψη είτε τη μείωση των τελών ναυσιπλοΐας, είτε την κατάργηση αυτής της μειώσεως για τους δύο υπολογισμούς. Κατάλληλοι κανείς στους εξής αριθμούς:

— πλωτή οδός: 11,45 DM ανά τόνο·

ή (μετά κατάργηση της μειώσεως):

— σιδηροδρομική οδός: 13,44 DM ανά τόνο·

— πλωτή οδός: 12,72 DM ανά τόνο.

Οι προσφεύγουσες ισχυρίζονται, και αυτές οι παρατηρήσεις εφαρμόζονται επίσης στο Salzgitter, ότι ο τιμοκατάλογος για την πλωτή οδό είναι μάλιστα εν μέρει τιμοκατάλογος υποστηρίξεως (ανεξάρτητα μάλιστα από την επικρινόμενη μείωση των τελών ναυσιπλοΐας). Αυτό αποδεικνύει σύγκριση με τα κόμιστρα που ισχύουν για το Lahde που είναι σχεδόν εξίσου υψηλά, παρόλον ότι το Peine είναι πιο απομακρυσμένο από το Ruhr. Ο πραγματογνώμων επεξήγησε, όμως, σαφώς αυτό το γεγονός με τεχνικά εμπόδια (φράγματα διώρυγας, αλλαγή ρυμουλκού) που προκαλούν αντιστοιχη μείωση χρόνου για το δρομολόγιο με προορισμό το Lahde, παρά τη μικρότερη απόσταση. Οι μεταφορές με προορισμό το Lahde διαδραματίζουν επίσης άλλο ρόλο στην επιχειρηματολογία των προσφευγουσών. Οι προσφεύγουσες παρατηρούν ότι δεν υφίσταται για το Lahde κανένας ειδικός τιμοκατάλογος του Bundesbahn και υποστηρίζουν ότι αυτό αποδεικνύει την άποψή τους ότι οι τιμοκατάλογοι μεταφοράς σιδηροδρομικώς με προορισμό το Peine και το Salzgitter δεν είναι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι, αλλά ειδικοί τιμοκατάλογοι υποστηρίξεως υπέρ των εγκαταστάσεων σιδήρου και χάλυβα αυτών των τοποθεσιών. Σ' αυτό, η Ανωτάτη Αρχή αντέτεινε ότι η κεντρική μονάδα παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος του Lahde ρητώς βεβαίωσε ότι, ακόμα και μετά τη θέσπιση ευνοϊκού τιμοκαταλόγου μεταφοράς σιδηροδρομικώς, δεν θα εγκατέλειπε τη μεταφορά διά πλωτής οδού, διότι έχει το δικό της στολίσκο για τη μεταφορά άνθρακα. Νομίζω ότι αυτή η παρατήρηση διευκρινί-

— σιδηροδρομική οδός: 12,17 DM ανά τόνο·

ζει την περίπτωση του Lahde, χωρίς να υφίσταται λόγος να γίνουν δεκτές οι συνέπειες που οι προσφεύγουσες συνάγουν από αυτό.

Η δίκη, όμως, δεν προσκόμισε καμιά επιβεβαίωση της απόψεως των προσφευγουσών κατά την οποία, στην πραγματικότητα, δεν υφίσταται ευθυγράμμιση του τιμοκαταλόγου μεταφοράς σιδηροδρομικώς με τον τιμοκατάλογο μεταφοράς διά πλωτής οδού αλλά, αντιθέτως, ευθυγράμμιση του τιμοκαταλόγου μεταφοράς διά πλωτής οδού με τον τιμοκατάλογο μεταφοράς διά σιδηροδρομικής οδού. Η Ανωτάτη Αρχή κατέδειξε ότι, ακριβώς για τις διαδρομές που ενδιαφέρουν την προκειμένη περίπτωση, προς Peine και Salzgitter υφίσταται ιδιαίτερα έντονος ανταγωνισμός μεταξύ πλωτής και σιδηροδρομικής οδού, πράγμα που εξηγείται από τις μεγάλες απώλειες ποσοτήτων προς μεταφορά που προκύπτουν από το διαχωρισμό των ζωνών. Οι δύο μεταφορείς αφιερώνουν, επομένως, όλες τους τις προσπάθειες στη διατήρηση των υφισταμένων μεταφορών προς Peine και Salzgitter, πράγμα που εξηγεί τα χαμηλά κόμιστρα, χωρίς ούτε ο ένας ούτε ο άλλος μεταφορέας να παραμελούν την αποδοτικότητα.

Σ' αυτό το σημείο, παραπέμπω στις διαπιστώσεις του πραγματογνώμονα κατά τις οποίες, ανεξαρτήτως της μείωσης των τελών ναυσιπλοΐας, δεν διαφαίνεται κανένα στοιχείο υποστηρίξεως στο κόμιστρο διά πλωτής οδού. Πρέπει ειδικώς να γίνει μνεία της παρατηρήσεως επί του τρόπου διαμορφώσεως του τιμοκαταλόγου για την πλωτή οδό εν γένει, καθώς και της συγκρίσεως με τους διαμορφούμενους επί των άλλων πλωτών οδών τιμοκαταλόγων για τους οποίους αποκλείεται κάθε υπόνοια χαμηλού τεχνητού τιμοκαταλόγου (για παράδειγμα μεταφορές επί του Ρήνου). Υπενθυμίζω εδώ την μη αμφισβητηθείσα έκθεση της Ανωτάτης Αρχής επί των ανταγωνιστι-

κών τιμοκαταλόγων για τις αποστολές άνθρακα εκτός της περιοχής της Κοινότητας (ιδίως για τα εργοστάσια παραγωγής τσιμέντου και τις κεντρικές μονάδες παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος της Νότιας Γερμανίας και του Βερολίνου) που αποδεικνύουν ότι οι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι για τις μεγάλες παραδόσεις άνθρακα δεν εφαρμόζονται μόνο στα γερμανικά εργοστάσια σιδήρου και χάλυβα, όπως υποθέτουν οι προσφεύγουσες.

Τέλος, πρέπει επίσης να λεχθεί επί της εκθέσεως Wetzler¹, που ανέφεραν οι προσφεύγουσες, επί των επιβαρύνσεων του Bundesbahn που είναι ξένες προς την εκμετάλλευση και επί των συνεπειών τους επί της πραγματικής φύσεως των προσβαλλομένων ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων. Αυτή η έκθεση συντάχθηκε κατόπιν εντολής του Bundesbahn και του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Μεταφορών. Έπρεπε να χρησιμεύσει στο να οδηγήσει την Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση στο να χορηγήσει επιδοτήσεις στο Bundesbahn. Οι εκτιμήσεις των πραγματογνομώνων σ' αυτή την έκθεση είναι εν μέρει αντιφατικές και, εκτός του οικονομικού σκοπού που επιδιώκουν, έτσι, δεν έτυχαν καλής υποδοχής. Φάνηκε ότι ο χαρακτηρισμός του τιμοκαταλόγου υποστηρίξεως που δόθηκε στην έκθεση Wetzler στους ειδικούς τιμοκαταλόγους είναι εσφαλμένος, κατά την έννοια ότι χαρακτηρίζει ως τιμοκαταλόγους υποστηρίξεως όλους τους τιμοκαταλόγους που συνεπάγονται απώλεια εσόδων για το Bundesbahn. Η μελέτη σε βάθος των εκθέσεων και των υπολογισμών που περιέχονται στους προσηρητημένους στην έκθεση πίνακες αποδεικνύει ότι η μη εφαρμογή του γενικού τιμοκαταλόγου 6 B 1 συνεπάγεται απώλειες εσόδων, αλλά, από την άλλη πλευρά, η κα-

1 — Οι ξένες προς την εκμετάλλευση επιβαρύνσεις και οι υποχρεώσεις δημοσίας υπηρεσίας των σιδηροδρόμων της Ομοσπονδιακής Γερμανίας (DB). Έκθεση επιτροπής πραγματογνομώνων, δημοσιεύσεις του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Μεταφορών.

τάρρηση των ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων θα συνεπαγόταν απώλεια φορτίων για το Bundesbahn, πράγμα που θα συνεπαγόταν την απώλεια αναμφισβητήτων κερδών που θα προέκυπταν από την εφαρμογή ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων. Αντιθέτως, οι στατιστικοί πίνακες και οι επεξηγήσεις της εκθέσεως ουδόλως επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το Bundesbahn, εφαρμόζοντας τιμοκαταλόγους υποστηρίξεως, εργάζεται κάτω των τιμών κόστους του και ότι, αντικαθιστώντας τους ανταγωνιστικούς τιμοκαταλόγους με τον γενικό τιμοκατάλογο, παρά τη μεταφορά των φορτίων προς την πλωτή οδό, το Bundesbahn θα επιτύγχανε με τα απομένοντα φορτία επί των οικείων γραμμών ευνοϊκότερο οικονομικό αποτέλεσμα παρά εφαρμόζοντας τους ειδικούς τιμοκαταλόγους.

Αν, μετά από αυτές τις γενικές παρατηρήσεις περί της φύσεως των ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων και περί του καθορισμού των τιμοκαταλόγων για την πλωτή οδό, επανέλθω στην ειδική περίπτωση του εργοστασίου του Ilsede-Reine απομένει μόνο η διαπίστωση ότι, όχι μόνο οι υπολογισμοί του πραγματογνώμονα, αλλά πριν απ' όλα και η πρακτική των μεταφορών καταδεικνύουν, με πειστικό τρόπο, ότι, γι' αυτές τις μεταφορές, ο ειδικός τιμοκατάλογος 6 B 33 συνιστά, στην πραγματικότητα, ανταγωνιστικό τιμοκατάλογο, του οποίου η ευθυγράμμιση με το κόμιστρο μεταφοράς διά πλωτής οδού δεν επιδέχεται κριτική. Η πραγματική σχέση μεταξύ της μεταφοράς διά πλωτής οδού και της μεταφοράς σιδηροδρομικώς, με σαφή υπεροχή υπέρ της μεταφοράς διά πλωτής οδού, καθιστά επίσης περιττές ειδικές παρατηρήσεις, επί του αναγκαίου περιθωρίου μεταξύ του κομίστρου μεταφοράς διά πλωτής οδού και του κομίστρου μεταφοράς σιδηροδρομικώς και επί των ενδεχομένων προσθέτων κομίστρων για τις μεταφορές οπτάνθρακα. Επ' αυτού του σημείου επίσης, η απόφαση της Ανωτάτης Αρχής δεν περιέχει κανένα σφάλμα όταν βεβαιώνει ότι ο τιμοκατάλογος 6 B 33

είναι νόμιμος από την άποψη του ανταγωνισμού.

Τέλος, πρέπει ακόμα να μελετηθεί η περίπτωση του Salzgitter, η οποία εμφανίζει μεγάλη αναλογία με το Peine σε όλα της τα στοιχεία και κυρίως όσον αφορά την ποσότητα του μεταφερομένου διά πλωτής οδού άνθρακα. Κατά την εξέταση των κομίστρων, ο πραγματογνώμων κατέληξε στο πόρισμα ότι η μεταφορά άνθρακα σιδηροδρομικώς στοιχίζει κατά μέσο όρο 11,61 DM ανά τόνο και διά πλωτής οδού 12,47 DM ανά τόνο. Και εδώ, πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η μείωση των τελών ναυσιπλοΐας επί της διώρυγας δεν ενσωματώθηκε στον υπολογισμό του κομίστρου μεταφοράς διά πλωτής οδού. Εξάλλου, κατά το χρονικό σημείο που ενδιαφέρει την υπό κρίση υπόθεση (ημερομηνία εκδόσεως της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής), το κόμιστρο μεταφοράς διά πλωτής οδού ήταν κατά 0,21 DM υψηλότερο. Εξού η ακόλουθη διόρθωση:

— κόμιστρο μεταφοράς σιδηροδρομικώς κατά μέσο όρο: 11,61 DM ανά τόνο·

— κόμιστρο μεταφοράς διά πλωτής οδού: 11,21 DM ανά τόνο·

ή (αν ληφθεί υπόψη η κατάργηση της μειώσεως των τελών ναυσιπλοΐας επί της διώρυγας για τους δύο τρόπους μεταφοράς, όπως απαιτεί η Ανωτάτη Αρχή):

— κόμιστρο μεταφοράς σιδηροδρομικώς κατά μέσο όρο: 13,08 DM ανά τόνο·

— κόμιστρο μεταφοράς διά πλωτής οδού: 12,68 DM ανά τόνο.

Οι παρατηρήσεις μου επί του αν ο τιμοκατάλογος μεταφοράς σιδηροδρομικής ευθυγραμμίστηκε με τον τιμοκατάλογο μεταφοράς διά πλωτής οδού ή αντιστρόφως ισχύουν και εδώ. Η ειδική κατάσταση που χαρακτηρίζει τις μεταφορές στην περιοχή του Peine και Salzgitter (αυξημένος ανταγωνισμός μετά την κατάργηση των μεταφορών προς τη Γερμανία του κέντρου και το Βερολίνο) δεν επιτρέπει, ούτε εδώ, να διαπιστωθεί με ββαιότητα ποιος είναι ο μεταφορέας που ευθυγραμμίζεται με τον άλλο. Λαμβανομένης υπόψη αυτής της ειδικής καταστάσεως, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Ανωτάτη Αρχή ότι κακώς δέχθηκε ότι ο ειδικός τιμοκατάλογος 6 B 33 ήταν ανταγωνιστικός τιμοκατάλογος. Παραπλεύρως των αριθμών που προσκόμισε η Ανωτάτη Αρχή και ο πραγματογνώμων, η καλύτερη απόδειξη της ορθότητας αυτού του συμπεράσματος, είναι η ένταση της μεταφοράς διά πλωτής οδού που, επιπλέον, τείνει να αναπτυχθεί επί ζημία της μεταφοράς σιδηροδρομικής.

Όσον αφορά τα ειδικά συμπληρώματα για τον υπολογισμό της ισοτιμίας για τις παραδόσεις οπτάνθρακα διά πλωτής οδού, δεν πρέπει αυτά να λαμβάνονται υπόψη παρά στο μέτρο, ιδιαίτερα ασήμαντο για το Salzgitter, κατά παρέκκλιση από τον γενικό κανόνα. Στη σημερινή του κατάσταση, το Mittellandkanal, με το μικρό του επίπεδο ύδατος δύσκολα επιτρέπει στα πλοία να μεταφέρουν πλήρες φορτίο άνθρακα, πράγμα που έχει ως συνέπεια ότι δύσκολα μπορεί να δικαιολογηθεί μια διαφορά σε σχέση με τη μεταφορά οπτάνθρακα. Επιπλέον, το συμπλήρωμα για ποιοτική απώλεια, για τη μεταφορά διά πλωτής οδού, εξαφανίζεται διότι το Salzgitter διαθέτει λιμένα που καθιστά περιττές τις συμπληρωματικές μεταφορτώσεις επί βαγονίων, πράγμα που είναι η πραγματική αιτία των ποιοτικών απωλειών. Τέλος, αν ληφθεί ακόμα υπόψη το γεγονός ότι μόνο μικρές ποσότητες οπτάνθρακα αποστέλλονται στο Salzgitter, καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι ο ειδικός τιμοκατάλογος 6 B 33 δεν

μπορεί να αποτελέσει το αντικείμενο κριτικής στο μέτρο που εφαρμόζει την ίδια ισοτιμία στον οπτάνθρακα και στον άνθρακα.

3) Σύνοψη των παρατηρήσεων επί των τιμοκαταλόγων 6 B 30 II και 6 B 33

Η ειδική εξέταση των δύο τιμοκαταλόγων 6 B 30 II και 6 B 33, υπό το φως των ειδικών αιτιάσεων των προσφευγουσών, οδηγεί, επομένως, βάσει της εκθέσεως πραγματογνωμοσύνης, σε συνδυασμό με τις διαπιστώσεις από τις οποίες ορισμένες την συμπληρώνουν και άλλες την διορθώνουν, στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί να προσαφθεί στην Ανωτάτη Αρχή το ότι αναγνώρισε ότι αυτοί οι τιμοκατάλογοι συνιστούν ανταγωνιστικούς τιμοκαταλόγους. Στις τέσσερις περιπτώσεις εφαρμογής των εν λόγω τιμοκαταλόγων, μπορεί να ξεκινήσει κανείς, ορθώς, από τη σκέψη ότι ο ανταγωνισμός της πλωτής οδού, της οποίας οι τιμοκατάλογοι, από την πλευρά τους, δεν αφήνουν να διαφανεί κανένα στοιχείο υποστηρίξεως, μετά τις αιτηθείσες από την Ανωτάτη Αρχή τροποποιήσεις, είναι καθοριστικός για τον καθορισμό του τιμολογίου μεταφοράς σιδηροδρομικής και ότι, ιδίως, ορθώς έγινε ο υπολογισμός της ισοτιμίας.

4) Ο τιμοκατάλογος 6 B 32

Επιπλέον, η προσβαλλομένη απόφαση δέχθηκε ως ανταγωνιστικό τιμοκατάλογο τον τιμοκατάλογο 6 B 32 που έχει κάποια σημασία, έστω και δευτερεύουσα, για τις μεταφορές προς Lübeck-Dänischburg. Οι προσφεύγουσες δεν προέβαλαν καμιά ειδική επιχειρηματολογία περί αυτού του τιμοκαταλόγου ούτε στην προσφυγή ούτε στα μεταγενέστερα υπομνήματα, ούτε κατά τη διάρκεια της προφορικής συζητήσεως. Δεν

προσβάλλουν αυτόν τον τιμοκατάλογο παρά μόνο διότι αποτελεί τμήμα γερμανικού τιμολογιακού συστήματος το οποίο, στο σύνολό του, περιέχει, κατ' αυτές, εθνικές διακρίσεις. Ο τιμοκατάλογος 6 B 32 δεν πρέπει, επομένως, να αντιμετωπιστεί παρά μόνο από αυτή την άποψη συγχρόνως με τους άλλους ειδικούς τιμοκαταλόγους.

σών, που προβλήθηκαν μεταγενέστερα είναι παραδεκτά για να ενισχύσουν την άποψή τους, κατά την οποία ο ειδικός τιμοκατάλογος 6 B 31 δεν δικαιολογείται ο ίδιος λόγω ειδικής καταστάσεως των ευνοουμένων επιχειρήσεων, αλλά συνιστά μέρος γενικού τιμολογιακού συστήματος που εισάγει διακρίσεις.

γ) Ο ειδικός τιμοκατάλογος 6 B 31

Πρέπει επίσης να πω μια λέξη για τον ειδικό τιμοκατάλογο 6 B 31 που εφαρμόζεται στα εργοστάσια της Βαυαρίας που κείνται σε περιοχή εγγύς της σοβιετικής ζώνης. Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Ανωτάτη Αρχή αναγνώρισε, καταρχήν, τη νομιμότητα αυτού του τιμοκαταλόγου, αποφάσισε, όμως, συγχρόνως ότι η μείωσή του σε σχέση με τον τιμοκατάλογο 6 B 1 θα έπρεπε βαθμιαία να φθάσει το 8%. Επ' αυτού του τιμοκαταλόγου επίσης, η προσφυγή δεν περιέχει κανένα ειδικό ισχυρισμό. Μόνο στα μεταγενέστερα υπομνήματα, οι προσφεύγουσες αμφισβητούν, με λεπτομερείς επεξηγήσεις, τη δικαιολόγηση των μέτρων υποστηρίξεως υπέρ των εργοστασίων ανατολικά της Βαυαρίας. Το ζήτημα είναι αν αυτή η επιχειρηματολογία, για την οποία δεν υφίσταται καμιά βάση στην ίδια την προσφυγή, είναι παραδεκτή. Ο παλαιός Κανονισμός του Δικαστηρίου (αυτός ισχύει ακόμα στην προκειμένη περίπτωση) ορίζει στο άρθρο 29, παράγραφος 3, ότι η προσφυγή πρέπει να περιέχει πραγματικούς και νομικούς ισχυρισμούς. Ακόμα και χωρίς να απαιτείται εξαντλητική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και των νομικών ισχυρισμών της διαφοράς, η εν λόγω διάταξη δεν μπορεί, ωστόσο, παρά να έχει μια έννοια, δηλαδή ότι υποχρεώνει τις προσφεύγουσες να επισημαίνουν λεπτομερώς το αντικείμενο της δίκης μαζί με τους διάφορους ισχυρισμούς. Ερμηνεύοντας ευρέως αυτή τη διάταξη, δέχομαι, ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, ότι τα διάφορα επιχειρήματα των προσφευγου-

Οι προσφεύγουσες υποστηρίζουν, καταρχάς, ότι, αντιθέτως προς τη Συνθήκη ΕΟΚ, η Συνθήκη ΕΚΑΧ δεν επιτρέπει να λαμβάνεται υπόψη η ειδική κατάσταση επιχειρήσεων εγκατεστημένων πλησίον της σοβιετικής ζώνης, η οποία προκύπτει από τη διανομή της Γερμανίας. Αυτή την ερμηνεία δίδουν στο άρθρο 70, τέταρτο εδάφιο, του οποίου η Ανωτάτη Αρχή εφάρμοσε τα κριτήρια για να δηλώσει ότι ο προσβαλλόμενος τιμοκατάλογος ήταν νόμιμος. Το άρθρο 70, τέταρτο εδάφιο, ομιλεί περί ειδικών τιμοκαταλόγων υπέρ μιας ή περισσοτέρων επιχειρήσεων. Το άρθρο 70 δεν απαριθμεί λεπτομερώς τους νόμιμους ειδικούς τιμοκαταλόγους· αποφασίζει μόνο ότι τα μέτρα υποστηρίξεως πρέπει να συμβιβάζονται με τις αρχές της Συνθήκης, παραπέμπει, επομένως, στις γενικές αρχές, οι οποίες, από την πλευρά τους, πρέπει να ερμηνευθούν. Επίσης, μπορεί να λεχθεί ότι η γενική προϋπόθεση της νομιμότητας των ειδικών τιμοκαταλόγων είναι η ύπαρξη ειδικής καταστάσεως (πράγμα που, ασφαλώς, δεν σημαίνει ότι η ειδική κατάσταση μιας επιχειρήσεως επαρκεί, αυτή καθ' εαυτή, σε κάθε περίπτωση για να δικαιολογήσει ειδικό τιμοκατάλογο). Αντιθέτως, η Συνθήκη δεν αποκλείει, καταρχήν, από το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 70 τις ειδικές καταστάσεις για μια ορισμένη κατηγορία (για παράδειγμα, τις καταστάσεις που οφείλονται σε πολιτικές επιρροές). Δεδομένου ότι το άρθρο 70 ορίζει τις προϋποθέσεις εφαρμογής του με πολύ γενική διατύπωση, επιτρέπει, επομένως, να λαμβάνονται υπόψη και οι ειδικές καταστάσεις που προκύπτουν από τον διαχωρισμό των ζωνών.

Στις προτάσεις μου, στις σχετικές με τους γαλλικούς ειδικούς τιμοκαταλόγους προσφυγές, είχα την ευκαιρία να διατυπώσω ορισμένες βασικές παρατηρήσεις επί της ερμηνείας του άρθρου 70, τέταρτο εδάφιο. Ας μου επιτραπεί εδώ να παραπέμψω στα σχόλιά μου σ' αυτές τις υποθέσεις και να υπενθυμίσω μόνο τις βασικές σκέψεις: οι αρχές της Συνθήκης δεν επιτρέπουν να χορηγείται διαρκής υποστήριξη στις επιχειρήσεις που δεν είναι σε θέση, με τα δικά τους μέσα, να συμμετάσχουν στον ανταγωνισμό εντός της κοινής αγοράς. Αν το άρθρο 70, τέταρτο εδάφιο, με την ειδική του ρύθμιση, πρέπει να έχει κάποια έννοια, πρέπει τουλάχιστον να επιτρέπει τη χορήγηση ενισχύσεως στις επιχειρήσεις που δεν έχουν ανάγκη διαρκούς υποστηρίξεως, αλλά που αντιμετωπίζουν προσωρινώς δυσκολίες, κατόπιν εξαιρετικών και σοβαρών συμβάντων, που δεν εξαρτώνται από αυτές, αν μπορεί να γίνει δεκτό ότι έπειτα από ορισμένο χρόνο οι εν λόγω επιχειρήσεις θα μπορέσουν εκ νέου να συμμετάσχουν στον ανταγωνισμό χωρίς μέτρο υποστηρίξεως.

Οι προσφεύγουσες δεν αμφισβητούν ότι οι ευνοούμενες με τον τιμοκατάλογο 6 B 31 επιχειρήσεις υποχρεούνται να εργάζονται υπό δυσκολότερες συνθήκες λόγω του διαχωρισμού των ζωνών. Δεν υποστήριζαν ότι πρόκειται περί επιχειρήσεων οι οποίες, ακόμα και υπό ομαλές συνθήκες, μετά βίας θα ήσαν σε θέση να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό εντός της κοινής αγοράς και, επιπλέον, ουδόλως αμφιβάλλουν ότι υφίστανται ως προς αυτές τις επιχειρήσεις δυσχέρειες πολιτικής προελεύσεως, για τις οποίες γίνεται δεκτό ότι έχουν προσωρινό χαρακτήρα. Κατά συνέπεια, είμαι της γνώμης ότι είναι βέβαιο ότι το άρθρο 70, τέταρτο εδάφιο, ακόμα και αν ερμηνευθεί στενώς, μπορεί να εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις.

Οι προσφεύγουσες θεωρούν, ωστόσο, ότι η δικαιολογία ιδιαίτερου ειδικού τιμοκατα-

λόγου εξέλιπε, διότι οι εν λόγω επιχειρήσεις βρέθηκαν σε θέση να αντικαταστήσουν τις αγορές που έχασαν στην Ανατολή με αγορές στη Δύση. Επικαλούνται, ιδίως, το ποσοστό επεκτάσεως αυτών των επιχειρήσεων. Είναι αληθές ότι οι προσφεύγουσες λησμονούν ότι η σημερινή κατάσταση πρέπει να αποδοθεί εν μέρει στην επίδραση των ειδικών τιμοκαταλόγων. Δεν ισχυρίστηκαν ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις θα είχαν αυτή την εξέλιξη ακόμα και αν εξέλιπαν αυτά τα ειδικά μέτρα υποστηρίξεως. Πρέπει να επιστηθεί η προσοχή ιδίως επί των δυσχερειών που αντιμετωπίζουν οι εν λόγω επιχειρήσεις για να πωλήσουν στη Νότια Γερμανία ενώπιον του γαλλικού ανταγωνισμού σ' αυτές τις αγορές. Πριν από τον πόλεμο, οι αγορές στην Ανατολή τους επέτρεπαν να αντισταθμίζουν ευρέως τα μειονεκτήματα της εξαιρετικής τους θέσεως με το πλεονέκτημα που τους προσέφερε το Oberhausen ή το Dillingen (Saar). Επιπλέον, η Ανωτάτη Αρχή εξέθεσε ότι αυτές οι επιχειρήσεις είχαν θιγεί, όχι μόνο από την απώλεια των αγορών τους στην Ανατολή, αλλά και από την απώλεια των εκμεταλλεύσεών τους στην Κεντρική Γερμανία. Σε σχέση με τον γενικό βαθμό επεκτάσεως της Κοινότητας, δεν μπορεί να λεχθεί, εξάλλου, ότι όλα τα μειονεκτήματα των εν λόγω επιχειρήσεων αντισταθμίστηκαν εν τω μεταξύ.

Το ταμείο αντισταθμίσεως που ανέφεραν οι προσφεύγουσες για την πώληση του χάλυβα στη Νότια Γερμανία δεν μπορεί να προβάλλεται σχετικώς, διότι χρησιμεύει κατά γενικό τρόπο στο να καθιστά φθηνότερο τον χάλυβα που παραδίδεται στη Νότια Γερμανία σε μεγάλες αποστάσεις, και, επομένως, δεν χρησιμεύει στο να παραχωρεί ειδικό πλεονέκτημα στις επιχειρήσεις της Βαυαρίας.

Για να συνοψίσω, καταλήγω, επομένως, στο συμπέρασμα ότι, ακόμα και αν ερμη-

νευθεί στενώς το άρθρο 70, τέταρτο εδάφιο, δεν μπορεί να προσαφθεί στην Ανωτάτη Αρχή ότι εσφαλμένα αναγνώρισε ότι ο τιμοκατάλογος 6 B 31 ήταν σύμφωνος προς τη Συνθήκη. Στην προκειμένη περίπτωση, αρκεί να διαπιστωθεί ότι τα ειδικά μέτρα υποστηρίξεως υπέρ των επιχειρήσεων της Βαυαρίας ήσαν δικαιολογημένα κατά το χρονικό σημείο εκδόσεως της αποφάσεως. Στην προκειμένη περίπτωση, δεν οφείλω να εξετάσω αν ο ειδικός τιμοκατάλογος στο επιτρεπόμενο επίπεδο είναι κατάλληλος κατά τη μια ή την άλλη έννοια.

2. Περιέχει το γενικό τιμολογιακό σύστημα με το οποίο ασχολείται η απόφαση εθνική διάκριση;

Κατόπιν αυτής της ειδικής εξετάσεως των τιμοκαταλόγων, με τους οποίους ασχολήθηκε η προσβαλλομένη απόφαση, υπό το φως του άρθρου 70, εδάφια 4 και 5, και για τους οποίους κανένα λάθος της Ανωτάτης Αρχής δεν μπορεί να διαπιστωθεί, πρέπει, τώρα, να εξετάσω αν το σύνολο του γερμανικού τιμολογιακού συστήματος για τη μεταφορά άνθρακα προοριζόμενου για τη βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα, σε σύγκριση με τον εφαρμοζόμενο στις προσφεύγουσες γαλλικές επιχειρήσεις τιμοκατάλογο, επιτρέπει να γίνεται λόγος περί διακρίσεως «λόγω της χώρας προελεύσεως ή προορισμού των προϊόντων», εν συντομία, *περί εθνικής διακρίσεως*.

Κατά το σαφέστατο κείμενο του άρθρου 70, δεύτερο εδάφιο, οι διακρίσεις αυτής της φύσεως απαγορεύονται μεταξύ των χωρών της Κοινότητας «στις τιμές και στους όρους κάθε είδους μεταφοράς». «Η κατάργηση των διακρίσεων αυτών συνεπάγεται ειδικότερα την υποχρέωση εφαρμογής στις μεταφορές άνθρακος και χάλυβος, προελεύσεως μιας άλλης χώρας της Κοινότητας ή προορισμού προς άλλη χώρα της Κοινό-

τητας, των τιμοκαταλόγων, των τιμών και κάθε είδους τιμολογιακών ρυθμίσεων επί των τιμών που εφαρμόζονται στις εσωτερικές μεταφορές του αυτού εμπορεύματος, όταν τούτο ακολουθεί την αυτή διαδρομή.»

Το κείμενο αυτής της διατάξεως καταδεικνύει σαφώς ότι πρόκειται περί απαγορεύσεων και ευθέων εντολών προς ενέργεια που απευθύνονται στις κυβερνήσεις των κρατών μελών. Για την εφαρμογή αυτών των απαγορεύσεων και εντολών δεν απαιτείται πράξη της Ανωτάτης Αρχής. Όμως, αυτό δεν σημαίνει ότι η Ανωτάτη Αρχή δεν έχει καμιά αρμοδιότητα επί του θέματος. Όχι μόνο, σε περίπτωση μη τήρησεως του άρθρου 70, δεύτερο εδάφιο, έχει την υποχρέωση να εκδώσει ρητή απόφαση, κατά το άρθρο 88, διαπιστώνοντας την παραβίαση της Συνθήκης, αλλά και έχει την υποχρέωση, κατά την εξέταση των ειδικών τιμοκαταλόγων που της υποβάλλονται κατά το άρθρο 70, τέταρτο εδάφιο, προ της εφαρμογής τους, ή που πρέπει να της κοινοποιούνται κατά το άρθρο 10, έβδομο εδάφιο, της συμβάσεως, να λαμβάνει υπόψη την εθνική διάκριση.

Κατά τη διάρκεια της προφορικής διαδικασίας, η Ανωτάτη Αρχή υποστήριξε ότι η αιτίαση, κατά την οποία δεν εξετάσε το γενικό σύστημα των γερμανικών τιμοκαταλόγων για τον άνθρακα από την άποψη της εθνικής διακρίσεως, λόγω της φύσεώς της, αφορά τη διαδικασία κατά παραλείψεως και όχι τη διαδικασία ακυρώσεως, διότι αυτό που της προσάπτεται είναι ότι δεν προέβη σε εξέταση την οποία όφειλε να διενεργήσει. Δεν μπορώ να δεχθώ αυτή την άποψη. Δεν είναι μόνο η κακή εφαρμογή διατάξεως της Συνθήκης, αλλά και η υπαίτια μη τήρηση διατάξεως της Συνθήκης κατά την έκδοση μιας αποφάσεως που δικαιολογούν την επίκληση της αιτιάσεως παραβιάσεως της Συνθήκης στο πλαίσιο προσφυγής ακυρώσεως. Δεν υφίσταται κανένας λόγος να ασκηθεί προσφυγή για να

επιτευχθεί μια πράξη της Ανωτάτης Αρχής, όταν αυτή ήδη ενήργησε, ακόμα και αν, κατά την άποψη του προσφεύγοντος, η απόφαση της Ανωτάτης Αρχής αγνόησε άποψη που θα μπορούσε να είναι ικανή να επηρεάσει το περιεχόμενό της.

Στο πλαίσιο της κύριας αιτιάσεως περί εθνικής διακρίσεως, οι προσφεύγουσες τονίζουν τη φράση του άρθρου 70, δεύτερο εδάφιο, κατά το οποίο στις μεταφορές άνθρακα μεταξύ των κρατών μελών αυτά «έχουν την υποχρέωση εφαρμογής(...) των τιμοκαταλόγων, των τιμών και κάθε είδους τιμολογιακών ρυθμίσεων επί των τιμών που εφαρμόζονται στις εσωτερικές μεταφορές του αυτού εμπορεύματος, όταν τούτο ακολουθεί την αυτή διαδρομή». Συνάγουν από αυτό το δικαίωμα να τους χορηγηθούν παρόμοιοι τιμοκατάλογοι των οποίων απολαύει, στην πραγματικότητα, κατά γενικό κανόνα, η γερμανική βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα που βρίσκεται στην αυτή απόσταση από το Ruhr για τις μαζικές μεταφορές άνθρακα. Αντιθέτως, κατά τη γνώμη τους, δεν είναι αρκετό να τους χορηγηθεί τιμοκατάλογος ο οποίος, σύμφωνα με τον χαρακτηρισμό του και την άριστη διατύπωση των προϋποθέσεων εφαρμογής του εμφανίζεται ίσως ως γενικός τιμοκατάλογος, στην πραγματικότητα, όμως, δεν έχει καμιά γενική εφαρμογή.

Το διεθνές δίκαιο γνωρίζει μια θεωρία, κατά την οποία δεν μπορεί να γίνεται λόγος περί διακρίσεως στις διεθνείς σχέσεις αν οι αλλοδαποί δεν τυγχάνουν χειρότερης μεταχείρισης από τους ημεδαπούς, στους οποίους επιφυλάσσεται η χειρότερη μεταχείριση. Σύμφωνα μ' αυτή τη θεωρία, για να αποφευχθεί η αιτίαση της εθνικής διακρίσεως, θα ήταν αρκετό οποιαδήποτε γερμανική κοινοτική επιχείρηση να πληρώνει επί μεγάλων αποστάσεων κόμιστρα βάσει του τιμοκαταλόγου 6 B 1 που εφαρμόζονται στις παραδόσεις στις προσφεύγουσες.

Νομίζω ότι, αν και αυτή η θεωρία ισχύει στο διεθνές δίκαιο, δεν ισχύει για το κοινοτικό δίκαιο, επομένως, για μια Κοινότητα που ξεχωρίζει βασικά από τις συνθήκες ενώσεις διεθνούς δικαίου. Αυτό προκύπτει σαφέστατα από το άρθρο 70, δεύτερο εδάφιο, που προαναφέρθηκε. Η Συνθήκη απαιτεί κάτι επιπλέον: επιθυμεί τιμολογιακή ισότητα μεταχειρίσεως μεταξύ εθνικών και αλλοδαπών επιχειρήσεων όταν βρίσκονται σε παρόμοια κατάσταση.

Οι προσφεύγουσες συνάγουν από αυτή τη διαπίστωση αιτίαση που αφορά τη μέθοδο και τη σειρά εξετάσεως των γερμανικών τιμοκαταλόγων· η Ανωτάτη Αρχή είχε υποχρέωση να εξετάσει, καταρχάς, τη συνολική κατάσταση του γερμανικού τιμολογιακού συστήματος· μ' αυτό τον τρόπο θα έπρεπε να διαπιστώσει ότι το μέσο επίπεδο των γερμανικών τιμοκαταλόγων είναι χαμηλότερο από το επίπεδο του τιμοκαταλόγου 6 B 1 που έχει εφαρμογή στις γαλλικές επιχειρήσεις και έπρεπε να διατάξει, πρώτα απ' όλα, την κατάργηση αυτής της εθνικής διακρίσεως. Όμως, μου φαίνεται βέβαιο ότι, κατά την εξέταση των τιμοκαταλόγων μεταφορές, η Ανωτάτη Αρχή δεν έπρεπε να οδηγηθεί από εξωτερικά στοιχεία, για παράδειγμα από τον χαρακτηρισμό των τιμοκαταλόγων (ειδικοί τιμοκατάλογοι από μια πλευρά, γενικοί τιμοκατάλογοι από άλλη) και από την οριοθέτηση του πεδίου εφαρμογής τους σε ορισμένη γραμμή. Είναι πρόδηλο ότι ο ειδικός τρόπος εμφανίσεως ενός τιμοκαταλόγου μπορεί να αλλοιώσει τη γενική όψη της τιμολογιακής καταστάσεως. Δεν πιστεύω, ωστόσο, ότι μια ενέργεια της Ανωτάτης Αρχής, όπως αυτή που οι προσφεύγουσες θεωρούν ορθή, δεν θα είχε εγείρει καμιά αντίρρηση. Οι συγκρίσεις δεν γίνονται δεκτές παρά όταν υφίσταται δυνατότητα συγκρίσεως, δηλαδή όταν οι τιμοκατάλογοι εφαρμόζονται σε παρόμοιες καταστάσεις. Πρέπει να εξαιρεθούν τις συγκρίσεις οι προβλεπόμενοι για ιδιαίτερες καταστάσεις τιμοκατάλογοι, ιδίως οι ανταγωνιστικοί τιμοκατάλογοι. Η επιχείρηση που μπορεί να διαθέτει δύο

ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς δεν μπορεί να συγκριθεί, από την άποψη της μεταφοράς, με επιχειρήσεις που δεν έχουν στη διάθεσή τους παρά τη μεταφορά σιδηροδρομικές. Επίσης, οι επιχειρήσεις των οποίων η οικονομική κατάσταση σοβαρώς εθίγη από εξαιρετικά πολιτικά γεγονότα δεν μπορούν να συγκριθούν με επιχειρήσεις που δεν βρίσκονται στην ίδια περίπτωση. Όταν η Ανωτάτη Αρχή επεχείρησε κατ' αυτό τον τρόπο να διαπιστώσει μέχρι ποίου σημείου υφίστατο δυνατότητα συγκρίσεως, πριν προβεί σε συγκρίσεις με αντίστοιχα πορίσματα, ο εσφαλμένος χαρακτήρας της μεθόδου της δεν μπορεί να αποδειχθεί.

Η σε βάθος εξέταση του πραγματογνώμονα κατέδειξε ότι ο τιμοκατάλογος 6 B 33 πρέπει να γίνει δεκτός ως ανταγωνιστικός τιμοκατάλογος. Το αυτό συμβαίνει και με τον τιμοκατάλογο 6 B 30 II, έπειτα από ορισμένες διορθώσεις που πρέπει να γίνουν στην έκθεση πραγματογνωμοσύνης. Οι δύο αυτοί τιμοκατάλογοι και οι επιχειρήσεις που επωφελούνται αυτών δεν μπορούν, επομένως, να χρησιμεύσουν σε σύγκριση με τις προσφεύγουσες. Για τον ίδιο λόγο, ο τιμοκατάλογος 6 B 32 (ανταγωνιστικός τιμοκατάλογος για Lübeck-Dänischburg) δεν μπορεί να συγκριθεί με τον εφαρμοστέο στις προσφεύγουσες τιμοκατάλογο.

Κατά την εξέταση του ειδικού τιμοκατάλογου για το τμήμα της Βαυαρίας που συνορεύει με τη σοβιετική ζώνη, φάνηκε ότι η ειδική κατάσταση των ευνοουμένων επιχειρήσεων δικαιολογούσε, καταρχήν, σύστημα εξαιρέσεως, εξού προκύπτει ότι και αυτές δεν μπορούν να συγκριθούν με τις γαλλικές επιχειρήσεις, διότι η ιδιαιτερότητα της καταστάσεώς τους δεν βρίσκει το αντίστοιχό της στη Γαλλία. Μόνο οι επιχειρήσεις της περιοχής Sieg-Lahn-Dill και οι τιμοκατάλογοι που έχουν εφαρμογή επ' αυτών μπορούν, σε τελική ανάλυση, να αποτελέσουν το αντικείμενο συγκρίσεως με τις προσφεύγουσες. Η απόφαση, όμως,

της Ανωτάτης Αρχής είναι αρνητική για τους τιμοκαταλόγους αυτών των επιχειρήσεων, δηλαδή απαιτεί την κατάργηση του ισχύοντος ειδικού τιμοκαταλόγου και την βαθμιαία εισαγωγή του τιμοκαταλόγου 6 B 1.

Πρέπει εδώ να τονιστεί η παρατήρηση που ήδη διατύπωσε στην παρούσα δίκη: σκοπός της είναι ο έλεγχος της στάσεως και των ληφθεισών από την Ανωτάτη Αρχή αποφάσεων, όχι όμως η εξέταση της γερμανικής τιμολογιακής καταστάσεως που υφίσταται ακόμα και σήμερα και που εν μέρει αντιφάσκει προς τις αποφάσεις της Ανωτάτης Αρχής. Πρέπει, επομένως, πάντοτε να τίθεται το ερώτημα αν η απόφαση της Ανωτάτης Αρχής είναι νόμιμη και αν η βασική της άποψη είναι σύμφωνη προς τη Συνθήκη. Καταδείχθηκε, όμως, ότι, κατόπιν της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής περί καταργήσεως των ειδικών τιμοκαταλόγων 6 B 30 I (ειδικός τιμοκατάλογος για το Siegerland), τηρήθηκε η ίση μεταχείριση μεταξύ των προσφευγουσών γαλλικών επιχειρήσεων και των γερμανικών επιχειρήσεων οι οποίες, μόνες, μπορούν να ληφθούν υπόψη στο πλαίσιο της αποφάσεως ως συγκριτικό στοιχείο. Η αιτίαση περί εθνικής διακρίσεως δεν μπορεί, επομένως, να γίνει δεκτή κατά της προσβαλλομένης αποφάσεως.

Αυτή η διαπίστωση συνεπάγεται μια άλλη: ο τιμοκατάλογος 6 B 1 που ελήφθη ως βάση των υπολογισμών των κομίστρων για τις προσφεύγουσες, κατά την απόφαση της Ανωτάτης Αρχής που εδώ είναι καθοριστική, δεν έχει μόνο δευτερεύουσα σημασία στο γερμανικό τιμολογιακό σύστημα για τις μεταφορές προς βιομηχανίες σιδήρου και χάλυβα που κείνται εκτός της διώρυγας του Ruhr. Εφαρμόζεται σε σημαντικό βαθμό για τις μεταφορές άνθρακα. Δεν έχει σημασία μόνο για το Annaplütze στη Βαυαρία, που σύμφωνα με τις ενδείξεις της Ανωτάτης Αρχής, δέχεται ετησίως περίπου 19 000 τόνους άνθρακα και 1 500 τόνους σπάν-

θρακα, αλλά και για τις παραδόσεις στην περιοχή Sieg-Lahn-Dill που, κατά την Ανωτάτη Αρχή, ανήλθαν το 1955 σε 873 000 τόνους. Ακόμα και αν δεν ληφθούν υπόψη οι εξαιρετικά σημαντικές ποσότητες που μεταφέρονται στο Saar δυνάμει του τιμοκαταλόγου 6 B 1, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι ο εν λόγω τιμοκατάλογος 6 B 1, κατά την απόφαση της Ανωτάτης Αρχής, έχει τον χαρακτήρα γενικού τιμοκαταλόγου. Αυτή η άποψη ενισχύεται επίσης αν ληφθούν υπόψη οι παραδοθείσες στο Luitpoldhütte και Maximilianshütte ποσότητες, για τις οποίες, κατά την απόφαση της Ανωτάτης Αρχής, η νόμιμη μείωση δεν είναι πλέον παρά 8% σε σχέση με τον γενικό τιμοκατάλογο 6 B 1. Και γι' αυτή την περίπτωση, για την οποία, καταρχήν, δικαιολογείται ειδικό σύστημα, γίνεται προσέγγιση προς τη γενική ρύθμιση.

Οι παρατηρήσεις επί του πεδίου εφαρμογής του τιμοκαταλόγου 6 B 1, όπως πρέπει να οριοθετηθεί σύμφωνα με την απόφαση της Ανωτάτης Αρχής, καταρρίπτουν πολλές αιτιάσεις που οι προσφεύγουσες προέβαλαν σχετικά μ' αυτόν τον τιμοκατάλογο. Αυτές οι αιτιάσεις είχαν επίσης τη σημασία τους στο πλαίσιο της προσφυγής ακυρώσεως κατ' απόφασεως που δεν προέβαινε σε καμιά υποχρεωτική διαπίστωση περί του τιμοκαταλόγου 6 B 1, στο μέτρο που οι προσφεύγουσες χρησιμοποιούσαν τις παρατηρήσεις τους περί της ζημιόγону διαρθρώσεως του τιμοκαταλόγου 6 B 1 για να υποστηρίξουν την αιτίαση περί εθνικής διακρίσεως. Υπενθυμίζω εδώ τις παρατηρήσεις επί του τμήματος των ορισμένων εξόδων στην περίπτωση του τιμοκαταλόγου 6 B 1 και επί του ότι αυτός δεν προβλέπει ειδική μείωση για πλήρη σιδηροδρομική ολκή. Τα μειονεκτήματα, όμως αυτά, θίγουν επίσης και τις γερμανικές επιχειρήσεις για τις παραδόσεις επί των οποίων εφαρμόζεται ο τιμοκατάλογος 6 B 1. Δεν μπορούν, επομένως, να εκτιμηθούν υπό το πρίσμα εθνικής διακρίσεως. Καταλήγω, επομένως, στο συμπέρασμα ότι οι

προσφεύγουσες δεν μπορούν να ζητήσουν την ακύρωση της αποφάσεως της 12ης Φεβρουαρίου 1958 λόγω μη νόμιμου χαρακτήρα των ανταγωνιστικών τιμοκαταλόγων και του τιμοκαταλόγου υποστηρίξεως για τις επιχειρήσεις της Βαυαρίας, ακόμα και από την άποψη της εθνικής διακρίσεως.

II — Προσφυγή κατά παραλείψεως

Εκτός της αιτιάσεως, της σχετικής με τις προθεσμίες καταργήσεως των τιμοκαταλόγων στην προσβαλλομένη απόφαση (θα επανέλθω στο τέλος αυτής της εκθέσεως), απομένει η εξέταση του βασίμου της προσφυγής κατά παραλείψεως.

Σ' αυτή την υπόθεση, η οποία αφορά την εισαγωγή γενικού τιμοκαταλόγου για πλήρη σιδηροδρομική ολκή υπέρ της βιομηχανίας σιδήρου και χάλυβα ή, επικουρικός, την εισαγωγή τιμοκαταλόγου για τις γαλλικές προσφεύγουσες που να αντιστοιχεί στο ισχύον υπέρ της γερμανικής βιομηχανίας σιδήρου και χάλυβα τιμολογιακό σύστημα, η κριτική κατά του τιμοκαταλόγου 6 B 1 είναι ιδιαίτερα σημαντική.

Από τυπική άποψη, οι προσφεύγουσες στηρίζουν τα αιτήματά τους στο άρθρο 35 της Συνθήκης: «Στην περίπτωση κατά την οποία η Ανωτάτη Αρχή, υποχρεούμενη από την παρούσα συνθήκη ή από εκτελεστικούς κανονισμούς να λάβει απόφαση ή να διατυπώσει σύσταση, δεν συμμορφώνεται προς την υποχρέωση αυτή, εναπόκειται (...) στις επιχειρήσεις και στις ενώσεις να φέρουν το θέμα ενώπιόν της.» Πρέπει, επομένως, να τεθεί το ερώτημα αν στη Συν-

θήκη υφίσταται υποχρέωση ή εξουσία της Ανωτάτης Αρχής (πράγμα που αρκεί κατά το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 35) δυνάμει της οποίας να μπορεί να διατάξει κράτος μέλος να εισαγάγει ορισμένο τιμοκατάλογο. Είναι γνωστό, και αυτό επανειλημμένα τονίστηκε στην παρούσα υπόθεση, ότι, κατά το πνεύμα της Συνθήκης, η οργάνωση των τιμοκαταλόγων ανήκει στην αρμοδιότητα των κρατών μελών (βλ. άρθρο 70, πέμπτο εδάφιο). Προβλέπεται συνεργασία της Ανωτάτης Αρχής για την εισαγωγή ειδικών τιμοκαταλόγων. Οι εξουσίες της, όμως, περιορίζονται στην απόρριψη ενός τιμοκαταλόγου ή στην προσωρινή ή απεριόριστη έγκριση (υπό όρους ή άνευ όρων). Επιπλέον, η Συνθήκη περιέχει υποχρεώσεις που τα κράτη οφείλουν να τηρούν κατά τη διάρθρωση των τιμοκαταλόγων τους, πράγμα που προκύπτει από το άρθρο 70, δεύτερο εδάφιο, καθώς και από το πέμπτο εδάφιο. Η μη τήρηση αυτών των υποχρεώσεων μπορεί να οδηγήσει την Ανωτάτη Αρχή να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88, κατά την οποία διαπιστώνει την παραβίαση και μπορεί επίσης να υποδείξει κατά ποιο τρόπο οι συμβατικές υποχρεώσεις πρέπει να εκπληρωθούν. Η Ανωτάτη Αρχή μπορεί να ενεργεί, στον τομέα της οργάνωσης των τιμοκαταλόγων, μόνο στο πλαίσιο αυτών των αυστηρά οριοθετημένων δυνατοτήτων.

1. Θέσπιση υπέρ των προσφευγουσών τιμοκαταλόγου αντιστοιχούντος προς τους ειδικούς γερμανικούς τιμοκαταλόγους

Στην προκειμένη περίπτωση, δεν θα αναφέρω ότι η προσφυγή των προσφευγουσών δεν αποβλέπει στην κίνηση της προβλεπόμενης στο άρθρο 88 διαδικασίας. Στην ανάγκη, θα μπορούσε να ερμηνευθεί κατ' αυτή την έννοια. Πρέπει, επομένως, να εξεταστεί αν η διατήρηση τιμοκαταλόγου 6 B I και η μη εισαγωγή του απαιτούμενου από τις προσφεύγουσες τιμοκαταλόγου συνιστούν

παραβίαση της Συνθήκης εκ μέρους της Ομοσπονδιακής Κυβερνήσεως. Οι προσφεύγουσες παραπέμπουν, σχετικώς, στο γεγονός ότι ειδικοί τιμοκατάλογοι μεταφοράς σιδηροδρομικών χορηγήθηκαν στις επιχειρήσεις της Λωραίνης για τη μεταφορά του άνθρακα του Ruhr και του οπτιάνθρακα σε προγενέστερη εποχή, κατά την οποία τα εργοστάσια αυτής της περιοχής εξυπηρετούντο απευθείας από τους γερμανικούς σιδηροδρόμους για το σύνολο των οδών επικοινωνίας. Ισχυρίζονται, εξάλλου, ότι το Bundesbahn δεν εισάγει ανταγωνιστικό τιμοκατάλογο για τις μεταφορές με προορισμό τη Λωραίνη, παρόλον ότι ο ανταγωνισμός της πλωτής οδού θα είναι απειλητικός μόλις περατωθεί η διωρυγοποίηση του Μοζέλλα. Αυτά τα δύο επιχειρήματα αφορούν την εισαγωγή υπέρ των προσφευγουσών επιχειρήσεων ειδικού τιμοκαταλόγου, αντιστοιχούντος προς το γερμανικό τιμολογιακό σύστημα. Σχετικώς, πρέπει να διατυπώσω μια σύντομη παρατήρηση. Θεωρώ ότι, ακόμα και κατά την εισαγωγή ειδικών τιμοκαταλόγων, τα κράτη οφείλουν να τηρούν την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως. Αν αποφασίσουν να εισαγάγουν ειδικούς τιμοκαταλόγους, έχουν την υποχρέωση να τους χορηγήσουν σε όλες τις περιπτώσεις όπου συντρέχουν οι ίδιες προϋποθέσεις. Από τους κατά κυριολεξία ειδικούς τιμοκαταλόγους του Bundesbahn, οι οποίοι ενδιαφέρουν την υπό κρίση υπόθεση, κατόπιν της εξετάσεώς τους από την Ανωτάτη Αρχή, δεν παρέμεινε παρά ο τιμοκατάλογος υπέρ των εργοστασίων της Ανατολικής Βαυαρίας και μάλιστα με περιορισμούς. Δεν γνωρίζω αν οι προσφεύγουσες μπορούν να επισημάνουν και να αποδείξουν για τις επιχειρήσεις τους πραγματικά περιστατικά, από τα οποία μπορεί να προκύψει ότι ορισμένες ή περισσότερες από αυτές βρίσκονται σε κατάσταση όμοια με αυτή στην οποία βρίσκονται οι γερμανικές επιχειρήσεις, οι οποίες απολαύουν ειδικού τιμοκαταλόγου του Bundesbahn. Σε κανένα στάδιο της διαδικασίας, εξ όσων γνωρίζω, οι προσφεύγουσες δεν ανέφεραν ότι η κατάσταση τους διτρέπει τη σύγκριση της την κατάσταση των εργοστασίων της Ανατολικής Βαυαρίας, των οποίων επέκριναν ιδιαίτερα

τον τιμοκατάλογο μεταφοράς σιδηροδρομικά, εξαιρέσει του συγκριτικού στοιχείου της αυτής γεωγραφικής απομακρύνσεως. Υπ' αυτές τις συνθήκες, δεν είναι δυνατό να γίνει δεκτό ότι υφίσταται συγκρίσιμη κατάσταση και υποχρέωση του Bundesbahn να εξασφαλίσει την ίση μεταχείριση στον τομέα των μεταφορών. Η προσωρινή οργάνωση, στο παρελθόν, των τιμοκαταλόγων των γερμανικών σιδηροδρόμων υπέρ των προσφευγουσών δεν μπορεί να δικαιολογηθεί κατάλληλα πορίσματα περί της αναγκαίας θεμιτής σήμερα εναρμονίσεως των τιμοκαταλόγων, εντός της κοινής αγοράς, με την εφαρμογή της Συνθήκης ΕΚΑΧ.

Η διεθνής συνθήκη περί της διωρυγοποίησεως του Μοξέλλα, για την οποία οι συμβαλλόμενοι εμπνεύστηκαν επίσης από σκέψεις και λόγους άλλους εκτός του ανοίγματος οδού επικοινωνίας, καταδεικνύει ότι τα συμφέροντα και οι προσπάθειες της διοικήσεως του Bundesbahn δεν ήσαν ικανές να ασκήσουν επιρροή επί της δημιουργίας αυτής της μεταφορικής οδού, για την οποία μπορεί αληθοφανώς να προβλεφθεί ότι θα είναι ανταγωνιστική. Αυτή η επιχείρηση ευρωπαϊκής ολοκληρώσεως, μεγάλης σημασίας από διάφορες απόψεις, δεν προσφέρει κανένα κατάλληλο συγκριτικό στοιχείο πριν από το άνοιγμα πλωτής οδού από την Ανατολική περιοχή της Γαλλίας μέχρι τον Ρήνο. Η δυνατότητα τιμολογιακού υπολογισμού φαίνεται να αποκλείεται προς το παρόν, πράγμα που αποδεικνύουν οι διασκέψεις των πραγματογνωμόνων στον τομέα των μεταφορών κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών.

Όσον αφορά τους ανταγωνιστικούς τιμοκαταλόγους, το Bundesbahn είναι εντελώς ελεύθερο να ευθυγραμμιστεί ή όχι με τους τιμοκαταλόγους της πλωτής οδού, πράγμα που ορθώς δέχθηκε η Ανωτάτη Αρχή. Λαμβανομένης υπόψη αυτής της καταστάσεως, μπορεί το Bundesbahn να κρίνει σκόπιμο να ευθυγραμμιστεί επί του ανταγωνισμού με την πλωτή οδό, μόνο όταν η τελευταία θα

είναι χρησιμοποιήσιμη και όταν ο ανταγωνισμός της θα γίνει πραγματικότητα. Επομένως, εφόσον δεν μπορεί να γίνει δεκτή η υποχρέωση της Ομοσπονδιακής Κυβερνήσεως να εισαγάγει υπέρ των προσφευγουσών τιμοκατάλογο αντιστοιχούντα στους γερμανικούς ειδικούς τιμοκαταλόγους, δεν μπορεί επίσης να προσαφθεί στην Ανωτάτη Αρχή ότι κακώς παρέλειψε να απευθύνει στην εν λόγω κυβέρνηση αντίστοιχη σύσταση.

2. Θέσιση γενικού τιμοκαταλόγου ανά πλήρη σιδηροδρομική ολκή

Τι συμβαίνει με το αίτημα των προσφευγουσών που αποβλέπει στο να απαιτήσει η Ανωτάτη Αρχή από την Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση τη θέσιση γενικού τιμοκαταλόγου για τον άνθρακα ανά πλήρη σιδηροδρομική ολκή; Αυτό το αίτημα μπορεί να οφείλεται στη ζημιολόγο διάρθρωση του τιμοκαταλόγου 6 B 1 (μικρή αναλογία των παγίων εξόδων, υψηλά κόμιστρα) και στο γεγονός ότι ο τιμοκατάλογος 6 B 1 δεν προβλέπει μείωση για πλήρη σιδηροδρομική ολκή, ενώ το Bundesbahn μπορεί να απαιτεί τον σχηματισμό πλήρους σιδηροδρομικής ολκής για τους ειδικούς τιμοκαταλόγους που έγιναν δεκτοί ως νόμιμοι από την Ανωτάτη Αρχή.

Όσον αφορά την τελευταία αυτή παρατήρηση, οι προσφεύγουσες λησμονούν, είναι αληθές, ότι ο σχηματισμός πλήρους σιδηροδρομικής ολκής δεν αποτελεί δικαιολογία για τη μείωση του γενικού τιμοκαταλόγου. Το Bundesbahn μάλλον είναι υποχρεωμένο για λόγους ανταγωνισμού ή υποστηρίξεως μιας επιχειρήσεως να προσφέρει χαμηλά κόμιστρα για ειδική περίπτωση, προκειμένου να διασφαλιστεί η αποδοτικότητα των μεταφορών σε παρόμοια περίπτωση, το Bundesbahn βρίσκεται στην ανάγκη να απαιτήσει τη μετα-

φορά ανά μεγάλες ποσότητες. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι η οικονομική κατάσταση του Bundesbahn επιτρέπει, εν πάση περιπτώσει, την εφαρμογή χαμηλότερων κομίστρων για τη μεταφορά μεγάλων ποσοτήτων και την παραίτηση από μέρος των εσόδων του.

Η μείωση των τιμών του γενικού τιμοκαταλόγου και η γενική εισαγωγή μειώσεων ανά πλήρη σιδηροδρομική ολκή αποτελούν, επομένως, μέτρα τιμολογιακής οργανώσεως που ο μεταφορέας μπορεί να λάβει, αν λόγω της οικονομικής του καταστάσεως, του φαίνονται πρόσφορα, *δεν υποχρεώνεται*, όμως, να λάβει τα εν λόγω μέτρα. Υπενθυμίζω εδώ, επίσης, ότι οι ειδικοί τιμοκατάλογοι ανά πλήρη σιδηροδρομική ολκή ουδόλως αποτελούν τον κανόνα στα κράτη μέλη της Κοινότητας. Αυτό, όμως, σημαίνει σε ποια εκδήλωση της δραστηριότητας της Κοινότητας, στον τομέα των μεταφορών, υπάγονται τα μέτρα που έχουν ως σκοπό την επίτευξη των επιθυμούμενων από τις προσφεύγουσες στόχων: τα μέτρα αυτά εξετάζονται από την άποψη των προσπαθειών για την επίτευξη εναρμονίσεως των τιμοκαταλόγων και των συνθηκών μεταφοράς. Αποτελούν μέρος όλων των ζητημάτων που αφορούν τις σχέσεις μεταξύ των κομίστρων για ορισμένα εμπορεύματα (ορυκτά-άνθρακας, άνθρακας-οπτάνθρακας), του μέρους των παγίων εξόδων, στα κόμιστρα, τη μείωση, τη δημιουργία ειδικών τιμοκαταλόγων για ορισμένους οικονομικούς κλάδους, όπως για παράδειγμα τη βιομηχανία σιδήρου και χάλυβα κ.λπ. Αυτά τα προβλήματα αποτελούν το αντικείμενο από μακρού δυσχερών διαβουλεύσεων, για τις οποίες υφίσταται έκθεση της επιτροπής πραγματογνωμόνων. Πρέπει να επιλύονται κατόπιν συμφώνου γνώμης όλων των κυβερνήσεων. Αντιθέτως, δεν υφίσταται προς το παρόν υποχρέωση των κρατών μελών να λαμβάνουν ορισμένα μέτρα, όπως δεν υφίσταται εξουσία της Ανωτάτης Αρχής να απευθύνει ορισμένες εντολές κατ' αυτή την έννοια. Η προϋπόθεση, όμως, του

αιτήματος των προσφευγουσών εξαφανίζεται, κατ' αυτό τον τρόπο, και η προσφυγή κατά παραλείψεως φαίνεται, επομένως, ότι είναι εξίσου αβάσιμη.

III — Εξέταση των χορηγηθεισών προθεσμιών για την τροποποίηση των επικρινομένων τιμοκαταλόγων

Ένα τελευταίο σημείο απομένει ακόμα προς εξέταση, κατόπιν των εν λόγω επεξηγήσεων, και αυτό είναι η κριτική των προσφευγουσών κατά των χορηγηθεισών προθεσμιών από την Ανωτάτη Αρχή για την *κατάργηση των επικρινομένων τιμοκαταλόγων*. Αυτές οι προθεσμίες επικρίνονται από διπλή άποψη: αφενός, διότι έπρεπε να εξαφανιστούν εθνικές διακρίσεις που υφίστανται σ' αυτόν τον τομέα, κατά τις προσφεύγουσες, σύμφωνα με το άρθρο 10, πέμπτο εδάφιο, και αυτό το αργότερο κατά την ίδρυση της κοινής αγοράς σιδήρου και χάλυβα και, αφετέρου, διότι οι προθεσμίες για την κατάργηση των ειδικών τιμοκαταλόγων, ακόμα και αν δεν ληφθεί υπόψη η άποψη της εθνικής διακρίσεως, δεν θα μπορούσαν με κανένα τρόπο να διατηρηθούν μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου (βλ. άρθρο 1, αριθ. 5, της συμβάσεως).

Θα μπορέσω να είμαι σύντομος επί της πρώτης αιτιάσεως. Η εξέταση της προβαλλομένης αποφάσεως κατέδειξε ότι η Ανωτάτη Αρχή εξήτασε τους τιμοκαταλόγους υπό το φως του άρθρου 70, τέταρτο εδάφιο (νόμιμοι ειδικοί τιμοκατάλογοι) και δεν διέταξε την κατάργησή τους δυνάμει του άρθρου 70, δεύτερο εδάφιο (εθνική διάκριση). Μόνο εάν είχε προκύψει ότι έπρεπε να τροποποιηθεί το γερμανικό τιμολογιακό

σύστημα για λόγους εθνικής διακρίσεως θα μπορούσε να εφαρμοστεί ο κανόνας του άρθρου 10, πέμπτο εδάφιο.

Είδαμε, όμως, ότι δεν μπορούσε να γίνεται λόγος περί εθνικής διακρίσεως διότι, ήδη προ της εκδόσεως της αποφάσεως της Ανωτάτης Αρχής, ο τιμοκατάλογος 6 B 1 έπρεπε να θεωρείται ως τιμοκατάλογος με γενικό πεδίο εφαρμογής και ο μόνος επιδεχόμενος κριτική ειδικός τιμοκατάλογος, ο 6 B 30 I, δεν εγκρίθηκε για εθνικούς λόγους, θεωρήθηκε, όμως, ως εν μέρει ανταγωνιστικός τιμοκατάλογος και εν μέρει τιμοκατάλογος υποστηρίξεως.

Όσον αφορά το δεύτερο επιχείρημα, είναι ορθό ότι το άρθρο 1 της συμβάσεως ορίζει, στην παράγραφο 5: «(...) τα μέτρα που λαμβάνονται για την εκτέλεσή τους» (δηλαδή για την εκτέλεση των διατάξεων της συμβάσεως) «παύουν να ισχύουν στο τέλος της μεταβατικής περιόδου». Δεδομένου ότι η χορήγηση προθεσμιών για την τροποποίηση των μη συμφώνων προς τη Συνθήκη ειδικών τιμοκαταλόγων βασίζεται στο άρθρο 10, έβδομο εδάφιο, της συμβάσεως, οι εν λόγω προθεσμίες, κατά τις προσφεύγουσες, δεν επεκτείνονται πέραν της λήξεως της μεταβατικής περιόδου. Πρέπει, πρώτον, να τεθεί το ερώτημα αν, μεταξύ των μέτρων που αναφέρονται στο άρθρο 1 και κατά την έννοια αυτής της διατάξεως, δεν κατατάσσονται παρά οι διαρκείς αποφάσεις, για παράδειγμα τα μέτρα προστασίας κατά τη διάρκεια της μεταβατικής περιόδου, κατά την έννοια του άρθρου 29 της συμβάσεως, και όχι τα μέτρα τα οποία, όπως η απόφαση περί καταργήσεως ειδικών τιμοκαταλόγων, αφορούν μεμονωμένη πράξη, μετά την εκτέλεση της οποίας καθίστανται ανενεργά. Δεν απαντώ σ' αυτό το ερώτημα, διότι μπορεί να υποστηριχθεί ότι η χορήγηση προθεσμιών δεν είναι παρά προσωρινή έγκριση τιμοκαταλόγων, επομένως, μέτρο με διαρκές αποτέλεσμα. Νομίζω ότι η αιτίαση των προσφευγουσών δεν είναι βάσιμη για άλλο λόγο. Το άρθρο 1, παράγραφος

5, διατυπώνει επιφύλαξη για την κατάργηση των μέτρων: «εκτός των εξαιρέσεων που προβλέπονται ρητώς από την παρούσα σύμβαση». Αυτή η επιφύλαξη περιλαμβάνει επίσης, κατά την έννοιά της, το άρθρο 10, έβδομο εδάφιο, στο μέτρο που δεν θέτει παρά ένα μόνο κριτήριο για τον καθορισμό των προθεσμιών που πρέπει να χορηγηθούν: να αποφευχθούν σοβαρές οικονομικές διαταραχές. Αυτή η διάταξη χρησιμεύει, κατά τη γενική άποψη, στο να αποφεύγονται οι συνέπειες απότομης καταργήσεως ειδικών τιμοκαταλόγων και, επομένως, δεν έχει νόημα παρά αν δεν περιοριστεί χρονικά στη μεταβατική περίοδο, διότι δεν μπορούσε να προβλεφθεί κατά τη σύναψη της Συνθήκης τότε θα τερματιζόταν η εξέταση των ειδικών τιμοκαταλόγων. Οι ρητές εξαιρέσεις, κατά την έννοια του άρθρου 1, παράγραφος 5, είναι, επομένως, όλες οι εξαιρέσεις που προκύπτουν επιτακτικά από τη λογική ερμηνεία της συμβάσεως. Τέλος, θα ήθελα εδώ να επαναλάβω την ήδη εκτεθείσα άποψή μου στη δίκη περί των γαλλικών ειδικών τιμοκαταλόγων: δεν είναι μόνο η σύμβαση, αλλά και αυτό καθαυτό το κείμενο της Συνθήκης, συγκεκριμένα το άρθρο 2, δεύτερο εδάφιο, της Συνθήκης, που επιτρέπει χορήγηση προθεσμιών για να αποφευχθούν σοβαρές διαταραχές της οικονομίας. Ίσως οι προϋποθέσεις του άρθρου 2 να είναι αυστηρότερες και οι προθεσμίες που είναι δυνατόν να χορηγηθούν σύμφωνα μ' αυτή τη διάταξη να είναι βραχύτερες. Το ζήτημα, όμως αυτό, μπορεί να παραμείνει εκκρεμές, διότι οι προσφεύγουσες δεν επέκριναν τον τρόπο, με τον οποίο οι προθεσμίες υπολογίστηκαν στην πράξη, αλλά αμφισβήτησαν, με νομικούς λόγους, τη δυνατότητα χορηγήσεως προθεσμιών. Εν πάση περιπτώσει, το Δικαστήριο δεν μπορεί, βάσει του αντικειμένου της διαφοράς, να εξετάσει αν οι χορηγηθείσες προθεσμίες υπολογίστηκαν ορθώς σε κάθε ειδική περίπτωση, ακόμα και αν εφαρμοστεί το άρθρο 2.

Η αιτίαση των προσφευγουσών επ' αυτού του σημείου δεν είναι, επομένως, βάσιμη.

Δ — Προτάσεις

Βάσει όλων αυτών των σκέψεων, προτείνω στο Δικαστήριο να απορρίψει ως αβάσιμες:

- την προσφυγή ακυρώσεως 24/58 και
- την προσφυγή κατά παραλείψεως 34/58.