

# EEC 条約と交通

## EEC Treaty and Transport

— 3つの判例に基づいて —

— On the basis of three case laws —

中 村 徹

Tōru Nakamura

### はじめに

ローマ条約第2条で規定されている共同体の目的を達成するためには、共同体域内ならびに共同体と非共同体諸国との間の人ならびに財の効率的、円滑、安全かつ混乱のない運送を確立することが必要である。そのためには、海運ならびに航空を含めた共同体の交通システムが形成されねばならない。

ところで、ECにおける共通政策の策定に際してローマ条約の規定はその基準を示し、共通政策の策定ならびに実施の際に必要な共同体規則が採用される。われわれが本稿においてとりあげる交通部門、とりわけ海運ならびに航空部門については、ローマ条約は共通海運政策あるいは共通航空政策を策定するための基準規定を明示していない。よって、海運ならびに航空部門においては具体的な政策の立案が行なわれなかった。しかし、1974年のEC委員会と仏国政府との間の訴訟事件に対する欧州裁判所の判決は、海運ならびに航空部門に対して条約の規定がいかにか適用されるのかを明確にした。本稿では、その他に2つの判例をとりあげ、EC委員会が共通交通政策を策定する際に適用を受ける法的フレームワークを明確にしようとするものである。

### 1. 共同体とAETR<sup>1)</sup>

1962年1月19日に、EC加盟6ヶ国のうち5ヶ国と他の欧州諸国はジュネーブで国連欧州経済委員会 (la Commission Économique pour l'Europe des Nations Unies) の枠内で国際道路運送を行なう車両の乗務員の労働に関する欧州協定 (l'accord européen relatif effectuant des transport internationaux par route - 以下ではAETRと略す) に調印した。1967年には、協定の改訂を目的とする交渉がパリとジュネーブで行なわれた。また、道路運送を行なう車両の運行時間ならびに運転乗務員の休息時間の調和に関する研究は1968年3月25日の理事会規則543号として発表された。理事会は1970年3月20日の第107会期において、国際道路運送を行なう車両乗務員の労働に関する新しい欧州協定の交渉においてEC加盟6ヶ国がとるべき態度に

---

1) Affaire 22/70[1]

昭和62年3月31日原稿受理

大阪産業大学 経営学部

ついでに決議を行なった。1970年3月20日の理事会決議の内容は、協定の交渉ならびに締結は加盟国によって行なわれるというものである。他方、EC委員会は1970年5月19日に問題の理事会決議の無効を主張する訴訟を起こした。これに対して、理事会は1970年7月21日にローマ条約第91条第1項に基づいて委員会の提訴の非受理性と訴訟の却下を要求した。欧州裁判所は1970年10月14日にEC委員会の提訴を受理し、裁判が開始された。問題の裁判の主たる論点は、EC加盟国政府がAETRの交渉権ならびに協定締結権をもつのか、それともAETRの交渉権ならびに協定締結権が共同体の下で委員会ならびに理事会に帰属するものであるのかということである。

われわれはEC委員会の提訴の受理性について考えてみよう。理事会はこの問題について次のごとく見解を述べている<sup>2)</sup> (i) EC組織間の訴訟の場合、受理性の問題は厳密な形で評価されねばならない。また、問題の決議が形式、目的ならびに内容という観点からローマ条約第189条の意味での法的行為ではない<sup>3)</sup> 従って、ローマ条約第173条が規定する訴訟の対象になりえない。(ii)理事会決議は加盟国の意見をまとめ、それを調和させることを可能ならしめるという政治的目的をもつものである。問題の決議は加盟国に何らかの義務を課す決定あるいは指令といった法的行為ではないゆえに、加盟国に公示したり、通知する必要はない。(iii)問題の決議の目的ならびに趣旨について、1970年3月20日の会期以来、理事会はAETRの交渉において加盟国との意見の交換を通じて協調行為を取り、協定について政治的同意を表明することにとどめた。従って問題の決議は加盟国が共通の立場をとろうとする努力の成果であるということを確認するものにすぎない。(iv)条約によってAETRを交渉し、締結するための法的権限をもつ当局といえども、問題の決議は加盟国に権限を賦与できないし、また加盟国に委任することもできない。(v)理事会決議の無効が成立するならば、加盟国の調整の確認は行なわれぬが、調整そのものの実現を消滅させるものではない。すなわち、委員会が実際に求める目的の達成にとって理事会決議の無効の成立は加盟国によるAETRの交渉が条約と一致しないものであるということを宣言させるものとしては必要十分なものではない。(vi)もし委員会が共同体の法的権限の命題を根拠のあるものと考えているならば、委員会はこの法的権限が行使されるに必要な措置をとるべきであった。(vii)問題の決議が訴訟を受ける決定であるということが認められると仮定しても、本件の訴訟は明らかに期限切れのものである<sup>4)</sup> これらの理事会の見解に対して、EC委員会は次のごとく反論している<sup>5)</sup> (i) EC組織内によって行なわれる訴訟の受理性の問題が他の訴訟以上に厳密な形で評価されねばならないという主張は正当性を欠くものであり、裁判所の法的解釈は第173条と第189条の厳密な対応性を確立する決定的な理由を提示していない。(ii)公示あるいは通知の不履行から導かれる議論は全く意味のないものである。問題の決議の実施はローマ条約の法的行為の採用を必要としなかった。従って、法的行為の公示あるいは通知の不履行は問題の決議の法的資格と直接関連しない。(iii)問題の法的行為の目的ならびに

---

2) Ibid, pp.267-268.

3) 189条が規定する法的行為とは、規則 (regulation)、指令 (directive) ならびに決定 (decision) である。その他に勧告 (recommendation) と意見 (opinion) がある。

4) 問題の法的行為が条約の規定に反する行為として告訴する場合、原告は問題の措置が公示されて2ヶ月以内に訴訟手続きを行なわねばならない。ローマ条約第173条を参照されたい。なお、本稿では、この問題についての議論は行なわない。

5) Affaire 22/70 [1], op.cit, pp.268-269.

趣旨に関して、理事会が決定的な形で国際的交渉の問題を解決したことは理事会議事録から明らかである。かくして、問題の理事会決議は単に加盟国間の調整を確認するものにとどまるものではない。(iv)問題の法的行為に法的資格を与えるために理事会が加盟国の法的権限と共同体の法的権限という2つの可能な仮定を区別して帰納的に推論する仕方は全く人為的であり、純粹に不当前提を形成するものである。(v)理事会決議の無効についての議論は不当前提に基づくものであるゆえに、決議の無効を考える場合われわれは問題の法的行為そのものそしてそれが実際にもたらす結果を考察することが適当である。(vi)委員会は条約が委員会に与えている提案権を行使していないという理事会の批判は全く不正確なものであり、法的に関連しないものである。(vii)理事会が指摘する訴訟の緩慢さについて、理事会は規則543号の採択の結論を無視し、移行期における交通の共通政策の漸進的確立という同一の立場を見忘れて<sup>6)</sup> われわれは訴訟の受理性の問題についての両当事者の見解の対立点を要約して示した。

次に、裁判所が本件の受理性の問題について示した判決内容を見てみよう。AETRを交渉し、締結する法的権限が共同体に属するのかそれとも加盟国に属するのかという問題について、委員会はローマ条約第75条は共通交通政策に着手するために規定される法的権限を共同体に与え、さらに75条は交通分野に関して域内だけでなく対外的関係にも適用されねばならないと規定していると解釈している。それに対して、理事会は第3国との協定の締結のための法的権限は条約の明確な規定がない限り認められないと主張する。すなわち、理事会は75条の規定は共同体内部の措置だけを対象にするものであって、国際協定の締結の権利を与えるものと解釈されないと主張する。両当事者の見解に対して、裁判所は交通政策の分野において国際協定の交渉ならびに締結について、ローマ条約に特別規定が設けられていない。ゆえに、第3国との国際協定の交渉ならびに締結については共同体法の一般制度に依拠することが適当である<sup>7)</sup>。ローマ条約第210条は共同体は法的人格をもつと規定している。この規定は対外的関係においてローマ条約第1部で規定される目的のすべての範囲において共同体が第3国との契約関係を確立する権限を享受することをあらわしている<sup>8)</sup>。かくのごとく、法的権限を定めるためには、明文化されている規定以外に条約の制度を考慮に入れることが適当である<sup>9)</sup>。共同体は共通交通政策を実施するために共通規則を設けている。その際、加盟国は当然問題の共通規則に影響を及ぼす義務関係を第3国と結んではならない。かくして、条約の規定の実施において共同体における域内措置制度を対外的関係の制度と区別することはできない<sup>10)</sup>。ローマ条約第5条によると、加盟国は条約あるいは組織の法的行為に帰因する義務の遂行を確実にするのに適当なすべての措置をとらねばならない。他方、加盟国は条約の目的の実現を損う措置をとらないようにしなければならない。さらに、ローマ条約第75条第1項は理事会の任務として共通交通政策のための共通規則を確立し、さらに有効なすべての措置をとることを規定している。その際、共通規則は域内だけでなく第3国との間の国際交通にも適用される。従って、共通規則をこのような国際交

6) 共通交通政策の展開の段階は、1958から1972年までの第1期、1972年から1980年までの第2期そして1981年以後の第3期に分けられる。J. Erdmenger [8], p.29.

7) *Affaire 22/70* [1], op.cit, p274, para. 12.

8) *Ibid*, p274, para. 14. George Close [5], p.194.

9) *Ibid*, p.274, para. 15-16.

10) *Ibid*, p275, para. 19.

通に適用する際、問題となる第3国との協定が必要となる。ローマ条約第74条ならびに第75条は国際協定の締結に関しての法的権限を共同体に帰属させることを明確に規定していない。しかし道路運送の分野の社会的問題についてのある規定の調和に関する理事会規則543号(Le règlement n°543 du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route)の実施は必然的に第3国との協定の締結の法的権限を共同体に帰属させることになった。

## 2. ローマ条約と仏国海上労働法<sup>11)</sup>

1926年12月13日の仏国海上労働法 (la code Française du travail maritime du 13 décembre 1926) の第3条第2項は、船員は商船大臣 (le ministre chargé de la maritime marchand) の決定によって規定される割合において仏人でなければならないと規定している。さらに1960年11月21日の省令 (l'arrêté ministériel) の第1条によれば、仏国に登録されている商船、漁船ならびに観光船の甲板員、機関員ならびに船内通信員は仏国籍を有する者で充当される。また、省令の第2条は船内の一般業務船員の4分の3は仏国籍を有する者で充当されねばならないと規定している。<sup>12)</sup> EC委員会は、問題の仏国法の規定が1968年10月19日の理事会規則1612号の規定に反するものと見なした。かくして、委員会は1971年10月8日に書簡によって仏国政府に問題の仏国法を共同体規則に準ずる規定に修正するよう要請した。この委員会の要請に対して、仏国政府は1971年11月30日の書簡によって問題の省令の廃止を約束した。しかし、問題の省令が廃止されなかったため、委員会は1972年4月18日の第2書簡によって遅くとも1972年7月1日までに違法条項を修正するように再度通告した。この書簡に対して、仏国常駐代表部は1972年11月15日に問題の省令の廃止のための法案を議会に提出することがいまだできない旨を委員会に伝えた。委員会は1972年12月15日にローマ条約第169条に基づいて意見書を送達した。問題の意見書において、委員会は仏国政府に30日の猶予期間の間に違法条項を廃止するための適当な措置をとるように指示した。仏国政府は1973年1月15日に委員会の書簡を受け取ったことを認めたくて、1973年2月6日に委員会に書簡を送った。仏国政府の書簡は問題の省令を修正するための法案が1972年12月7日の国民議会での第1読会で採択されて上院へ送られたが、会期切れのために次期会期へ持ち越されることになった旨を伝えた。委員会はかくのごとき仏国政府の省令の修正に対する不十分な対応を不満として1975年9月14日に欧州裁判所に提訴した。

本件の争点は、主として(i)1926年12月13日の仏国法の3条2項の規定ならびに1960年11月21日の省令が1968年の理事会規則1612号の規定に反するものであるかどうか、(ii)労働者の移動の自由についての条約の一般原則がすべての経済部門に適用されるのかどうかという2点に集約されるだろう。委員会は訴訟理由として、(i)問題の仏国法は労働者の移動の自由を規定するローマ条約第48条に反する、(ii)外国人の雇用を制限する加盟国の立法規定あるいは行政規定は他の加盟国の居住者に適用しえないという理事会規則1612号4条と一致しないことをあげている。<sup>13)</sup> 委員会の主張に対して、仏国政府は問題の省令の修正を真剣に考えていることを強調し、

---

11) Affaire 167/73〔2〕

12) Journal Officiel de la République Française [12].p10770.

13) Affaire 167/73〔2〕, op.cit, p375.

さらに委員会が訴訟を行なう利害を証明できないのは仏国居住者と他の加盟国の居住者との間に差別的な待遇が全くないからであると主張する。また、仏国政府は理事会がローマ条約第84条第2項に従って具体的な決定を下さない限り、労働者の移動の自由に関する条約の規定は海運ならびに航空を含めた交通部門に適用されないだろうと主張する<sup>14)</sup>。かくのごとき両当事者の主張に対して、裁判所が示した(i)訴訟の受理性、(ii)ローマ条約第84条第2項の解釈ならびに(iii)義務の不履行の存在についての見解を見てみよう。

(i) 訴訟の受理性

仏国政府が主張する反論は、委員会が訴訟を行なう利害があるのかどうかという問題と委員会が指摘する条約で規定されている義務の不履行は仏国政府にとって認めがたいものであるという点にある。しかし、委員会はローマ条約第155条ならびに第169条で規定されている法的権限すなわち共同体の全体の利益のために加盟国が条約を遵守しているかどうかを監視し、条約が規定する義務の不履行の存在を調べる使命を与えられている。従って、委員会は訴訟を行なうために利害の存在を証明する必要はない。かくして、訴訟は受理しうるものである。

(ii) 84条2項の解釈について

ローマ条約第2条は共同体の使命は共同市場の確立と加盟国の経済政策の漸進的な接近によって共同体全体の経済活動の調和的發展を促進することにあると規定している。この際、共同市場の確立は共同体における経済活動全体を対象とするものである。従って、条約の基本原則は経済活動全体に適用されるものであり、適用除外は別途に明確に規定されねばならない。74条は条約の基本原則である2条と3条を反映したものであり、交通の共通政策に関する規定は基本原則の適用の対象となる。しかし、交通の経済活動の特殊性を考慮して特別規定を適用することが必要であると考えられる。84条2項は海運ならびに航空について適当な規定が設けられうるかどうか、また問題の規定がどんな程度までそしてどんな手続きによって設けられうるかを万場一致の同意をえて決定することができると規定している。よって、もし理事会が海運ならびに航空について特別な決定を下さない限り、海運ならびに航空は条約が規定する交通部門についての特別規定の適用を受けない<sup>15)</sup>。かくて海運ならびに航空は条約の一般規定の適用を受けることになる。<sup>16)</sup> 海運ならびに航空部門に48条から51条の規定を適用することは加盟国の義務である<sup>17)</sup>。

(iii) 義務の不履行の存在

仏国政府は労働者の移動の自由は法律で規定されるのではなく自己意思に基づくものであると常に考えている。しかし、ローマ条約第48条ならびに理事会規則1612号の規定はすべての法秩序の中に適用しうるものである。この際、共同体法は国内法に優先するという見地から、共同体法の規定は各加盟国が尊重し遵守しなければならない法律となる<sup>18)</sup>。にもかかわらず、共同体法ならびに共同体規則に反する法律が施行されているという事実は説明しがたい状況をつくりだすことになる。仏国政府が海上労働法第3条第2項ならびに1960年の省令を修正しないと

14) Ibid, p.376.

15) George Close [5], op-cit, p.190.

16) Affaire 167/73[2], op.cit, p371, para.32.

17) Ibid, p.371, para.33.

18) Ibid, p.371, para.35.

いうことは、仏国政府がローマ条約第48条ならびに理事会規則1612号第4条の規定が定める義務を怠ったものであると考えられる。

われわれは委員会と仏国政府との間の訴訟事件の概略とその判決内容を検討してきたがこの際、いま一度問題の訴訟事件の意味を考えてみよう。

欧州裁判所の判決は、従って、ローマ条約第48条ならびに理事会規則1612号の規定は仏国法の規定に対して優位性をもち、加盟国内のすべての労働者に適用されることを示した。かくて、ある加盟国の労働者は他の加盟国で経済活動を行なう際、後者の加盟国の労働者と同じ労働条件の下で経済活動を行なうことができる。問題の本質は労働者の移動の自由に関する条約の規定が海運ならびに航空部門に適用されるかどうかということである。海運ならびに航空が経済活動の特殊性を提示することを考慮するならば、84条の特別規定はその意図において交通部門に関する特別規定が決して海運ならびに航空に適用しえないことを先見している<sup>19)</sup> 仏国政府は条約の一般規定が海運に対して義務的に適用されるのは理事会の特別な決定が万場一致で採択されるときか、あるいは海運が公共交通政策の枠の中に組み込まれるときであると考えている。他方、委員会はローマ条約は原則的にはすべての経済分野に適用されると認識している。もし条約の一般規定が特定の分野に適用されない場合には、その旨を示す明確な規定がなければならない。たとえば、海運において労働の移動の自由に関して一般規定が適用されないことを明示する規定がない。ゆえに、84条は海運を条約の適用範囲から除外することを規定していると解釈してはならない。この際、84条の本質的な意味は交通部門に関する特別規定を海運ならびに航空に適用することを禁止しているということである<sup>20)</sup>

ECにおける経済分野の統合過程を考える際、各経済部門の特殊性を考慮する必要がある。共通政策の策定に際して、特別規定の対象となる部門の1つに交通部門をあげることができる。なお、交通部門の特別規定はローマ条約第4篇第74条から第84条に規定されている。ローマ条約第61条は交通におけるサービスの移動の自由は交通に関する条項に規定されていると述べている。この61条の規定はもし条約の一般規定が交通に適用されないならば、61条のような規定は最早必要ではないということを示すものである。換言すれば、特別規定の存在は条約の一般規定が交通部門に適用しうることを前提とするものである<sup>21)</sup>

### 3. 国際直通鉄道料金と助成<sup>22)</sup>

石炭ならびに鉄鋼運送に関わる国際直通料金に関してベルギー政府がベルギー国鉄 (la société Nationale des Chemins de Fer Belges - 以下では SNCB と略す) に対して助成を行なった。EC委員会は問題の助成は1976年5月4日の委員会決定に反する行為であり、ローマ条約が規定する義務を怠ったものとしてベルギー政府を欧州裁判所に告訴した。本件を検討する前に、訴訟経過を説明しておこう。

---

19) 航空の特殊性についての議論は、P.D.Dagtolglou [8], pp.342-348を参照されたい。

20) Affaire 167/73 [2], op.cit, p.378.

21) Ibid, p.379.

22) Case 156/77 [3].なお、国際直通鉄道料金は以下の議論において国際直通料金と略す。

1970年5月20日に、SNCBはECSC条約で規定されている貨物に国際直通料金が適用されることによって被る経済的不利益に対して、財政的補償をうける権利を有すると主張し、ベルギー政府はその旨を委員会に伝えた。国際直通料金の適用に伴う経済的不利益の問題は各国共通の問題であり、1970年9月10日に加盟国政府が指名した専門家による会合がブリュッセルで開かれた。その際、国際直通料金の適用が公共サービス義務、すなわち規則1191号2条5項の意味での料金義務を形成するものであるのかどうか、もしそうであるならば、国際直通料金の適用は理事会規則1191号5条2項の意味での経済的不利益を伴うかどうかかが議論されたが、結論は出なかった。1973年7月2日に、委員会の長官は問題の詳細を検討し、その内容をベルギー駐在代表部に伝えた。それによると、共同体と政府間の規定は特定の料金措置を規定することによって固定価格を適用する義務を課すものではない。それゆえ、共同体と政府間の規定は規則1191号2条5項の意味での料金義務を課すものではないということである。委員会はベルギー政府がSNCBに対して交付する補償についてベルギー政府がそれを正当なものであると主張する根拠を詳細に伝えるように要請した。この委員会の要請に対して、1973年12月7日にベルギー代表部は1971年度については明確に採用され、1972年度ならびに1973年度には暫定的に採用された会計計算の正規化の枠内でSNCBに交付された金額はローマ条約第75条、第77条そして第94条に従って採用された1970年6月4日の理事会規則1107号に従って交付され、助成としてECSC料金の補償金をあらかずのものであると伝えた<sup>23)</sup> このベルギー政府の返信に対して、1974年6月24日に委員会は規則1191号2条5項の意味において課せられる料金義務に伴う負債を償う目的をもつ助成を規則1107号3条2項に従って共同市場と一致するものであると考えることは不可能であるという所見を代表部に伝えた。なお、委員会は規則1107号3条2項に従って交付される助成については、ローマ条約第93条第3項に従って通知をうけることになっている。この委員会の所見に対して、1974年11月29日にベルギー常駐代表部は規則1191号の規定に適用するのに必要な条件がすべて満たされているわけではないと結論づけられるだろうと委員会に伝えた。1975年5月20日に理事会は鉄道会社の経営状況の改善ならびに鉄道会社と国家との間の財政的関係を統制する規則の調和に関する決定を採択した<sup>24)</sup> 理事会決定の13条において国家は鉄道会社と協力して企業の財政的均衡を達成することを目的とする財政計画を作成し、この計画の下で国家は鉄道会社に赤字助成を交付することができる。ただし、この赤字助成は規則1191号2条に規定されている公共サービス義務のカテゴリーあるいは規則1192号4条1項ならびに4項で規定されている会計計算の正規化のカテゴリーに関して交付される補償、規則1107号3条ならびに理事会決定9条2項で規定される助成そして理事会決定5条1項で規定される財政的援助<sup>25)</sup> と区別しなければならない。規則1107号5条2項によると、規則1107号4条で言及される助成は赤字助成、すなわち鉄道会社を財政的に自立させようとする鉄道会社と国家との間の財政的関係を支配する規則の調和が達せられていないために生じる欠損を国

23) ベルギー政府がSNCBに対して交付した助成額は1971年度4億1,000万フラン、1972年度は4億4,150万フラン、1973年度は4億8,900万フラン、1974年度は5億3,000万フランそして1975年度は5億2,500万フランである。Ibid., p.1901.

24) OJ [12]

25) (a)鉄道会社が協定した融資に関する責任保証あるいは無責任保証、(b)利付きあるいは無利子融資そして(c)直接助成である。Ibid., p.5.

家ならびに公共当局が補填する目的をもつものである。この助成はローマ条約第93条第3項で規定されている手続きから免除され、規則1107号3条で言及されている公共サービスの概念に基づく義務の履行に対する補償という形の助成とは異なる。次席検事の所見によれば、ベルギー政府によって交付されている助成は規則1107号3条2項に基づくものであり、ローマ条約93条3項で規定されている手続きから免除されるものではない。<sup>26)</sup> 1975年10月9日に委員会は書簡においてベルギー政府がSNCBに交付する助成はローマ条約第92条ならびに第93条によって扱われるものであり、ローマ条約第92条第2項ならびに第3項あるいは規則1107号3条によって正当化されえないものであると指摘して、1975年11月15日までに見解を明らかにするようにベルギー政府に要請した。1975年11月14日にベルギー政府は委員会の要請に対して見解を明らかにした。それによると、委員会が規則1191号の適用性を除外したことを認識し規則1191号の意味での料金義務の概念についての委員会のせまい解釈を受け入れたうえでそれでもECSC料金の適用は、規則1107号3条2項の適用を正当化する公共サービス義務の料金を形成するとベルギー政府は考えた。1976年5月4日に委員会はローマ条約第93条第2項に従って石炭ならびに鉄鋼についての国際直通料金に関してベルギー政府からSNCBへの助成についての決定を採択した。<sup>27)</sup> その内容はベルギー政府が理事会規則1107号3条2項に基づいて交付している助成を遅くとも1976年8月6日までに停止し、規則1107号4条で規定されている条件に従って助成を交付するよう命じたものである。<sup>28)</sup> これに対して、ベルギー政府は規則1107号5条1項の手続き規定に従ってSNCBに交付している助成をあたかも規則1107号4条に基づいて交付しているかのごとく委員会に通知していた。1977年12月19日に委員会はベルギー政府が1976年5月4日の委員会決定で採択された助成停止期限を無視し、条約の下で加盟国に課せられている義務を履行しなかったとして裁判所に提訴した。

ところで、規則1107号3条2項は公共サービス義務の概念に基づく補償を規定している。この規定に基づいて特定の企業あるいは特定の運送手段に対して交付される助成は競争をゆがめ、国家間の貿易に重大な影響を及ぼす可能性がある。規則1107号4条は鉄道会社の財政収支を均衡させるための赤字助成を規定している。この規定に基づく助成は確かに市場のゆがみを生み出しうるが、暫定的なものである。ベルギー政府はもし助成が廃止されるならば、SNCBは国内料金を引上げることによって国際運送で被った欠損を埋めることができないうえに収益を減少させ、国内ならびに国際市場における諸々の制約ならびに競争ゆえに被る総欠損を増大させると主張する。ベルギー政府はこれはSNCBの公共サービスの義務の概念に拘束されたために生じた欠損であると解釈し、これに対して助成を行なうことは正当であると主張する。しかし、委員会は1955年の協定がSNCBに課した義務は規則1191号ならびに規則1107号の意味での公共サービス義務ではないと主張し、ベルギー政府が主張する助成を認めない立場を明確にした。委員会は国際直通料金が不適当であるという事実ゆえに欠損が発生する限りにおいて、ベルギー政府は規則1107号4条ならびに1975年の委員会決定13条の下で赤字助成を交付する権利を与えられると解釈する。<sup>29)</sup>

26) Case 156/77[3], p.1903.

27) OJ [11]

28) Ibid, p.26.

29) Case 156/77[3], op.cit, p.1888.

ベルギー政府は委員会の提訴に対して次のごとく反論している。ローマ条約第93条第2項の下での訴訟手続きは第92条の適用をうける助成だけを問題にするものである。規則1191号2条5項、規則1107号3条2項ならびに4条において規定される補償はローマ条約第92条の適用をうけないで、77条で規定される適用除外の対象であると主張する。第93条に基づく提訴を正当化するためには、委員会は問題の助成が第92条の意味において共同市場と一致しないことを確認することが必要である。また、問題の助成が単に貿易に影響を与える可能性があるという委員会の主張は説得力を欠くものである。さらに、委員会は SNCB が国際運送で被った欠損を国内料金の引上げによって償うことができるという誤った前提に立って議論を展開している。現在の SNCB の国内料金の水準は SNCB の収益を最大するように設定されている。従って、国内料金の引上げは SNCB の収益の減少に導き、さらに国際運送によって生じる欠損を国内ネットワークの利用者に負担させることは正当化できないとベルギー政府は主張する。<sup>30)</sup>

本件に対して、裁判所は次のような裁定を下した。ベルギー政府は規則1107号3条2項ならびに4条で言及され、ローマ条約第77条が規定する助成を形成する補償はローマ条約第92条の適用の免除の対象であると主張する。ローマ条約第77条は交通助成は共同体の全体の利益を損わないという極めて限定された場合においてのみ条約と一致すると規定している。裁判所は第77条は交通助成を国家によって交付される助成に関する条約の一般規定ならびに手続き規定からの免除をあらわすものではないという裁定を下した。<sup>31)</sup> ここに、ベルギー政府の異議申し立ては根拠のないものとして却下された。

## まとめ

ECにおける共通交通政策を検討する前にローマ条約の規定が交通部門にいかに関適用されるのかということを確認しておく必要がある。これがわれわれの本稿における主たるねらいであった。とりわけ、海運ならびに航空部門について条約は明確な規定を設けていない。従って、仏国海上労働法をめぐる訴訟事件の判決はわれわれに極めて重要な意義をもたらした。

仏国海上労働法をめぐる訴訟事件は1926年12月13日の仏国海上労働法第3条第2項ならびに1960年11月21日の省令第1条そして第2条の規定が問題となった。それらの規定は仏国船籍の船舶の乗組員の一定数は仏国籍を有する者に充当されねばならないというものである。EC委員会はこの仏国海上労働法は共同市場の確立のための基本原則である労働者の移動の自由に反する法律であるとして欧州裁判所に告訴した。この訴訟に対して、裁判所は共同体法は国内法に対して優位性をもつという見地から共同体法に反する国内法は認められないという判決を下した。また、ローマ条約第61条は交通におけるサービスの移動の自由は交通に関する条項によって規定されると述べている。次席検事の所見によれば、もし条約の一般規定が交通部門に適用されないならば、第61条のような規定は最早必要ではない。すなわち、特別規定の存在は条約の一般規定が交通部門に適用しうることをあらわしている。かくのごとく、条約の一般規定が海運ならびに航空を含めたすべての交通部門に適用されることが確認された。

AETR の交渉権ならびに協定締結権をめぐる EC 委員会と理事会の訴訟事件は条約が第3

30) Ibid, p.1890.

31) Ibid, pp.1894-1895, para. 10.

国との国際協定についての権限の帰属を明確にしていなかったために生じた問題である。この訴訟事件に対して欧州裁判所は第3国との国際協定において法的権限を定める際、条約に明文化されている規定以外に条約の制度を考慮に入れて共同体法の一般制度を緩用することが適当であるという裁定を下した。また本件において裁判所は共通交通政策を実施するための共通規則は域内交通政策のみならず加盟国と第3国との間の国際交通にも適用されることを明確にした。

さらに、ベルギー政府がベルギー鉄道に対して交付する助成をめぐる EC 委員会とベルギー政府との訴訟事件において、裁判所はローマ条約第77条は交通助成を国家が交付する助成に関する一般規定ならびに手続き規定からの免除をあらわすものではないという裁定を下した。これは交通助成もまた国家が交付する助成についての一般規定の適用をうけることを示した判決である。

かくのごとく、海運ならびに航空を含めた交通部門は条約の一般規定の適用をうけることが確認された。しかし、交通部門の経済活動の特殊性ゆえにローマ条約は第4篇第74条から第84条において特別規定を設けている。

われわれは共通交通政策を策定する際にローマ条約の規定がいかに適用されるのかという問題に対して、3つの判例を分析することによって若干の結論を導出することができたと思う。

<付記> 本稿は、昭和61年度本学産業研究所特別研究費の助成を受けたものである。ここに、感謝の意を記す。

#### <参考文献>

- [1] Affaire 22/70 (1971), Commission des Communautés Européennes contre Conseil des Communauté Européennes<<Accord européen sur les transports routiers>>
- [2] Affaire 167/73(1974), Commission des Communautés Européennes contre République Française.
- [3] Case 156/77 (1978), Commission of the European Communities v Kingdom of Belgium.
- [4] Anna E. Bredimas, "The Common Shipping Policy of the EEC," Common Market Law Review, Feb. 1981.
- [5] George Close, "Article 84 EEC:the Development of Transport Policy in the Sea and Air Sectors," European Law Review, vol. 5, No. 3, 1980.
- [6] P.D.Dagtolglou, "Air Transport and the European Community," European Law Review, vol. 6, No. 5, 1981.
- [7] Jürgen Erdmenger, "The import of the authority to make decision delegated to the EEC Council of Ministers with regard to sea and airtransport (Article 84(2) of the Treaty)," European Transport Law, vol. 1, 1966.
- [8] ———, The European Community Transport Policy, Aldershot, 1983.
- [9] Official Journal of the European Community, No L 152, Regulation (EEC) No 1473 of the Council of 20 May 1975.
- [10] ———, No L 152, Council Decision No.327 of 20 May 1975.
- [11] ———, No L 229, Commission decision No.649 of 4 May 1976.
- [12] Journal Officiel de Republique Française, 1er Décembre 1960.