ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 4. Mai 1976

über die Beihilfe der belgischen Regierung an die Belgischen Staatsbahnen (SNCB) für die direkten internationalen Tarife im Verkehr mit Kohle und Stahl

(Nur der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

(76/649/EWG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN –

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 93,

gestützt auf die Bemerkungen der Betreffenden,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die belgische Regierung gewährt seit 1971 den Belgischen Staatseisenbahnen (SNCB) eine Beihilfe, deren Höhe für 1975 auf 525 Millionen bfrs veranschlagt wird; sie soll die Lasten ausgleichen, die nach Ansicht dieser Regierung aus der Anwendung der direkten internationalen Tarife auf EGKS-Güter erwachsen. Diese Tarife sind gemäß Abkommen vom 21. März 1955 (1) aufgestellt worden, das von den Mitgliedstaaten in Durchführung von Artikel 70 des EGKS-Vertrags und Absatz 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen unterzeichnet wurde.

Die belgische Regierung hatte die Gewährung dieser Beihilfe zunächst mit Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs begründet (2).

Auf Grund der diesbezüglichen Einwendungen der Kommissionsdienststellen hat diese Regierung ihren ursprünglichen Standpunkt geändert und diese Beihilfe mit Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 (3) über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr begründet.

Die Kommission hat am 8. Oktober 1975 festgestellt, daß die Beihilfe, welche die belgische Regierung der SNCB zum Ausgleich der Verluste aus der Anwendung der internationalen Eisenbahntarife für EGKS-Güter gewährt unter die Artikel 92 und 93 des EWG-Vertrags fällt; diese Maßnahme kann weder mit Artikel 92 Absätze 2 und 3 des Vertrages noch mit Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 begründet werden; daher hat sie die belgische Regierung und die Regierungen der anderen Mitgliedstaaten aufgefordert, sich hierzu zu äußern.

Mit Schreiben vom 14. November 1975 machte die belgische Regierung geltend, daß die fragliche Beihilfe den Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht beeinträchtigt und den Wettbewerb durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen bzw. bestimmter Güter nicht verfälschen kann, da die Tarife durch diese Beihilfe nicht geändert, also nicht zu Lasten der Kunden der SNCB erhöht werden; die Kommission kann diese Auffassung nicht teilen, da die Gewährung der fraglichen Beihilfe die SNCB in die Lage versetzt, ihre Tarife niedriger zu halten, als sie eigentlich sein müßten, und ihren Benutzern einen günstigeren Tarif einzuräumen. Eine Beihilfe, die nur einem Unternehmen oder nur einem Verkehrsträger gewährt wird und Preisermäßigungen auf den internationalen Tarif ermöglichen soll, beeinträchtigt zwangsläufig den Handel zwischen den Mitgliedstaaten insofern, als sie durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen bzw. bestimmter Güter den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht.

Die Kommission kann die Behauptung der belgischen Regierung nicht akzeptieren, daß es sich hier um den Ausgleich einer Tarifpflicht gemäß Artikel 3 Absatz 2 der vorgenannten Verordnung (EWG) Nr. 1107/70, d. h. um eine in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht enthaltene Tarifpflicht handelt; Artikel 3 Absatz 2 betrifft nur Beihilfen für den Ausgleich der mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen; aus den Vorschriften des Abkommens vom 21. März 1955 über die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife geht hervor, daß dieses Abkommen keine Verpflichtung des öffentlichen Dienstes gemäß Artikel 3 Absatz 2 darstellt, sondern vielmehr eine Durch-

(1) ABl. EGKS Nr. 9 vom 19. 4. 1955, S. 701.
(2) ABl. Nr. L 156 vom 28. 6. 1969, S. 1.
(3) ABl. Nr. L 130 vom 15. 6. 1970, S. 1.

führungsmaßnahme für die Anwendung des Nichtdiskriminierungsgrundsatzes der Artikel 4b und 70 Absätze 1 und 2 des EGKS-Vertrags, in denen einer der Grundsätze des Gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl zum Ausdruck kommt. Mit dem Abschluß des Abkommens vom 21. März 1955 haben die Mitgliedstaaten im übrigen in Artikel 18 ausdrücklich anerkannt, daß sie „mit diesem Abkommen nur Verpflichtungen übernommen haben, die im Rahmen des Vertrages und des Abkommens liegen und deren Durchführung zum Gegenstand haben".

Die vorgenannten Vorschriften, mit denen ein grundlegendes Prinzip des Gemeinsamen EGKS-Marktes verwirklicht werden soll, gelten für alle Marktteilnehmer und bestimmen auch das kaufmännische Verhalten der Verkehrsunternehmen unabhängig von ihrer Rechtsstellung und ihrer Preispolitik.

Daß Absatz 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen, das für die Transporte innerhalb der Gemeinschaft die Aufstellung von direkten internationalen Tarife vorsieht, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen, bisher nur im Eisenbahnverkehr durchgeführt worden ist, beruht nicht auf irgendeinem Willen, diese Verkehrsleistungen als eine Leistung des öffentlichen Dienstes zu bewerten, sondern ist einzig und allein die Folge der Struktur dieser Unternehmen, von denen jedes ein innerstaatliches Netz bedient und Binnentarife anwendet, weshalb für den Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten internationale Tarife gemäß den Vorschriften des EGKS-Vertrags aufzustellen waren, die im Abkommen von 1955 präzisiert worden sind, um sicherzustellen, daß der vertragliche Nichtdiskriminierungsgrundsatz beachtet wird.

Die Kommission kann sich dem Standpunkt der belgischen Regierung nicht anschließen, nach dem das Abkommen von 1955 dadurch, daß es vorschreibt, direkte internationale Tarife nach einer auferlegten Formel anzuwenden, mit der Ermäßigungen auf die Regeltarife für den innerstaatlichen Verkehr auf der gleichen Strecke gewährt würden, der SNCB Einnahmenverluste im grenzüberschreitenden Verkehr mit EGKS-Gütern erwachsen. Da es für den grenzüberschreitenden Verkehr mit EGKS-Gütern keine auferlegte Struktur der internationalen EGKS-Tarife gibt, hätte die SNCB diese Tarife annehmen können; unter den gegenwärtigen Umständen sind die Entgelte im grenzüberschreitenden Verkehr unabhängig von der Höhe der Regeltarife im innerstaatlichen Verkehr immer niedriger.

Die belgische Regierung verkennt in ihrer Argumentation den Charakter und den Zweck dieser Maßnahmen, die, solange das allgemeine Tarifsystem beibehalten wird, das angezeigteste Mittel sind, die Einhaltung des im EGKS-Vertrag niedergelegten Grundsatzes sicherzustellen, der nicht nur die Verkehrsunternehmen, sondern auch die Unternehmen der Kohle- und Stahlindustrie verpflichtet, ihren Kunden auf allen EGKS-Märkten innerhalb der Gemeinschaft vergleichbare Preise für vergleichbare Leistungen zu bieten. Das Abkommen von 1955 legt für die Bildung der Eisenbahntarife im grenzüberschreitenden Verkehr nur eine Struktur fest, die sicherstellt, daß die danach gebildeten Preise und die Preise im Binnenverkehr vergleichbar sind, berührt aber nicht die Freiheit der Eisenbahnunternehmen, die Höhe dieser Tarife je nach der Lage auf den betreffenden Märkten festzusetzen und ihre Tarifsysteme entsprechend zu differenzieren. Die SNCB hat diese Möglichkeit übrigens genutzt, indem sie im innerstaatlichen Verkehr Ausnahmetarife gewährt, die stärker ermäßigt sind als die Regeltarife, und gegenwärtig im grenzüberschreitenden Verkehr mit den anderen Eisenbahnverwaltungen der Gemeinschaft 39 Ausnahmetarife anwendet, deren Preise oft niedriger sind als nach dem Abkommen von 1955.

Die belgische Regierung beruft sich auf das 1961 ergangene Urteil des französischen Staatsrats über einen Streitfall zwischen den Französischen Staatseisenbahnen (SNCF) und der französischen Regierung über die EGKS-Tarife. Diesbezüglich ist zu bemerken, daß dieses Urteil auf Grundlage rechtlicher Vorschriften und zu einer Zeit gefällt wurde, in der die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 noch nicht in Kraft war. Es kann daher für die Auslegung der Gemeinschaftsakte auf keinen Fall verbindlich sein; es bezieht sich außerdem auf eine Situation, die sich von der, die Gegenstand dieser Entscheidung ist, insofern wesentlich unterscheidet, als der SNCF eine Anhebung ihrer Tarife untersagt wurde.

Mit diesen Erwägungen wird der belgischen Regierung jedoch nicht untersagt, die fragliche Beihilfe nach Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 zu gewähren; dieser formellen Unterscheidung kommt jedoch eine grundlegende Bedeutung für die Verwirklichung der schrittweisen Maßnahmen zur Sanierung der Eisenbahnen im Rahmen der gemeinsamen Verkehrspolitik zu –

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Beihilfe, die der Belgische Staat den belgischen Eisenbahnen (SNCB) für die direkten internationalen Tarife im

Eisenbahnverkehr mit Kohle und Stahl nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1473/75 des Rates vom 20. Mai 1975 gewährt, wäre nur dann mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar, wenn sie gemäß Artikel 4 dieser Verordnung gewährt würde.

Das Königreich Belgien trifft so bald wie möglich, spätestens innerhalb von drei Monaten, die erforderlichen Maßnahmen entweder für die Aufhebung dieser Beihilfe oder für die Änderung ihrer rechtlichen Grundlage in der Weise, daß sie gemäß den Bestimmungen des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 gewährt werden kann.

Artikel 2

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien gerichtet.

Brüssel, den 4. Mai 1976

Für die Kommission

Der Präsident

François-Xavier ORTOLI