



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 24.10.2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

**Standpunkt des Rates zur Annahme einer 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)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates zur Annahme einer 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)

1. HINTERGRUND

Am 30. Januar 2013 hat die Kommission ein umfassendes Paket mit sechs Legislativvorschlägen angenommen, um die Qualität und das Angebot im Bereich der Schienenverkehrsdienste in Europa zu verbessern.

Um die Schiene für die Reisenden zu einer attraktiveren Wahl zu machen und eine Verkehrsverlagerung zu unterstützen, müssen Dienstleistungsqualität und Effizienz verbessert werden. Den knappen öffentlichen Mitteln können eine kostenwirksamere Verwendung dieser Mittel und mehr Nachhaltigkeit gegenüberstehen.

Das Paket zielt außerdem darauf ab, die Innovation im Eisenbahnbereich der EU zu fördern, um den Erwartungen der Nutzer zu entsprechen. Dies geschieht auf drei unterschiedlichen, miteinander verknüpften Wegen:

- (1) Öffnung der Märkte für inländische Personenverkehrsdienste und obligatorische Ausschreibung öffentlicher Dienstleistungsaufträge;
- (2) Stärkung der Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber, sodass sie alle Kernfunktionen des Schienennetzes kontrollieren und ein fairer Zugang zu Eisenbahndiensten gewährleistet ist;
- (3) Stärkung der Rolle der EU-Eisenbahnagentur, die zur „einzigen Anlaufstelle“ wird, die EU-weit gültige Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und EU-weit gültige Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen ausstellt.

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat

(Dokument COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD)): 31. Januar 2013

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses: 11. Juli 2013

Stellungnahme des Ausschusses der Regionen: 8. Oktober 2013

Standpunkt des Europäischen Parlaments in erster Lesung: 26. Februar 2014

2. ZIEL DES KOMMISSIONSVORSCHLAGS

Das allgemeine Ziel des Vorschlags der Kommission zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen ist es, Unstimmigkeiten in der Rechtsordnung der EU zu beseitigen und, im Einklang mit den REFIT-Zielen der Kommission, durch Aufhebung überholter Rechtsakte zur Vereinfachung beizutragen.

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

- 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.
- Die Liste der Eisenbahnunternehmen, die für Ausgleichsleistungen im Rahmen der Verordnung in Betracht kommen, und die 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.
- In der Verordnung sind lediglich 40 Eisenbahnunternehmen namentlich aufgeführt, die für einen Ausgleich in Betracht kommen. Zum Zeitpunkt ihrer Verabschiedung erschien dies nicht problematisch, da etablierte Eisenbahnunternehmen ausschließlich mit anderen Verkehrsträgern, nicht jedoch mit anderen Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb standen. Im Kontext eines liberalisierten Markts, in dem Eisenbahnunternehmen im direkten Wettbewerb mit traditionellen Monopolunternehmen stehen, ist die Gewährung eines finanziellen Ausgleichs für bestimmte Unternehmen nicht länger gerechtfertigt. 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.
- Nur die Ausgleichszahlungen nach Kategorie IV der Verordnung (Aufwendungen für Kreuzungsanlagen) sind mit den bestehenden Rechtsvorschriften vereinbar. Diese Zahlungen sind Kosten im Zusammenhang mit den Funktionen eines Infrastrukturbetreibers, dem ohnehin gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2012/34/EU staatliche Beihilfen gewährt werden dürfen. Daher sind die Bestimmungen der Verordnung betreffend Zahlungen gemäß Kategorie IV ebenfalls redundant.

3. BEMERKUNGEN ZU DEM STANDPUNKT DES RATES

Der in erster Lesung am 17. Oktober 2016 festgelegte Standpunkt des Rates unterstützt die wesentlichen Ziele des Vorschlags der Kommission, auch wenn der Rat vereinbart hat, die Aufhebung der gemäß Anhang IV der Verordnung für die Normalisierung der Konten der Kategorie IV geltenden Bestimmungen zu verschieben. Sie gelten daher weiterhin bis zum 31. Dezember 2017.

4. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Kommission billigt den vom Rat festgelegten Standpunkt und ermöglicht es dem Europäischen Parlament somit, die endgültige Fassung in zweiter Lesung zu verabschieden. Die Kommission ist nämlich der Auffassung, dass durch die Annahme sowohl der Marktsäule wie auch der technischen Säule der größtmögliche Nutzen in Bezug auf Dienstleistungsqualität, Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsektors erzielt würde.