



Bryssel den 24.10.2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt om antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning

(Text av betydelse för EES)

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET

enligt artikel 294.6 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

om

rådets ståndpunkt om antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning

(Text av betydelse för EES)

1. BAKGRUND

Den 30 januari 2013 antog kommissionen ett övergripande paket av sex lagstiftningsförslag för att leverera bättre kvalitet och fler valmöjligheter för järnvägstrafik i Europa.

Det krävs förbättringar av kvaliteten på och effektiviteten hos tjänsterna för att järnvägarna ska bli ett mer attraktivt val för passagerarna samt för att främja trafikomställning. Mer valuta för pengarna och hållbarhet kan uppnås med knappa offentliga medel.

Paketet syftar också till att främja innovation för EU:s järnvägar för att möta resenärernas förväntningar. Detta sker på tre olika sammanhängande sätt genom att

- (1) öppna de inhemska passagerarmarknaderna för konkurrens och göra upphandling av avtal om allmän trafik obligatorisk,
- (2) stärka infrastrukturförvaltares oberoende så att de kan kontrollera samtliga kärnfunktioner i järnvägsnätet, och säkerställa rättvis tillgång till järnvägen för alla,
- (3) stärka Europeiska järnvägsbyråns roll genom att göra den till en enda kontaktpunkt för utfärdande av EU-omfattande transporttillstånd för utsläppande på marknaden och av EU-omfattande säkerhetsintyg för operatörer.

Överlämnande av förslaget till Europaparlamentet och rådet (dokument COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD)):

den 31 januari 2013

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande:

den 11 juli 2013

Regionkommitténs yttrande:

den 8 oktober 2013

Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen:

den 26 februari 2014

Antagande av rådets ståndpunkt:

den 17 oktober 2016

2. SYFTE MED KOMMISSIONENS FÖRSLAG

Det allmänna syftet med kommissionens förslag till upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning är att undanröja inkonsekvenser i EU:s rättsordning och, i linje med kommissionens Refit-programmål, att bidra till en förenkling genom att upphäva en rättsakt som blivit föråldrad.

Förordning (EEG) nr 1192/69 (nedan kallad *förordningen*) är av en rad skäl inkonsekvent och oförenlig med nu gällande lagbestämmelser:

- Eftersom järnvägsföretag ska förvaltas enligt samma principer som gäller för kommersiella företag är ingen statlig ersättning för försäkring, pensioner eller andra driftskostnader tillåten (utom vid ersättning för tillhandahållande av offentliga tjänster). Principen är inte bara väletablerad genom fördragets bestämmelser om statligt stöd, utan anges också mer specifikt i Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07).
- Förteckningen över de järnvägsföretag som kan ha rätt till ersättning enligt förordningen och klassificeringen av olika typer av ersättning som betalas till järnvägsföretag förutsätter att infrastrukturförvaltning integreras i järnvägsföretagens verksamhet, vilket är oförenligt med principerna om särskiljande av viktiga funktioner och separat redovisning.
- Förordningen anger endast 40 järnvägsföretag som har rätt till ersättning. Då förordningen antogs var detta inget problem eftersom dominerande järnvägsföretag enbart konkurrerade med andra typer av transportmedel och inte med andra järnvägsföretag. Men mot bakgrund av en avreglerad marknad där järnvägsföretag konkurrerar direkt med traditionella monopol är det inte längre motiverat att bevilja ekonomisk ersättning till endast vissa järnvägsföretag. Om de ekonomiska villkoren (som en konsekvens av förordningen) skiljer sig åt mellan järnvägsföretag kan inte nytillkomna företag vara säkra på att de får tillträde till marknaden utan att diskrimineras. Nytillkomna företag kan exempelvis få svårt att dra till sig personal från dominerande järnvägsföretag eftersom dessa kanske erbjuder gynnsammare pensionsvillkor tack vare stöd enligt förordningen.
- Endast betalning av ersättning enligt typ IV i förordningen (kostnaderna för plankorsningar) är förenlig med befintlig lagstiftning. Dessa betalningar är kostnader som är förbundna med de funktioner som utförs av en infrastrukturförvaltare, som enligt artikel 8 i direktiv 2012/34/EU kan ha rätt till statlig finansiering. Därför är de bestämmelser i denna förordning som rör betalning enligt typ IV också överflödiga.

3. KOMMENTARER TILL RÅDETS STÅNDPUNKT

Den ståndpunkt som rådet antog vid första behandlingen den 17 oktober 2016 stöder huvudmålen i kommissionens förslag, även om rådet enades om att skjuta upp upphävandet av de bestämmelser i förordningen som är tillämpliga på införandet av enhetliga regler för redovisningen beträffande typ IV, vilka anges i bilaga IV till den förordningen. Därför kommer de att fortsätta gälla till och med den 31 december 2017.

4. SLUTSATS

Kommissionen godtar den ståndpunkt som rådet antagit och gör det således möjligt för Europaparlamentet att anta den slutgiltiga texten vid andra behandlingen. Kommissionen

anser att man genom att anta både marknadspelaren och den tekniska pelaren skulle maximera fördelarna när det gäller järnvägstransportindustrins servicekvalitet, effektivitet och konkurrenskraft.