

Βρυξέλλες, 24.10.2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

**θέση του Συμβουλίου όσον αφορά την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ)
αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των
λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ**

**σύμφωνα με το άρθρο 294 παράγραφος 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της
Ευρωπαϊκής Ένωσης**

σχετικά με τη

**θέση του Συμβουλίου όσον αφορά την έκδοση κανονισμού του Ευρωπαϊκού
Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ)
αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των
λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων**

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Στις 30 Ιανουαρίου 2013, η Επιτροπή εξέδωσε συνολική δέσμη έξι νομοθετικών προτάσεων με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας και την αύξηση των επιλογών στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες στην Ευρώπη.

Χρειάζεται να επέλθουν βελτιώσεις στην ποιότητα των υπηρεσιών και στην αποδοτικότητα, ώστε να καταστούν οι σιδηρόδρομοι πιο ελκυστική επιλογή για τους επιβάτες και να ενθαρρυνθεί η στροφή προς άλλους τρόπους μεταφοράς. Είναι δυνατό να επιτευχθεί καλύτερη απόδοση και βιωσιμότητα με σπανίζοντα δημόσια κονδύλια.

Η δέσμη μέτρων έχει επίσης στόχο να ενθαρρυνθεί η καινοτομία στον ευρωπαϊκό τομέα των σιδηροδρόμων ώστε να εκπληρωθούν οι προσδοκίες των χρηστών. Τούτο επιτυγχάνεται με τρεις διαφορετικούς και αλληλένδετους τρόπους:

- (1) άνοιγμα της αγοράς των επιβατικών μεταφορών εσωτερικού στον ανταγωνισμό και υποχρεωτική προκήρυξη διαγωνισμού για την ανάθεση συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·
- (2) ενίσχυση της ανεξαρτησίας των διαχειριστών υποδομής, ώστε να ελέγχουν όλες τις κύριες λειτουργίες του σιδηροδρομικού δικτύου και να εξασφαλισθεί δίκαιη πρόσβαση στον σιδηρόδρομο για όλους·
- (3) ενίσχυση του ρόλου του Οργανισμού Σιδηροδρόμων της ΕΕ, ο οποίος θα καταστεί «ενιαία θυρίδα» που θα εκδίδει εγκρίσεις οχημάτων με ισχύ σε ολόκληρη την ΕΕ για τη διάθεσή τους στην αγορά και πιστοποιητικά ασφάλειας που θα ισχύουν σε ολόκληρη την ΕΕ για τους φορείς εκμετάλλευσης.

Ημερομηνία διαβίβασης της πρότασης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
και στο Συμβούλιο
(έγγραφο COM(2013) 26 final – 2013/0013 COD):

31 Ιανουαρίου 2013

Ημερομηνία γνωμοδότησης της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και

Κοινωνικής Επιτροπής:	11 Ιουλίου 2013
Ημερομηνία γνωμοδότησης της Επιτροπής των Περιφερειών:	8 Οκτωβρίου 2013
Ημερομηνία καθορισμού της θέσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σε πρώτη ανάγνωση:	26 Φεβρουαρίου 2014
Ημερομηνία έγκρισης της θέσης του Συμβουλίου:	17 Οκτωβρίου 2016

2. ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Ο γενικός στόχος της πρότασης της Επιτροπής για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι να αρθούν οι ανακολουθίες στην έννομη τάξη της ΕΕ και, σύμφωνα με τους στόχους του προγράμματος REFIT της Επιτροπής, να βελτιωθεί η απλούστευση με την κατάργηση μιας παρωχημένης νομικής πράξης.

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 («ο κανονισμός») δεν συμβαδίζει και δεν συμβιβάζεται με τις ισχύουσες σήμερα νομοθετικές διατάξεις για μια σειρά λόγων:

- Επειδή η διαχείριση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων πρέπει να διέπεται από αρχές που ισχύουν για τις εμπορικές εταιρείες, δεν επιτρέπεται κρατική αντιστάθμιση για την ασφάλιση, τις συντάξεις ή άλλες λειτουργικές δαπάνες (εξαιρουμένης της αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών). Αυτή η αρχή όχι μόνον έχει καθιερωθεί ευρέως με βάση τους κανόνες της Συνθήκης περί κρατικών ενισχύσεων, αλλά καθορίζεται και εξειδικεύεται περισσότερο στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (2008/C 184/07).
- Ο κατάλογος με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι επιλέξιμες για αντιστάθμιση δυνάμει του κανονισμού και η κατάταξη των ειδών αντιστάθμισης που είναι δυνατό να καταβάλλονται σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προϋποθέτει ενσωμάτωση της διαχείρισης της υποδομής στις δραστηριότητες των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, η οποία δεν συνάδει με τις αρχές διαχωρισμού των βασικών λειτουργιών και διαχωρισμού των λογαριασμών.
- Στον κανονισμό απαριθμούνται μόνον 40 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις επιλέξιμες για αντιστάθμιση. Όταν εκδόθηκε ο κανονισμός αυτό δεν φαινόταν προβληματικό, διότι οι εγκατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανταγωνίζονταν αποκλειστικά με επιχειρήσεις άλλων τρόπων μεταφοράς και όχι με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Ωστόσο, στο πλαίσιο μιας ελευθερωμένης αγοράς, στην οποία οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανταγωνίζονται απευθείας με τα παραδοσιακά μονοπώλια, δεν δικαιολογείται πλέον η χορήγηση οικονομικής αντιστάθμισης μόνο σε ορισμένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Αν οι οικονομικές συνθήκες διαφέρουν για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (συνεπεία του κανονισμού), δεν διασφαλίζονται όροι πρόσβασης χωρίς διακρίσεις για τις νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις. Παραδείγματος χάρη, οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις συναντούν ίσως δυσκολίες στην προσέλκυση προσωπικού προερχόμενου από εγκατεστημένες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διότι οι εγκατεστημένες επιχειρήσεις μπορούν ενδεχομένως να προσφέρουν ευνοϊκότερους όρους συνταξιοδότησης λόγω των επιδοτήσεων που λαμβάνουν βάσει του κανονισμού.

- Μόνο η καταβολή αντιστάθμισης βάσει της κατηγορίας IV του κανονισμού (κόστος εγκαταστάσεων ισόπεδων διαβάσεων) είναι συμβατή με την ισχύουσα νομοθεσία. Η καταβολή αυτή αφορά το κόστος που συνδέεται με τις λειτουργίες διαχειριστή υποδομής ο οποίος, βάσει του άρθρου 8 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, μπορεί να λάβει κρατική χρηματοδότηση. Ως εκ τούτου, οι διατάξεις του κανονισμού που αφορούν την καταβολή της κατηγορίας IV είναι επίσης περιττές.

3. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Η θέση που έλαβε το Συμβούλιο σε πρώτη ανάγνωση, στις 17 Οκτωβρίου 2016, υποστηρίζει τους κύριους στόχους της πρότασης της Επιτροπής, ακόμη και αν το Συμβούλιο συμφώνησε να αναβληθεί η κατάργηση των διατάξεων του κανονισμού που εφαρμόζονται για τη διευθέτηση των λογαριασμών όσον αφορά την κατηγορία IV, όπως ορίζεται στο παράρτημα IV του εν λόγω κανονισμού. Συνεπώς, οι διατάξεις αυτές θα εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2017.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Η Επιτροπή αποδέχεται τη θέση που ενέκρινε το Συμβούλιο, ώστε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο να εγκρίνει το τελικό κείμενο σε δεύτερη ανάγνωση. Πράγματι, η Επιτροπή κρίνει ότι η έγκριση τόσο του πυλώνα της αγοράς όσο και του τεχνικού πυλώνα θα μεγιστοποιήσει τα οφέλη από άποψη ποιότητας των υπηρεσιών, αποδοτικότητας και την ανταγωνιστικότητας του κλάδου των σιδηροδρομικών μεταφορών.