

## ENTSCHEIDUNG DES RATES

vom 19. Juli 1982

### über die Preisbildung im grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehr

(82/529/EWG)

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 <sup>(1)</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses <sup>(2)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Nach 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 Staaten <sup>(3)</sup> sind die Eisenbahnunternehmen nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu führen; im Hinblick hierauf legen sie ihre Beförderungspreise mit dem Ziel einer Optimierung ihrer finanziellen Ergebnisse und mit dem Blick auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts fest.

Die Verwirklichung dieser Ziele schließt den Grundsatz der kaufmännischen Geschäftsführung im Eisenbahngüterverkehr im Rahmen einer ausreichenden kommerziellen Selbständigkeit ein.

Im Rahmen dieser kaufmännischen Geschäftsführung sind die Beförderungspreise und -bedingungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten von den Eisenbahnunternehmen entsprechend ihren eigenwirtschaftlichen Interessen und unter Berücksichtigung des Gesteherungspreises und der Marktlage selbst zu bestimmen.

Die Möglichkeit, im Wege bilateraler oder multilateraler Übereinkommen zwischen den Eisenbahnunternehmen von den einzelstaatlichen Tarifen unabhängige Tarife mit gemeinsamen Frachtsatzzeigern und durchgerechneten Preisen zu erstellen, trägt dazu bei, die Wettbewerbsstellung der Eisenbahnunternehmen zu stärken und ihr Leistungsangebot bei der Kundschaft attraktiver zu machen.

Die Eisenbahnunternehmen müssen über eine ausreichende kommerzielle Selbständigkeit verfügen, um ihre Zusammenarbeit bei der Verfolgung gemeinsamer Ziele im Bereich der Festlegung der Beför-

derungspreise und -bedingungen verstärken zu können —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Vorkehrungen, um die Anwendung dieser Entscheidung auf die folgenden Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten:

- Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS),
- Danske Statsbaner (DSB),
- Deutsche Bundesbahn (DB),
- Όργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Α.Ε. (ΟΣΕ),
- 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) Für die Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL) nehmen Belgien, Frankreich und Luxemburg die Änderungen der einschlägigen Rechtsvorschriften insoweit vor, als dies für die Durchführung dieser Entscheidung notwendig ist. Artikel 5 des Belgisch-Französisch-Luxemburgischen Übereinkommens vom 17. April 1946 wird dadurch nicht berührt.

#### *Artikel 2*

Im Rahmen der geltenden gemeinschaftlichen Regelung, insbesondere des Artikels 9 Absatz 1 der Entscheidung 75/327/EWG bestimmen die Eisenbahnunternehmen — entsprechend ihren eigenwirtschaftlichen Interessen und unter Berücksichtigung des Gesteherungspreises und der Marktlage — die Beförderungspreise und -bedingungen im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Diese Beförderungspreise werden in Form von Unternehmenstarifen oder Sonderabmachungen gemäß dieser Entscheidung gebildet.

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. C 293 vom 13. 12. 1976, S. 51.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. C 281 vom 27. 11. 1976, S. 2.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 152 vom 12. 6. 1975, S. 3.

*Artikel 3*

(1) Die Unternehmenstarife sind Preisangebote an die Kunden. Sie können Tarife mit allgemeinem Anwendungsbereich oder Ausnahmetarife sein und können je nach den Besonderheiten der verschiedenen Beförderungsleistungen differenziert sein.

(2) Die Unternehmenstarife können gebildet werden als Tarife mit gemeinsamen Frachtsatzzeigern und durchgerechneten Preisen oder gegebenenfalls als Tarife, bei denen die Frachtsätze die Summe der Preise umfassen, die sich aus den Teilstrecken der beteiligten Eisenbahnnetze ergeben.

(3) Die Unternehmenstarife sind so zu bilden, daß sie auf eine unter Ausschöpfung der Marktmöglichkeiten optimale Abgeltung der Leistungen sowie insgesamt auf eine Verbesserung der Finanzergebnisse der Eisenbahnunternehmen hinwirken.

*Artikel 4*

Soweit die Eisenbahnunternehmen — entsprechend der Marktlage und ihren eigenwirtschaftlichen Interessen — Tarife mit gemeinsamen Frachtsatzzeigern und durchgerechneten Preisen erstellen, können die in diesen Tarifen angebotenen Preise von der Summe der sich aus den nationalen Tarifen ergebenden Frachten unabhängig sein. Diese Tarife werden im Wege bilateraler oder multilateraler Übereinkommen zwischen den Eisenbahnunternehmen erstellt, geändert oder aufgehoben.

*Artikel 5*

Die Eisenbahnunternehmen verfügen über die erforderliche kommerzielle Selbständigkeit, um die Zusammenarbeit beim Angebot von Beförderungspreisen und -bedingungen im grenzüberschreitenden Verkehr für die Verfolgung gemeinsamer Ziele zu verstärken, insbesondere in bezug auf die Gründung von Einnahmepools und die Übertragung von Vollmachten zwischen den Eisenbahnunternehmen für den Abschluß von Sonderabmachungen mit den Kunden.

*Artikel 6*

Die Sonderabmachungen können zwischen den beteiligten Eisenbahnunternehmen und namentlich bezeichneten Kunden geschlossen werden; sie enthalten Preise, die die für die betreffenden Beförderungen typischen Bedingungen technischer oder kommerzieller Art berücksichtigen.

*Artikel 7*

Als Beitrag zur Erreichung der in der Entscheidung 75/327/EWG genannten Ziele wenden die Eisenbahnunternehmen im grenzüberschreitenden Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten Frachtsätze an, die darauf abzielen,

- die zurechenbaren Lasten zu decken, die spezifisch für den durch die vorliegende Entscheidung betroffenen Verkehr sind, sowie
- einen Beitrag zur Deckung der Gemeinkosten zu leisten.

*Artikel 8*

Die Unternehmenstarife werden vor ihrer Anwendung in den Tarifanzeigern der Eisenbahnunternehmen oder durch andere geeignete Maßnahmen veröffentlicht; zwingend vorgeschrieben ist ihre Veröffentlichung nur in den Mitgliedstaaten, deren Eisenbahnunternehmen an diesen Tarifen als Versand- oder Bestimmungsbahnen teilnehmen.

*Artikel 9*

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen vor dem 1. Januar 1983 nach Anhörung der Kommission die für die Durchführung dieser Entscheidung erforderlichen Vorschriften.

(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 10*

Nach Ablauf von fünf Jahren, gerechnet vom Inkrafttreten dieser Entscheidung an, berichtet die Kommission dem Rat über das Ergebnis ihrer Anwendung.

Der Rat überprüft die Lage anhand dieses Berichtes und trifft auf Vorschlag der Kommission mit qualifizierter Mehrheit die angemessene Entscheidung.

*Artikel 11*

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 19. Juli 1982.

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*  
B. WESTH