ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 11. Oktober 1979

über die Genehmigung von Ausnahmetarifen für bestimmte Güter im Eisenbahn- und Güterkraftverkehr in Frankreich

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(79/874/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 80,

gestützt auf die Entscheidung 64/160/EWG der Kommission vom 26. Februar 1964 über die Genehmigung der Anlage B ter zu den Allgemeinen Anwendungsbedingungen der Gütertarife (CGATM) der französischen Eisenbahnen (SNCF) (1),

gestützt auf die Stellungnahme der Regierungen der Mitgliedstaaten bei den Beratungen mit der Kommission gemäß Artikel 80 Absatz 2 des EWG-Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe :

I

Die Kommission hat in ihrer vorgenannten Entscheidung 64/160/EWG die Anwendung der Bestimmungen der 25. B ter zu den CGATM der SNCF in der am 5. Dezember 1963 gültigen Form ohne zeitliche Begrenzung genehmigt, wobei sie sich jedoch das Recht vorbehielt, diese Entscheidung abzuändern oder zu widerrufen, wenn sie feststellt, daß sie nicht mehr gerechtfertigt ist.

Inzwischen ist die Anlage B ter der SNCF mehrmals geändert worden. Ihr Anwendungsbereich wurde auf weitere Gebiete ausgedehnt ; manche Ermäßigungen wurden wesentlich erhöht.

Am 25. Juli 1970 hat die französische Regierung der Anlage B ter entsprechende Bestimmungen in Kapitel 2 der Ausnahmetarife — Titel V — Band 5 des Güterkraftverkehrstarifs für die Beförderung bestimmter Erzeugnisse von und nach den bretonischen Departements eingeführt.

Die französische Regierung hat mit Schreiben ihres Ständigen Vertreters bei den Europäischen Gemeinschaften vom 8. Juli 1971 bei der Kommission beantragt, die Beibehaltung dieser Maßnahmen ohne zeitliche Begrenzung zu genehmigen.

Die in Rede stehenden Unterstützungstarife stellen Beihilfen dar, die sich auf die Produktions- und Vermarktungskosten auswirken und daher gemäß der Entschließung des Rates vom 25. Mai 1971 (2) über die Neuausrichtung der gemeinsamen Agrarpolitik beseitigt werden müßten. Die Kommission hat daraufhin die Überprüfung dieser Tarife eingeleitet.

In den Beratungen hat die französische Regierung mitgeteilt,

— die von der Kommission in ihrer Genehmigung aus dem Jahre 1964 anerkannten Gründe für die Anwendung dieser Tarifmaßnahmen hätten noch immer Gültigkeit, insbesondere hinsichtlich der unzulänglichen Verkehrswege nach den betreffenden Gebieten. Zur Zeit würden jedoch Infrastrukturprogramme durchgeführt, die in fünf bis sieben Jahren abgeschlossen sein sollen ;

— bei den Unterstützungstarifen handele es sich demnach um Übergangsmaßnahmen ; ein schrittweiser Abbau der Beihilfe sei daher angebracht ;

— es könnten keine Angaben darüber gemacht werden, welche Ergebnisse aufgrund der Tarifbeihilfe auf dem Gebiet der Änderungen der Agrarstrukturen erzielt worden seien. Die Unterstützungstarife könnten nicht von anderen Beihilfearten unterschieden werden. Die Tarife hätten in erster Linie psychologische Bedeutung und würden von den französischen Erzeugern in einem gewissen Maße als Ausgleich für die Nachteile angesehen werden, die ihnen nach ihrer Ansicht auf bestimmten Märkten aufgrund der italienischen Unterstützungstarife entstünden ;

— die tariflichen Stützungsmaßnahmen seien zur Förderung der betreffenden Gebiete als Begleitmaßnahmen zu den diesen Gebieten im Rahmen der Förderprogramme für die Landwirtschaft gewährten Beihilfen vorläufig unerläßlich.

Die französischen Behörden haben beschlossen, die Beihilfezahlungen über die Anlage B ter durch direkte Anlageinvestitionen zu ersetzen. Dies werde schrittweise erfolgen und könnte bereits im Haushalt 1979 in Kraft treten. Diese Änderung in der Anwendung des Systems sei mit den Regionalvertretern der Bretagne ausgehandelt worden mit dem Ziel der endgültigen Aufhebung der Anlage B ter. Die Aufhebung könne nur schrittweise innerhalb von fünf Jahren er-

(1) ABl. Nr. 44 vom 13. 3. 1964, S. 710/64.

(2) ABl. Nr. C 52 vom 27. 5. 1971, S. 1.

folgen. Die Maßnahmen beträfen gegenwärtig lediglich die Bretagne.

II

Die französische Regierung hat selbst eingeräumt, daß die Anwendung der betreffenden Unterstützungsmaßnahmen nicht zur Verbesserung der Strukturen in den begünstigten Sektoren geführt haben ; diese Maßnahmen seien vor allem psychologischer Natur. Unter diesen Umständen dürften diese Tarife nicht das geeignete Mittel für die Verwirklichung der angestrebten Ziele sein. Dies wird dadurch bestätigt, daß die zuständigen Behörden entschieden haben, diese Tarifmaßnahmen schrittweise in verhältnismäßig kurzer Frist zu ersetzen.

Durch die Einführung der besonderen Tarifmaßnahmen auch im Güterkraftverkehr mit der Bretagne wurde die Gleichbehandlung zwischen Beförderungen im Eisenbahn- und Güterkraftverkehr wiederhergestellt. Die Prüfung hat nicht ergeben, daß die Bestimmungen der Anlage B ter zugunsten der anderen Gebiete nachteilige Wirkungen auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsarten haben.

Auswirkungen dieser Unterstützungsmaßnahmen auf die Produktions- und Vermarktungskosten können, selbst wenn dies nur schwierig festzustellen ist, nicht verneint werden. Die Beibehaltung dieser Maßnahmen ist daher mit der Entschließung des Rates vom 25. Mai 1971 unvereinbar.

Die Anwendung der Anlage B ter der SNCF sowie der Tarifmaßnahmen im Güterkraftverkehr mit der Bretagne stellt eine Beihilfe dar, die geeignet ist, den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes zu stören. Einige Mitgliedstaaten beschweren sich darüber und verlangen die Aufhebung dieser Tarife.

Da die Tarife schon sehr lange angewandt werden und um einen jähen Bruch mit der gegenwärtigen Lage zu vermeiden, erscheint es besser, die bestehende Tarifsituation nur schrittweise zu ändern und eine allmähliche Verringerung der Tarifermäßigungen bis zu ihrer Aufhebung innerhalb einer angemessenen Frist vorzusehen. Wegen der schwierigen wirtschaftlichen und sozialen Lage der in Frage stehenden Gebiete im Vergleich zum Gemeinschaftsdurchschnitt — gemessen am Pro-Kopf-Einkommen und der Arbeitslosenziffer — ist ein solches Vorgehen um so mehr berechtigt.

Die Ermäßigungen der in Rede stehenden französischen Tarife können daher bis zum 31. Dezember 1981 unverändert beibehalten werden. Sie sind anschließend am 1. Januar der Jahre 1982 und 1983 jeweils um mindestens ein Drittel zu verringern und zum 1. Januar 1984 vollständig aufzuheben.

Die Kommission muß sich die Möglichkeit vorbehalten, ihre Entscheidung zu ändern, falls die Umstände, auf denen diese beruht, sich ändern oder wegfallen sollten —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN :

Artikel 1

Die Entscheidung 64/160/EWG wird aufgehoben.

Artikel 2

Die Anwendung der Anlage B ter zu den Allgemeinen Anwendungsbedingungen der Gütertarife für Wagenladungen oder Wagengruppen (CGATMV) der französischen Eisenbahnen (SNCF) sowie des Kapitels 2 der Ausnahmetarife — Titel V — Band 5 des Tarifs für den Güterkraftverkehr wird bis zum 31. Dezember 1983 genehmigt.

Artikel 3

Die Genehmigung nach Artikel 2 wird unter der Auflage erteilt, daß die prozentualen Frachtverbilligungen gegenüber den normalerweise anwendbaren Tarifen zum 1. Januar der Jahre 1982 und 1983 jeweils um wenigstens ein Drittel verringert und zum 1. Januar 1984 aufgehoben werden.

Artikel 4

Die Kommission wird die Entscheidung ändern oder widerrufen, wenn sie feststellt, daß diese nicht mehr gerechtfertigt ist.

Artikel 5

Diese Entscheidung ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 11. Oktober 1979

Für die Kommission

Richard BURKE

Mitglied der Kommission