



Bruksela, dnia 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad
normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 pozwala państwom członkowskim zrekompensować 36 wymienionym w nim przedsiębiorstwom kolejowym ponoszone przez nie obciążenia, których nie muszą ponosić przedsiębiorstwa oferujące inny rodzaj transportu, takie jak obciążenia z tytułu specjalnych świadczeń rodzinnych, emerytur i rent.

Gdy zasady normalizujące rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych są stosowane prawidłowo, taką pomoc państwa uznaje się za zgodną z rynkiem wewnętrznym, a państwa członkowskie zwolnione są z obowiązku zgłaszania pomocy państwa, aczkolwiek pozostają zobowiązane do publikowania decyzji o rekompensacie. Obecnie tylko nieliczne państwa członkowskie powołują się na rozporządzenie, by uzasadnić wypłacenie rekompensaty.

Rozporządzenie zostało przyjęte przed liberalizacją rynku kolejowego, kiedy transport kolejowy w Europie rozwijał się głównie na poziomie krajowym, przy czym zintegrowane przedsiębiorstwa kolejowe jednocześnie świadczyły usługi kolejowe i zarządzały infrastrukturą kolejową. W kontekście tego monopolistycznego rynku celem rozporządzenia w tamtym czasie było zapewnienie równych warunków konkurencji przedsiębiorstwom kolejowym i przedsiębiorstwom oferującym inny rodzaj transportu.

Od lat 90. XX wieku przyjęto na poziomie europejskim szereg środków ustawodawczych (określanych jako pakiety kolejowe) w celu ożywienia transportu kolejowego poprzez stopniowe tworzenie jednolitego obszaru kolejowego zintegrowanego na poziomie europejskim. Te akty prawne otworzyły na konkurencję rynki kolejowych przewozów towarowych i międzynarodowych przewozów pasażerskich i ustanowiły, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona)¹, pewne podstawowe zasady, które stanowią m.in., że przedsiębiorstwa kolejowe muszą być zarządzane zgodnie z zasadami obowiązującymi przedsiębiorstwa działające na zasadach komercyjnych, że podmioty odpowiedzialne za alokację zdolności przepustowej i pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej muszą być niezależne od podmiotów, które świadczą usługi kolejowe (rozdzielenie funkcji podstawowych), oraz że muszą one prowadzić oddzielną księgowość (aby zapobiec subsydiowaniu), że wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe koncesjonowane zgodnie z kryteriami UE powinny mieć dostęp do infrastruktury kolejowej na uczciwych i niedyskryminacyjnych warunkach oraz że zarządcy infrastruktury mogą korzystać z finansowania ze środków państwowych.

Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 jest niespójne oraz niezgodne z obecnie obowiązującymi środkami ustawodawczymi z wielu powodów.

(i) Ponieważ przedsiębiorstwa kolejowe muszą być zarządzane zgodnie z zasadami obowiązującymi przedsiębiorstwa działające na zasadach komercyjnych, niedozwolona jest żadna forma rekompensaty ze strony państwa z tytułu wydatków na ubezpieczenia, emerytury lub innych kosztów operacyjnych (z wyjątkiem rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych). Zasada ta nie tylko jest ustalona ogólnie na mocy postanowień dotyczących pomocy państwa zawartych w Traktacie, ale jest także bardziej szczegółowo określona w wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (2008/C 184/07).

¹ Dz.U. C 343 z 14.12.2012, s. 32.

(ii) Wykaz przedsiębiorstw kolejowych kwalifikujących się do rekompensaty na podstawie rozporządzenia oraz zawarta w rozporządzeniu klasyfikacja rodzajów rekompensaty, jakie mogą zostać wypłacone przedsiębiorstwom kolejowym, zakłada zarządzanie infrastrukturą stanowi część działalności przedsiębiorstw kolejowych, co jest niezgodne z zasadą rozdzielania funkcji podstawowych i oddzielnej księgowości.

(iii) W rozporządzeniu 1192/69 określono tylko 36 przedsiębiorstw kolejowych jako kwalifikujących się do rekompensaty. Rozporządzenie to mogło mieć sens w czasie, gdy zasiedziały przedsiębiorstwa kolejowe konkurowały wyłącznie z innymi rodzajami transportu, a nie z innymi przedsiębiorstwami kolejowymi. Jednak w kontekście zliberalizowanego rynku, na którym przedsiębiorstwa kolejowe konkurują bezpośrednio z tradycyjnymi monopolami, nie jest właściwe stosowanie dyskryminacji między różnymi przedsiębiorstwami. Jeżeli (w wyniku rozporządzenia) obowiązują różne warunki finansowe dla poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych, nowe podmioty wchodzące na rynek nie mają zapewnionych niedyskryminacyjnych warunków dostępu. Na przykład nowi uczestnicy rynku mogą mieć trudności z przyciągnięciem pracowników z zasiedziały przedsiębiorstw kolejowych, ponieważ te drugie mogą oferować korzystniejsze warunki świadczeń emerytalnych dzięki dotacjom otrzymanym na podstawie wspomnianego rozporządzenia.

Wypłaty rekompensat w ramach kategorii IV rozporządzenia (koszty związane z przejazdami kolejowymi) są kosztami związanymi z funkcjami zarządcy infrastruktury, który, na podstawie art. 8 dyrektywy 2012/34/UE, może korzystać z finansowania ze środków państwowych. Zatem, pomimo że rekompensata w ramach kategorii IV rozporządzenia byłaby zgodna z istniejącym prawodawstwem, kategoria IV rozporządzenia także jest zbędna.

W związku z powyższym proponowana inicjatywa uchylecia rozporządzenia spowoduje usunięcie niespójności w porządku prawnym UE i przyczyni się do uproszczenia poprzez usunięcie aktu prawnego, który jest już nieaktualny.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

2.1 Konsultacje

Komisja zwróciła się do państw członkowskich o informacje na temat stosowania rozporządzenia w maju 2010 r. oraz w czerwcu 2011 r. Z odpowiedzi wynika, że w latach 2007-2010 większość państw członkowskich nie otrzymała wniosków od przedsiębiorstw kolejowych i nie wypłacała rekompensat na podstawie rozporządzenia. Większość państw członkowskich wskazała, że nie widzi potrzeby istnienia rozporządzenia, a niektóre wyraźnie opowiedziały się za jego uchyleciem lub wyraziły opinię, że rozporządzenie jest przestarzałe i nieaktualne. Niektóre państwa członkowskie były za utrzymaniem określonych kategorii w rozporządzeniu, biorąc jednak pod uwagę fakt, że rekompensaty płatności w ramach wszystkich kategorii z wyjątkiem kategorii IV są niezgodne z innymi przepisami, wariant ten nie może zostać wybrany. Inne państwa członkowskie nie wyraziły opinii co do potrzeby istnienia rozporządzenia lub kwestia ta była im obojętna. Tylko trzy państwa członkowskie (Belgia, Niemcy i Irlandia) oświadczyły, że wykorzystały rozporządzenie jako podstawę prawną wypłaty rekompensat w latach 2008-2010.

Wyплаты rekompensat w 2010 r. (szacowane lub rzeczywiste) na podstawie rozporządzenia nr 1192/69 zgłoszone przez państwa członkowskie (w mln EUR)

	Kategoria I Zasiłki z tytułu utraty całkowitej lub częściowej zdolności do pracy w wyniku wypadków przy pracy	Kategoria III Emerytury	Kategoria IV Przejazdy kolejowe	Ogółem
Belgia	(0,322)	-	-	(0,322)
Niemcy	-	-	72,8	72,8
Irlandia	-	24,1	4,2	28,3
Ogółem	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Niedawno Komisja została również poinformowana przez Polskę o wypłacie rekompensat na rzecz PKP PLK (w ramach kategorii IV) za rok 2012 w wysokości 7,9 mln EUR.

Obecnie tylko trzy kategorie rekompensat są stosowane przez państwa członkowskie (I, III i IV). Niektóre kategorie rekompensat w ramach rozporządzenia już nie obowiązują (V–VIII). Żadna z pozostałych kategorii kompensat nie jest stosowana (II i IX–XV).

Z wyjątkiem rekompensat z tytułu świadczenia usług publicznych, wypłata rekompensat dokonywana przez państwo na rzecz przedsiębiorstw kolejowych jest niezgodna z zasadą zarządzania przedsiębiorstwami kolejowymi zgodnie z zasadami obowiązującymi przedsiębiorstwa działające na zasadach komercyjnych, z unijnymi przepisami dotyczącymi pomocy państwa, z zasadą oddzielnej księgowości i z zasadą dostępu do infrastruktury kolejowej na niedyskryminacyjnych warunkach. Kategoria IV rozporządzenia jest zbędna z uwagi na fakt, że wypłaty rekompensat przez państwo w związku z funkcjami zarządcy infrastruktury mogą już być dokonywane na podstawie dyrektywy 2012/34/UE. Ograniczenie liczby kategorii w rozporządzeniu do tych, które są zgodne z obecnym ustawodawstwem, miałyby ten sam efekt jak uchylenie – zostałyby wyeliminowane kategorie niezgodne z przepisami przy pozostawieniu państwom członkowskim możliwości finansowania zarządcy infrastruktury zgodnie z jego funkcjami, w tym finansowania kosztów związanych z przejazdami kolejowymi.

2.2 Skutki uchylenia

Na podstawie danych przekazanych przez państwa członkowskie można stwierdzić, że skutki uchylenia rozporządzenia będą minimalne.

Kategoria I

W latach 2008-2010 Belgia otrzymała wnioski od SNCB Holding w ramach kategorii I (płatności, których muszą dokonywać przedsiębiorstwa kolejowe, a które – w odniesieniu do pozostałych sektorów gospodarki – są ponoszone przez państwo, włączając w to płatności dotyczące zasiłków z tytułu utraty całkowitej lub częściowej zdolności do pracy w wyniku wypadków przy pracy). W 2010 r. na podstawie rozporządzenia obliczono ujemne saldo rekompensat w wysokości 0,323 mln EUR, które SNCB Holding ma zwrócić państwu belgijskiemu.

Skutki uchylenia rozporządzenia nr 1192/69 będą nieznaczne w odniesieniu do kategorii I rekompensat. SNCB musiałoby przystąpić do istniejącego systemu prywatnych ubezpieczeń

od następstw nieszczęśliwych wypadków i Belgia oświadczyła, że rozważa taką możliwość. Wszelkie koszty związane ze zmianą systemu zostałyby z nadwyżką zrekompensowane poprzez wyeliminowanie obciążeń administracyjnych związanych z corocznym rozpatrywaniem wniosków i kalkulacją rekompensat na podstawie rozporządzenia.

Kategoria III

W latach 2008-2010 Irlandia dokonała płatności na rzecz CIE w ramach kategorii III (obciążenia z tytułu rent i emerytur ponoszone przez przedsiębiorstwa kolejowe na innych zasadach niż te stosowane w pozostałych przedsiębiorstwach transportowych). W 2010 r. rekompensaty kategorii III na rzecz CIE wyniosły 24,1 mln EUR.

Skutki uchylenia rozporządzenia nr 1192/69 będą nieznaczne w odniesieniu do kategorii III rekompensat. Płatności na rzecz CIE z tytułu emerytur związanych z kosztami pracy odnoszącymi się do zarządzania infrastrukturą mogą być uzasadnione na podstawie art. 8 dyrektywy 2012/34/UE jako finansowanie funkcji zarządcy infrastruktury. Płatności na rzecz CIE z tytułu emerytur związanych z kosztami pracy odnoszącymi się do obowiązku świadczenia usług publicznych można uzasadnić jako rekompensatę za realizację obowiązku świadczenia usług publicznych określonego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 i mogą one zostać zwolnione z wymogu zgłaszania pomocy państwa (obecnie 100 % wszystkich operacji kolejowego ruchu pasażerskiego jest świadczonych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych). Płatności na rzecz CIE z tytułu emerytur związanych z kosztami pracy odnoszącymi się do przewozów kolejowych nieobjętych obowiązkiem świadczenia usług publicznych (innymi słowy do przewozów towarowych) podlegałyby obowiązkowi zgłaszania pomocy państwa. Szacuje się, że przewozy towarowe stanowią około 5,2 % działalności CIE związanej z przewozami kolejowymi i zaangażowanych jest w nie w przybliżeniu 3,4 % pracowników tego przedsiębiorstwa. W związku z tym z kolejowymi przewozami towarowymi w CIE związane są płatności z tytułu emerytur w wysokości poniżej 1 mln EUR. Tylko te płatności na rzecz CIE (i płatności na rzecz CIE związane z kolejowymi przewozami pasażerskimi nieobjętymi obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, których obecnie brak) podlegałyby zasadom zgłaszania pomocy państwa.

Kategoria IV

Irlandia, Niemcy i Polska dokonały płatności w ramach kategorii IV (koszty przejazdów kolejowych). W 2010 r. Irlandia dokonała w ramach kategorii IV płatności na rzecz CIE w wysokości 4,2 mln EUR. Szacunkowe płatności w ramach kategorii IV dokonane przez Niemcy na rzecz DB Netz AG oraz Usedomer Bäderbahn GmbH były rzędu 72,8 mln EUR w 2010 r., z czego mniej niż 0,5 % przypadło Usedomer Bäderbahn. Za rok 2012 Polska wypłaci rekompensatę w ramach kategorii IV na rzecz PKP PLK w wysokości 7,9 mln EUR.

Skutki uchylenia rozporządzenia nr 1192/69 będą nieznaczne w odniesieniu do kategorii IV rekompensat. Płatności na rzecz CIE, DB Netz i PKP PLK byłyby objęte art. 8 dyrektywy 2012/34/UE jako finansowanie funkcji zarządcy infrastruktury. Płatności te mogą nadal być dokonywane po uchyleniu rozporządzenia. Wyeliminowane natomiast zostałyby formalności administracyjne związane ze stosowaniem rozporządzenia, takie jak coroczne rozpatrywanie wniosków przedsiębiorstw o normalizację, ocena obciążeń i korzyści finansowych, ustalanie kwot rekompensat, właściwe przygotowanie decyzji podejmowanych na podstawie przepisów rozporządzenia oraz oficjalne publikowanie tych decyzji. Płatności na rzecz Usedomer Bäderbahn, które są minimalne, podlegałyby obowiązkowi zgłaszania pomocy państwa.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

Wniosek dotyczy uchylenia rozporządzenia (EWG) nr 1192/69.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 i 109,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego²,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów³,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 pozwala państwom członkowskim zrekompensować 36 wymienionym w nim przedsiębiorstwom kolejowym ponoszone przez nie obciążenia, których nie muszą ponosić przedsiębiorstwa oferujące inny rodzaj transportu. Prawidłowe stosowanie zasad normalizujących rachunkowość powoduje, że państwa członkowskie są zwolnione z obowiązku zgłaszania pomocy państwa.
- (2) Na poziomie europejskim przyjęto szereg aktów prawnych, które otworzyły na konkurencję rynki kolejowych przewozów towarowych i międzynarodowych przewozów pasażerskich i ustanowiły, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona), pewne podstawowe zasady, które stanowią m.in., że przedsiębiorstwa kolejowe muszą być zarządzane zgodnie z zasadami obowiązującymi przedsiębiorstwa działające na zasadach komercyjnych, że podmioty odpowiedzialne za alokację zdolności przepustowej i pobieranie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej muszą być niezależne od podmiotów, które świadczą usługi kolejowe (rozdzielenie funkcji podstawowych), oraz że muszą one prowadzić oddzielną księgowość (aby zapobiec subsydiowaniu krzyżowemu), że wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe koncesjonowane zgodnie z kryteriami UE powinny mieć dostęp do infrastruktury kolejowej na uczciwych i niedyskryminacyjnych warunkach oraz że zarządcy infrastruktury mogą korzystać z finansowania ze środków państwowych.

² Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

- (3) Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 jest niespójne oraz niezgodne z obecnie obowiązującymi środkami ustawodawczymi. W szczególności w kontekście zliberalizowanego rynku, na którym inne przedsiębiorstwa kolejowe konkurują bezpośrednio z wymienionymi w tym rozporządzeniu przedsiębiorstwami kolejowymi, nie jest już właściwe różne traktowanie tych dwóch grup przedsiębiorstw.
- (4) W związku z tym należy uchylić rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 w celu wyeliminowania niespójności w porządku prawnym UE, co przyczyni się do uproszczenia poprzez uchylenie aktu prawnego, który jest już nieaktualny,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 traci moc.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący