KOMMISSIONENS BESLUTNING

af 4. maj 1976

om støtte fra den belgiske regering til Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) for så vidt angår de direkte internationale jernbanetariffer for kul og stål

(Den franske og den nederlandske tekst er de eneste autentiske)

(76/649/EØF)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det europæiske økonomiske Fællesskab, særlig artikel 93, og

under henvisning til de bemærkninger, der er fremsat af de interesserede parter, og

ud fra følgende betragtninger:

Den belgiske regering har siden 1971 ydet Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) en støtte, hvis beløb for 1975 anslås til 525 millioner belgiske francs, og som skal udligne de byrder, der — ifølge den belgiske regering — følger af anvendelsen på EKSF-varer af de direkte internationale tariffer, der er fastsat i overensstemmelse med aftalen af 21. marts 1955 (1), undertegnet af medlemsstaterne i medfør af EKSF-traktatens artikel 70 og § 10 i konventionen om overgangsbestemmelserne;

den belgiske regering havde oprindeligt begrundet ydelsen af denne støtte ud fra artikel 2, stk. 5, i Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (2);

som følge af de indsigelser, som Kommissionens tjenestegrene er fremkommet med angående dette spørgsmål, har den belgiske regering ændret sin oprindelige indstilling, idet den begrunder den nævnte støtte ud fra bestemmelserne i artikel 3, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 (3) om støtte som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje;

Kommissionen har den 8. oktober 1975 konstateret, at den støtte, som den belgiske regering yder SNCB med henblik på at udligne de tab, som følger af anvendelsen af de internationale jernbanetariffer for EKSF-varer, henhører under EØF-traktatens artikel 92 og 93; denne foranstaltning kan ikke begrundes hverken ud fra bestemmelserne i stk. 2 og 3 i traktatens artikel 92 eller ud fra bestemmelserne i artikel 3 i Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70; som følge heraf har Kommissionen anmodet den belgiske regering og de øvrige medlemsstaters regeringer om at fremsætte deres bemærkninger;

—

den belgiske regering har i sit brev af 14. november 1975 gjort gældende, at den pågældende støtte ikke påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne og ikke kan fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produkter ud fra den betragtning, at niveauet for transporttarifferne ikke ændres på grund af denne støtte, som følgelig ikke vil berøre SNCB's kunder; Kommissionen kan ikke dele denne opfattelse da ydelsen af den pågældende støtte gør det muligt for SNCB at holde sine tariffer på et lavere niveau end det, selskabet burde anvende, hvorved selskabets brugere opnår en mere fordelagtig tarif; en støtte, der kun ydes én virksomhed eller én transportform, og skal muliggøre en nedsættelse af de priser, der finder anvendelse på international transport, påvirker automatisk samhandelen mellem medlemsstaterne, idet den fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner;

Kommissionen kan ikke anerkende den belgiske regerings opfattelse, ifølge hvilken der i det pågældende tilfælde er tale om kompensation for en tarifpligt i henhold til artikel 3, stk. 2, i ovennævnte forordning (EØF) nr. 1107/70, svarende til en tarifpligt, der ikke indeholdes i artikel 2, stk. 5, i forordning (EØF) nr. 1191/69; artikel 3, stk. 2, omhandler kun støtte med hensyn til godtgørelse for forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjeneste; det følger af de regler, der er fastsat i aftalen af 21. marts 1955 om indførelsen af direkte internationale jernbanetariffer, at denne aftale ikke udgør en forpligtelse til offentlig tjenesteydelse i hen-

(1) EFT EKSF nr. 9 af 19. 4. 1955, s. 701.
(2) EFT nr. L 156 af 28. 6. 1969, s. 1.
(3) EFT nr. L 130 af 15. 6. 1970, s. 1.

hold til artikel 3, stk. 2, men at den udgør en gennemførelsesforanstaltning for anvendelsen af de i EKSF-traktatens artikel 4b og 70, stk. 1 og 2 omhandlede regler om forbud mod forskelsbehandling; disse regler afspejler et af principperne for fællesmarkedet for kul og stål; ved indgåelse af aftalen af 21. marts 1955 har medlemsstaterne i artikel 18 i øvrigt udtrykkeligt bekræftet at de »ved denne aftale kun har påtaget sig forpligtelser, der ligger inden for rammerne af traktaten og konventionen og har til formål at gennemføre disse«;

de nævnte regler hvorved der skal gennemføres et fundamentalt princip for det fælles marked for kul og stål, gælder for samtlige parter på dette marked og indeholder ligeledes bestemmelser om transportvirksomhedernes forretningsmæssige adfærd med hensyn til deres transport af kul og stål, uanset deres stilling og deres politik i forbindelse med dannelse af transportpriser;

den kendsgerning at § 10 i konventionen om overgangsbestemmelserne, i hvilken der for transport inden for Fællesskabet fastsættes oprettelse af direkte internationale tariffer, som tager hensyn til den samlede afstand og har en degressiv karakter, hidtil kun er blevet gennemført inden for jernbanesektoren, skyldes ikke noget ønske om at betegne de pågældende transportydelser som en offentlig tjenesteydelse men er udelukkende en følge af selve disse virksomheders struktur, idet hver virksomhed i virkeligheden betjener et indenlandsk net og anvender indenrigstariffer, hvilket for transporter mellem medlemsstater nødvendiggør oprettelsen af internationale tariffer i henhold til de regler, der er omhandlet i den nævnte bestemmelse og præciseret i aftalen af 1955, med henblik på at overholde traktatens princip om forbud mod forskelsbehandling;

Kommissionen kan ikke tilslutte sig den belgiske regerings synspunkt ifølge hvilket 1955-aftalen ved at foreskrive anvendelse af direkte internationale tariffer i henhold til en fast fremgangsmåde, ifølge hvilken der ydes reduktioner i forhold til de normale tariffer, der anvendes på indenlandsk transport over samme strækning, medfører indkomsttab for SNCB i forbindelse med international transport af EKSF-varer; såfremt der ikke havde eksisteret en foreskrevet struktur for de internationale EKSF-tariffer, ville SNCB have kunnet hæve disse tariffers niveau; under de nuværende omstændigheder er priserne inden for international transport altid lavere end de almindelige tariffer, der anvendes i forbindelse med indenrigstransport, uanset tarifniveauet;

den belgiske regering bestrider karakteren af og hensigten med disse foranstaltninger, som, så længe den almindelige tarifsituation opretholdes, udgør det mest hensigtsmæssige middel til at sikre overholdelsen af EKSF-traktatens princip; traktaten forpligter transportvirksomhederne såvel som kul- og stålproducenterne til at tilbyde deres kunder på samtlige EKSF-markeder inden for Fællesskabet sammenlignelige priser for sammenlignelige ydelser; 1955-aftalen opstiller kun en struktur for dannelse af jernbanetariffer i international transport, som garanterer, at priserne på basis af denne struktur kan sammenlignes med priserne for indenrigstransporter; aftalen berører ikke jernbaneselskabernes frihed med hensyn til disse tariffers niveau og differentieringen af selskabernes tarifsystemer bl.a. afhængigt af situationen på de berørte markeder; SNCB har i øvrigt gjort brug af denne mulighed ved for indenrigstrafik at indrømme særtariffer, der er lavere end de generelle tariffer; i forbindelse med international transport deltager selskabet i øjeblikket sammen med de øvrige net inden for Fællesskabet i 39 særtariffer, hvis priser ofte er lavere end de priser der følger af 1955-aftalen;

for så vidt angår den i 1961 af det franske Conseil d'Etat afsagte dom vedrørende en tvist mellem De franske Statsbaner (SNCF) og den franske regering angående EKSF-tarifferne bør det bemærkes, at denne dom, der blev afsagt på et andet juridisk grundlag og på et tidspunkt, hvor forordning (EØF) nr. 1107/70 ikke var i kraft, ikke kan have nogen værdi i retspraksis med hensyn til fortolkning af Fællesskabets retsakter; desuden angik denne dom en situation, der er væsentlig forskellig fra den, der omhandles i denne beslutning som følge af, at det blev nægtet SNCF at forhøje sit tarifniveau;

disse betragtninger forbyder imidlertid ikke den belgiske regering at yde den pågældende støtte i henhold til artikel 4 i forordning (EØF) nr. 1107/70, men denne formelle sondring får principiel betydning for gennemførelsen af den gradvise sanering af jernbaneselskaberne, som er iværksat inden for rammerne af den fælles transportpolitik —

VEDTAGET FØLGENDE BESLUTNING:

Artikel 1

Den støtte, som den belgiske stat for så vidt angår de direkte internationale jernbanetariffer for kul og

stål yder Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) i henhold til artikel 3, stk. 2, i Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandeveje, ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1473/75 af 20. maj 1975, er kun forenelig med fællesmarkedet i det omfang, hvor den ydes i henhold til artikel 4 i den pågældende forordning.

Kongeriget Belgien træffer hurtigst muligt og senest inden for en frist på 3 måneder de nødvendige foranstaltninger enten med henblik på at ændre det juridiske grundlag, således at denne støtte ydes i henhold til og på betingelserne i artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 af 4. juni 1970.

Artikel 2

Denne beslutning er rettet til kongeriget Belgien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 4. maj 1976.

På Kommissionens vegne

François-Xavier ORTOLI

Formand