



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Съвета относно общите правила за
нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия**

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

С Регламент (ЕИО) № 1192/69 се предоставя възможност на държавите членки да обезщетяват 36 изброени в него железопътни предприятия за изплащането на задължения, които предприятията, предлагащи други видове транспортни услуги, не трябва да извършват, като например специални семейни надбавки и пенсии.

Когато правилата за нормализиране се прилагат правилно, такава подкрепа от страна на държавата се счита за съвместима с вътрешния пазар и държавите членки са освободени от задължението да я обявят като държавна помощ, като от тях се изисква само да публикуват официално своите решения за компенсация. Днес малко държави членки се опират на посочения регламент, за да оправдават изплащането на компенсации.

Регламентът беше приет преди либерализирането на железопътния пазар, когато железопътният транспорт в Европа се развиваше главно в рамките на националните граници, като интегрирани предприятия предлагаха железопътни транспортни услуги и същевременно управляваха железопътната инфраструктура. В контекста на този монополистичен пазар регламентът тогава целеше да създаде равни конкурентни условия за железопътните предприятия и други предприятия, предлагащи други видове транспортни услуги.

От 1990-те години насам бяха приети редица законодателни мерки на равнището на ЕС (известни като железопътни пакети) с оглед на съживяване на железопътния транспорт чрез постепенно създаване на единно железопътно пространство, интегрирано на европейско равнище. Тези правни актове отвориха пазарите на железопътния превоз на товари и на международния железопътен превоз на пътници за конкуренция и установиха – с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст)¹ – някои основни принципи, например че железопътните предприятия следва да се управляват в съответствие с принципите за управление на търговски дружества, че субектите, които отговарят за разпределянето на капацитета и събирането на такси за железопътната инфраструктура, следва да са различни от тези, които извършват железопътни услуги (разделяне на основните функции), и че следва да се води разделно счетоводство (за да се избегнат кръстосаните субсидии), че за всички железопътни предприятия, лицензирани по критериите на ЕС, следва да има справедливи и недискриминационни условия за достъп до железопътната инфраструктура, както и че управителите на инфраструктура могат да получават финансова подкрепа от държавата.

По няколко причини Регламент (ЕИО) № 1192/69 не е в съответствие и е несъвместим с валидни понастоящем законодателни мерки.

i) Тъй като железопътните предприятия трябва да се управляват в съответствие с принципите за управление на търговски дружества, държавата не може да предоставя компенсации за разходи за осигуровки, пенсии и други оперативни разходи (с изключение на компенсация за предоставяне на обществени услуги). Този принцип не само е залегнал в правилата на Договора, отнасящи се до държавните помощи, но е

¹ ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32

изрично посочен в Ръководните насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия (2008/С 184/07).

ii) Списъкът, в който са изброени железопътните предприятия, отговарящи на условията за компенсация по Регламента, и съдържаната в Регламента класификация на видовете компенсации, които могат да бъдат платени на железопътни предприятия, предполагат интегриране на управлението на инфраструктурата в дейността на железопътните предприятия, което обаче е несъвместимо с принципите на разделяне на основните функции и разделяне на счетоводството.

iii) Съгласно Регламент № 1192/69 само 36 железопътни предприятия отговарят на условията за компенсация. Това може да е било целесъобразно тогава, когато железопътните предприятия като исторически оператори са се конкурирали само с другите видове транспорт, но не и с други железопътни предприятия, в контекста на либерализиран пазар обаче, на който железопътните предприятия са в пряка конкуренция с традиционните монополисти, такава дискриминация между различни предприятия не е уместна. Когато финансовите условия са различни за отделните железопътни предприятия (вследствие на Регламента), на новите пазарни участници не могат да се осигурят недискриминационни условия за достъп. Така например за новите участници може да е трудно да привлекат персонал от железопътните предприятия, които са исторически оператори, тъй като последните може да са в състояние да предложат по-изгодни условия за пенсиониране благодарение на получаваните съгласно Регламента субсидии.

Плащанията на компенсации по категория IV по Регламента (разходи за надземен прелез) са разходи във връзка с функциите на управител на инфраструктура, който и без това може да получава държавни помощи в съответствие с член 8 от Директива 2012/34/ЕС. Следователно, тъй като изплащанията на компенсации по категория IV по Регламента са съвместими със съществуващото законодателство, категория IV по Регламента е също така излишна.

По този начин с предложената инициатива за отмяна на Регламента ще бъдат отстранени несъответствия в правния ред на ЕС и ще се допринесе за опростяване, като се премахне законодателен акт, който вече не е актуален.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

2.1 Консултация

През май 2010 г. и юни 2011 г. Комисията поиска от държавите членки информация за прилагането на Регламента. От отговорите стана ясно, че между 2007 и 2010 г. повечето държави членки не бяха получили заявления от железопътни предприятия и не бяха изплатили компенсации в съответствие с Регламента. Мнозинството държави членки посочиха, че вече не виждат необходимост от Регламента, а някои дори изрично изразиха своята подкрепа за негова отмяна или мнението, че той е остарял или неактуален. Някои държави членки се изказаха за запазването на определени категории по Регламента, но този вариант не може да се осъществи, тъй като плащанията на компенсации по всички категории освен категория IV се несъвместими с други правни разпоредби. Други държави членки бяха безразлични или не изразиха мнение по въпроса дали Регламентът продължава да е необходим. Само три държави членки (Белгия, Германия и Ирландия) заявиха, че са използвали Регламента като правна основа за изплащане на компенсации през периода 2008—2010 г.

Платени компенсации през 2010 г. (по оценка или действителни) по силата на Регламент № 1192/69, докладвани от държавите членки (в млн. евро)

	Категория I Обезщетения при трудови злополуки	Категория III Пенсии	Категория IV Надземни прелези	Общо
Белгия	(0,322)	-	-	(0,322)
Германия	-	-	72,8	72,8
Ирландия	-	24,1	4,2	2,3
Общо	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Освен това Комисията наскоро бе уведомена от Полша за изплащане на компенсации в размер на 7,9 млн. евро в полза на РКР PLK (по категория IV) за 2012 г.

Днес държавите членки прилагат само три от категориите на компенсации (I, III и IV). Някои категории компенсации по Регламента вече не са в сила (V — VIII). Останалите категории (II и IX — XV) не се прилагат.

С изключение на компенсация за предоставяне на обществени услуги държавните плащания на компенсации в полза на железопътни предприятия са несъвместими с принципите, съгласно които железопътните предприятия трябва да се управляват в съответствие с принципите за управление на търговски дружества, с правилата на ЕС за държавните помощи, с принципа на разделянето на счетоводството и принципа на недискриминационния достъп до железопътната инфраструктура. Категория IV по Регламента е излишна, тъй като държавите могат да платят компенсации за функциите на управителя на инфраструктурата и по силата на Директива 2012/34/ЕС. Намаляване на броя на категориите в Регламента до обем, съответстващ на съществуващото законодателство, би имало същото въздействие като отмяната на Регламента, а именно премахването на несъвместими категории, като държавите членки запазват възможността да предоставят финансиране на управителя на инфраструктурата в зависимост от функциите му, включително за разходи във връзка с надземни прелези.

2.2 Последници от отмяната

На базата на предоставените от държавите членки данни може да се направи заключение, че последиците от отмяна на регламента би били минимални.

Категория I

Между 2008 и 2010 г. Белгия е получила заявления от SNCB Holding за компенсации по категория I (плащания, наложени на железопътните предприятия, но поети от държавата за останалата част от икономиката, включително обезщетения при трудови злополуки). През 2010 г. по силата на Регламента бе изчислено отрицателно салдо на компенсациите в размер на 0,323 млн. евро, която сума SNCB Holding трябва да върне на белгийската държава.

По отношение на компенсациите по категория I последиците от отмяна на Регламент № 1192/69 биха били незначителни. SNCB би трябвало да се присъедини към съществуващата система за частно застраховане за злополука и Белгия съобщи, че вече обмисля този вариант. Разходите във връзка с преминаването към друга система биха били повече от неутрализирани, защото се премахват административните тежести,

свързани с ежегодното постъпване на заявления и изчисляването на компенсациите в съответствие с Регламента.

Категория III

Между 2008 и 2010 г. Ирландия изплати компенсации на CIE по категория III (плащания при пенсиониране и изплащане на други пенсии, извършвани от железопътните предприятия при условия, различни от тези за другите транспортни предприятия). През 2010 г. компенсациите в полза на CIE по категория III възлизаха на 24,1 млн. евро.

По отношение на компенсациите по категория III последиците от отмяна на Регламент № 1192/69 биха били минимални. Пенсионните плащания в полза на CIE по отношение на трудови разходи, свързани с управлението на инфраструктурата, могат да бъдат оправдани с член 8 от Директива 2012/34/ЕС като финансиране на функции на управител на инфраструктура. Пенсионните плащания в полза на CIE по отношение на трудови разходи, свързани със задължения за предоставяне на обществени услуги, могат да бъдат оправдани като компенсации за изпълнение на задължения за предоставяне на обществени услуги съгласно Регламент № 1370/2007 и да бъдат изключени от задължението да бъдат обявени като държавна помощ. (Понастоящем целият железопътен превоз на пътници се извършва в рамките на задължения за предоставяне на обществени услуги.) Пенсионните плащания в полза на CIE по отношение на трудови разходи, свързани с железопътния превоз, който не спада към задълженията за предоставяне на обществени услуги, (т. е. превоз на товари) в такъв случай би трябвало да се обявят като държавна помощ. Според оценки товарните превози представляват около 5,2 % от железопътната дейност на CIE, в тази област са заети приблизително 3,4 % от персонала на предприятието. Съответно по-малко от 1 млн. евро пенсионни плащания в полза на CIE са свързани с железопътните товарни превози. Само тези плащания в полза на CIE (както и плащанията в полза на CIE във връзка с железопътния превоз на пътници, който се извършва извън задълженията за предоставяне на обществени услуги, какъвто понастоящем няма) биха подлежали на правилата за уведомяване за държавни помощи.

Категория IV

Ирландия, Германия и Полша са изплатили компенсации по категория IV (разходи за надземни прелези). Ирландия през 2010 г. е изплатила компенсации по категория IV в размер на 4,2 млн. евро на CIE. Според оценките плащанията по категория IV на Германия в полза на DB Netz AG и Usedomer Bäderbahn GmbH бяха през 2010 г. от порядъка на 72,8 млн. евро, от които по-малко от 0,5 % бяха в полза на Usedomer Bäderbahn. Полша за 2012 г. ще изплати компенсации по категория IV в размер на 7,9 млн. евро на PKP PLK.

По отношение на компенсациите по категория IV последиците от отмяна на Регламент № 1192/69 биха били незначителни. Плащанията в полза на CIE, DB Netz и PKP PLK биха попаднали в обхвата на член 8 от Директива 2012/34/ЕС като финансиране на функции на управител на инфраструктура. Тези плащания могат да бъдат продължени и след отмяна на Регламента, а свързаните с прилагането на Регламента административни формалности, като обработването на годишно подаваните от предприятията заявления за нормализиране, оценяването на финансовите тежести и предимства, определянето на размера на компенсацията, съответната подготовка на решенията, които трябва да се вземат в съответствие с разпоредбите на Регламента, както и официалното публикуване на тези решения, биха отпаднали. Плащанията в

полза на Usedomer Bäderbahn, които са минимални, биха подлежали на правилата за уведомяване за държавни помощи.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Предложението се състои в отмяна на Регламент (ЕИО) № 1192/69.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Съвета относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз и по-специално членове 91 и 109 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет²,

като взеха предвид становището на Комитета на регионите³,

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

- (1) С Регламент (ЕИО) № 1192/69 се предоставя възможност на държавите членки да обезщетяват 36 изброени в него железопътни предприятия за изплащането на задължения, които предприятията, предлагащи други видове транспортни услуги, не трябва да извършват. При правилното прилагане на правилата за нормализиране държавите членки са освободени от задължението за уведомяване за държавни помощи.
- (2) Приети бяха редица законодателни мерки на равнището на ЕС, които отвориха пазарите на железопътния превоз на товари и на международния железопътен превоз на пътници за конкуренция и установиха – с Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 година за създаване на единно европейско железопътно пространство (преработен текст) – някои основни принципи, например че железопътните предприятия следва да се управляват в съответствие с принципите за управление на търговски дружества, че структурите, които отговарят за разпределянето на капацитета и събирането на такси за железопътната инфраструктура, следва да са различни от тези, които извършват железопътни услуги, и че следва да се води разделно счетоводство, че за всички железопътни предприятия, лицензирани по критериите на ЕС, следва да има справедливи и недискриминационни условия за достъп до железопътната инфраструктура, както и че управителите на инфраструктура могат да получават финансова подкрепа от държавата.

² ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

³ ОВ С [...], [...] г., стр. [...].

- (3) Регламент (ЕИО) № 1192/69 не е в съответствие и е несъвместим с валидни понастоящем законодателни мерки. По-специално в контекста на либерализиран пазар, на който железопътни предприятия са в пряка конкуренция изброените в регламента железопътни предприятия, такава дискриминация между двете групи различни предприятия вече не е уместна.
- (4) Поради тази причина е целесъобразно да се отмени Регламент (ЕИО) № 1192/69, за да се отстранят несъответствия в правния ред на ЕС, което ще допринесе за опростяване, като се премахне законодателен акт, който вече не е актуален,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕИО) № 1192/69 се отменя.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател