

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Änderung
der Entscheidung 75/327/EWG zur Sanierung der Eisenbahn-
unternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über
die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen
und den Staaten

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung
der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates über Beihilfen
im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr

"EG-Dok. 4351/84"

Gemäß Artikel 2 Satz 2 des Gesetzes zu den Verträgen vom 25. März 1957 zugeleitet mit Schreiben des Chefs des Bundeskanzleramtes vom 31. Januar 1984 - 14 - 680 70 - E - Ve 121/84 -.

Diese Vorlagen sind mit Schreiben des Herrn Präsidenten der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 17. Januar 1984 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Gemeinschaften übermittelt worden.

Die Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses zu den genannten Kommissionsvorlagen ist vorgesehen.

Mit der unmittelbar bevorstehenden Beschlußfassung durch den Rat ist zu rechnen.

Zur Information wird gleichzeitig die von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu ihren Vorlagen übermittelte Begründung beigelegt.

BEGRÜNDUNGI. Allgemeine Bestimmungen

1. Artikel 15 Absatz 1 der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten (1) lautet wie folgt : "Die Kommission legt dem Rat vor dem 1. Januar 1980 unter Berücksichtigung der in jedem einzelnen Mitgliedstaat hinsichtlich der Rolle und Bedeutung der Eisenbahnen bestehenden besonderen Bedingungen Vorschläge vor, die sie für notwendig hält, um die Frist und die Bedingungen festzulegen, nach denen das finanzielle Gleichgewicht der Eisenbahnunternehmen erreicht werden soll."
2. Am 20. Januar 1981 hat die Kommission dem Rat den Vorschlag für eine Verordnung zur Festlegung der Frist und der Bedingungen für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen sowie den Vorschlag für eine Entscheidung zur Änderung der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975 (2) vorgelegt.

Diese Vorschläge zielten darauf ab, ein mehrstufiges Programm zur Verwirklichung des finanziellen Gleichgewichts aufzustellen und einen - ziemlich entfernten - Termin für die Herstellung dieses Gleichgewichts festzulegen. Die wichtigsten Stufen erforderten eine vollständige Normalisierung der dem Eisenbahnunternehmen auferlegten Lasten und die Aufstellung mehrjähriger Tätigkeits- und Finanzprogramme nach gemeinsamen Leitlinien.

3. Diese Vorschläge, zu denen das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuss ihre Stellungnahmen (3) abgegeben haben, wurden in der Gruppe Verkehrsfragen des Rates mehrfach erörtert, doch konnte, von einigen eher technischen Gesichtspunkten abgesehen, über die

(1) ABL. Nr. L 152 vom 12.6.1975, S. 3.

(2) ABL. Nr. C 37 vom 20.2.1981, S. 7.

(3) EP 72649 vom 9.10.1981.

WSA ABL. C 343 vom 31.12.1981.

Zielrichtung keine Übereinstimmung erreicht werden. Die Dienststellen der Kommission führten daher auf Wunsch der Gruppe Verkehrsfragen im Laufe des Jahres 1982 eine Reihe bilateraler Konsultationen der Regierungen der Mitgliedstaaten durch. Die Kommissionsdienststellen konnten aufgrund der Anregungen, die sie bei diesen Konsultationen gewonnen haben, und an Hand der Leitlinien, der Mitteilung der Kommission vom Februar 1983 über "Fortschritte auf dem Wege zu einer gemeinsamen Verkehrspolitik - Binnenverkehr -" (1), ein Konzept, das den jetzt vorgelegten Vorschlägen zugrunde liegt.

4. Da die besonderen Bestimmungen dieser Vorschläge getrennt behandelt werden, sei zunächst das allgemeine Konzept dargelegt.

Die Dienststellen der Kommission haben festgestellt (2), dass die Finanzlage der Eisenbahnen sich weiterhin verschlechtert und ihre finanzielle Abhängigkeit vom Staat in gleichem Masse zugenommen hat, wobei die zu erwartende Verkehrsentwicklung zudem auf keine rasche Tendenzwende hoffen lässt. Diese finanziellen Probleme treten in einer Zeit auf, in der den Staaten fast überall begrenztere Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Daher müssen sowohl bei den Kosten als auch in der Geschäftspolitik eine Reihe von Massnahmen, welche die Ausgaben senken und die Einnahmen steigern, getroffen werden.

Die Kommission ist sich jedoch darüber im klaren - und die Kontakte ihrer Dienststellen haben sie in dieser Meinung bestärkt -, dass es den Mitgliedstaaten und ihren Unternehmen überlassen bleiben sollte, solche Massnahmen aufgrund der jeweiligen Verhältnisse und der besonderen Erfordernisse zu beschliessen. Sie sieht ihre Aufgabe darin, die grossen Züge festzulegen, die sowohl bei den Wettbewerbsbedingungen als auch bei den finanziellen Beziehungen der Eisenbahnunternehmen zu ihren Aufsichtsbehörden als Rahmen dieser Massnahmen dienen sollen

./.

(1) Dok. KOM(83) 58 endg.

(2) Dritter Zweijahresbericht über die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Eisenbahnen - Dok. KOM(83) 103 endg.

5. Eine der wesentlichen Entscheidungen betraf die Festlegung eines Termins für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts. Statt einen optimalen Termin zu suchen, der von Eisenbahnunternehmen zu Eisenbahnunternehmen verschieden wäre und die Erhaltung dieses Gleichgewichts keineswegs gewährleisten würde, hielt es die Kommission für besser, die Voraussetzungen für die Gewährung etwaiger Zuschüsse für den Haushaltsausgleich zu ändern.
6. Alle Bestimmungen sind in den Zusammenhang einer ausgewogenen Politik gegenüber den verschiedenen Verkehrsträgern zu stellen. Dies drückt sich insbesondere im Zeitplan aus, der für die verschiedenen Massnahmen aufgestellt wurde und parallel zu den Vorschlägen für die Kontingente im Güterkraftverkehr zu sehen ist.

II. Einzelbestimmungen des Vorschlags für eine Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung 75/327/EWG zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten

7. Es hat sich als notwendig erwiesen, diese Entscheidung um mehrere Bestimmungen zu ergänzen, deren wichtigste dem Staat die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur übertragen soll. Weitere Bestimmungen betreffen die Definition des finanziellen Gleichgewichts, die finanzielle Neuordnung der Eisenbahnunternehmen und die Einzelheiten einer Revision und des Ausgleichs der vom Staat auferlegten Lasten.
8. In Artikel 2 der Entscheidung von 1975 sind die wichtigsten Grundsätze für die Führung der Eisenbahnunternehmen festgelegt. Es wird vorgeschlagen, ihn durch eine Bestimmung zu ergänzen, die dem Staat die Verantwortung für die Infrastruktur übertragen soll, wobei das Eisenbahnunternehmen den Verkehr auf dieser Infrastruktur abwickelt und mindestens die damit verbundenen Benutzungskosten trägt : Die Kommission schlägt im Anhang ein Verfahren zur Ermittlung der Infrastrukturkosten vor. Dabei kann der Staat einen Betrag berechnen, der über diesem Mindestbetrag liegt, aber nicht höher als der Anteil der Kosten ist, die dem in jedem Mitgliedstaat wichtigsten Wettbewerber der Schiene angelastet werden.

Der Staat ist im übrigen für die vollständige Deckung der Infrastruktur-
ausgaben verantwortlich, was jedoch nicht bedeutet, dass sein Haushalt
dadurch stärker belastet wird, während seine Kontrollmöglichkeiten auf
jeden Fall verbessert werden.

9. Es bleibt den Staaten überlassen, die Anwendung dieser Bestimmungen im
einzelnen festzulegen, während die Gemeinschaftsvorschriften für das
Rechnungswesen der Eisenbahnen und die Infrastruktur geändert werden
sollten ; die Kommission wird dazu Vorschläge unterbreiten.
10. In Artikel 4 der Entscheidung von 1975 ist festgelegt, wie die Tätigkeits-
programme auszuarbeiten sind, mit denen die Erlangung des finanziellen
Gleichgewichtes ermöglicht werden soll.

Es wird vorgeschlagen, diesen Artikel durch eine Definition des finan-
ziellen Gleichgewichts zu ergänzen und diese wiederum durch eine genaue
Festlegung der zu berücksichtigenden Aufwendungen und Erträge zu präzi-
sieren.

Auch hier wird den Staaten bei der Festlegung des Zeitraums, der bei der
Beurteilung des finanziellen Gleichgewichts zugrunde zu legen ist, ein
gewisser Handlungsspielraum gelassen.

11. Artikel 5 und insbesondere Absatz 1 dieses Artikels enthält Bestimmungen
über die Bereinigung früher aufgenommener Schulden. Es wird vorgeschla-
gen, ihn durch die Verpflichtung der Staaten zu ergänzen, die erforder-
lichen Vorschriften zu erlassen, damit die Verschuldung des Unternehmens
nach vier Jahren auf einen Höchstbetrag verringert wird, der durch eine
von jedem Mitgliedstaat bestimmte Verhältniszahl festzulegen ist.

12. Diese Frist von 4 Jahren erscheint angemessen und ermöglicht es, eine gewisse Parallelität zu den Massnahmen für den Strassenverkehr zu wahren. Sicher werden diese Massnahmen in einigen Fälle einen erheblichen finanziellen Aufwand der Staaten erfordern, der sich nach Ansicht der Kommission aber lohnen müsste, da die sich aus einem Fortdauern der jetzigen Lage ergebenden Belastungen noch grösser wären.
13. Ferner wird vorgeschlagen, Artikel 13 über die staatlichen Eingriffe um zwei Bestimmungen zu ergänzen, wobei die eine auf die regelmässige Überprüfung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die zweite auf die Möglichkeit abzielt, den Eisenbahnunternehmen Rationalisierungsmassnahmen vorzuschreiben, wenn es sich als notwendig herausstellt, die mit einem bestimmten Leistungs- oder Kostenniveau verbundenen Verpflichtungen einzuschränken.

Ausserdem wird vorgeschlagen, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen in vertragliche Vereinbarungen umzuwandeln, um die Leistungen besser an den Bedarf anpassen und deutlicher zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen unterscheiden zu können. Es ist natürlich Sache der Staaten, diese Unterscheidung gegenüber dem Eisenbahnunternehmen unmissverständlich zu treffen.

III. Einzelne Bestimmungen des Vorschlags für eine Verordnung zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehr

14. Da für die Verwirklichung des finanziellen Gleichgewichts kein Zeitpunkt vorgeschlagen wird, ist Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 so zu ändern, dass die entsprechenden finanziellen Leistungen ohne zeitliche Begrenzung zulässig sind.

Hingegen wird vorgeschlagen, dass es nach 1989 nur dann möglich sein soll, einen Zuschuss für den Haushaltsausgleich zu gewähren, wenn dieser der Kommission vorher mitgeteilt wird ; der Zuschuss darf erst nach der Genehmigung durch die Kommission gewährt werden.

Die Leitlinien für die Bedingungen, unter denen diese Zuschüsse mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind, müssen dafür sorgen, dass diese Zuschüsse nur zu Sanierungszwecken gewährt werden können und durch flankierende Massnahmen ergänzt werden.

./.

Vorschlag für eine
ENTSCHEIDUNG DES RATES

zur Änderung der Entscheidung 75/327/EWG zur Sanierung der
Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften
über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen
und den Staaten

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemein-
schaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Entscheidung 75/327/EWG des Rates vom 20. Mai 1975 zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten (1), geändert durch die Akte über den Beitritt Griechenlands, hat die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts zum Ziel; die Verwirklichung dieses Ziels verlangt die Annahme von Regeln auf Gemeinschaftsebene, wobei die Mitgliedstaaten und die Eisenbahnunternehmen die Befugnis behalten müssen, konkrete Massnahmen im Rahmen ihres Tätigkeitsprogrammes zu treffen.

In den Bestreben, die Wettbewerbsbedingungen zu harmonisieren, ist den Mitgliedstaaten die Verantwortung für die Entscheidungen über die Infrastruktur und die Deckung der Infrastrukturausgaben zu übertragen, und den Unternehmen zumindest die Bezahlung der Kosten aufzuerlegen, die mit der Benutzung dieser Infrastrukturen verbunden sind, ohne dass dies die Eisenbahnunternehmen gegenüber ihren wichtigsten Wettbewerbern in eine ungünstige Lage versetzen darf.

Die bereits angestrebte Schuldentilgung ist dadurch zu beschleunigen, dass der Staat ausserdem eine Höchstverschuldungsquote festlegt.

(1) ABl. Nr. L 152 vom 12.6.1975, S. 3

Als Gegenleistung für die von den Staaten verlangten finanziellen Anstrengungen sind Bestimmungen einzuführen, damit die Staaten vor allem im Zusammenhang mit den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen Rationalisierungsmassnahmen auferlegen können -

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN :

Artikel 1

Die Entscheidung 75/327/EWG wird wie folgt geändert :

" Artikel 2 a

1. Hinter Artikel 2 wird ein Artikel 2 a mit folgendem Wortlauf eingefügt :

1. Der Staat entscheidet über den Bau neuer Eisenbahnstrecken sowie über grössere Ausbauvorhaben oder die Stilllegung bestehender Strecken. Das Unternehmen kann ihm dazu Vorschläge unterbreiten. Der Staat kann dem Unternehmen die Entscheidungen über den Bau neuer Strecken, grössere Ausbauvorhaben oder die Stilllegung von Strecken überlassen, wenn es sich nicht um einen Teil des Netzes handelt, der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegt oder im nationalen Interesse steht.
2. Spätestens bis zum 1. Januar 198. trifft der Staat die erforderlichen Massnahmen, damit :
 - die Deckung der Infrastrukturaufwendungen der Eisenbahn, deren Höhe jährlich zu Beginn des Haushaltsjahres nach Anhörung des Unternehmens festgesetzt wird, aufgrund der Entscheidung gemäss Absatz 1 sichergestellt ist ;
 - dem Unternehmen mindestens die gemäss Anhang I berechneten Kosten im Zusammenhang mit der Benutzung der Infrastruktur angelastet werden. Der Staat kann die Benutzungskosten um einen von ihm festgesetzten Mehrbetrag erhöhen. Der Mehrbetrag ist so zu berechnen, dass der Prozentsatz der auf andere als die Benutzungskosten entfallenden Kosten nicht höher sein kann als der Prozentsatz der auf andere als die Benutzungskosten entfallenden Kosten zu Lasten des Verkehrsträgers, den der Staat als wichtigsten Wettbewerber betrachtet.
3. Das Unternehmen kann die Kosten für die Benutzung der Infrastruktur gemäss Absatz 2 wie folgt tragen :

- das Unternehmen zahlt dem Staat eine Gebühr für die Benutzung der Infrastruktur oder
- die Kosten werden im Rahmen der finanziellen Vereinbarungen zwischen dem Staat und dem Unternehmen verrechnet, soweit das Ergebnis gleichwertig ist.

4. Bis zum 1. Januar 198 unterbreitet die Kommission dem Rat die zur Durchführung der Absätze 1 bis 3 notwendigen Vorschläge zur Änderung folgender Verordnungen :

- Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs (1);
- Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über Massnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen.

./.

(1) ABL. L 130 vom 15.6.1970, S. 4

(2) ABL. L 334 vom 24.12.1977, S. 13 "

2. Hinter Artikel 4 wird der nachstehende Artikel 4a eingefügt :

" Artikel 4 a

Das finanzielle Gleichgewicht im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 wird nach der Gewinn- und Verlustrechnung beurteilt. Es das Eisenbahnunternehmen während eines von dem betreffenden Mitgliedstaat festgesetzten Zeitraums von nicht mehr als drei Jahren die Aufwendungen für seine gesamte Tätigkeit aus seinen nach den Bestimmungen in Anhang II abgegrenzten Erträgen deckt. "

3. Hinter Artikel 5 wird folgender Artikel 5 a eingefügt :

" Artikel 5 a

Der Staat trifft im Rahmen des Verfahrens gemäss Artikel 5 Absatz 1 die erforderlichen Finanzmassnahmen, damit die Verbindlichkeiten nach einem ab 31. Dezember 1988 auslaufenden Anpassungszeitraum einen bestimmten Prozentsatz des Eigenkapitals des Eisenbahnunternehmens nicht übersteigen. Diesen Prozentsatz legt jeder Mitgliedstaat nach den Besonderheiten jedes Eisenbahnunternehmens entsprechend den Grundsätzen einer gesunden aufmännischen Geschäftsführung fest. "

4. Hinter Artikel 13 wird folgender Artikel 13 a eingefügt :

" Artikel 13 a

1. Spätestens bis zum 1. Januar 1990 sorgen die Staaten dafür, dass die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die dem Unternehmen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auferlegt sind, im Rahmen des Möglichen durch vorher geschlossene Verträge zwischen den Unternehmen und den nationalen, regionalen und lokalen Behörden über die zu erbringenden Leistungen und die Bedingungen für die Deckung der Kosten dieser Leistungen ersetzt werden.
2. Halten es die Staaten für notwendig, die Höhe der zu gewährenden Ausgleichszahlungen und Beihilfen zu begrenzen, so können sie die Eisenbahnunternehmen auffordern, die dadurch notwendig werdenden Rationalisierungsmassnahmen durchzuführen.

5. Artikel 15 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird gestrichen
- b) In Absatz 2 werden die Worte "2. Zum gleichen Zeitpunkt" gestrichen und der Einleitungsteil wird wie folgt gefasst "Die Kommission legt dem Rat ...".

6. Die Anhänge I und II dieser Entscheidung werden der Entscheidung 75/327/EWG beigelegt.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten setzen nach Anhörung der Kommission möglichst bald, spätestens jedoch am 1. Januar 1985, die zur Durchführung dieser Entscheidung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
der Präsident

Berechnung der Grenzkosten der Benutzung
der Verkehrswege der Eisenbahnen

Hierbei handelt es sich um die Kosten für den laufenden Unterhalt und die Erneuerung der Verkehrswege sowie um deren Betriebs- und Verwaltungskosten, die sich mit der Nutzung der Infrastrukturen ändern. Diese Kostenänderungen können als eine Änderung der Produktionskosten der Eisenbahnen angesehen werden, wenn die Produktion sich ändert, ohne daß auch die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur geändert werden müßte. Anders ausgedrückt können also die Kosten für die Benutzung der Verkehrswege der Eisenbahnen den Grenzkosten für die Benutzung dieser Einrichtungen, deren Bestimmungsmethoden im folgenden angegeben sind, gleichgesetzt werden.

I. Wirtschaftliche und allgemeine Aspekte

1. Bezugszeitraum für die Berechnungen
2. Aktualisierung
3. Methode zur Berechnung eines Faktors der Grenzkosten
4. Begrenzung der Verkehrswege für die Berechnung der Grenzkosten der Verkehrswege
5. Definition der Grenzkosten der Verkehrswege
6. Mehrwertsteuer (MWst)

II. Verfahren zur Ermittlung der marginalisierbaren Kosten

III. Grenzkosten von Betrieb und Verwaltung, laufendem Unterhalt und Erneuerung der Verkehrswege der Eisenbahnen

1. Gliederung der Kosten
2. Berechnung der Grenzkosten

Anhang.

I. Wirtschaftliche und allgemeine Aspekte

1. Bezugszeitraum für die Berechnungen

Die Berechnungen der Grenzkosten der Benutzung erfolgen im voraus für einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren der erstmals vom Zeitpunkt des Inkrafttretens der Regelung an berechnet wird. Sie können revidiert werden, um die Erfahrungen und die Entwicklung des Kenntnisstandes im Bereich der Kostenrechnung zu berücksichtigen.

2. Aktualisierung

- a) Die aufzuteilenden Kosten (1) sowie die Verkehrsdaten sind auf das Jahr zu aktualisieren, für das die Berechnungen durchgeführt werden.
- b) Der bei dieser Berechnung anzuwendende Aktualisierungssatz entspricht entweder der Rendite der mittelfristigen öffentlichen Anleihen für das Berechnungsjahr oder dem im nationalen Plan zur wirtschaftlichen Entwicklung gewählten Aktualisierungssatz.

3. Methode zur Berechnung eines Faktors der Grenzkosten

Ein Faktor der Grenzkosten der Benutzung wird wie folgt berechnet :

$$\frac{\text{Summe der aktualisierten marginalisierbaren Kosten}}{\text{Summe des aktualisierten Verkehrs}}$$

wobei der Verkehr auf dem betreffenden Verkehrswege in geeigneten Einheiten ausgedrückt wird (Leistungstonnen-Kilometer, Zugkilometer).

4. Begrenzung der Verkehrswege für die Berechnung der Grenzkosten der Benutzung

Die einzuholenden Angaben für die Berechnung der Grenzkosten der Benutzung betreffen alle Verkehrswege der Eisenbahn, mit Ausnahme der Strecken, die nicht an die Hauptnetze der Mitgliedstaaten angeschlossen sind; letztere fallen nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehrs (2).

(1) Die Kosten können gegebenenfalls anhand der Ausgaben ermittelt werden, wenn Angaben über die berechneten Kosten nicht vorliegen. Diese Bemerkung gilt für das gesamte vorliegende Dokument.

(2) ABl. Nr. L 130 vom 15. Juni 1970, Seite 4.

ANHANG I

5. Definition der Grenzkosten der Benutzung der Verkehrswege

Die Grenzkosten der Benutzung stellen den Betrag dar, um den die Kosten von Betrieb und Verwaltung, laufendem Unterhalt und Erneuerung der Verkehrswege der Eisenbahn durch eine zusätzliche Verkehrseinheit erhöht werden.

6. Mehrwertsteuer (MWSt)

Bei den zu berechnenden Grenzkosten der Benutzung handelt es sich um die Nettokosten ohne Mehrwertsteuer. Sie umfassen also weder die Mehrwertsteuer auf die Kosten der Arbeiten und Lieferungen von Unternehmen noch die Mehrwertsteuer auf die Kosten der von den Eisenbahnverwaltungen im Zusammenhang mit Betrieb und Verwaltung, Unterhaltung und Erneuerung der Verkehrswege der Eisenbahn benutzten Ausrüstungen.

II. Verfahren zur Bestimmung der marginalisierbaren Kosten

Zur Bestimmung der marginalisierbaren Kosten stehen drei Verfahren zur Wahl.

- a) Das erste Verfahren beruht auf dem Vergleich der Entwicklung der Kosten für Betrieb und Verwaltung sowie für die laufende Unterhaltung und die Erneuerung mit der Entwicklung der Verkehrsleistungen während eines bestimmten Zeitraums.

Der Betrag der marginalisierbaren Kosten wird nach folgender Formel ermittelt :

$$\frac{E_c}{E_t} \cdot D$$

darin ist

- E_c gleich der mittleren jährlichen Kostensteigerungsrate bei konstantem Geldwert in einem Zeitraum von mehreren Jahren,
- E_t gleich der mittleren Wachstumsrate des Verkehrs im gleichen Zeitraum,
- D gleich dem Betrag der Kosten für jedes Jahr des Bezugszeitraums, auf den sich die Berechnung der Grenzkosten der Benutzung bezieht.

ANHANG I

- b) Das zweite Verfahren besteht darin, den Betrag der Kosten von Betrieb und Verwaltung sowie von laufendem Unterhalt und Erneuerung auf das Verkehrsaufkommen des gesamten Netzes oder eines repräsentativen Ausschnitts des Netzes zu beziehen. Dieser Bezug ist für jede in Punkt III unter 1 definierte Kostenkategorie herzustellen.

Diese Beziehung kann im allgemeinen in Form einer Gleichung des Typs

$$d = a + b T$$

ausgedrückt werden, die das Ergebnis statistischer Angleichungen ist; darin bedeutet

- d die Kosten für den untersuchten Teil des Netzes während eines bestimmten Zeitraums,
- a den konstanten Anteil der von Änderungen des Verkehrs unabhängigen Kosten,
- b die Grenzkosten je Verkehrseinheit,
- T den Verkehr ausgedrückt in geeigneten Einheiten während desselben Zeitraums (A).

Der Marginalisierungssatz der Kosten ist gleich dem Verhältnis $\frac{b T}{d}$. Zur Bestimmung des Betrags der marginalisierbaren Kosten ist wie im ersten Verfahren für jedes Jahr des Bezugszeitraums der Gesamtbetrag D der Kosten mit diesem Satz zu multiplizieren.

Führen die statistischen Angleichungen zu einer nicht linearen Gleichung, so wird der Marginalisierungssatz der Kosten auf Grund der ermittelten Beziehung bestimmt.

- c) Das dritte Verfahren verlangt eine qualitative Analyse der verschiedenen Tätigkeiten in Betrieb und Verwaltung sowie in laufendem Unterhalt und Erneuerung mit dem Ziel, für das untersuchte Netz oder für eine repräsentative Auswahl von Strecken dieses Netzes zu ermitteln, welche Kosten dafür während eines bestimmten Zeitraums entstanden sind und wie gross daran der Anteil der Kosten ist, die mit dem Verkehr variieren. Auf diese Weise wird der Marginalisierungssatz ermittelt, mit dessen Hilfe dann - ausgehend von den Gesamtkosten - der Betrag der zu verteilenden Kosten bestimmt wird. Diese Analyse wird für jede im Punkt III unter 1 aufgeführte Kostenkategorie durchgeführt.

(A) T kann in Leistungstonnen-Kilometern oder Zugkilometern ausgedrückt werden.

III. Grenzkosten von Betrieb und Verwaltung, laufendem Unterhalt und Erneuerung der Verkehrswege der Eisenbahnen

1. Gliederung der Ausgaben

Die bei der Berechnung der Grenzkosten von Betrieb und Verwaltung, laufendem Unterhalt und Erneuerung zu berücksichtigenden Kosten sind im wesentlichen die Kosten für Haupt- und Dienstgleise, ausgenommen Gleise innerhalb der Ausbesserungswerke, Warenbetriebswerke oder Lokomotivschuppen sowie private Gleisanschlüsse, soweit diese Kosten verkehrsabhängig sind. Dazu gehören alle in der Kostenrechnung für die Verkehrswege der Eisenbahnen nach Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 (1) aufgeführten Ausgaben. Nach Anlage 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 (2) sind die in dieser Buchführung zu erfassenden Ausgaben die den vorgenannten Eisenbahninfrastrukturen anzulastenden Nettoausgaben. Die nach Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen (3) gewährten Ausgleichszahlungen sind also von den für Eisenbahninfrastrukturen getätigten Ausgaben abzuziehen, sofern sie diese betreffen.

Zur Berechnung der Grenzkosten wurden die Bestandteile der Verkehrswege sowie bestimmte Aufgaben in Verbindung mit den Verkehrswegen in der nachstehenden Tabelle aufgeführt; die in Spalte 2 eingesetzten Kosten hierfür sind auf die Spalten 3 bis 7 aufzuteilen, je nach dem, ob es sich um feste Kosten oder um Kosten, die von den Kriterien Leistungstonnenkilometer und Zugkilometer abhängig sind, handelt. Bei der Berechnung der Grenzkosten ist nur der in Spalte 5 und 7 angeführte marginalisierbare Anteil der Kosten zu berücksichtigen. Die marginalisierbaren Kosten werden mit Hilfe einer Marginalisierungsrate ermittelt, die nach einem der vorstehend unter II dargelegten Verfahren berechnet wird, und sie werden mindestens für jede Kategorie der unter den Ziffern 1 bis 5 eingeordneten Kosten einzeln festgestellt.

Die Berechnungen können insoweit differenziert werden, als die Grenzkosten der Benutzung von einem Infrastrukturtyp zum anderen variieren (z.B. je nach Art der Strecke - eingleisig oder doppelgleisig - oder nach der Art des Verkehrs - reiner Güterverkehr oder gemischter Verkehr).

2. Berechnung der Einheit der Grenzkosten

Die Einheit der Grenzkosten in Leistungstonnenkilometer oder Zugkilometern ist der Quotient aus der Summe der variablen Kosten der Spalten 5 und 7 und der Gesamtzahl der Verkehrseinheiten auf den gesamten vorstehend bestimmten Eisenbahnwegen, die in entsprechenden Einheiten ausgedrückt sind.

(1) ABL. Nr. L 130 vom 15.6.1970, s. 1

(2) ABL. Nr. L 278 vom 23.12.1970, s. 1

(3) ABL. Nr. L 156 vom 28.6.1969, s. 8

MITGLIEDSTAAT :

Jahr :

GRENZKOSTEN DER BENUTZUNG DER EISENBAHN

Positionen der Kosten (1)	Gesamt- kosten	Feste Kosten	Kosten, die mit dem Verkehr varii- ren und zwar :			
			Leistungstonnen-km :		Zug-km	
			4	5	6	7
1	2	3				
Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung						
1. Oberbau						
2. Kunstbauten						
3. Sicherungs-, Signal und Fernmeldeanla- gen						
4. Fahrdrabt der Fahrleitungen und Stromschiene						
5. Aufgaben des Unterhaltungsdienstes hin- sichtlich der Betriebssicherheit der Eisenbahnwege						
A Summe von 1 bis 5						

(1) Für den Inhalt der einzelnen Positionen siehe Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18.12.1970 über die Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 (ABL. L 278 vom 23.12.70, Seite 1).

MITGLIEDSTAAT:

GRENZKOSTEN DER BENUTZUNG DER VERKEHRSWESE DER EISENBAHN

Jahr :

Mio

Positionen der Kosten (1)	Kosten, die mit dem Verkehr variieren, und zwar nach :				
	Gesamt- kosten	Feste Kosten	Leistungstonnen-km		Zug-km
			Fester Kosten- anteil	Verkehrs- abhängig. Teil	Fester Kosten- anteil
1	2	3	4	5	6
6. Grundstücke					
7. Bahnkörper und Planung					
8. Höhengleiche Bahnübergänge					
9. Anlagen der elektrischen Zugförderung					
10. Strassenanlagen auf Bahnhofsplätzen und Güterbahnhöfen, einschliesslich der Zufahrtsstrassen Beleuchtungsanlagen für den Ablauf und die Sicherung des Verkehrs Dienstgebäude des Wegedienstes					
11. Andere Bestandteile der Eisenbahnwege, die nicht in den Positionen 1 bis 10 erfasst sind					
B. Summe von 6 bis 11					
C. Summe A + B					

ERKLÄRUNG FÜR DEN TAGUNGSBERICHT DES RATES

Mindestsätze zur Marginalisierung der unterschiedlichen Kostenkategorien

1. Oberbau	20 %
2. Kunstbauten	5 %
3. Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen	5 %
4. Fahrdrabt der Fahrleitungen und Stromschine	100 %
5. Aufgaben des Unterhaltungsdienstes hinsichtlich der Betriebssicherheit der Eisenbahnwege	5 %

Diese Mindestsätze können überschritten werden

Bestimmungen zur Abgrenzung der Aufwendungen
und Erträge des Eisenbahnunternehmens

I

1. Bei den Aufwendungen im Sinne von Artikel 4 a handelt es sich um die in Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über Massnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen unter "Allgemeiner Betrieb" genannten Aufwendungen, ausserordentlichen Verluste und Körperschaftsteuern.
2. Zu den Erträgen im Sinne von Artikel 4a gehören die
 - a) - Verkehrserträge, Finanzerträge, sonstige Erträge und ausserordentliche Gewinne;
- Beträge, die dem Gegenwert der anderen Konten weiterbelasteten Aufwendungen im Sinne des vorgenannten Anhangs III entsprechen;
- gemäss der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gezahlte Ausgleichsbeträge;
- gemäss der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 gewährte Ausgleichsbeträge;
 - b) unbeschadet der Entscheidung des Rates vom 19. Juli 1982 (1) über die Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr gegebenenfalls Leistungen gemäss Artikel 3 Ziffer 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 zum Ausgleich der dem Eisenbahnunternehmen auferlegten Tarifpflichten in Form eines allgemeinen Tarifniveaus, das dem kaufmännischen Interesse des Eisenbahnunternehmens zuwiderläuft und sich nicht aus allgemeinen preispolitischen Massnahmen für das gesamte Wirtschaftsleben ergibt.
3. Erträge im Sinne von Artikel 4a sind gegebenenfalls auch Beihilfen gemäss Artikel 3 Ziffer 1 Buchstabe c) der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 zur Erleichterung der Suche nach Verkehrsformen und -mitteln, die für die Allgemeinheit wirtschaftlicher sind, sowie für deren Entwicklung.

II

Die Höhe der in Abschnitt I Absatz 2 Buchstabe b genannten Leistungen wird nach dem Verfahren berechnet, das in Artikel 11 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegt ist.

(1) ABL. Nr. L 234 vom 9. 8.1982, S. 5.

Vorschlag einer
VERORDNUNG (EWG) DES RATES
zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
über Beihilfen im Eisenbahn-, Strassen- und Binnenschiffsverkehr

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf die Artikel 75 und 94,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in der Erwägung, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1658/82 (2) besonders darauf abzielt, den Staaten als Eigentümern der Eisenbahnunternehmen Eingriffe zu ermöglichen, um den Haushalt dieser Unternehmen auszugleichen oder eine Überschuldung zu verhindern, und dass solche Möglichkeiten zu Zuschüssen für den Haushaltsausgleich gleichwohl eine Ausnahme sein müssen oder nur dann gewährt werden können, wenn sie mit Rationalisierungsmassnahmen einhergehen -

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN :

(1) ABL. Nr. L 130 vom 15.6.1970, S. 1.

(2) ABL. Nr. L 184 vom 29.6.1982, S. 1

Artikel 1

Die Artikel 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 erhalten folgende Fassung:

"Artikel 4

Unbeschadet der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1192/69 gilt Artikel 3 weder für finanzielle Leistungen zugunsten von Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Tätigkeitsprogramme gemäss Artikel 5 Absatz 1 der Entscheidung 75/327/EWG noch für die den Eisenbahnunternehmen gemäss Artikel 13 der Entscheidung 75/327/EWG gewährten Zuschüsse für den Haushaltsausgleich.

Artikel 5

1. Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission gemäß Artikel 93 Absatz 3 des Vertrages von den Plänen zur Einführung oder Änderung von Beihilfen und teilen ihr hierbei sämtliche Einzelheiten mit, die zum Nachweis der Vereinbarkeit der Beihilfen mit dieser Verordnung erforderlich sind.
2. Für die Beihilfen im Sinne von Artikel 4 ist das Verfahren des Artikels 93 Absatz 3 des Vertrages nicht erforderlich; die Kommission wird zu Beginn jedes Jahres über solche Beihilfenvorhaben unterrichtet; nach Ablauf des Haushaltsjahres wird ihr darüber Bericht erstattet.
3. Ab dem 1. Januar 1990 gilt Absatz 2 nicht mehr für Zuschüsse für den Haushaltsausgleich.
4. Solche Zuschüsse können als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie folgende Voraussetzungen erfüllen :

- Die Beihilfen müssen Teil eines Plans zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen sein, der ihnen ermöglichen soll, so schnell wie möglich die finanzielle Lebensfähigkeit zu erreichen. Im Hinblick darauf müssen diese Beihilfen von begrenzter Dauer und von ausreichender Degressivität sein, damit sie einen Anreiz zur Verwirklichung des angestrebten Haushaltsausgleichs bieten.
- Wenn die Rückkehr zu dieser finanziellen Lebensfähigkeit Einschränkungen der Kapazität des Unternehmens erfordert, so ist dies in den Sanierungsplan aufzunehmen."

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am dritten Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates
Der Präsident

Beschluß**des Bundesrates**

zum

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung 75/327/EWG zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten

Vorschlag einer Verordnung (EWG) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr

KOM(83) 764 endg.; EG-Dok. 4351/84

Der Bundesrat hat in seiner 544. Sitzung am 7. Dezember 1984 zu der Vorlage wie folgt Stellung genommen:

Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich Bemühungen der EG-Kommission, das finanzielle Gleichgewicht der Eisenbahnunternehmen zu erreichen.

Er sieht jedoch in dem vorliegenden Kommissionsvorschlag keinen geeigneten und realistischen Ansatz zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zur Harmonisierung der Vorschriften über die finanziellen Beziehungen zwischen diesen Unternehmen und den Staaten.

Eine Lösung der Probleme der Eisenbahnen läßt sich nicht in erster Linie mit Hilfe der vorgeschlagenen Maßnahmen, die finanzpolitischer Art sind und entsprechend bewertet werden müssen, erreichen.

Vorrangig müssen vielmehr Strukturanpassung, erhöhte Markt-orientierung und Produktivitätssteigerung der Eisenbahnen unter Beachtung ihrer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung angestrebt werden.

Im übrigen gibt der Bundesrat zu bedenken:

- Die vorgesehene Trennung von Fahrweg und Betrieb führt zu keiner Senkung der Gesamtzuswendungen. Eine rechnerische Trennung würde zu einer größeren Transparenz der Verantwortungsbereiche von Eisenbahn und Eigentümer führen, sie scheitert jedoch bisher noch an dem geeigneten Instrument einer praktikablen Trennungsrechnung.
- Die vorgesehene Festlegung des Verhältnisses von Eigenkapital und Schulden läuft auf eine Übernahme der Altschulden der Eisenbahnunternehmen durch die Staaten hinaus. Dies dient zwar der Harmonisierung der finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Staaten und damit der Vergleichbarkeit der wirtschaftlichen Situation der Bahnen. Andererseits sieht der Bundesrat im Hinblick auf die unterschiedlichen Verhältnisse bei den Bahnen und die unterschiedlichen Bemühungen der Staaten zur Sanierung der Eisenbahnen Probleme in der Realisierbarkeit dieses Zieles.
- Der Vorschlag, Zuschüsse an die Bahnen ab 1990 nur mit Genehmigung der Kommission zu gewähren, erscheint unrealistisch.