

## I

*(Mitteilungen)*

## RAT

## ENTSCHLIESSUNG DES RATES

vom 27. Juni 1974

betreffend den Vorschlag für eine Entscheidung des Rates zu Artikel 8 der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965

DER RAT DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

— in Kenntnis der folgenden Situation:

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.

Die Eisenbahnen erfordern allerdings einen in den letzten Jahren stetig zunehmenden Einsatz von staatlichen Finanzmitteln. Die Höhe dieser Beiträge muß in einem angemessenen Verhältnis zu den Leistungen und der Bedeutung der Eisenbahnen gehalten werden. Durch die Transparenz des Einsatzes öffentlicher Mittel und der Leistungen der Eisenbahnen sollen volkswirtschaftlich nicht begründete politische Eingriffe in den Unternehmensbereich der Eisenbahnen verhindert oder zumindest erschwert werden. Aber auch die Verantwortlichkeit des Eisenbahnmanagements soll durch einen verbesserten Rechnungsausweis verstärkt werden.

Sicher müssen diese Unternehmen durch die Modernisierung ihres Produktionsapparats sowie die Stärkung ihrer kaufmännischen Verantwortlichkeit in die Lage versetzt werden, ihr Betriebsergebnis mit dem Blick auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts wesentlich zu verbessern.

Aber die eingesetzten finanziellen Mittel müssen in einem angemessenen Verhältnis zu den Leistungen und der Bedeutung der Eisenbahnen stehen;

- überzeugt von der Notwendigkeit, daß Grundsätze für die finanziellen Beziehungen zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Mitgliedstaaten aufgestellt werden müssen, wie dies in Artikel 8 der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 über die Harmonisierung bestimmter Vorschriften, die den Wettbewerb im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr beeinflussen <sup>(1)</sup>, vorgesehen ist,
- auf der Grundlage des Vorschlags, den ihm die Kommission für eine solche Regelung unterbreitet hat —

## HAT FOLGENDE LEITLINIEN ANGENOMMEN:

Die finanziellen Beziehungen zwischen den staatlichen Eisenbahnunternehmen und den Mitgliedstaaten sind nach folgenden Grundsätzen zu regeln:

1. Auch wenn das Unternehmen keine Rechtspersönlichkeit hat, müssen doch jedenfalls Vermögen, Haushalt und Rechnungsführung der Eisenbahnen vom Staat getrennt sein. Dadurch werden die Eigenständigkeit des Unternehmens und die genaue Kenntnis der Kosten der Leistungen ermöglicht. Die Eisenbahnen erstellen die Jahresrechnung und die Bilanz.
2. Kontenführung und Bilanz der verschiedenen Eisenbahnunternehmen werden miteinander vergleichbar gemacht und ihre Kostenrechnung nach

(<sup>1</sup>) ABl. Nr. 88 vom 24. 5. 1965, S. 1500/65.

- einheitlichen Grundsätzen aufgestellt; dadurch werden auf europäischer Ebene zugleich eine bessere Zusammenarbeit und ein Leistungsvergleich unter den Eisenbahnen ermöglicht.
3. Die Eisenbahnen konzentrieren sich im wesentlichen auf eisenbahnspezifische Verkehrsleistungen. Angesichts des öffentlichen Charakters des Unternehmens können die Mitgliedstaaten die Diversifikation staatlicher Zustimmung unterwerfen.
  4. Die Eisenbahnen sind nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu führen. Das gilt auch für die Aufgaben des „service public“, und zwar vor allem im Hinblick auf eine zweckdienliche und angemessene Leistungserbringung zu möglichst niedrigen Kosten im Verhältnis zur Qualität der geforderten Leistung. Die Mitgliedstaaten entscheiden, welche Aufgaben das „service public“ die Eisenbahnen wahrzunehmen haben.
  5. Im Rahmen der von den Mitgliedstaaten festgelegten gesamtpolitischen Leitlinien und unter Berücksichtigung der staatlichen Transportplanung, insbesondere auf dem Gebiet der Infrastruktur, schlagen die Eisenbahnen die Programme für ihre Tätigkeit einschließlich der Investitions- und Finanzierungspläne vor. Diese Programme werden in einem Verfahren beschlossen, das vom Staat festgelegt wird und eine Konzertierung zwischen Staat und Eisenbahnen zugrunde legt. Der Staat wacht über ihre Ausführung.
  6. Im Rahmen der allgemeinen Preispolitik und unter Berücksichtigung der nationalen und gemeinschaftlichen Regelung der Beförderungsentgelte und -bedingungen legen die Eisenbahnen ihre Preise fest mit dem Ziel, ihre finanziellen Ergebnisse zu optimieren, und mit dem Blick auf die Herstellung des finanziellen Gleichgewichts.
  7. Unbeschadet der Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 <sup>(1)</sup> können für Tarifpflichten im Bereich des „service public“, die allein den Eisenbahnen auferlegt werden und nicht in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 <sup>(2)</sup> vorgesehen sind, Ausgleichszahlungen nach Modalitäten, die in Gemeinschaftsvorschriften festzulegen sind, gewährt werden.
  8. Die Mitgliedstaaten können die Mitglieder der leitenden Unternehmensorgane der Eisenbahnunternehmen ernennen.
  9. Die Mitgliedstaaten stellen zusammen mit den Eisenbahnunternehmen einen Finanzplan auf, mit dem das finanzielle Gleichgewicht des Unternehmens angestrebt werden soll. Zu diesem Zweck können die Mitgliedstaaten in ihrer Eigenschaft als Eigentümer den Eisenbahnen ausreichende Eigenmittel gewähren, die in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufgaben und der Größe des Unternehmens und dessen Finanzbedarf stehen.

Der Rat beauftragt den Ausschuß der Ständigen Vertreter, den Vorschlag der Kommission betreffend die Durchführung des Artikels 8 der Entscheidung des Rates vom 13. Mai 1965 auf der Grundlage der vorstehenden Leitsätze zu überprüfen. Dabei ist auf der einen Seite eine möglichst weitgehende Gemeinsamkeit unter den Mitgliedstaaten für die Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen den Staaten und den Eisenbahnen anzustreben. Andererseits soll aber auch den unterschiedlichen Verhältnissen in den Mitgliedstaaten bezüglich der Rolle und Bedeutung der Eisenbahnen Rechnung getragen werden. Die Regelung muß daher ausreichend elastisch ausgestaltet werden, ohne die gemeinsamen Zielvorstellungen zu gefährden.

---

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 130 vom 15. 6. 1970, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 156 vom 28. 6. 1969, S. 1.