# COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE DU CHARBON ET DE L'ACIER

# HAUTE AUTORITÉ

## DÉCISIONS

### DÉCISION N° 14-66

**du 20 juillet 1966**

**relative à l'autorisation de tarifs spéciaux de la « Deutsche Bundesbahn » applicable à certains transports de charbon et d'acier en provenance ou à destination de la Sarre**

**LA HAUTE AUTORITÉ,**

vu les articles 2 à 5 et 70 du traité,

vu les lettres du gouvernement fédéral allemand en date des 30 mai 1964, 12 juin 1964, 16 décembre 1964, 13 juillet 1965, 7 septembre 1965, 28 septembre 1965, 29 octobre 1965 et 14 mars 1966, communiquant à la Haute Autorité la mise en application par la « Deutsche Bundesbahn » des mesures tarifaires intérieures spéciales indiquées ci-après :

— le 1er juin 1964, le tarif spécial 6 B 16, relatif aux transports de combustibles minéraux au départ de certaines gares situées en Sarre, à destination de certaines gares situées en Allemagne du Sud ;

— le 1er juin 1964, le tarif spécial 8 B 14, relatif aux transports de produits sidérurgiques au départ de certaines gares situées en Sarre, à destination de certaines gares situées en Allemagne du Sud ;

— le 15 décembre 1964, le tarif spécial 8 B 40, relatif aux transports de produits sidérurgiques au départ de certaines gares situées en Sarre, à destination de certaines gares de la région Rhin-Ruhr et du Nord de l'Allemagne ;

— le 1er mai 1965, le tarif spécial 6 B 38, relatif aux transports de houille au départ de certaines gares situées en Sarre, à destination de Walheim (Wurtemberg) ;

— le 1er juillet 1965, le tarif spécial 8 B 44, relatif aux transports de produits sidérurgiques et de ferrailles au départ de certaines gares de la région Rhin-Ruhr et de l'Allemagne du Sud, à destination de certaines gares situées en Sarre ;

— le 1er septembre 1965, le tarif spécial 6 B 17, relatif aux transports de combustibles minéraux au départ de certaines gares des régions d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr, à destination de certaines gares situées en Sarre ;

— le 15 septembre 1965, le tarif spécial 8 S 4, relatif aux transports de produits sidérurgiques au départ de certaines gares situées en Sarre, à destination de certains ports de mer allemands (Brake, Brême, Bremerhaven, Hambourg et Lubeck) ;

— le 7 février 1966, le tarif spécial 6 B 71, relatif aux transports de houille au départ de certaines gares situées en Sarre, à destination de certaines gares situées sur le Rhin ou le Main ;

— le 15 février 1966, le tarif spécial 6 E 2, relatif aux transports de houille au départ de certains ports de mer allemands (Emden, Brême, Brake, Bremerhaven, Nordenham), à destination de certaines gares situées en Sarre ;

— le 15 juillet 1966, le tarif spécial 6 B 39, relatif aux transports de houille au départ de certaines gares situées en Sarre, à destination de Francfort, Mannheim, Stuttgart et Wurzburg,

vu la lettre de la « Deutsche Bundesbahn » en date du 6 décembre 1965, communiquant à la Haute Autorité la mise en application du tarif spécial 9133 relatif aux transports de houille et de produits sidérurgiques au départ de certaines gares situées en Sarre, à destination de la Suisse (Bâle),

vu la lettre du 11 juillet 1966, complétée par le télex du 13 juillet 1966, par laquelle le gouvernement fédéral allemand demande que la Haute Autorité, pour autant que de besoin, donne les autorisations nécessaires en vertu de l'article 70 et des autres dispositions du traité applicables ;

I

considérant que l'article 70 alinéa 4 du traité C.E.C.A. soumet à la procédure de l'accord préalable de la Haute Autorité non seulement les tarifs spéciaux adoptés dans l'intérêt d'entreprises productrices de charbon ou d'acier, mais tous les tarifs spéciaux qui, quel que soit le motif de leur mise en application, profitent objectivement à une ou plusieurs de ces entreprises ;

considérant que les tarifs précités de la « Deutsche Bundesbahn » répondent à ces critères ; qu'ils constituent des mesures tarifaires intérieures spéciales et profitent essentiellement à certaines entreprises productrices de charbon ou d'acier situées en Sarre ; qu'il en est de même pour le tarif spécial 9133 applicable aux envois de houille et de produits sidérurgiques vers Bâle, dans la mesure où le champ d'application de ce tarif est limité au départ à certains points d'expédition situés en Sarre ;

considérant que les tarifs précités ont été publiés dans le *Tarif- und Verkehrsanzeiger* (T.V.A.) des chemins de fer de la République fédérale allemande ; qu'ils ont été introduits par la « Deutsche Bundesbahn » sans qu'ils aient été soumis préalablement à l'accord de la Haute Autorité et sans que celle-ci se soit dès lors prononcée sur leur conformité avec le traité ; que ces faits mettent en cause la régularité de la procédure suivie en l'espèce par le gouvernement fédéral, mais ne modifient en rien l'obligation incombant à la Haute Autorité de remplir, même a posteriori, la mission qui lui est confiée par l'article 70 alinéa 4 du traité, de s'assurer de la conformité des tarifs spéciaux avec les principes du traité et de fixer les résultats de son examen dans une décision formelle ;

II

considérant que la Haute Autorité ne peut autoriser la mise en application des tarifs spéciaux précités que dans la mesure où ils sont conformes aux principes du traité ;

1. Considérant qu'il serait incompatible avec ces principes — et avant tout avec l'objectif prévu à l'article 2 alinéa 2 du traité, qui vise à réaliser l'établissement progressif de conditions assurant par elles-mêmes la répartition la plus rationnelle de la production au niveau de productivité le plus élevé — d'accorder des tarifs spéciaux pour le seul motif que les entreprises bénéficiant des mesures tarifaires se trouvent dans des conditions naturelles désavantageuses de production et d'écoulement ;

considérant qu'il y a toutefois lieu, pour l'appréciation des tarifs spéciaux en cause, de prendre en considération le fait que la position concurrentielle relativement désavantageuse existant actuellement pour les entreprises sarroises productrices de charbon ou d'acier n'est pas une conséquence des conditions naturelles d'implantation et de production de ces entreprises, mais résulte en grande partie de mesures d'autorités publiques, plus particulièrement en matière de politique d'infrastructure des transports ;

considérant qu'à cet effet il faut avant tout tenir compte du changement intervenu dans les conditions de concurrence au détriment des entreprises C.E.C.A. sarroises et résultant de la canalisation du Main, du Neckar et de la Moselle, qui a créé pour la plupart des entreprises concurrentes de la Ruhr, de la Lorraine et récemment aussi du Luxembourg, de meilleures conditions d'écoulement en Allemagne du Sud, laquelle constitue un marché traditionnel pour les entreprises C.E.C.A. sarroises ; que, par ailleurs, les chemins de fer, en raison de la création des voies d'eau artificielles précitées, ont réduit leurs tarifs dans les relations de trafic intéressées ; que ces réductions tarifaires n'ont pas davantage pu profiter aux entreprises sarroises productrices de charbon ou d'acier ;

considérant en particulier que la canalisation de la Moselle et les mesures ferroviaires de concurrence adoptées à la suite de cette canalisation permettent à la plupart des entreprises sidérurgiques situées en Lorraine et permettront dans un proche avenir à celles situées au grand-duché de Luxembourg de s'approvisionner en fines à coke, coke, minerais de fer et ferrailles à des prix rendu plus avantageux ; qu'en raison des distances les séparant de la Moselle et des frais initiaux et terminaux élevés qui en résultent, les entreprises sidérurgiques situées en Sarre ne peuvent pas bénéficier de ces avantages qui portent à la fois sur l'approvisionnement en matières premières et sur la vente de leurs propres produits ;

considérant que la situation désavantageuse décrite ci-dessus, dans laquelle se trouvent les entreprises sarroises productrices de charbon ou d'acier, est ainsi due à des circonstances qui sont étrangères à leur situation naturelle de concurrence et qui ne sont pas imputables aux entreprises considérées individuellement ; qu'il n'est, dès lors, pas contraire aux principes du traité, et principalement aux objectifs fixés à l'article 2 alinéa 2, de tenir compte de ces changements intervenus dans la situation concurrentielle des entreprises sarroises en leur accordant des réductions tarifaires appropriées ;

2. Considérant en outre qu'il appartient, au titre de l'article 2 du traité, à la Communauté européenne du charbon et de l'acier de contribuer, en harmonie avec l'économie générale des États membres et grâce à l'établissement d'un marché commun, à l'expansion économique, au développement de l'emploi et au relèvement du niveau de vie dans les États membres ; que, par ailleurs, la poursuite des objectifs précités subit, dans l'article 2 alinéa 2 du traité, des restrictions tenant à ce que la Communauté doit sauvegarder la continuité de l'emploi et éviter de provoquer, dans les économies des États membres, des troubles fondamentaux et persistants ;

considérant que les éléments négatifs précités concernant la situation concurrentielle des entreprises sarroises productrices de charbon ou d'acier permettent de considérer qu'également au regard de ces principes et objectifs fixés à l'article 2, les tarifs spéciaux de la Deutsche Bundesbahn ne sont pas contraires au traité ;

considérant que la Sarre présente l'aspect d'une structure industrielle où la production de charbon et d'acier joue pour l'économie du pays un rôle prédominant ; qu'une régression du nombre des salariés dans l'un de ces deux secteurs d'activité industrielle peut difficilement être compensée par un besoin plus élevé de main-d'œuvre dans l'autre secteur ; que le recrutement des salariés s'effectue presque exclusivement parmi la main-d'œuvre locale de sorte que l'on ne peut guère attendre de mobilité ou d'élasticité dans la structure de la main-d'œuvre ; que la situation difficile de l'industrie charbonnière sarroise revêt sous ce rapport une importance particulière ; que les livraisons de la majeure partie des charbons industriels à destination de centres de consommation en Allemagne du Sud, rencontrent une concurrence toujours plus vive de la part d'autres producteurs d'énergie ; que, d'autre part, le volume des livraisons de charbons sarrois en Suisse subit une baisse principalement au bénéfice du fuel mais aussi au bénéfice des charbons en provenance de pays tiers et de la Ruhr, ceux-ci pouvant emprunter la voie fluviale rhénane jusqu'à Bâle à des prix plus favorables ;

3. Considérant que les motifs repris ci-dessus et qui justifient la conformité des tarifs spéciaux de la « Deutsche Bundesbahn » avec les principes du traité, concernent l'ensemble des entreprises productrices de charbon ou d'acier situées en Sarre ; que, dès lors, un examen des conditions concrètes d'exploitation de chacune de ces entreprises n'est pas nécessaire ;

considérant, en ce qui concerne l'importance des réductions accordées par les tarifs spéciaux, que celles-ci n'excèdent pas la mesure qui apparaît comme appropriée au regard des objectifs du traité rappelés ci-dessus ;

4. Considérant, toutefois, que l'autorisation de certains des tarifs spéciaux repris dans la présente décision ne peut être donnée que sous certaines conditions et que, pour l'exécution de celles-ci, il y a lieu de prévoir un délai adéquat ;

considérant, en effet, que certains des tarifs spéciaux, indépendamment de l'intérêt que comporte la réduction tarifaire pour les entreprises productrices de charbon ou d'acier situées en Sarre, affectent, en raison de la limitation de leur champ d'application, le fonctionnement du marché commun au détriment de certains producteurs, acheteurs ou utilisateurs non sarrois de charbon ou d'acier de la Communauté ; que tel est le cas pour les tarifs indiqués ci-après :

— les tarifs spéciaux 6 B 16, 6 B 38 et 6 B 39 qui, en raison de la limitation de leur champ d'application aux gares de départ situées en Sarre, portent préjudice aux producteurs de charbon lorrains, étant donné la comparabilité de leur situation avec celle des producteurs sarrois pour leurs livraisons vers les destinations reprises aux tarifs,

— le tarif spécial 6 B 17 qui, en raison de la limitation de son champ d'application aux gares de destination situées en Sarre, porte préjudice aux producteurs d'acier luxembourgeois,

— le tarif spécial 8 B 14 qui, en raison de la limitation de son champ d'application aux gares de départ situées en Sarre, porte préjudice aux producteurs d'acier lorrains,

— le tarif spécial 8 B 44 qui, en raison de la limitation de son champ d'application aux gares de départ situées dans la région Rhin-Ruhr, porte préjudice aux producteurs d'acier belges et néerlandais,

— le tarif spécial 8 S 4 qui, en raison de la limitation de son champ d'application aux gares de départ situées en Sarre, porte préjudice aux producteurs d'acier lorrains et luxembourgeois, ainsi qu'à certains producteurs d'acier belges ;

considérant que les tarifs spéciaux indiqués ci-après pourraient affecter le fonctionnement du

marché commun au détriment de certains producteurs, acheteurs ou utilisateurs non sarrois ;

— les tarifs spéciaux 6 B 16, 6 B 38, 6 B 39, 8 B 14 et 8 B 40 qui, en raison de la limitation de leur champ d'application à certaines gares de destination, sont susceptibles de porter préjudice à certains acheteurs ou utilisateurs de charbon ou d'acier de la Communauté,

— le tarif spécial 6 B 17 qui, d'une part en raison de la limitation de son champ d'application à certaines gares de départ des régions d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr, est susceptible de porter préjudice aux producteurs de charbon belges et néerlandais et, d'autre part, en raison de la limitation de son champ d'application aux gares de destination situées en Sarre, est susceptible de porter préjudice à certains producteurs d'acier lorrains et belges,

— le tarif spécial 8 B 40 qui, en raison de la limitation de son champ d'application aux gares de départ situées en Sarre, est susceptible de porter préjudice aux producteurs d'acier lorrains,

— le tarif spécial 8 B 44 qui, en raison de la limitation de son champ d'application aux gares de destination situées en Sarre, est susceptible de porter préjudice aux producteurs d'acier lorrains ;

considérant que, dans la mesure où le tarif 8 B 44 accorde aussi des réductions tarifaires pour les transports de produits finis, fonte phosphoreuse de moulage et fonte hématite de moulage vers les gares de destination situées en Sarre, ces réductions ne peuvent être justifiées au regard des objectifs précisés ci-dessus et ne sont, dès lors, pas conformes aux principes du traité ;

considérant que la Haute Autorité ne peut apprécier les tarifs spéciaux en cause qu'en fonction des éléments de fait actuels ; qu'il importe qu'elle se réserve la possibilité de revoir sa décision dans le cas où les éléments de fait sur lesquels se base cette décision se sont modifiés ou ne sont plus réunis, ainsi que dans le cas où les conditions mises à l'autorisation n'ont pas été remplies dans le délai imposé,

**DÉCIDE :**

*Article premier*

Les tarifs spéciaux de la Deutsche Bundesbahn 6 B 16, 6 B 17, 6 B 38, 6 B 39, 6 B 71, 6 E 2, 8 B 14, 8 B 40, 8 B 44, 8 S 4 et 9133 sont, dans la mesure où ils s'appliquent à des produits C.E.C.A., autorisés sous les conditions fixées ci-après.

*Article 2*

1. L'application des tarifs spéciaux suivants doit être étendue, avec des niveaux de prix correspondants, aux points frontières entrant en ligne de compte :

a) Les tarifs spéciaux 6 B 16, 6 B 38 et 6 B 39, au départ, pour les envois de combustibles minéraux en provenance de la Lorraine ;

b) Le tarif spécial 6 B 17, à l'arrivée, pour les envois de combustibles minéraux à destination des entreprises sidérurgiques situées au grand-duché de Luxembourg ;

c) Le tarif spécial 8 B 14, au départ, pour les envois de produits sidérurgiques désignés dans le tarif en provenance de la Lorraine ;

d) Le tarif spécial 8 B 44, au départ, pour les envois de produits sidérurgiques désignés dans le tarif en provenance de la Belgique et des Pays-Bas ;

e) Le tarif spécial 8 S 4, au départ, pour les envois de produits sidérurgiques désignés dans le tarif en provenance de la Lorraine, du grand-duché de Luxembourg et du bassin d'Athus.

2. Les produits ci-après doivent être exclus du champ d'application du tarif spécial 8 B 44 : produits finis, fonte phosphoreuse de moulage et fonte hématite de moulage.

*Article 3*

Dans les cas où la Haute Autorité estime que l'application des tarifs spéciaux suivants affecte le fonctionnement du marché commun au détriment de producteurs, acheteurs ou utilisateurs de la Communauté, elle peut demander que l'application de ces tarifs soit étendue avec des niveaux de prix correspondants :

a) Les tarifs spéciaux 6 B 16, 6 B 38 et 6 B 39, à l'arrivée, à des localités non encore reprises à ces tarifs ;

b) Les tarifs spéciaux 8 B 14 et 8 B 40, à l'arrivée, à des localités non encore reprises à ces tarifs ;

c) Le tarif spécial 6 B 17, d'une part au départ, pour les envois de combustibles minéraux en provenance de la Belgique et des Pays-Bas aux points frontières entrant en ligne de compte et, d'autre part, à l'arrivée pour les envois de combustibles minéraux à destination des usines sidérurgiques sèches situées en Lorraine et dans le bassin d'Athus aux points frontières entrant en ligne de compte ;

d) Le tarif spécial 8 B 40, au départ, pour les envois de produits sidérurgiques désignés dans le

tarif en provenance de la Lorraine aux points frontières entrant en ligne de compte ;

e) Le tarif spécial 8 B 44, à l'arrivée, pour les envois de produits sidérurgiques désignés dans le tarif à destination des entreprises sidérurgiques lorraines aux points frontières entrant en ligne de compte.

*Article 4*

1. Les conditions imposées à l'article 2 doivent être remplies au plus tard le 31 octobre 1966.

2. Les autorisations accordées à l'article premier seront modifiées ou retirées dans le cas où les éléments de fait qui en ont motivé l'octroi, se seront modifiés ou ne seront plus réunis ainsi que dans le cas où les conditions mises aux autorisations ne seront pas remplies dans le délai imposé.

*Article 5*

Cette décision prendra effet à la date de sa notification au gouvernement de la République fédérale allemande.

Elle sera publiée au *Journal officiel des Communautés européennes.*

La présente décision a été délibérée et adoptée par la Haute Autorité au cours de sa séance du 20 juillet 1966.

*Par la Haute Autorité*

*Le président*

**Dino DEL BO**