



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 4. Februar 2013 (07.02)
(OR. en)**

6015/13

**Interinstitutionelles Dossier:
2013/0013 (COD)**

**TRANS 41
CODEC 228**

VORSCHLAG

der	Europäischen Kommission
vom	31. Januar 2013
Nr. Komm.dok.:	COM(2013) 26 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: COM(2013) 26 final



Brüssel, den 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln
für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 gestattet den Mitgliedstaaten die Gewährung von Ausgleichsleistungen an 36 namentlich aufgeführte Eisenbahnunternehmen für Zahlungsverpflichtungen wie besondere Familienzulagen und Renten, die für Unternehmen anderer Verkehrsarten nicht gelten.

Bei korrekter Anwendung der Regeln für die Normalisierung gelten solche staatlichen Unterstützungsleistungen als mit dem Binnenmarkt vereinbar und brauchen von den Mitgliedstaaten nicht als staatliche Beihilfen angemeldet zu werden; die Mitgliedstaaten sind jedoch verpflichtet, ihre Ausgleichsbeschlüsse amtlich zu veröffentlichen. Nur wenige Mitgliedstaaten stützen sich heute noch auf die Verordnung, um Ausgleichszahlungen zu rechtfertigen.

Die Verordnung wurde vor der Liberalisierung des Schienenverkehrsmarkts zu einer Zeit erlassen, in der sich der Eisenbahnverkehr hauptsächlich innerhalb nationaler Grenzen und mit integrierten Unternehmen entwickelte, die sowohl Schienenverkehrsdienste erbrachten als auch Schieneninfrastrukturen betrieben. Im Kontext dieses Monopolmarkts hatte die Verordnung damals das Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen für Eisenbahnunternehmen und Unternehmen anderer Verkehrsarten zu schaffen.

Seit den 1990-er Jahren wurde auf europäischer Ebene eine ganze Reihe von Rechtsvorschriften erlassen (die sog. Eisenbahnpakete), um den Eisenbahnverkehr dadurch wiederzubeleben, dass schrittweise ein auf europäischer Ebene integrierter einheitlicher Eisenbahnraum geschaffen wird. Diese Rechtsvorschriften führten zu einer Wettbewerbsöffnung der Märkte für den Schienengüterverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sowie – mit der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung)¹ – zur Festlegung bestimmter Grundsätze, z. B. dass Eisenbahnunternehmen nach den für Handelsgesellschaften geltenden Grundsätzen geführt werden müssen, dass Stellen, die für Kapazitätszuweisungen und Infrastrukturentgelte verantwortlich sind, von Stellen getrennt sein müssen, die Schienenverkehrsdienste durchführen (Trennung wesentlicher Funktionen), dass eine getrennte Buchführung bestehen sollte (um eine Querfinanzierung zu verhindern), dass alle nach EU-Kriterien zugelassenen Eisenbahnunternehmen unter gerechten und diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zur Schieneninfrastruktur haben sollen und dass Infrastrukturbetreiber staatliche Beihilfen erhalten können.

Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 steht aus mehreren Gründen im Widerspruch zu derzeit geltenden Rechtsvorschriften bzw. ist mit diesen nicht vereinbar.

i) Da Eisenbahnunternehmen nach den Grundsätzen geführt werden müssen, die für Handelsgesellschaften gelten, darf kein staatlicher Ausgleich für Versicherungs-, Renten- oder andere Betriebsausgaben gewährt werden (mit Ausnahme eines Ausgleichs für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen). Dieser Grundsatz ist nicht nur allgemein in den Vorschriften über staatliche Beihilfen der EU-Verträge verankert, sondern ausdrücklich auch in den Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (2008/C 184/07) festgelegt.

¹ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

ii) Die Liste der namentlich aufgeführten Eisenbahnunternehmen, die für Ausgleichsleistungen im Rahmen der Verordnung in Betracht kommen, und die in der Verordnung enthaltene Klassifizierung der Ausgleichsarten, die an Eisenbahnunternehmen gezahlt werden können, setzt voraus, dass der Infrastrukturbetrieb in die Geschäftstätigkeit der Eisenbahnunternehmen integriert ist, was aber mit den Grundsätzen der Trennung wesentlicher Funktionen und der Trennung der Buchführung unvereinbar ist.

iii) Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 sieht vor, dass lediglich 36 Eisenbahnunternehmen für einen Ausgleich in Betracht kommen. Dies mag sinnvoll gewesen sein, als etablierte Eisenbahnunternehmen noch ausschließlich mit anderen Verkehrsarten, aber nicht mit anderen Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb standen, aber im Kontext eines liberalisierten Markts, in dem Eisenbahnunternehmen im direkten Wettbewerb mit den herkömmlichen Monopolisten stehen, ist eine solche Diskriminierung zwischen verschiedenen Unternehmen nicht angemessen. Wenn aber (infolge der Verordnung) für Eisenbahnunternehmen unterschiedliche finanzielle Bedingungen gelten, so können für Markteinsteiger keine diskriminierungsfreien Zugangsbedingungen gewährleistet werden. So könnte es beispielsweise für Marktneulinge schwer sein, Personal vom etablierten Eisenbahnunternehmen anzuziehen, weil das etablierte Unternehmen wegen der Beihilfen, die es gemäß der Verordnung erhält, günstigere Rentenbedingungen bieten könnte.

Ausgleichszahlungen der Kategorie IV der Verordnung (Aufwendungen für Kreuzungsanlagen) sind Kosten im Zusammenhang mit den Funktionen eines Infrastrukturbetreibers, dem ohnehin gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU staatliche Beihilfen gewährt werden dürfen. Da Ausgleichszahlungen der Kategorie IV der Verordnung daher mit bestehendem Recht vereinbar sind, ist folglich auch die Kategorie IV der Verordnung überflüssig.

Die vorgeschlagene Initiative zur Aufhebung der Verordnung wird somit Unvereinbarkeiten im EU-Recht beseitigen und zur Vereinfachung beitragen, indem eine nun überholte Rechtsvorschrift beseitigt wird.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

2.1 Konsultation

Die Kommission holte im Mai 2010 und im Juni 2011 von den Mitgliedstaaten Informationen über die Anwendung der Verordnung ein. Aus den Antworten ergab sich, dass zwischen 2007 und 2010 die meisten Mitgliedstaaten keine Anträge von Eisenbahnunternehmen erhalten und keine Ausgleichszahlungen gemäß der Verordnung geleistet hatten. Die Mehrheit der Mitgliedstaaten gab an, dass sie keine weitere Notwendigkeit für die Verordnung sähen, einige sprachen sich sogar ausdrücklich für deren Aufhebung aus oder vertraten die Ansicht, dass die Verordnung überholt und veraltet sei. Einige Mitgliedstaaten befürworteten zwar die Beibehaltung bestimmter Kategorien der Verordnung, was jedoch nicht möglich ist, weil alle Kategorien außer Kategorie IV mit anderen Rechtsvorschriften unvereinbar sind. Anderen Mitgliedstaaten war dies gleichgültig, oder sie äußerten keine Meinung bezüglich der weiteren Notwendigkeit der Verordnung. Nur drei Mitgliedstaaten (Belgien, Deutschland und Irland) erklärten, dass sie die Verordnung als Rechtsgrundlage für Ausgleichszahlungen im Zeitraum 2008–2010 verwendet haben.

Ausgleichszahlungen im Jahr 2010 (tatsächlich oder geschätzt) gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69, wie von den Mitgliedstaaten gemeldet (in Mio. EUR)

	Kategorie I Entschädigungen bei Arbeitsunfällen	Kategorie III Renten	Kategorie IV Kreuzungsanlagen	Insgesamt
Belgien	(0,322)	-	-	(0,322)
Deutschland	-	-	72,8	72,8
Irland	-	24,1	4,2	28,3
Insgesamt	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Außerdem wurde die Kommission kürzlich von Polen über Ausgleichszahlungen in Höhe von 7,9 Mio. EUR an PKP PLK (nach Kategorie IV) für das Jahr 2012 informiert.

Nur drei Ausgleichskategorien (I, III und IV) werden heute von den Mitgliedstaaten überhaupt angewandt. Bestimmte Ausgleichskategorien der Verordnung sind nicht mehr in Kraft (V bis VIII). Die verbleibenden Ausgleichskategorien (II und IX bis XV) finden keine Anwendung.

Mit Ausnahme des Ausgleichs für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sind staatliche Ausgleichszahlungen an Eisenbahnunternehmen unvereinbar mit dem Grundsatz der Führung der Eisenbahnunternehmen nach den für Handelsgesellschaften geltenden Grundsätzen, dem Grundsatz der Trennung der Buchführung und dem Grundsatz des diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur. Die Kategorie IV der Verordnung ist überflüssig, weil staatliche Ausgleichszahlungen für die Funktionen des Infrastrukturbetreibers bereits gemäß der Richtlinie 2012/34/EU geleistet werden können. Eine Verringerung der Zahl der Kategorien auf den mit dem geltenden Recht vereinbaren Umfang hätte die gleiche Wirkung wie die Aufhebung der Verordnung, nämlich die Beseitigung unzulässiger Kategorien, wobei die Mitgliedstaaten die Möglichkeit behalten, Infrastrukturbetreiber entsprechend ihren Funktionen mit Finanzmitteln auszustatten, auch für Kosten im Zusammenhang mit Kreuzungsanlagen.

2.2 Auswirkungen der Aufhebung

Aus den von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten kann geschlossen werden, dass die Auswirkungen einer Aufhebung der Verordnung minimal wären.

Kategorie I

Zwischen 2008 und 2010 erhielt Belgien von SNCB Holding Ausgleichsanträge nach Kategorie I (den Eisenbahnunternehmen auferlegte Leistungen, die in der übrigen Wirtschaft vom Staat getragen werden, einschließlich Entschädigungen bei Arbeitsunfällen). Im Jahr 2010 wurde entsprechend der Verordnung eine negative Ausgleichsbilanz von 0,323 Mio. EUR berechnet, die SNCB Holding an den belgischen Staat zurückzahlen muss.

Die Auswirkungen der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 wären in Bezug auf Ausgleichszahlungen der Kategorie I geringfügig. SNCB müsste sich dem bestehenden privaten Unfallversicherungssystem anschließen, was nach den Angaben Belgiens bereits in Betracht gezogen wird. Etwaige Systemumstellungskosten würden mehr als wettgemacht durch die Beseitigung des Verwaltungsaufwands, der durch den jährlichen Eingang der Anträge auf Ausgleich und dessen Berechnung gemäß der Verordnung entsteht.

Kategorie III

Zwischen 2008 und 2010 leistete Irland an CIE Ausgleichszahlungen nach Kategorie III (Aufwendungen für Ruhegehälter und Renten, die von den Eisenbahnunternehmen unter anderen als den für Unternehmen der anderen Verkehrsarten geltenden Bedingungen zu tragen sind). Im Jahr 2010 beliefen sich die Ausgleichszahlungen an CIE auf 24,1 Mio. EUR.

Die Auswirkungen der Aufhebung der Verordnung Nr. 1192/69 wären in Bezug auf Ausgleichszahlungen der Kategorie III minimal. Rentenzahlungen an CIE in Bezug auf Arbeitskosten, die im Zusammenhang mit dem Infrastrukturbetrieb stehen, können gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU als Finanzierung der Funktionen eines Infrastrukturbetreibers gerechtfertigt werden. Rentenzahlungen an CIE in Bezug auf Arbeitskosten, die im Zusammenhang mit der Erbringung öffentlicher Dienstleistungen stehen, können als Ausgleich für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß der Verordnung Nr. 1370/2007 gerechtfertigt und von der Meldung als staatliche Beihilfe ausgenommen werden. (Der gesamte Schienenpersonenverkehr erfolgt gegenwärtig im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.) Rentenzahlungen an CIE in Bezug auf Arbeitskosten im Zusammenhang mit dem Schienenverkehrsbetrieb, der außerhalb gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erfolgt (d. h. Frachtdienste), wären dann als staatliche Beihilfen anzumelden. Der Schienengüterverkehr macht etwa 5,2 % der Betriebstätigkeit von CIE aus und betrifft ungefähr 3,4 % der Beschäftigten des Unternehmens, so dass rentenbezogene Zahlungen an CIE von weniger als 1 Mio. EUR mit Tätigkeiten des Schienengüterverkehrs im Zusammenhang stehen. Nur diese Zahlungen an CIE (und Zahlungen an CIE in Bezug auf Personenverkehrstätigkeiten außerhalb allgemeiner wirtschaftlicher Verpflichtungen, die es derzeit nicht gibt) wären als staatliche Beihilfen anzumelden.

Kategorie IV

Irland, Deutschland und Polen haben Ausgleichszahlungen der Kategorie IV (Aufwendungen für Kreuzungsanlagen) geleistet. Im Jahr 2010 leistete Irland an CIE Ausgleichszahlungen der Kategorie IV in Höhe von 4,2 Mio. EUR. Die geschätzten Zahlungen der Kategorie IV von Deutschland an die DB Netz AG und die Usedomer Bäderbahn GmbH beliefen sich 2010 auf 72,8 Mio. EUR, wovon weniger als 0,5 % auf die Usedomer Bäderbahn entfielen. Polen wird für das Jahr 2012 Ausgleichszahlungen der Kategorie IV in Höhe von 7,9 Mio. EUR an PKP PLK leisten.

Die Auswirkungen der Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 wären in Bezug auf Ausgleichszahlungen der Kategorie IV geringfügig. Zahlungen an CIE, DB Netz und PKP PLK wären gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU als Finanzierung der Funktionen eines Infrastrukturbetreibers gerechtfertigt. Diese Zahlungen könnten nach der Aufhebung der Verordnung fortgesetzt werden, wogegen die mit der Durchführung der Verordnung verbundenen Verwaltungsformalitäten – wie Bearbeitung der jährlichen Normalisierungsanträge der Unternehmen, Beurteilung der finanziellen Lasten und Vorteile, Bestimmung des Ausgleichsbetrags, angemessene Ausarbeitung der entsprechend der Verordnung zu fassenden Beschlüsse und deren amtliche Veröffentlichung – entfallen würden. Zahlungen an die Usedomer Bäderbahn, die minimal sind, wären als staatliche Beihilfen anzumelden.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

Der Vorschlag umfasst die Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 91 und 109,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen³,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 gestattet den Mitgliedstaaten die Gewährung von Ausgleichsleistungen an 36 namentlich aufgeführte Eisenbahnunternehmen für Zahlungsverpflichtungen, die für Unternehmen anderer Verkehrsarten nicht gelten. Bei korrekter Anwendung der Regeln für die Normalisierung sind die Mitgliedstaaten von der Anmeldung der Ausgleichszahlungen als staatliche Beihilfen befreit.
- (2) Auf europäischer Ebene wurde eine ganze Reihe von Rechtsvorschriften erlassen, die zu einer Wettbewerbsöffnung der Märkte für den Schienengüterverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr sowie – mit der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) – zur Festlegung bestimmter Grundsätze führte, z. B. dass Eisenbahnunternehmen nach den für Handelsgesellschaften geltenden Grundsätzen geführt werden müssen, dass Stellen, die für Kapazitätszuweisungen und Infrastrukturentgelte verantwortlich sind, von Stellen getrennt sein müssen, die Schienenverkehrsdienste durchführen, dass eine getrennte Buchführung bestehen sollte, dass alle nach EU-Kriterien zugelassenen Eisenbahnunternehmen unter gerechten und diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zur Schieneninfrastruktur haben sollen und dass Infrastrukturbetreiber staatliche Beihilfen erhalten können.
- (3) Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 steht im Widerspruch zu derzeit geltenden Rechtsvorschriften bzw. ist mit diesen nicht vereinbar. Insbesondere im Kontext eines

² ABl. C , , S. .

³ ABl. C , , S. .

liberalisierten Markts, in dem Eisenbahnunternehmen im direkten Wettbewerb mit den namentlich aufgeführten Eisenbahnunternehmen stehen, ist eine solche Diskriminierung zwischen diesen zwei verschiedenen Gruppen von Unternehmen nicht mehr angemessen.

- (4) Es ist folglich geboten, die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 aufzuheben, um Unvereinbarkeiten im EU-Recht zu beseitigen und dadurch zur Vereinfachung beizutragen, indem eine nun überholte Rechtsvorschrift beseitigt wird –

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 wird aufgehoben.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident/Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident/Die Präsidentin