

Beschlußempfehlung und Bericht des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 9/184 Nr. 19 —**

**Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung der Frist und
der Bedingungen für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts
der Eisenbahnunternehmen**

**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**

»EG-Dok. 4515/81«

A. Problem

Das finanzielle Gleichgewicht der Staatseisenbahnen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft ist durchweg in erheblichem Ausmaße gestört.

B. Lösung

Durch die EG-Vorlage sollen die EG-Mitgliedstaaten dazu verpflichtet werden, ihre nationalen Eisenbahngesellschaften durch volle Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und Zahlung eines Wegekostenausgleiches bis zum 1. Januar 1990 zu sanieren. Danach sollen Staatszuschüsse für den Ausgleich von Defiziten grundsätzlich nicht mehr zulässig sein.

Einmütige Ablehnung im Ausschuß.

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Von der anliegenden EG-Vorlage wird Kenntnis genommen.
2. Die Bundesregierung wird ersucht, die Vorlage in der jetzigen Form abzulehnen. Sie wird dazu aufgefordert, sich in Brüssel dafür einzusetzen, daß die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahngesellschaften unter Einbeziehung der anderen Verkehrsträger vorgegeben wird.

Bonn, den 7. Oktober 1981

Der Ausschuß für Verkehr

Curdt

Stellv. Vorsitzender

Dr. Jobst

Berichterstatler

Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung der Frist und der Bedingungen für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen

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 Erwägung nachstehender Gründe:

Gemäß Artikel 15 Abs. 1 der 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 Staaten¹⁾ legt die Kommission dem Rat Vorschläge zur Festlegung der Fristen und der Bedingungen vor, nach denen das finanzielle Gleichgewicht der Eisenbahnunternehmen das ein Hauptziel für diese Unternehmen ist, hergestellt werden soll.

Dieser Begriff des finanziellen Gleichgewichts ist zu definieren und auf die gesamte Tätigkeit der Eisenbahnunternehmen anzuwenden.

Im Zusammenhang mit diesem Begriff kann die Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen²⁾ als terminologische Grundlage verwendet werden.

In diesem Zusammenhang sind die Aufwendungen des Unternehmens zu definieren und die Erträge des Unternehmens dadurch genauer zu bestimmen, daß die Verkehrs- und sonstigen Erträge sowie die verschiedenen Leistungen des Staates gemäß 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 Binnenschiffsverkehrs³⁾ zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. ...⁴⁾ und gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der

Eisenbahnunternehmen⁵⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. ...⁶⁾ zusammengefaßt werden.

Es ist zweckmäßig, das tatsächliche Defizit zu ermitteln und etwaige Beihilfen für den Ausgleich einer Tarifpflicht zur Einhaltung eines allgemeinen Tarifniveaus, das dem kaufmännischen Interesse der Eisenbahnunternehmen zuwiderläuft, im Falle eines Defizits vor den finanziellen Leistungen des Staates zur Deckung des Defizits zu gewähren.

Das gilt auch für die Mehraufwendungen für Wegekosten, für deren Berechnung ein gemeinsames Schema aufzustellen ist.

Etwaige Beihilfen zur Erleichterung von Forschung und Entwicklung sollten als Erträge gelten.

Bis der Rat die Vorschläge annimmt, die ihm die Kommission bis zum 1. Januar 1990 zur Festlegung der Kriterien für die Gewährung von Leistungen gemäß Artikel 5 Abs. 1 der Entscheidung 75/327/EWG unterbreiten wird, müssen diese Leistungen noch freige währt werden können; die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr⁷⁾ in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1473/75⁸⁾ ist daher zu ändern.

Das finanzielle Gleichgewicht sollte bis zum 1. Januar 1990 hergestellt sein; nach diesem Zeitpunkt dürfen keine Zuschüsse für den Haushaltsausgleich mehr gewährt werden; sollte sich dennoch ein Defizit ergeben, so werden der Kommission gemäß Artikel 93 des EWG-Vertrags die Einzelheiten der staatlichen Finanzleistungen zur Deckung dieses Defizits mitgeteilt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Verordnung gilt für die in Artikel 1 der Entscheidung 75/327/EWG genannten Eisenbahnunternehmen.

Artikel 2

Im Sinne dieser Verordnung wird das finanzielle Gleichgewicht des Eisenbahnunternehmens nach der

¹⁾ ABl. EG Nr. L 152 vom 12. Juni 1975, S. 5

²⁾ ABl. EG Nr. L 334 vom 24. Dezember 1977, S. 13

³⁾ ABl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 1

⁴⁾ ABl. EG Nr.

⁵⁾ ABl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 8

⁶⁾ ABl. EG Nr.

⁷⁾ ABl. EG Nr. L vom 15. Juni 1970, S. 1

⁸⁾ ABl. EG Nr. L 152 vom 12. Juni 1975, S. 1

Gewinn- und Verlustrechnung beurteilt. Es ist dann gegeben, wenn das Eisenbahnunternehmen jährlich die Aufwendungen für seine gesamte Tätigkeit durch seine Erträge deckt.

Artikel 3

1. Bei den Aufwendungen im Sinne von Artikel 2 handelt es sich um die in der Liste in Anhang III der Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 aufgeführten Aufwendungen sowie um außergewöhnliche Verluste und um Körperschaftsteuern.
2. Die Erträge im Sinne von Artikel 2 setzen sich zusammen aus
 - a) — den Verkehrserträgen, den Finanzerträgen, den sonstigen Erträgen und den außerordentlichen Gewinnen sowie aus dem Gegenwert der anderen Konten weiterbelasteten Aufwendungen im Sinne des vorgenannten Anhangs III;
 - den Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69;
 - den Ausgleichszahlungen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69
 - b) etwaigen Leistungen, mit denen gemäß Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 dem Eisenbahnunternehmen auferlegte Tarifpflichten ausgeglichen werden, die in der Einhaltung eines allgemeinen Tarifniveaus bestehen, das dem kaufmännischen Interesse des Eisenbahnunternehmens zuwiderläuft und das sich nicht aus allgemeinen, preispolitischen Maßnahmen für die gesamte Volkswirtschaft ergibt.
 - c) gegebenenfalls Beihilfen nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70.
3. Als Erträge im Sinne von Artikel 2 gelten auch etwaige Beihilfen gemäß Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70, mit denen eine Erleichterung der Forschung und der Entwicklung von Verkehrsformen und -mitteln, die für die Allgemeinheit wirtschaftlicher sind, erreicht werden soll.

Artikel 4

1. Die Höhe der in Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe b genannten Leistungen wird nach der Methode in Artikel 11 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 berechnet.
2. Die in Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe c genannten Beihilfen werden nach den Leitlinien im Anhang dieser Verordnung berechnet.

Artikel 5

Ist das finanzielle Gleichgewicht im Sinne von Artikel 2 bis zum 1. Januar 1983 noch nicht hergestellt, so werden von diesem Zeitpunkt an vorbehaltlich von Artikel 6 die staatlichen Finanzleistungen zur Deckung des Defizits nur dann genehmigt, wenn die Leistungen gemäß Artikel 3 Abs. 2 nicht zur Anwendung kommen.

Artikel 6

Die Mitgliedstaaten und die Eisenbahnunternehmen treffen die Maßnahmen, die zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts zum 1. Januar 1990 erforderlich sind.

Artikel 7

Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„1. Solange die Vorschläge, welche die Kommission bis zum 1. Januar 1990 zur Festlegung der Kriterien für die Gewährung von finanziellen Leistungen an die Eisenbahnunternehmen im Rahmen ihrer Tätigkeitsprogramme gemäß Artikel 5 Abs. 1 der Entscheidung 75/327/EWG unterbreiten wird, noch nicht vom Rat angenommen sind, findet Artikel 3 unbeschadet der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1192/69 auf diese Leistungen keine Anwendung.“

Bis zum 1. Januar 1990 findet Artikel 3 unbeschadet der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1192/69 keine Anwendung auf Zuschüsse für den Haushaltsausgleich, die den Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 13 der Entscheidung 75/327/EWG gewährt werden können.“

2. Artikel 5 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„2. Für Beihilfen im Sinne von Artikel 4 ist bis zum 1. Januar 1990 das Verfahren nach Artikel 93 Abs. 3 des Vertrages nicht erforderlich; die Kommission wird zu Beginn jedes Jahres über solche Beihilfevorhaben unterrichtet und erhält nach Ablauf des Haushaltsjahres darüber einen Bericht.“

Artikel 8

Diese Verordnung tritt am . . . in Kraft.

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

Leitlinien zur Festlegung der Beihilfen für Eisenbahnunternehmen nach Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970

Die Höhe der Beihilfen, die den Eisenbahnunternehmen zu gewähren sind, wenn diese für ihre Wegekosten ganz oder teilweise selbst aufkommen, während die konkurrierenden Verkehrsunternehmen solche Aufwendungen nicht oder nur in geringem Maße tragen, richtet sich nach folgenden Faktoren:

- Anteil der Einnahmen aus dem Schienenverkehr, der mit einem oder beiden anderen Binnenverkehrsträgern im Wettbewerb steht; dieser Anteil wird aufgrund des gesamten Personen- und Güterverkehrs berechnet;
- Deckungsgrad der Wegekosten, die den mit den Eisenbahnen im Wettbewerb stehenden Verkehrsträgern anzulasten sind.

Die Höhe der Beihilfe ist gleich der Summe aus den beiden nachstehenden Formeln:

$$D_F \times \frac{R_1}{R} \left(\frac{D'_F}{D_F} - \frac{P_R}{D_R} \right) \quad \text{und} \quad D_F \times \frac{R_2}{R} \left(\frac{D'_F}{D_F} - \frac{P_N}{D_N} \right)$$

In diesen Formeln bedeuten

- D_F = Gesamtwegekosten des Eisenbahnunternehmens
 D'_F = vom Eisenbahnunternehmen getragene Wegekosten

D_R = Wegekosten des mit der Eisenbahn konkurrierenden Straßenverkehrs

D_N = Wegekosten der mit der Eisenbahn konkurrierenden Binnenschifffahrt

R = Gesamteinnahmen des Eisenbahnverkehrs einschließlich der Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes

R = Einnahmen des mit dem Straßenverkehr konkurrierenden Eisenbahnverkehrs

R_2 = Einnahmen des mit der Binnenschifffahrt konkurrierenden Eisenbahnverkehrs

P_R = Ertrag der spezifischen Steuern des mit der Eisenbahn konkurrierenden Straßenverkehrs

P_N = Ertrag der spezifischen Steuern der mit der Eisenbahn konkurrierenden Binnenschifffahrt.

Bei jedem Verkehrsträger sind die Wegekosten zu berücksichtigen, die in der einheitlichen Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 des Rates vom 4. Juni 1970 zur Einführung einer Buchführung über die Ausgaben für die Verkehrswege des Eisen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs ausgewiesen werden. Diese Grundsätze sind zu überprüfen, wenn bei den drei Verkehrsträgern das System der Abgeltung der Benutzung der Verkehrswege schrittweise eingeführt wird.

Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zur Änderung der Entscheidung 75/327/EWG zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen und zu 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 Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Laut Artikel 15 Abs. 1 der Entscheidung 75/327/EWG des Rates¹⁾ legt die Kommission die Vorschläge vor, die sie für die Herstellung des finanzierten Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen für notwendig hält.

Die in der Entscheidung von 1975 genannten Tätigkeits- und Finanzprogramme sind eine wesentliche Voraussetzung für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts; daher ist es notwendig geworden, ihren Aufbau und das Verfahren ihrer Aufstellung zu verbessern.

Im Rahmen der Herstellung des finanziellen Gleichgewichts müssen sich diese Programme auf mehrere Jahre erstrecken, die Verordnung (EWG) Nr. ... des Rates vom ... zur Festlegung der Frist und der Bedingungen für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen²⁾ berücksichtigen und nach gemeinsamen Leitlinien aufgestellt werden.

Vor der Durchführung dieser Programme sollte die Kommission Stellungnahmen abgeben, wobei die besonderen Bedingungen jedes Eisenbahnunternehmens zu berücksichtigen sind.

Das finanzielle Gleichgewicht sollte bis zum 1. Januar 1990 erreicht sein; daher kann der Zuschuß für den Haushaltsausgleich nur eine befristete Maßnahme sein —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

1. Artikel 3 erster Gedankenstrich erhält folgende Fassung:

„— im Rahmen der vom Staat festgelegten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichti-

gung der staatlichen Transportplanung, insbesondere auf dem Gebiet der Infrastruktur, seine mehrjährigen Tätigkeitsprogramme einschließlich seiner Investitions- und Finanzpläne vorschlagen;“

2. Artikel 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„1. Das vom Unternehmen gemäß Artikel 3 vorgeschlagene Tätigkeitsprogramm wird im Rahmen eines Verfahrens beschlossen, das vom Staat festgelegt wird und dem eine Konzertierung zwischen Staat und Eisenbahnunternehmen zugrunde liegt. Der Staat übermittelt das Programm, bevor es beschlossen wird, der Kommission, die ihm unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen jedes Eisenbahnunternehmens gegebenenfalls ihre Bemerkungen mitteilt. Bei der Durchführung des Programms wird die Stellungnahme der Kommission berücksichtigt.“

Dieses Programm soll ebenfalls in mehreren Teilprogrammen mit dem Blick auf die Herstellung und spätere Erhaltung des finanziellen Gleichgewichts des Unternehmens sowie auf die Verwirklichung der anderen Ziele der technischen, kaufmännischen und finanziellen Geschäftsführung aufgestellt werden. Die Leitlinien im Anhang dieser Entscheidung werden darin berücksichtigt. Ab 1. Januar 1983 ist es nach den Bedingungen der Verordnung (EWG) Nr. ... (ABl. EG Nr. 1, ...) aufzustellen.

In dem Programm sollen außerdem die einzelnen Maßnahmen zur Herstellung der im zweiten Unterabsatz genannten Ziele festgelegt werden.

Der Staat verfolgt die Ausführung dieses Programms. Wird die Durchführung des Programms durch die Entwicklung der Wirtschaftslage beeinträchtigt oder tritt ein unvorhergesehener Umstand ein oder ergeht eine Entscheidung der Regierung und wird dadurch ein wesentliches Element des Programms in Frage gestellt, so überprüfen der Staat und das Eisenbahnunternehmen die Ziele und die für ihre Erreichung vorgesehenen Mittel nach einem gleichen Verfahren.“

3. Artikel 13 wird bis zu den Worten „getrennt zu halten sind von“ durch den folgenden Wortlaut ersetzt:

„Der Staat erstellt in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnunternehmen und im Rahmen des in Artikel 4 Abs. 1 genannten Verfahrens zur Aufstellung des Tätigkeitsprogramms ein mehrjähriges Finanzprogramm, das auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts des Unternehmens abzielt.“

¹⁾ ABl. EG Nr. L 152 vom 12. Juni 1975, S. 3

²⁾ ABl. EG Nr.

Im Rahmen dieses Programms kann der Mitgliedstaat bis zum 1. Januar 1990 unter Berücksichtigung der in der Verordnung (EWG) Nr. ... festgelegten Bedingungen dem Eisenbahnunternehmen Zuschüsse für den Haushaltsausgleich gewähren, die getrennt zu halten sind von“

4. Artikel 14 Abs. 1 wird durch den folgenden Wortlaut ersetzt:

„1. Die Kommission übermittelt dem Rat alle zwei Jahre einen Bericht über die Anwendung dieser Entscheidung sowie der Verordnungen (EWG)

Nr. 1191/69, (EWG) Nr. 1192/69, (EWG) Nr. 1107/70 und (EWG) Nr. ...“

Artikel 2

Diese Entscheidung gilt ab 1. Januar 1982.

Artikel 3

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Leitlinien zur Aufstellung der Tätigkeits- und Finanzprogramme der Eisenbahnunternehmen

1. Die Programme werden für drei bis fünf Jahre im Rahmen einer allgemeinen Wirtschaftsprognose unter Berücksichtigung der anderen Verkehrsträger und ihrer wechselseitigen Beziehungen aufgestellt.
2. Die Programme sollen die wichtigsten Leitlinien, mit denen die Unternehmensführung das finanzielle Gleichgewicht anstrebt, enthalten.
3. Hierzu enthalten die Programme
 - eine sektorale Analyse der jetzigen und der potentieller Märkte,
 - eine Analyse der einzusetzenden Produktionsmittel (Investitionen, Personal, Organisation).
4. Aufgrund dieser Faktoren und des angestrebten Zieles werden in den Programmen die sich nach der Marktlage richtende Geschäfts- und Preispolitik festgelegt. In den Programmen sind ferner die Kriterien für die Entwicklung des allgemeinen Tarifniveaus anzugeben.
5. Im Hinblick auf die Leistungen des Staates werden in den Programmen angegeben:
 - a) die Einnahmen im Sinne von Artikel 13; die Leistungen aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den Verordnungen (EWG) Nr. 1107/70 und (EWG) Nr. 1192/69, nach Möglichkeit getrennt nach Richtlinie und Verwendung;
 - b) die Kapitaltransaktionen im Sinne von Artikel 5 Abs. 1 und 2.In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß in den Programmen im Rahmen des Möglichen die Möglichkeiten gegenwärtiger und künftiger Leistungen zur
 - Neuordnung des Kapitals (Artikel 5 Abs.1),
 - Finanzierung neuer Investitionen im Sinne von Artikel 5 Abs. 1anzugeben sind.

Begründung

I. Allgemeine Bestimmungen

1. Artikel 15 Abs. 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 Staaten¹⁾ lautet wie folgt: „Die Kommission legt dem Rat (...) unter Berücksichtigung der in jedem einzelnen Mitgliedstaat hinsichtlich der Rolle und Bedeutung der Eisenbahnen bestehenden besonderen Bedingungen die Vorschläge vor, die sie für notwendig hält, um die Frist und die Bedingungen festzulegen, nach denen das finanzielle Gleichgewicht der Eisenbahnunternehmen erreicht werden soll“. In Absatz 2 dieses Artikels heißt es, daß die Kommission zum gleichen Zeitpunkt Vorschläge unterbreitet, „um im Rahmen der bestehenden Verbindungen zwischen dem Verkehr und den anderen wirtschaftlichen und sozialen Gebieten den Anforderungen Rechnung zu tragen, die mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbunden sind ...“. Die Kommission legt gleichzeitig einen entsprechenden Vorschlag vor.
 - sie sich auf gemeinsame Leitlinien stützen müssen;
 - Stellungnahme der Kommission zu diesen Programmen unter besonderer Berücksichtigung der besonderen Bedingungen jedes Unternehmens;
 - Festlegung einer gemeinsamen Frist für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts; nach Ablauf dieser Frist sind der Kommission die Einzelheiten für den Ausgleich eines etwaigen Defizits entsprechend den allgemeinen Vorschriften für Beihilfen zu unterbreiten.
2. Die wirtschaftliche und finanzielle Lage der Eisenbahnunternehmen, wie sie in den Zweijahresberichten²⁾ dargelegt ist, sowie die Beratungen mit Regierungs- und Eisenbahnsachverständigen und mit den Vertretern der Gewerkschaften haben die Kommission veranlaßt, ein mehrstufiges Programm zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts vorzuschlagen. Bei der Festsetzung einer entsprechenden Frist hat sich die Kommission dafür entschieden, den Mitgliedstaaten relativ viel Zeit zu lassen, damit sich ihre Maßnahmen voll auswirken können. Die Kommission ist der Auffassung, daß sie sich damit realistisch verhält, gleichzeitig aber auch ihre Entschlossenheit bekundet, in diesem Bereich zu einer Lösung zu gelangen.
3. Der Abschluß dieses Programms bedeutet, daß während der verschiedenen Abschnitte auf dem Wege zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts verschiedene Maßnahmen durchgeführt werden müssen:
 - Klärung und Harmonisierung der finanziellen Beziehungen zwischen Eisenbahnunternehmen und Staat, um in bezug auf das Gleichgewicht zwischen Aufwendungen und Erträgen des Unternehmens zu einer gemeinsamen Lösung zu gelangen,
 - auf dieser Grundlage Ausarbeitung mehrjähriger Tätigkeits- und Finanzprogramme,
4. Um dieses Programm durchzuführen, schlägt die Kommission eine Verordnung zur Festlegung der Frist und der sonstigen Bedingungen für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen vor. Die Verordnung besteht aus mehreren Teilen mit einer Beschreibung der Maßnahmen, die während der verschiedenen Abschnitte auf dem Wege zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts durchzuführen sind, im wesentlichen Klärung und Harmonisierung der finanziellen Beziehungen zwischen Staat und Eisenbahnunternehmen sowie Festlegung einer Frist für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts. Zudem erfordert die Durchführung eines Teils dieser Maßnahmen einige Änderungen der Entscheidung des Rates vom 20. Mai 1975, die gleichzeitig mit dem vorgenannten Verordnungsvorschlag angenommen werden müßten. Sie beziehen sich im wesentlichen auf:
 - den Aufbau und die Verfahren für die Ausarbeitung der Tätigkeits- und Finanzprogramme,
 - die Bedingungen der Gewährung von Zuschüssen für den Haushaltsausgleich,
 - den Inhalt des Zweijahresberichtes über die Durchführung der Entscheidung.
5. Generell kommt es nach Auffassung der Kommission darauf an, daß die Mitgliedstaaten und Eisenbahnunternehmen die Arbeit an den Tätigkeits- und Investitionsprogrammen aufnehmen, um das in dieser Verordnung gesetzte Ziel insbesondere unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Lage zu erreichen. Diese Maßnahmen könnten dadurch, daß sie den Eisenbahnunternehmen wieder zu ihrem finanziellen Gleichgewicht verhelfen, zur Verbesserung ihrer Wettbewerbsfähigkeit beitragen. Wie aus den bereits getroffenen Maßnahmen sowie den Vorschlägen und Mitteilungen der Kommission hervorgeht, ist die Tätigkeit der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten im Binnenverkehr nicht auf die Eisenbahn beschränkt. Insbesondere durch die effektive Anwendung der geltenden Sozialvorschriften und in der Infrastrukturpolitik müßten weitere Fortschritte erzielt werden.

¹⁾ Amtsblatt EG Nr. L 152 vom 12. Juni 1975, S. 3

²⁾ KOM(77)295 endg.

KOM(79)447 endg.

II. Besondere Bestimmungen des Vorschlags für Verordnung zur Festlegung der Frist und der Bedingungen für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Eisenbahnunternehmen

6. Die Klärung und Harmonisierung der finanziellen Beziehungen besteht einmal darin, das finanzielle Gleichgewicht als Gleichgewicht zwischen Aufwendungen und Erträgen in der Gewinn- und Verlustrechnung zu definieren. Die entsprechende Terminologie ist in der Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates über Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen¹⁾ festgelegt. Zum anderen bestehen sie darin, die verschiedenen Arten von Aufwendungen und Erträgen, die bei diesem Gleichgewicht zu berücksichtigen sind, aufzuzählen.

Die unterschiedlichen Regeln und Verfahren für Kapitaltransaktionen können dazu führen, daß die Gewinn- und Verlustrechnungen vor allem bei den Abschreibungen und finanziellen Lastungen nicht völlig vergleichbar sind. Hier müssen über die Arbeit des durch die vorgenannte Verordnung eingesetzten Ausschusses Fortschritte erzielt werden, um zu einer besseren Vergleichbarkeit zu gelangen.

7. Die Verordnung nennt die verschiedenen Erträge eines Eisenbahnunternehmens, und zwar einmal die Verkehrs-, Finanz- und sonstigen Erträge, die außerordentlichen Gewinne sowie den Gegenwert der anderen Konten weiterbelasteten Aufwendungen, zum anderen die Ausgleichszahlungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen⁴⁾ und der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen⁵⁾.

8. Ferner heißt es in der Verordnung, daß den Eisenbahnunternehmen gegebenenfalls auch andere Erträge vom Staat überwiesen werden können:

- 8.1. Wenn der Staat dem Eisenbahnunternehmen die Einhaltung eines allgemeinen Tarifniveaus auferlegt, das sich von den sonstigen Maßnahmen der allgemeinen Preispolitik abhebt und dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens zuwiderläuft. Die Harmonisierung der Einzelheiten für die Gewährung hierfür zu gewährender Ausgleichszahlungen ergibt sich aus Artikel 9 Abs. 2 der vorgenannten Ratsentscheidung. Der hierzu bereits vorgelegte Vorschlag der Kommission könnte daher zurückgezogen werden, wenn dieser Vorschlag angenommen wird⁶⁾.

- 8.2. Wenn die Anlastung der Wegekosten dazu führt, daß das Eisenbahnunternehmen mehr Aufwendungen hat als die konkurrierenden Verkehrsträger. Dieser Fall wird gegenwärtig von der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr⁷⁾ geregelt, wobei dieser Vorschlag die vorgenannte Verordnung ergänzt, da für die Gewährung einer Beihilfe der Vergleich mit den konkurrierenden Verkehrsträgern entscheidend ist und der Anhang Leitlinien für die Berechnung der Höhe dieser Beihilfen enthält.

9. Um sowohl die obligatorischen als auch die freiwilligen Finanzleistungen des Staates vollständig zu normalisieren und das tatsächliche Defizit feststellen zu können, sind staatliche Finanzleistungen zur Deckung dieses Defizits erst dann möglich, wenn der Staat, sofern Defizite auftreten, alle anderen vorgennanten Möglichkeiten für Finanzleistungen ausgeschöpft hat.

10. Nach dem Vorschlag kann der Staat, ohne daß dies eine Voraussetzung für finanzielle Leistungen zur Deckung eines Defizits wäre, gegebenenfalls eine Beihilfe gewähren, mit der eine Erleichterung der Forschung und der Entwicklung von Verkehrsformen und -mitteln, die für die Allgemeinheit wirtschaftlicher sind, erreicht werden soll. Diese Beihilfe ist dann ein Ertrag.

11. Nach Auffassung der Kommission können die Mitgliedstaaten bis zum 31. Dezember 1982 diesen ersten Teil der vorliegenden Verordnung durchführen und so auf Gemeinschaftsebene klarere und vergleichbarere Verhältnisse schaffen.

12. Nach der Verordnung müssen die Eisenbahnunternehmen bis spätestens zum 1. Januar 1990 das finanzielle Gleichgewicht erreicht haben. Die Kommission ist sich darüber im klaren, daß die Staaten als Eigentümer oder Hauptaktionäre auch nach diesem Zeitpunkt in ihrer Investitionspolitik gegenüber den Eisenbahnunternehmen eine gewisse Freiheit behalten; allerdings hält es die Kommission für notwendig, zu einem späteren Zeitpunkt, auf alle Fälle aber bis zum 1. Januar 1990, Vorschläge zur Festlegung der Kriterien für die Gewährung von Finanzleistungen zu machen. Hingegen können Zuschüsse für den Haushaltsausgleich nicht mehr gewährt werden und die Bedingungen einer Gewährung von staatlichen Finanzleistungen zur Deckung eines etwaigen Defizits müssen nach den allgemeinen Vertragsvorschriften der Kommission vorgelegt werden. Daher schlägt die Kommission die Änderung von Artikel 4 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70⁸⁾ in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1473/75 vor.

³⁾ ABl. EG Nr. L 334 vom 29. Dezember 1977, S. 13

⁴⁾ ABl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 1

⁵⁾ ABl. EG Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 8

⁶⁾ DOK R./1174/79 (TRANS 89)

⁷⁾ ABl. EG Nr. L 130 vom 15. Juni 1970, S. 1

⁸⁾ ABl. EG Nr. L 152 vom 12. Juni 1975, S. 1

III. Besondere Bestimmungen des Vorschlags zur Änderung 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 (75/327/EWG)

13. Den Tätigkeits- und Finanzprogrammen der Eisenbahnunternehmen wird in der Entscheidung selbst ein wesentlicher Stellenwert bei den Maßnahmen der Unternehmen zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts zugewiesen. Aus diesem Grunde und um die Struktur und das Verfahren für die Ausarbeitung dieser Programme auf Gemeinschaftsebene zu koordinieren, wird vorgeschlagen,

- die bisher nur fakultative Aufstellung mehrjähriger Programme zur Pflicht zu machen, da die beabsichtigten Maßnahmen und ihre Auswirkungen auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts nur auf einer mehrjährigen Grundlage beurteilt werden können;
- der Kommission die Möglichkeit zu geben, gemäß Artikel 15 Abs. 1 der Entscheidung von

1975 die von jedem Mitgliedstaat getroffenen Maßnahmen unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen besser zu beurteilen. Dabei sollen diese Programme der Kommission vor ihrer Verabschiedung vorgelegt werden, damit sie den Mitgliedstaaten etwaige Bemerkungen zu den Modalitäten zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts mitteilen kann;

- ein gemeinsames Schema für die Struktur dieser Programme zu beschließen und hierzu in einem Anhang zur Entscheidung die Leitlinien zur Aufstellung der Tätigkeits- und Finanzprogramme festzulegen.

14. Da die Entscheidung vom 20. Mai 1975 in bezug auf die Tätigkeits- und Finanzprogramme in dem Zeitpunkt geändert werden sollte, in dem auch die Verordnung zur Festlegung der Frist und der Bedingungen für die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts erlassen wird, wird vorgeschlagen, im Zweijahresbericht über die Durchführung der Entscheidung von 1975 auch die Anwendung dieser Verordnung zu behandeln.

Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Der anliegende Verordnungs- und Entscheidungsvorschlag wurde gemäß § 93 der Geschäftsordnung durch Drucksache 9/184 Nr. 19 vom 19. Februar 1981 dem Ausschuß für Verkehr federführend und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 13. Mai 1981 behandelt.

Die EG-Kommission legt mit dem vorliegenden Verordnungsvorschlag ein mehrstufiges Programm zur Herstellung des finanziellen Gleichgewichts der Staatseisenbahnen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft vor:

1. Stufe bis 1. Januar 1983

Die Staatseisenbahnen erhalten volle Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und sonstige Belastungen nach den EG-Verordnungen 1191/69 und 1192/69 sowie 1107/70. Daneben ist wie bisher ein Defizitausgleich mit öffentlichen Mitteln zulässig.

2. Stufe vom 1. Januar 1983 bis 1. Januar 1990

In dieser 2. Stufe sollen staatliche Finanzleistungen nur noch dann zulässig sein, wenn zuvor alle nach sonstigem EG-Recht zulässigen obligatorischen und freiwilligen Finanzleistungen des Staates erschöpft sind. Die Staaten sind verpflichtet, in diesem Zeitraum alle sonstigen zur Sanierung der Eisenbahnunternehmen erforderlichen Maßnahmen zu treffen.

3. Stufe ab 1. Januar 1990

In dieser letzten Stufe sollen keine staatlichen Zuschüsse mehr für den Defizitausgleich gewährt werden. Falls sich auch nach diesem Zeitpunkt noch ein Defizit ergibt, so soll hier das allgemeine Verfahren für Beihilfen nach Artikel 93 des EWG-Vertrages Anwendung finden.

Die Entscheidung EWG/74/327 soll geändert werden mit dem Ziel, bei Aufstellung mehrjähriger Arbeits- und Finanzprogramme Verbesserungen durchzuführen. Der Verkehrsausschuß sieht sich nicht in der Lage, dieser EG-Vorlage zuzustimmen. Die Sanierung der Deutschen Bundesbahn und allgemein der europäischen Eisenbahnen ist nur im Rahmen einer gesamten Verkehrskonzeption unter Einbeziehung aller Verkehrsträger möglich. Die Marktstellung der Eisenbahnen im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern muß durch umfangreiche Modernisierungs- und Rationalisierungs-Investitionen gestärkt werden. Außerdem ist es notwendig, noch vorhandene Wettbewerbsverzerrungen zu beseitigen. Nach voller Abgeltung der Wegekosten und der gemeinwirtschaftlichen Leistungen muß ein echter Leistungswettbewerb zwischen Schiene, Straße und Wasserweg möglich werden. Der Verkehrsausschuß hält es daher für erforderlich, daß die Bundesregierung sich bei den bevorstehenden Beratungen in Brüssel für eine Regelung in diesem Sinne einsetzt und die EG-Vorlage in der vorliegenden Form als ungeeignet ablehnt.

Der mitberatende Haushaltsausschuß hat die Vorlage am 7. Oktober 1981 ebenfalls abgelehnt.

Bonn, den 7. Oktober 1981

Dr. Jobst

Berichterstatter