

KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 26. februar 1964

om tilladelse til opretholdelse af bilag B b til de franske statsbaners (SNCF) »Almindelige betingelser for anvendelse af godstariffen« (CGATM)

(Teksten på fransk er den eneste autentiske)

(64/160/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE FÆLLESSKAB HAR –

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 80,

under henvisning til bilag B b til de franske statsbaners (SNCF) »Almindelige betingelser for anvendelse af godstariffen« (CGATM) i dets nugældende affattelse, som den foreligger i tariffen af 10. juni 1963 (Journal officiel de la République française nr. 131 af 6. juni 1963),

under henvisning til de udtalelser, der er fremsat af de pågældende medlemstateres regeringer under de konsultationer, Kommissionen foretog den 29. oktober og den 5. december 1963 i overensstemmelse med artikel 80, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

I

Bilag B b til CGATM er en integrerende del af SNCF's godstarifreform af 1. oktober 1962, som var genstand for ruftalelse fra Kommissionen, fremsat i henhold til artikel 2, i Rådets beslutning af 21. marts 1962.

I denne udtalelse af 24. september 1962 forbeholdt Kommissionen sig ret til i henhold til artikel 79 og 80 i traktaten indgående at undersøge de forskellige tarifbestemmelser og især korrektiver;

i bilag B b til CGATM fastsættes særlige bestemmelser, som anvendes på visse varer, der afsendes fra eller modtages på banegårde i bestemte områder;

disse særlige bestemmelser anvendes på visse varer, som i det væsentlige har betydning for landbruget, f. eks. levende dyr, landbrugsprodukter, byggematerialer osv.;

i bilag B b begunstiges samtlige afsendere og modta-

gere i oplandet til de SNCF-banegårde, der ligger i de områder, der nævnes i dette bilag;

for tiden gælder nedsættelserne for følgende departementer:

Aveyron, Cantal, Charente-Maritime, Corrèze, Côtes-du-Nord, Creuse, Deux-Sèvres, Finistère, Haute-Loire, Hautes-Alpes, Ile-et-Vilaine, Lot, Lozère, Morbihan, Puy-de-Dôme, Tarn og Vendée samt for visse nærmere angivne banegårde i departementerne Allier, Ardèche, Dordogne, Haute-Vienne og Loire-Atlantique;

denne tarif anvendes på godsforsendelser mellem de nævnte områder og andre lande;

nedsættelserne størrelse som følge af anvendelsen af bilag B b er, alt efter trafikforbindelsen, godsets art og befordringsmåden, på 5, 10 eller 15 % i forhold til den tarif, der almindeligt er blevet anvendt siden 1. oktober 1962;

denne nedsættelse bevirker, at de pågældende befordringer på visse nærmere angivne trafikforbindelser drager fordel af fragsatser, der er lavere end satserne i den tarif, der gjaldt før 1. oktober 1962;

det samme gælder for hele Bretagne;

for så vidt virkningen af opretholdelsen af bilag B b på SNCF's økonomiske situation, androg de befordringer, der blev foretaget i henhold til bestemmelserne i bilag B b i 1961 5 778 000 tons; SNCF modtager ingen direkte godtgørelse fra det offentlige for indtægtsstab som følge af anvendelsen af disse bestemmelser;

i 1962 udgjorde den godsmængde, der blev befordret i henhold til bestemmelserne i bilag B b, 1,2 % af SNCF's samlede befordring; indtægterne fra disse befordringer udgjorde 3,2 % af SNCF's samlede indtægter;

bilag B b blev bragt i anvendelse den 1. oktober 1962 samtidig med indførelsen af godstarifreformen; den 25. oktober 1962 blev den udstrakt til også at omfatte Bretagne og den 10. juni 1963 de otte departementer:

Aveyron, Cantal, Creuse, Haute-Loire, Hautes-Aépès, Lozère, Puy-de-Dôme og Tarn, for hvilke den tidligere tarif var forblevet gældende indtil denne dato;

II

den franske regering har erkendt, at de bestemmelser i bilag B b, der fra henholdsvis den 1. oktober 1962, den 25. oktober 1962 eller den 10. juni 1963 medfører en nedsættelse af satserne i forhold til den tarif, der gjaldt før disse datoer, kan udgøre foranstaltninger, der henhører under artikel 80, stk. 1 i traktaten; regeringen har derpå anmodet Kommissionen om i overensstemmelse med artikel 80, stk. 2, at tillade opretholdelsen af bilag B b;

de pågældende tarifbestemmelser vedrører befordringer, der udføres inden for Fællesskabet, hvilket ligeledes omfatter befordring i en medlemsstats indenlandske trafik;

bilag B b til CGATM bør betragtes som en statslig foranstaltning i henhold til artikel 80, stk. 1, eftersom det er udstedt ved offentligretlige regler;

bilag B b til CGATM udgør en støtte til de pågældende områders økonomi, som svarer til den objektive målelige forskel mellem priserne i henhold til den gamle tarif og de priser, der følger af bestemmelserne i dette bilag;

støtten ydes til visse virksomheder eller særlige industrier, der er bestemt af deres geografiske beliggenhed;

desuden er det ikke hævdet, at bestemmelserne i bilag B b udgør konkurrencetariffer i henhold til artikel 80, stk. 3;

som følge heraf falder bestemmelserne i bilag B b til CGATM ind under anvendelsesområdet for artikel 80, stk. 1; herefter er det i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 80, stk. 2, Kommissionens opgave at tage stilling til den franske regerings anmodning om tilladelse til at opretholde bilag B b til CGATM;

III

til støtte for sin anmodning har den franske regering i det væsentlige gjort følgende synspunkter gældende:

- SNCF's godstarifreform af 1. oktober 1962 havde som mål at tilnærme prisen på den enkelte befordring til dens faktiske omkostninger gennem:
 - et vægttildelingssystem for transportafstandene i tariffen beregnet på grundlag af de benyttede transportvejes tekniske egenskaber;

- en opgørelse over nettet med hensyn til beregning af afstande, og strækninger, der er nedlagt eller lukket for godsbeholdning;
- ophævelse af indekssystemet for banegårde;
- tarifreformen bør betragtes som en helhed sammen med de korrektiver, der er integrerende dele deraf;
- det vægttildelingssystem for transportstrækninger, der er indeholdt i den nye tarif, bidrager positivt til den franske regionsplanlægning, idet de fleste regioner råder over en eller flere veludrustede jernbaneforbindelser, hvor godstogstrafikken finder sted til forholdsvis lave omkostninger; andre dele af det nye, tarifsystem sigter mod samme mål; nemlig den stærkere degression i transporttarifferne, hvilket mærkbart forbedrer situationen for randområder som middelhavsområdet, og Aquitaine for så vidt angår den transport over lange strækninger, som vedrører disse områder, og ophævelsen af indekssystemet for banegårde, hvorved mindre stationer på vigtige banestrækninger kan få deres betydning igen;
- det fremgår af en offentlig undersøgelse, at en forskelsløs anvendelse af de nye tariffer kunne medføre en urimelig økonomisk belastning af nogle afsides liggende egne eller bjergområder, hvor åbningen af trafiklinier og i endnu højere grad spredningen af jernbanenettet i reglen er meget bekostelig; disse områder er netop præget af lav produktivitet, og deres erhvervsliv, hvis udviklingstakt ligger langt under landsgennemsnittet, har ofte vanskeligt ved at hævde sig; de mest sårbare erhvervsformer, især de erhvervsformer, som er spredt ud over området (ekstensive dyrkningsformer, kvægavl og lettere industri, altså størstedelen af disse områders produktion) ville ved en sådan fremgangsmåde være blevet kraftigt svækket, idet fordyrelsen af befordringen over kortere strækninger og forlængelsen af de tarifmæssige afstande på baner i kuperet terræn ville medføre forhøjede fragter;
- uden korrektiver ville anvendelsen af reformen have forfordelt strækninger, hvis vanskelige afstikning og profil forøger driftsomkostningerne, og i særlig grad strækninger, der betjener bjergegne, ligesom befordringer over korte strækninger (under 200 km) og stykgodsbeholdninger i sammenmenigning med hele vognladninger ville være blevet fordyret;
- uden regionale korrektiver kunne reformen have bragt økonomien i de mindst udviklede områder i fare, eftersom det ofte drejer sig om bjergegne med et stort set utilstrækkeligt vejnet; man er her afhængig af jernbaner selv til forsendelser over korte strækninger, og på grund af produktionsapparatets opbygning består en væsentlig del af befordringerne i stykgods; tarifreformen ville således have forøget faren for, at balancen mellem forskellige områder yderligere forskydes;
- de regionale korrektiver udgør følgelig en modvægt mod en grundlæggende reform, som kunne

have beklagelige økonomiske følger for visse områder og befordringsformer;

- den samlede reform har været drøftet med de øvrige transporterhverv, som intet har haft at indvende;
- på længere sigt kan en udbygning af supplerende lastbilruter tjene til at fremme et erhvervsliv, som er tilpasset de givne betingelser i disse områder, uden at det bliver nødvendigt at gribe til støtteforanstaltninger; indtil da bør de pågældende områder imidlertid ikke udsættes for et i det væsentlige uopretteligt tab; faren for noget sådant er så meget mere nærværende, som tarifreformen indføres i netop det øjeblik, da Fællesskabets medlemslande bringes i nærmere økonomisk kontakt med hinanden, hvilket forøger risikoen for en fremskyndelse af koncentrationen af erhvervslivet omkring industrielle kerneområder, som har de ubestridelige geografiske, tekniske og befolkningsmæssige fordele;
- den franske regering har følgelig indført nogle ned sættelser på 10 eller 15 %, såkaldte »regionale korrektiver«, til fordel for befordring af visse kategorier af gods (afsendelse og modtagelse) med oprindelse eller bestemmelsessted i visse nøje udvalgte områder;
- de varer, som har fordel af disse korrektiver, er udvalgt under hensyntagen til problemerne i hvert af de pågældende områder; det drejer sig hovedsagelig om varer med oprindelse eller bestemmelsessted inden for landbruget eller levnedsmiddelindustrien;
- de områder, der modtager denne støtte, er udvalgt efter en meget indgående undersøgelse af den virkning, som reformen måtte få for de forskellige jernbanestrækninger eller de pågældende områder; undersøgelsen henholder sig til de almindelige retningslinier for den franske regionalpolitik, idet de generelle tarifnedsættelser forbeholdes områder, for hvilke anvendelsen af reformen ville have medført tab, som ikke ville kunne rettes op ved andre metoder;
- man har således udvalgt de områder, hvor følgende tre karakteristiske træk er til stede:
 1. ugunstige geografiske forhold, enten i kraft af fjern beliggenhed i forhold til de nationaløkonomiske kraftcentre og til udviklingsområderne i Fællesskabet (Bretagne og sydsiden af Centralmassivet), eller i kraft af områdets udprægede isolation, idet dets nervecentre er afskåret fra de økonomisk stærke områder af et utilstrækkeligt udnyttet bjergmassiv (Auvergne, Limousin og visse dale i Alperne);
 2. utilstrækkelige samfærdselsveje (det indre af Bretagne, Centralmassivet og visse landzoner i det mellemste Vestfrankrig);
 3. meget spredt erhvervsaktivitet, almindeligvis svarende til en kraftig overvægt af landbrugserhvervene. I tretten af de departementer, som om-

fattes af de regionale korrektiver, beskæftiger landbruget over 50 % af den samlede erhvervsaktive befolkning. Med undtagelse af området i det mellemste Vestfrankrig har alle disse zoner haft nedgang i befolkningstallet fra 1936 til 1962, medens den franske befolkning voksede med 10 %. Mens i øvrigt fra 1955-1956 til 1958 franskmændenes realindkomst forøgedes med 10 %, viste Bretagne, Limousin, Auvergne og Poitou-Charentes en vækstrate på mindre end 8 %;

IV

ved den i artikel 80, stk. 2, nævnte undersøgelse af bilag B b til SNCF's »Almindelige betingelser for anvendelse af godstariffen« (CGATM) må Kommissionen tage hensyn såvel til de i den pågældende bestemmelse udtrykkeligt fremsatte overvejelser som til de almindelige målsætninger, der er fastsat i traktatens artikel 2 og 3, og som er belyst i dens præambel; det fremgår heraf, at den harmoniske udvikling af den økonomiske virksomhed bør fremmes i Fællesskabet som helhed ved formindskelse af ulighederne mellem de forskellige områder og forbedring af stillingen for de mindre begunstigede områder, som de her omhandlede hører til; i henhold til artikel 80, stk. 2, er det Kommissionens pligt især at tage hensyn til de krav, som en hensigtsmæssig regional økonomisk politik stiller, og til de underudviklede områders behov;

det fremgår af anvisningerne, at bestemmelserne i bilag B b til CGATM begunstiger underudviklede områder i Fællesskabet; den franske regionalpolitik har som formål at fremme erhvervslivet i disse områder;

disse områders behov for udvikling fremgår:

- for Bretagnes vedkommende af afsides beliggenhed, manglende industriel udvikling og overbefolkning på landbrugsområdet.
- Primærsektoren beskæftiger mere end halvdelen af landbefolkningen i Bretagne, som med sit klippe-land uden aflejret jord har en befolkningstæthed på 10 % mere end det frugtbare Picardie. Industrielt er området meget tilbagestående. Elkraftforbruget i industrien var i 1959 under en femtedel af landsgennemsnittet. Fra 1946 til 1962 udgjorde nettoudvandringen 220 000 personer, og den når endnu for tiden op på 10 000 afrejser om året;
- for kystområdet i det mellemste Vestfrankrig (departementerne Vendée, Deux-Sèvres og Charente-Maritime) af områdets økonomiske træk, som nøje svarer til Bretagnes, med tæt befolkede länddistrikter og næsten fuldstændig mangel på moderne industri.

Den disponible arbejdskraft uden for landbruget, som var forudset af Rådet for 1961-66-planen (le Commissariat du plan de 1961-1966), er i Vendée

og Deux-Sèvres på samme kritiske niveau som i Bretagne: kun lidt over 14 % af den aktive befolkning. Urbaniseringsgraden er den laveste i Frankrig; områdets geografiske forhold – 10 % er mose – sætter snævre grænser såvel for driften af de brugbare jorder som for forbindelsen med andre provinser på grund af den afsides beliggenhed, de dårlige trafiklinier mod øst, og fordi omvejen omkring Centralmassivet er nødvendig for forbindelsen med de økonomisk stærke områder i Sydøstfrankrig;

- for Centralmassivet, området langs dets sydlige afgrænsning og nogle distrikter af Dordogne og Ardèche, på grund af underbefolkningen, som skyldes fortsat kraftig udvandring.

Visse departementer har mistet halvdelen af deres befolkning siden 1851. I den sydlige og vestlige del af området er befolkningstætheden i landområderne ofte under 20 indbyggere pr. kvadratkilometer. Industrien udvikler sig kun langsomt, og landbruget, som er traditionelt, drives på jorder, som for størstedelen er sure, men hvis muligheder langt fra er udnyttet. Indtægterne pr. landbruger er blandt de laveste i Frankrig på grund af forældede jordfordelinger og landbrugsmetoder.

Causse og højsletten Millevaches udgør de mest forfordelte områder. Over 50 % af den erhvervsaktive befolkning i Limousin forbliver landbrugere, mens der i Auvergne og på sydsiden af Centralmassivet findes en række stærkt adskilte og spredte små industriområder. Krisen i kulminedriften bringer de små industriområder i Decazeville, Carmaux, Brassac og Saint-Eloy i vanskeligheder. Store virksomheder er sjældne. De specialiserede industrier må afsætte på meget fjerntliggende markeder, hvorfor det er nødvendigt hurtigst muligt at løse transportproblemerne.

- for alpedalenes vedkommende ved, at der stadig findes dårligt betjente distrikter, hvor jernbanen bevarer en afgørende funktion, og ved landbrugets lave produktivitet i de isolerede dale i Hautes-Alpes.

Når man tager de særlige forhold i disse områder i betragtning, forekommer en særlig udviklingspolitik til disses fordel at svare til Traktatens målsætninger; det er ligeledes i Fællesskabets interesse at de økonomiske og sociale uligheder mellem områder med stærk koncentration og mindre udviklede områder i Frankrig mindskes væsentligt ved erhvervsfremmende foranstaltninger fra den franske regerings side;

bestemmelserne i bilag B b til CGATM og især de bestemmelser, som lader visse befordringer nyde for-

del af nedsættelser helt op til 15 % (Bretagne, Hautes-Alpes, kystområdet ved Atlanten, Centre og Midi-Pyrénées), synes under disse forudsætninger at udgøre nødvendige og formålstjenlige foranstaltninger i den nuværende situation inden for rammerne af den regionale udviklingspolitik for Bretagne, Centralmassivet, kystområdet i det mellemste Vestfrankrig og visse dale i Alperne og Jura; de varer, som kan befordres på de i bilag B b til CGATM nævnte betingelser, er uundværlige varer, hvis anvendelse for størstedelens vedkommende er fordelt på alle grene af industrien og landbruget i disse områder;

det er ikke godtgjort, at bestemmelserne i bilag B b til CGATM har virkninger på de begunstigede varers konkurrencemæssige stilling, som ikke kan retfærdiggøres af de pågældende underudviklede områders behov; den foretagne undersøgelse har ikke vist, at denne tarif skulle have ugunstige virkninger på konkurrencen mellem de forskellige transportformer;

af alle disse grunde kan opretholdelsen af bestemmelserne i bilag B b til CGATM tillades; ved at give tilladelsen på ubestemt tid bevarer Kommissionen beføjelse til at ændre eller tilbagekalde den, såfremt Kommissionen ex officio eller på begæring af en medlemsstat findes, at tilladelsen ikke længere er begrundet –

TRUFFET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Det tillades fra den 1. oktober 1962 at anvende bestemmelserne i bilag B b til SNCF's almindelige betingelser for anvendelse af godstariffen, således som de blev anvendt pr. 5. december 1963, og under hensyntagen til de ændringer, som er foretaget efter deres ikrafttrædelse.

Artikel 2

Denne beslutning kan ændres eller tilbagekaldes, hvis Kommissionen ex officio eller på begæring af en medlemsstat finder, at den ikke længere er begrundet.

Artikel 3

Denne beslutning er rettet til Den franske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 26. februar 1964.

På Kommissionens vegne

Walter HALLSTEIN

Formand