II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

RAT

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)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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

gestützt auf die Entscheidung 65/271/EWG des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die sich auf den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr auswirken (1), insbesondere auf Artikel 8,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments (2),

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses (3),

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eines der Ziele der gemeinsamen Verkehrspolitik muß die Beseitigung der Disparitäten sein, die die Wettbewerbsbedingungen im Verkehr wesentlich verfälschen können.

Die Eisenbahnen in Europa haben allgemein, vor allem aber im Hinblick auf ihre Eigenschaft als öffentliche Unternehmen, eine erhebliche Bedeutung im Verkehrssystem. Sie arbeiten relativ umweltfreundlich sowie raum- und energiesparend. Sie sind für viele Transportaufgaben sehr oft der geeignetste Verkehrsträger und daher sowohl volkswirtschaftlich als auch gesellschaftspolitisch in den meisten europäischen Ländern nicht zu ersetzen.

In diesem Rahmen ist eine Harmonisierung der Vorschriften erforderlich, die die Beziehungen, insbesondere die finanziellen Beziehungen, zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Staaten regeln.

Der Rat hat in seiner Entschließung vom 27. Juni 1974 betreffend den Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zu Artikel 8 der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 (4) Leitlinien zur Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen den einzelstaatlichen Eisenbahnunternehmen und den Mitgliedstaaten festgelegt.

Die schrittweise Sanierung der finanziellen Lage der Eisenbahnunternehmen könnte die Lage des Verkehrsmarktes erheblich verbessern. Diese Sanierung schließt ein, daß diese Unternehmen in die Lage versetzt werden, ihre Betriebsergebnisse mit dem Blick auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts zu verbessern. Sie können dieses Gleichgewicht nur erreichen, wenn ihre finanzielle Eigenständigkeit und kaufmännische Verantwortlichkeit so weit gestärkt werden, wie dies mit der Aufgabe, die sie für die Allgemeinheit erfüllen, zu vereinbaren ist.

---

(1) ABl. Nr. 88 vom 24. 5. 1965, S. 1500/65.
(2) ABl. Nr. C 70 vom 1. 7. 1972, S. 16.
(3) ABl. Nr. C 89 vom 23. 8. 1972, S. 1.

(4) ABl. Nr. C 111 vom 23. 9. 1974, S. 1.

Andererseits müssen die staatlichen Finanzbeiträge in einem angemessenen Verhältnis zu den Leistungen und der Bedeutung der Eisenbahnen gehalten werden. Durch die Transparenz des Einsatzes der öffentlichen Mittel und der Leistungen der Eisenbahnen sollten volkswirtschaftlich nicht gerechtfertigte politische Eingriffe in den Unternehmensbereich der Eisenbahnen so weit wie möglich verhindert werden.

Hierzu ist es wichtig, den Grundsatz der Aufteilung der Verantwortung auf das Unternehmen einerseits und den Staat andererseits aufzustellen und die sich aus dieser Teilung ergebenden Zuständigkeiten festzulegen.

Deshalb sollte vorgesehen werden, daß im Rahmen eines Konzertierungsverfahrens Tätigkeitsprogramme der Eisenbahnen aufgestellt werden. Der Staat kann dem Eisenbahnunternehmen gewisse finanzielle Leistungen gewähren.

Es ist notwendig, für die Eisenbahnunternehmen Finanz- und Buchführungsregeln aufzustellen, die sich so weit wie irgend möglich an die bei Industrie- und Handelsunternehmen anwendbaren Grundsätze anlehnen. Es müssen die erforderlichen Maßnahmen vorgesehen werden, um die Rechnungsführung und die Jahresrechnungen aller Eisenbahnunternehmen miteinander vergleichbar zu machen. Es müssen außerdem einheitliche Grundsätze für die Berechnung der Kosten festgelegt werden. Auch die Verantwortlichkeit und Eigenständigkeit des Eisenbahnmanagements wird durch verbesserten Rechnungsausweis gestärkt.

Zur eigenständigen Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen gehört ferner, daß diese im Rahmen der allgemeinen Preispolitik und unter Berücksichtigung der nationalen und gemeinschaftlichen Regelung der Beförderungsentgelte und -bedingungen ihre Preise mit dem Ziel einer Optimierung ihrer finanziellen Ergebnisse und mit dem Blick auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts festlegen.

Eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen würde zu einer Optimierung der finanziellen Ergebnisse dieser Unternehmen beitragen. Die Mitgliedstaaten müssen deshalb in Zusammenarbeit mit der Kommission die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen zu fördern suchen.

Bis die Eisenbahnunternehmen in der Lage sind, ihr finanzielles Gleichgewicht zu erlangen, müssen Übergangsmaßnahmen vorgesehen werden. Der Zeitpunkt, bis zu dem das finanzielle Gleichgewicht erlangt werden soll, wird später an Hand der gesammelten Erfahrungen und unter Berücksichtigung der besonderen Bedingungen in jedem Mitgliedstaat hinsichtlich der Rolle und Bedeutung der Eisenbahnen festgelegt. Gleichzeitig ist es geboten, unter Berücksichtigung der bestehenden Verbindungen zwischen dem Verkehr und den anderen wirtschaftlichen und sozialen Bereichen die erforderlichen Anpassungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs [1] und der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr [2] vorzusehen.

Aus diesem Grunde müssen die Kommission und der Rat alle zweckdienlichen Auskünfte über die finanzielle Entwicklung der Situation der Eisenbahnunternehmen erhalten —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Die Mitgliedstaaten stellen durch Erlaß der erforderlichen Vorschriften die Anwendung dieser Entscheidung auf folgende Eisenbahnunternehmen sicher:

— Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

— De danske Statsbaner (DSB)

— Deutsche Bundesbahn (DB)

— Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)

— Coras Iompair Eireann (CIE)

— Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS)

— Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL)

— Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS)

— British Railways Board (BRB)

— Northern Ireland Railways Company Ltd. (NIR).

(2) In bezug auf die Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois (CFL) nehmen Belgien und Frankreich mit Luxemburg die Änderungen der Organisationsbestimmungen vor, die sich als notwendig erweisen, um die Anwendung dieser Entscheidung zu ermöglichen.

---

(1) ABl. Nr. L 156 vom 28. 6. 1969, S. 1.
(2) ABl. Nr. L 130 vom 15. 6. 1970, S. 1.

Artikel 2

(1) Im Rahmen der vom Staat festgelegten gesamtpolitischen Leitlinien sowie der Erfüllung der ihm übertragenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verfügt das Eisenbahnunternehmen im Bereich der Leitung, der Geschäftsführung, der Verwaltung und der innerbetrieblichen Wirtschafts- und Rechnungskontrolle über eine ausreichende Eigenständigkeit mit dem Blick auf die Herstellung seines finanziellen Gleichgewichts, insbesondere unter Berücksichtigung der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen [1] und der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70.

Diese Eigenständigkeit des Unternehmens beinhaltet in jedem Fall, daß sein Vermögen, sein Haushalt und seine Rechnungsführung von denen des Staates getrennt sind.

(2) Das Eisenbahnunternehmen ist nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Das gilt auch für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, und zwar vor allem im Hinblick auf die Erbringung wirksamer und angemessener Leistungen zu möglichst niedrigen Kosten im Verhältnis zur Qualität der geforderten Leistung.

Artikel 3

In Übereinstimmung mit Artikel 2 soll das Eisenbahnunternehmen insbesondere

— im Rahmen der vom Staat festgelegten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung der staatlichen Transportplanung, insbesondere auf dem Gebiet der Infrastruktur, seine — gegebenenfalls mehrjährigen — Tätigkeitsprogramme einschließlich seiner Investitions- und Finanzpläne vorschlagen;

— die gemäß Artikel 4 beschlossenen Tätigkeitsprogramme ausführen, soweit es betroffen ist;

— seinen Wirtschaftsplan und seine Jahresrechnungen nach Maßgabe des Artikels 4 Absatz 3 aufstellen.

Artikel 4

(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. Dieses Programm soll mit dem Blick auf die Erreichung des finanziellen Gleichgewichts des Unternehmens sowie auf die Verwirklichung der anderen Ziele der technischen, kaufmännischen und finanziellen Geschäftsführung aufgestellt werden; außerdem sollen darin die Mittel für die Erreichung dieser Ziele bestimmt 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 dieses Programms in Frage gestellt, so überprüfen der Staat und das Eisenbahnunternehmen die Ziele und die für ihre Erreichung vorgesehenen Mittel nach einem gleichen Verfahren.

(2) Der Staat bestimmt unter den Bedingungen und Beschränkungen nach den Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die das Eisenbahnunternehmen zu erfüllen hat.

(3) Der Staat regelt unter Berücksichtigung des Artikels 8 die Aufstellung des Wirtschaftsplans und der Jahresrechnungen des Eisenbahnunternehmens und legt das Verfahren und die Bedingungen für ihre Genehmigung fest.

Artikel 5

(1) Anläßlich der Aufstellung des Tätigkeitsprogramms des Unternehmens gemäß den Artikeln 3 und 4 bestimmen der Staat und das Eisenbahnunternehmen,

— wie im einzelnen die Rückzahlung, die Konsolidierung und die Umwandlung früherer Anleihen erfolgen soll;

— in welchem Umfang neue Investitionen durch Selbstfinanzierung, durch Anleihen und durch unmittelbare Finanzbeiträge des Staates finanziert werden können.

Der Staat kann Höhe und Einzelheiten der Anleihen, die das Unternehmen aufnehmen darf, festsetzen.

Zur Durchführung der genannten finanziellen Operationen kann der Staat dem Eisenbahnunternehmen folgendes gewähren:

a) eine entgeltliche oder unentgeltliche Bürgschaft für vom Unternehmen begebene Anleihen,

b) verzinsliche oder unverzinsliche Darlehen,

c) unmittelbare Finanzbeiträge.

(2) Der Staat kann dem Eisenbahnunternehmen Eigenmittel in angemessener Höhe entsprechend den Aufgaben, der Größe und dem Finanzbedarf des Unternehmens zuweisen. Diese Finanzmittel müssen jedoch einen Vermögenszuwachs des Unternehmens bezwecken und dürfen keinen Zuschuß zum Haushaltsausgleich darstellen.

---

[1] ABl. Nr. L 156 vom 28. 6. 1969, S. 8.

Artikel 6

Der Staat kann die Bedingungen festlegen, unter denen das Eisenbahnunternehmen die Mobilien- und Immobiliengeschäfte für die Gewährleistung der optimalen Nutzung seines Vermögens oder die Veräußerung seiner für den Eisenbahnbetrieb nicht mehr benötigten Vermögensgegenstände durchführt.

Artikel 7

Bis die in Artikel 8 Absatz 2 vorgesehenen Maßnahmen durchgeführt werden, legt der Staat — so weit wie möglich in Anlehnung an die Grundsätze, die für Industrie- und Handelsunternehmen gelten — die Regeln fest, die das Eisenbahnunternehmen in folgender Hinsicht beachten muß:

— Abschreibung und Rückstellungen für den Wertverzehr der Aktivposten,

— Rücklagen.

Unter Berücksichtigung der in Artikel 13 genannten Vorschriften legt der Staat die Regeln fest, die für das Eisenbahnunternehmen in folgender Hinsicht gelten:

— Verteilung etwaiger Gewinne und gegebenenfalls jede andere Form der Kapitalvergütung,

— Deckung der Defizite.

Artikel 8

(1) Die Rechnungsführung, der Wirtschaftsplan und die Jahresrechnung des Eisenbahnunternehmens müssen von denen des Staates getrennt sein.

(2) Vor dem 1. Januar 1978 beschließt der Rat auf Vorschlag der Kommission die erforderlichen Maßnahmen, um die Rechnungsführung und die Jahresrechnung aller Eisenbahnunternehmen vergleichbar zu machen, und legt einheitliche Grundsätze für die Berechnung der Kosten fest.

(3) Bis zum Erlaß der in Absatz 2 vorgesehenen Gemeinschaftsvorschriften müssen die Rechnungsführung, der Wirtschaftsplan und die Jahresrechnung des Eisenbahnunternehmens zumindest folgendes deutlich erkennen lassen:

a) die Ausgaben und Einnahmen bezüglich der Verkehrsdienste und jeder anderen Tätigkeit, die das Unternehmen ausübt oder an der es beteiligt ist;

b) unter Hervorhebung der Aufgaben, bei denen es Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wahrzunehmen hat, die Einnahmen aus dem

   i) Personenverkehr:

   — im Schienenverkehr (nach Möglichkeit unterteilt in Nah- und Fernverkehr oder in Schnell- und Eilzugverkehr einerseits und andere Eisenbahndienste andererseits),

   — im Straßenverkehr,

   — in anderen Beförderungsarten;

   ii) Güterverkehr:

   — in Zügen und Wagenladungen,

   — im Stückgutverkehr,

   — im Straßenverkehr.

(4) Das Eisenbahnunternehmen stellt dem Staat die erforderlichen Unterlagen zur Verfügung, die eine detaillierte Beurteilung der finanziellen Ergebnisse jeder der Tätigkeitsgruppen des Absatzes 3 Buchstabe b) erlauben.

(5) Der Jahresrechnung ist die in Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 vorgesehene Übersicht beizufügen; diese enthält außerdem alle anderen finanziellen Leistungen und etwaigen Ausgleichszahlungen, die dem Eisenbahnunternehmen in dem jeweiligen Jahr gewährt werden.

Artikel 9

(1) Im Rahmen der allgemeinen Preispolitik und unter Berücksichtigung der nationalen und gemeinschaftlichen Regelung der Beförderungsentgelte und -bedingungen legt das Eisenbahnunternehmen seine Preise mit dem Ziel einer Optimierung seiner finanziellen Ergebnisse und mit dem Blick auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts fest.

(2) Für Tarifpflichten, die dem Eisenbahnunternehmen auferlegt werden und nicht in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vorgesehen sind, können in Übereinstimmung mit Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 Ausgleichszahlungen gewährt werden. Der Rat harmonisiert auf Vorschlag der Kommission, der vor dem 1. Januar 1978 zu unterbreiten ist, die Einzelheiten für die Gewährung dieser Ausgleichszahlungen.

Artikel 10

Das Eisenbahnunternehmen konzentriert sich im wesentlichen auf eisenbahnspezifische Verkehrsleistungen.

Unter Wahrung des öffentlichen Charakters des Unternehmens kann der Staat nach Bedingungen, die er festlegt, dem Unternehmen indessen gestatten,

— sich unmittelbar oder mittelbar an jedem außerhalb seiner üblichen Tätigkeiten liegenden Geschäft oder Unternehmen zu beteiligen oder solche Geschäfte oder Unternehmen selbst zu führen,

— eine andere Verkehrstechnik einzusetzen.

Artikel 11

(1) Die Mitgliedstaaten suchen in Zusammenarbeit mit der Kommission nach Maßnahmen, die geeignet sind, die Zusammenarbeit zwischen den Eisenbahnunternehmen zu fördern.

(2) Die Kommission legt dem Rat vor dem 1. Januar 1979 einen Bericht über die langfristigen Ziele und die im Hinblick auf eine teilweise oder vollständige Integration der Eisenbahnunternehmen auf Gemeinschaftsebene zu treffenden Maßnahmen vor.

Artikel 12

Der Staat legt die Verfahren fest, nach denen die Mitglieder der leitenden Organe des Eisenbahnunternehmens ernannt werden.

Artikel 13

Der Staat erstellt in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahnunternehmen ein Finanzprogramm, das auf die Erreichung des finanziellen Gleichgewichts des Unternehmens abzielt.

Im Rahmen dieses Programms kann der Staat dem Eisenbahnunternehmen Zuschüsse für den Haushaltsausgleich gewähren, die getrennt zu halten sind von

— den Ausgleichszahlungen, die auf Grund der verschiedenen Kategorien der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nach Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 oder der verschiedenen Kategorien der Normalisierung der Konten nach Artikel 4 Absätze 1 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 gewährt werden können,

— den Beihilfen, die auf Grund der verschiedenen Kategorien der Beihilfen nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 und Artikel 9 Absatz 2 dieser Entscheidung gewährt werden können,

— den finanziellen Leistungen nach Artikel 5 Absatz 1 dieser Entscheidung.

Artikel 14

(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 und (EWG) Nr. 1107/70 seitens der Mitgliedstaaten.

Aus diesem Bericht gehen die Ergebnisse vor allem bei der Entwicklung der Finanzlage der Eisenbahnunternehmen hervor.

(2) Damit die Kommission den in Absatz 1 genannten Bericht erstellen kann, übermitteln die Mitgliedstaaten ihr rechtzeitig die notwendigen Angaben, und zwar insbesondere die in den Artikeln 4 und 13 genannten Programme sowie die wichtigen Änderungen, die daran vorgenommen werden.

Artikel 15

(1) 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 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.

(2) Zum gleichen Zeitpunkt legt die Kommission dem Rat Vorschläge betreffend insbesondere die Anpassung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 vor, 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 und denen die Eisenbahnunternehmen unterworfen werden könnten.

Artikel 16

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission baldmöglichst, spätestens jedoch am 1. Januar 1977, die für die Durchführung dieser Entscheidung erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

(2) Die Kommission leitet, auf Antrag eines Mitgliedstaats oder wenn sie es für zweckmäßig hält, ein Anhörungsverfahren mit den betreffenden Mitgliedstaaten zu den Entwürfen für die Vorschriften nach Absatz 1 ein.

Artikel 17

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 20. Mai 1975.

Im Namen des Rates

Der Präsident

R. RYAN