

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

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
— Drucksache 10/1005 Nr. 8 —

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

»EG-Dok. Nr. 4351/84«

A. Problem

Das Recht der europäischen Eisenbahnen soll weiter harmonisiert werden durch Einführung folgender Neuregelungen: Die Trennungsrechnung Fahrweg/Betrieb soll verbindlich vorgeschrieben werden; es soll eine Verschuldungsobergrenze eingeführt werden; Zuschüsse aus den öffentlichen Haushalten zum Verlustausgleich sollen von einem bestimmten Zeitpunkt an nur noch mit Zustimmung der EG-Kommission zulässig sein.

B. Lösung

Ablehnung der Vorschläge, durch die die nationale Verkehrs- und Finanzpolitik in nicht vertretbarer Weise eingeschränkt würde.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, die Vorschläge (Anlage) abzulehnen. Solange die europäischen Eisenbahnen nicht finanziell saniert sind, sollte von einer Neuregelung abgesehen werden. Die vorgesehenen Regelungen würden die nationale Verkehrs- und Finanzpolitik in nicht vertretbarer Weise einschränken.

Bonn, den 24. Mai 1984

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich

Haungs

Vorsitzender

Berichterstatte

Anlage

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 Wirtschaftsgemeinschaft, 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 Staaten¹⁾, 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 dem 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.

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 auflegen können —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

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

Artikel 1

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

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

„Artikel 2 a

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 ... 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 ... 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 Binnenschiffsverkehrs²⁾;
- Verordnung (EWG) Nr. 2830/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über Maßnahmen zur Herstellung der Vergleichbarkeit der Rechnungsführung und der Jahresrechnung von Eisenbahnunternehmen.“

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

„Artikel 4a

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 5a eingefügt:

„Artikel 5a

Der Staat trifft im Rahmen des Verfahrens gemäß Artikel 5 Absatz 1 die erforderlichen Finanzmaßnahmen, damit die Verbindlichkeiten nach einem ab 31. Dezember ... auslaufenden Anpassungszeitraum einen bestimmten Prozentsatz des Eigenkapitals des Eisenbahnunternehmens nicht übersteigen. Diesen Prozentsatz legt jeder Mitgliedstaat nach den Besonderheiten jedes Eisenbahnunternehmens entspre-

chend den Grundsätzen einer gesunden kaufmännischen Geschäftsführung fest.“

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

„Artikel 13a

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 beigefügt.

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.

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

Anhang I

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 Kosten¹⁾ 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:

Summe der aktualisierten marginalisierbaren Kosten
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 Binnenschiffsverkehrs²⁾.

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 Ver-

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.

waltung, 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.

- 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 bT/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.

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 1970¹⁾ aufgeführten Ausgaben. Nach Anlage 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970²⁾ 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 Eisenbahnunternehmen³⁾ 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

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

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

²⁾ ABl. Nr. L 278 vom 23. Dezember 1970, S. 1

³⁾ ABl. Nr. L 156 vom 28. Juni 1969, S. 8

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 doppel-

gleisig — oder nach der Art des Verkehrs — reiner Güterverkehr oder gemischter Verkehr).

2. Berechnung der Einheit der Grenzkosten

Die Einheit der Grenzkosten in Leistungstonnenkilometern 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.

Mitgliedsstaat:
Jahr:

Grenzkosten der Benutzung der Eisenbahn

Positionen der Kosten ¹⁾	Gesamtkosten	Feste Kosten	Kosten, die mit dem Verkehr variieren und zwar nach:			
			Leistungstonnen-km		Zug-km	
			Fester Kostenanteil	Verkehrshäng. Teil	Fester Kostenanteil	Verkehrshäng. Teil
1	2	3	4	5	6	7
Betrieb, Unterhaltung und Erneuerung						
1. Oberbau						
2. Kunstbauten						
3. Sicherungs-, Signal- und Fernmeldeanlagen						
4. Fahrdrabt der Fahrleitungen und Stromschiene						
5. Aufgaben des Unterhaltungsdienstes hinsichtlich 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. Dezember 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. Nr. L 278 vom 23. Dezember 1970, Seite 1).

Mitgliedstaat:

Jahr:

Grenzkosten der Benutzung der Verkehrswege der Eisenbahn

Mio.

Positionen der Kosten ¹⁾	Gesamtkosten	Feste Kosten	Kosten, die mit dem Verkehr variieren, und zwar nach:			
			Leistungstonnen-km		Zug-km	
			Fester Kostenanteil	Verkehrsabhäng. Teil	Fester Kostenanteil	Verkehrsabhäng. Teil
1	2	3	4	5	6	7
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						

¹⁾ Für den Inhalt der einzelnen Positionen siehe Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 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. Nr. L 278 vom 23. Dezember 1970, Seite 1).

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.

Anhang II

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 4 a 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 gezahlten Ausgleichsbeträge;
 - gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 gewährten Ausgleichsbeträge;

¹⁾ ABl. Nr. L 234 vom 9. August 1982, S. 5.

- 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 4 a 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 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.

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. 1658/82²⁾ besonders darauf abzielt, den Staaten als Eigentümerin der Eisenbahnunternehmen Eingriffe zu ermöglichen, um den Haushalt dieser Unternehmen auszugleichen oder eine Überschuldung zu verhindern, und daß solche Möglichkeiten zu Zuschüssen für den Haushalts-

ausgleich gleichwohl eine Ausnahme sein müssen oder nur dann gewährt werden können, wenn sie mit Rationalisierungsmaßnahmen einhergehen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

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

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

²⁾ ABl. Nr. L 184 vom 29. Juni 1982, S. 1.

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 Beihilfevorhaben 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.

Begründung**I. 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 Staaten¹⁾ 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 1975²⁾ 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 Stellungnahmen³⁾ abgegeben haben, wurden in der Gruppe Verkehrsfragen des Rates mehrfach erörtert, doch konnte, von einigen eher technischen Gesichtspunkten abgesehen, über die 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 auf-

grund der Anregungen, die sie bei diesen Konsultationen gewonnen haben, und an Hand der Leitlinien, der Mitteilung der Kommission vom Februar 1983 über „Fort-schritte 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 festgestellt²⁾, 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 begrenzte 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.

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 Zu-

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

²⁾ ABl. Nr. C 37 vom 20. Februar 1981, S. 7.

³⁾ EP 72649 vom 9. Oktober 1981. WSA ABl. C 343 vom 31. Dezember 1981.

¹⁾ Dok. KOM(83) 58 endg.

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

schüsse 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 vollständigen Deckung der Infrastrukturausgaben 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 Tätigkeitsprogramme auszuarbeiten sind, mit denen die Erlangung des finanziellen Gleichgewichts ermöglicht werden soll.

Es wird vorgeschlagen, diesen Artikel durch eine Definition des finanziellen Gleichgewichts zu ergänzen und diese wiederum durch eine genaue Festlegung der zu berücksichtigenden Aufwendungen und Erträge zu präzisieren.

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 aufgenommenen Schulden. Es wird vorgeschlagen, ihn durch die Verpflichtung der Staaten zu ergänzen, die erforderlichen 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 vier Jahren erscheint angemessen und ermöglicht es, eine gewisse Parallelität zu den Maßnahmen für den Straßenverkehr zu wahren. Sicher werden diese Maßnahmen in einigen Fällen 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 Zu-

schuß 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.

Bericht des Abgeordneten Haungs

Die in der Anlage enthaltenen Verordnungsentwürfe wurden durch Drucksache 10/1005 Nr. 8 vom 9. Februar 1984 gemäß § 93 der Geschäftsordnung dem Verkehrsausschuß zur Beratung überwiesen. Der Ausschuß hat die Vorlage in seiner Sitzung am 24. Mai 1984 behandelt.

Die EG-Kommission verfolgt mit der Vorlage das Ziel, das europäische Eisenbahnrecht weiter zu harmonisieren und die Sanierungsbestrebungen zu fördern. Ihr wesentlicher Inhalt ist folgender:

1. Verbindliche Einführung der Trennungsrechnung Fahrweg/Betrieb für die Eisenbahngesellschaften mit Aufteilung der Entscheidungskompetenzen

Der Staat soll die alleinige Entscheidungskompetenz über den Bau neuer Eisenbahnstrecken, über größere Ausbaustrecken und über die Stilllegung bestehender Strecken erhalten. Infrastrukturaufwendungen der Eisenbahnen sollen voll vom Staat finanziert werden; die Eisenbahngesellschaften sollen für die Benutzung der Schieneninfrastruktur an den Staat Benutzungskosten zahlen, die nach einem bestimmten Modus zu berechnen sind.

2. Verschuldungsgrenze

Die EG-Mitgliedstaaten sollen dazu verpflichtet werden, für das Verhältnis von Eigenkapital und Verschuldung der nationalen Eisenbahngesell-

schaften entsprechend den Grundsätzen einer gesunden kaufmännischen Geschäftsführung selbst einen Prozentsatz festzulegen. Dieser Prozentsatz soll dann nach einem bestimmten Anpassungszeitraum nicht mehr überschritten werden.

3. Zuschüsse zum Haushaltsausgleich

Ab 1. Januar 1990 sollen Zuschüsse des Staates an die Eisenbahnunternehmen zum Haushaltsausgleich nur noch unter bestimmten Voraussetzungen und mit Genehmigung der EG-Kommission zulässig sein.

4. Stellungnahme des Ausschusses

Der Verkehrsausschuß vertritt die Auffassung, daß sich alle drei Vorschläge nicht realisieren lassen, weil die Lage der nationalen Eisenbahngesellschaften innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu unterschiedlich ist. In den Vorschlägen fehlt außerdem die strukturpolitische Komponente, während die Finanzprobleme überbetont werden.

Die vorgesehenen Regelungen bedeuten einen direkten Eingriff in das Haushaltsgebaren der EG-Mitgliedstaaten und würden die nationale Verkehrs- und Finanzpolitik in nicht vertretbarer Weise einschränken. Der Verkehrsausschuß empfiehlt daher, die Bundesregierung zu ersuchen, die Vorschläge bei den weiteren Verhandlungen in Brüssel insgesamt abzulehnen.

Bonn, den 24. Mai 1984

Haungs

Berichterstatler

