II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 7. Dezember 1979

zur Schlichtung des Streitfalls zwischen dem Königreich Dänemark und den übrigen Mitgliedstaaten betreffend die Veröffentlichung der Referenztarife im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr

(80/1/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (1), insbesondere auf Artikel 7 Absatz 2 zweiter Unterabsatz,

nach Anhörung des in Artikel 16 der vorgenannten Verordnung vorgesehenen Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe :

I

Dänemark hat am 31. August 1979 gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 bei der Kommission der Europäischen Gemeinschaften beantragt, den zwischen ihr und den übrigen Mitgliedstaaten entstandenen Streit über die Einführung der von den Gewerbeorganisationen vorgeschlagenen Referenztarife für den Güterkraftverkehr mit Dänemark auf der Grundlage von Artikel 6 Absatz 2 zweiter Unterabsatz dieser Verordnung zu entscheiden.

Die dänische Regierung, die gegen die Einführung dieser Tarife Einspruch eingelegt hat, ist der Auffassung, das vorgeschlagene Tarifniveau sei allgemein um 10 % und die Zuschläge für Spezialfahrzeuge um 20 % zu hoch.

Die dänische Regierung meint, diese Wertung anhand eines Vergleichs mit den effektiven Frachten für alle Märkte des innergemeinschaftlichen Güterkraftverkehrs mit Dänemark treffen zu können.

Zur Begründung ihrer Forderung nach einer entsprechenden Senkung des Niveaus der Tarifentwürfe führt sie im einzelnen folgendes aus :

— das Verkehrsministerium habe, in Zusammenarbeit mit dem Verband der dänischen Verkehrsunternehmer, dem Ausschuß der Verkehrsnutzer und der Vereinigung der dänischen Spediteure untersucht, wie groß die Unterschiede zwischen den Marktpreisen und dem Niveau der vorgeschlagenen Referenztarife seien ;

— der Ausschuß der Verkehrsnutzer und die Vereinigung der Spediteure hätten festgestellt, daß das Tarifniveau mindestens 30 % über den durchschnittlichen Marktpreisen liege. Gewisse Tarifentgelte überschritten sogar um mehr als 100 % die normalerweise vereinbarten Frachten ;

— die Untersuchung des Ministeriums, die auf einer Studie von 1973 basiere und der inzwischen eingetretenen Kostenerhöhung Rechnung trage, habe gezeigt, daß das Niveau der Tarife die Marktpreise von 1973 um 16 % übersteige und um 10 % über dem Preisniveau vom 1. Juli 1979 liege.

Die anderen Regierungen haben die Vorstellungen der dänischen Regierung abgelehnt. Sie sind der Ansicht, angesichts des unverbindlichen Charakters der Referenztarife sei ein Einspruch gegen die vorgesehe-

(1) ABl Nr. L 334 vom 24. 12. 1977, S. 22.

nen Maßnahmen unter den gegebenen Marktverhältnissen nicht gerechtfertigt.

Die Regierung der Bundesrepublik, die durch ihre Bundesanstalt für den Güterfernverkehr Marktuntersuchungen anstellen ließ, weist im übrigen darauf hin, daß bei einem Vergleich des vorgeschlagenen Tarifniveaus mit den Marktdaten für das erste Halbjahr 1979 letztere für die 10-, 15-, 20- und 23-Tonnen-Gewichtsklassen um etwa 6 bis 13 % unter den empfohlenen Frachten gelegen hätten.

Sie meint, derartige Abweichungen seien für Referenztarife vertretbar ; dabei müsse auch berücksichtigt werden, daß bis zur Einführung der Tarife das Niveau sowohl der Kosten als auch der Marktpreise sich weiter dem vorgeschlagenen Tarifniveau annähern werde.

II

Für die Regelung des vorliegenden Streitfalls muß sich die Kommission vergewissern, daß die Tarifentwürfe mit der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77, insbesondere mit ihren Zielen und ihren Kriterien für die Aufstellung der Referenztarife, im Einklang stehen.

Gemäß ihrem Artikel 5 sind die Referenztarife so zu gestalten, daß sie auf die Vereinbarung von Beförderungsentgelten hinwirken, die die Kosten der entsprechenden Beförderungsleistungen decken, einschließlich der Werbe- und Abfertigungskosten sowie eines angemessenen Gewinns.

Die in Frage stehenden Tarifentwürfe für den Güterkraftverkehr mit Dänemark sind nach Auffassung der Kommission mit den Kriterien dieser Bestimmung vereinbar. Die bei ihrer Erstellung verwendeten Kostenschemata und Berechnungsmethoden entsprechen üblichen betriebswirtschaftlichen Regeln und Verfahren. Die auf der Basis 1. Januar 1978 angesetzten Werte für die Berechnung der Selbstkosten erscheinen begründet. Auch der Ansatz für den kalkulatorischen Gewinn zusammen mit dem für das unternehmerische Risiko in Höhe von 5 % darf als angemessen bezeichnet werden. Diese Feststellung muß auch im Lichte von Artikel 78 des EWG-Vertrags gesehen werden ; danach hat jede Maßnahme auf dem Gebiet der Beförderungsentgelte und -bedingungen, die im Rahmen dieses Vertrages getroffen wird, der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen Rechnung zu tragen.

Außerdem ist festzustellen, daß die nach vier Kategorien (fixe Kosten, Personalkosten, kilometrische Kosten, Gemeinkosten einschließlich Risiko und Gewinn) differenzierten Durchschnittskosten der betreffenden Verkehrsleistungen unter der Hypothese berechnet wurden, daß bei der Produktion der in Frage stehenden Leistungen alle für den internationalen Güterkraftverkehr geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere die Sozialvorschriften, beachtet werden. Dieser Ausgangspunkt ist notwendig, um die Verkehrsunternehmen zu veranlassen, einen Wettbewerb mit Preisermäßigungen zu vermeiden, die nur durch die systematische Nichtbeachtung jener Vorschriften ermöglicht würden.

Selbstverständlich bestehen hinsichtlich der Abschreibungen und des Versicherungsschutzes gewisse Unterschiede zwischen den theoretischen Werten, die für die Aufstellung der Tarife eingesetzt werden, und den dem Verkehrsunternehmer tatsächlich entstandenen Ausgaben. Auch der Gewinn, mit dem sich ein Unternehmen für eine konkrete Beförderungsleistung abfindet, ist in vielen Fällen niedriger als die in den Tarifen veranschlagten 5 %. Die darauf folgenden Möglichkeiten einer individuellen Frachtbildung unter Berücksichtigung der Marktlage und der eigenwirtschaftlichen Interessen der betroffenen Unternehmen in Abweichung von den empfohlenen Tarifen sind dieser Preisordnung immanent.

Gemäß Artikel 4 der genannten Verordnung sind die Referenztarife so zu differenzieren, daß sie auf Beförderungsentgelte hinwirken, die nicht zu stark von den Tarifen selbst abweichen. Diese Vorschrift fordert zwar nicht, daß die Referenztarife die Marktlage als tarifbestimmendes Kriterium berücksichtigen müßten, sie gebietet aber, die Referenztarife so zu gestalten, daß sie die tatsächlichen Frachten zu beeinflussen vermögen. Dieses Ziel können Preisempfehlungen aber nur erreichen, wenn sie zweckgerecht auf einem Niveau liegen, das die Marktpartner bei der gemäß Artikel 3 der genannten Verordnung freien Preisbildung wirksam orientieren kann.

Auch im Lichte der Vorschriften der Artikel 3 und 4 hält die Kommission die den Gegenstand des Streites bildenden Referenztarife mit der betreffenden Verordnung für vereinbar. Durchschnittliche Abweichungen von ± 10 % zwischen den Referenztarifen und den Marktpreisen liegen in der Natur des Systems ; in dieser Größenordnung spiegeln sie die unvermeidlichen Unterschiede wider sowohl im Verhalten der Unternehmer als auch in den Angebots- und Nachfrageverhältnissen entsprechend den Besonderheiten der einzelnen Verkehrsmärkte.

Im übrigen darf nicht übersehen werden, daß die von der dänischen Regierung angeführten und durch deutsche Marktuntersuchungen bestätigten Abweichungen in der Vergangenheit liegende Marktverhältnisse betreffen. Inzwischen hat der weiter anhaltende und sogar noch verstärkte Kostendruck auch zu einer Steigerung der Marktpreise und damit zu einer Verringerung der Abstände geführt.

Was die in den Tarifentwürfen vorgesehenen Zuschläge für Spezialfahrzeuge anbelangt, hat die dänische Regierung ihre Bedenken nicht spezifiziert. Die Erfahrungen mit den obligatorischen Margentarifen, die vergleichbare Zuschläge vorschreiben, haben gezeigt, daß solche Zuschläge akzeptiert werden und in den Preisabsprachen für die einzelnen Beförderungen ihren Niederschlag finden. An der betriebswirtschaftlich begründeten Kalkulation dieser Zuschläge ist nicht zu zweifeln. Auch ihre Durchsetzung kann wegen der Unverbindlichkeit der Referenztarife den Marktkräften überlassen bleiben.

Insgesamt ist daher festzustellen, daß gemäß den Vorschriften der Artikel 3, 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 die Entwürfe der Referenztarife für den Güterkraftverkehr mit Dänemark nicht zu beanstanden sind. Diese Entwürfe müssen daher so schnell wie möglich angenommen und veröffentlicht werden —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN :

Artikel 1

(1) Die für den gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen Dänemark einerseits und den übrigen Mitgliedstaaten andererseits von den Berufsorganisationen erstellten Entwürfe von Referenztarifen entsprechen den Bedingungen der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 und werden nach Maßgabe ihrer Bestimmungen wirksam.

(2) Die beteiligten Mitgliedstaaten geben diese Entscheidung bis zum 31. Dezember 1979 den betroffenen Berufsorganisationen des Güterkraftverkehrs mit der Bitte bekannt, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, damit die Tarife so bald wie möglich in den Tarifanzeigern und in der Fachpresse veröffentlicht werden.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an alle Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 7. Dezember 1979

Für die Kommission

Richard BURKE

Mitglied der Kommission