



EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

**millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate
finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta**

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

Määruses (EMÜ) nr 1192/69 on loetletud 36 raudteeveo-ettevõtjat, kellele liikmesriigid võivad hüvitada sellised maksekohustused, nt teatavate peretoetuste ja pensionide maksmise, mida teiste transpordiliikide ettevõtjad toetama ei pea.

Normimiseeskirjade õige kohaldamise korral loetakse selline riigilt saadav toetus siseturuga kooskõlas olevaks ja liikmesriigid vabastatakse riigiabist teatamise kohustusest, kuigi nad peavad ametlikult avaldama oma hüvitamisotsused. Praegu võtab mõni üksik liikmesriik hüvitamismaksete põhjendamisel aluseks kõnealuse määruse.

Määrus võeti vastu enne raudteeturu liberaliseerimist, kui Euroopa raudteetransport arenes põhiliselt riigipiiridest lähtuvalt ning kui üks ja sama ettevõtja osutas nii raudteeteenuseid kui ka haldas raudteetaristut. Sellist monopoolset turgu silmas pidades oli määruse eesmärk tol ajal tagada raudteeveo-ettevõtjatele ja teistes transpordiliikides tegutsevatele ettevõtjatele võrdsed konkurentsitingimused.

Alates 1990. aastatest on raudteetranspordi elavdamiseks võetud Euroopa tasandil vastu rida õigusmeetmeid (nn raudteepaketid) ja järk-järgult on loodud Euroopa tasandil integreeritud ühtne raudteepiirkond. Tänu kõnealustele õigusaktidele on avatud raudtee-kaubaveoturg ja rahvusvaheline raudtee-reisijateveoturg konkurentsile ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastatud),¹ on kehtestatud teatavad aluspõhimõtted, mis muu hulgas hõlmavad seda, et raudteeveo-ettevõtjaid juhitakse samamoodi nagu äriühinguid, et raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise ja kasutustasude määramise eest vastutavad üksused peavad olema lahutatud raudteeveoteenuseid osutavatest üksustest (oluliste ülesannete lahusus) ja et nende raamatupidamisarvestus tuleb hoida lahus (et vältida ristsubsideerimist), et ELi kriteeriumide kohaselt litsentsitud mis tahes raudteeveo-ettevõtjal peaks olema juurdepääs raudteetaristule õiglastel ja mittediskrimineerivatel tingimustel ning et taristuettevõtjad võivad saada riigilt rahastamist.

Määrus (EMÜ) nr 1192/69 ei ole praegu kehtivate õigusmeetmete suhtes järjekindel ega nendega kooskõlas mitmel põhjusel.

i) Kuna raudteeveo-ettevõtjaid tuleb juhtida kooskõlas äriühingute suhtes kohaldatavate põhimõtetega, ei ole riigil lubatud hüvitada kindlustust, pensione ega muid tegevuskulusid (v.a avalike teenuste osutamise hüvitamine). Lisaks sellele, et kõnealune põhimõte on üldisemalt sätestatud asutamislepingus seoses riigiabi eeskirjadega, on see ka konkreetsemalt välja toodud raudteeveo-ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevates suunistes (2008/K 184/07).

ii) Nende raudteeveo-ettevõtjate loetelu, kellel on õigus saada hüvitist määruse alusel, ja määruses loetletud hüvitisliigid, mida võib maksta raudteeveo-ettevõtjatele, eeldavad taristuettevõtjate integreerimist raudteeveo-ettevõtjate tegevusse, mis on vastuolus oluliste ülesannete lahususe ja raamatupidamisarvestuste lahususe põhimõttega.

iii) Määruse (EMÜ) nr 1192/69 kohaselt on üksnes 36 raudteeveo-ettevõtjal õigus saada hüvitist. Kõnealusel määruel võis mõte olla siis, kui turgu valitsevad raudteeveo-ettevõtjad konkureerisid üksnes teiste transpordiliikidega, mitte teiste raudteeveo-ettevõtjatega, ent liberaliseeritud turul, kus raudteeveo-ettevõtjad vahetult konkureerivad tavapäraste monopolidega, ei ole asjakohane eri ettevõtjaid diskrimineerida. Kui raudteeveo-ettevõtjate

¹ ELT L 343, 14.12.2012, lk 32.

suhtes kehtivad eri finantstingimused (määrusest tulenevalt), ei tagata uutele turule tulijatele mittediskrimineerivaid juurdepääsutingimusi. Näiteks uutel turule tulijatel võib olla raske meelitada ligi töötajaid turgu valitsevatest raudteeveo-ettevõtjatest, kuna viimati nimetatutel võib tänu määruse alusel saadavatele toetustele olla võimalik pakkuda soodsamaid pensionitingimusi.

Määruses sätestatud IV liigi hüvitismaksed (samatasandiliste raudteeületuskohtade kulud) on kulud, mis on seotud taristuettevõtjaga, kes direktiivi 2012/34/EL artikli 8 alusel võib saada riigilt rahastamist. Seega kuna määruse IV liigi hüvitismaksed on kooskõlas kehtivate õigusaktidega, on ka määruse IV liik ülearune.

Tänu kavandatud algatusele tunnistada määrus kehtetuks kõrvaldatakse aegunud õigusakti tühistamisega vastuolud ELi õiguskorraga ja lihtsustakse seda.

2. HUVITATUD ISIKUTEGA KONSULTEERIMISE TULEMUSED JA MÕJU HINDAMINE

2.1 Konsulteerimine

Komisjon palus liikmesriikidelt 2010. aasta mais ja 2011. aasta juunis teavet määruse kohaldamise kohta. Vastustest selgus, et aastatel 2007–2010 ei olnud enamik liikmesriikidest saanud raudteeveo-ettevõtjalt taotlust määruse kohaste hüvitismaksete kohta ega olnud neid ka teinud. Enamik liikmesriikidest märkis, et nad ei näe jätkuvat vajadust kõnealuse määruse järele ja mõni toetas eriti selgelt määruse kehtetuks tunnistamist või avaldas arvamust, et see on aegunud või ajale jalgu jäänud. Mõned liikmesriigid pooldasid määruse asjakohaste liikide säilitamist, ent kuna kõikide liikide (v.a IV liik) hüvitismaksed on vastuolus muude õigusaktidega, ei ole seda varianti võimalik järgida. Teised olid selles suhtes ükskõiksed või ei avaldanud oma arvamust selle kohta, kas määrust on ikka veel vaja. Üksnes kolm liikmesriiki (Belgia, Saksamaa ja Iirimaa) teatasid, et aastatel 2008–2010 kasutasid nad kõnealust määrust hüvitismaksete õigusliku alusena.

Määruse (EMÜ) nr 1192/69 alusel 2010. aastal liikmesriikides tehtud hüvitismaksed (prognoositud või tegelikud) (miljonites eurodes)

	I liik Tööl tekkinud kahju või vigastused	III liik Pensionid	IV liik Raudteeületuskohad	Kokku
Belgia	(0,322)	-	-	(0,322)
Saksamaa	-	-	72,8	72,8
Iirimaa	-	24,1	4,2	28,3
Kokku	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Hiljuti teatas komisjonile ka Poola, et on teinud PKP PLK-le 2012. aastal hüvitismakseid (seoses IV liigiga) suurusjärgus 7,9 miljonit eurot.

Praegu kohaldavad liikmesriigid üksnes kolme hüvitisliiki (I, III ja IV). Teatavad määruse kohased hüvitisklassid enam ei kehti (V–VIII). Ühtki ülejäänud hüvitisklassi (II ja IX–XV) enam ei kohaldata.

V.a avalike teenuste osutamise eest makstav hüvitis, on hüvitis, mida liikmesriik maksab raudteeveo-ettevõtjale, vastuolus põhimõttega, et raudteeveo-ettevõtjate juhtimise suhtes tuleb kohaldada samu põhimõtteid nagu äriühingute suhtes ning ELi eeskirju, milles käsitletakse

riigiabi, raamatupidamisarvestuse lahusust ja diskrimineerimata juurdepääsu raudteetaristule. Määruse IV klass on ülearune seetõttu, et hüvitismakseid, mida riik maksab taristuettevõtja ülesannete täitmise eest, võib niigi teha direktiivi 2012/34/EL alusel. Kui vähendada määruses esitatud liikide arvu selleni, mis on kooskõlas kehtivate õigusaktidega, oleks tulemus sama nagu määruse tühistamisega korral – st et kõrvaldatakse õigusaktidega vastuolus olevad hüvitisliigid ja ikkagi jäetakse liikmesriikidele võimalus rahastada taristuettevõtjaid vastavalt nende ülesannetele, sh nende kulusid, mis on seotud samatasandiliste raudteeületuskohtadega).

2.2 Kehtetuks tunnistamise mõju

Liikmesriikide esitatud teabe põhjal võib teha järelduse, et määruse kehtetuks tunnistamise mõju on väga minimaalne.

I liik

Ajavahemikus 2008–2010 sai Belgia taotlused ettevõtjalt SNCB Holding I liigi kohta (maksed, mida ettevõtjad on kohustatud tegema, ent mida muudes majandusharudes teeb riik, sh tööõnnetuse tagajärjel tekkinud kahju või vigastustega seotud maksed). 2010. aastal arvutati määruse alusel, et SNCB Holding peab maksma Belgia riigile tagasi 0,323 miljoni euro suuruse hüvitissumma.

Määruse (EMÜ) nr 1192/69 kehtetuks tunnistamise mõju oleks I liigi hüvitismaksete seisukohast tähtsusetu. SNCB peaks liituma olemasoleva õnnetusjuhtumeid käsitleva erakindlustussüsteemiga ja Belgia on teatanud, et kaalub seda võimalust. Kõik süsteemide vahetamisega seotud kulud saaksid enam kui hüvitatud tänu sellele, et kõrvaldatakse määruse alusel igal aastal esitatavate hüvitistaotluste ja hüvitiste arvutamise seotud halduskoormus.

III liik

Ajavahemikus 2008–2010 tegi Iirimaa CIE-le III liigi makseid (vanadus- ja muud pensionid, mida raudteeveo-ettevõtjad maksavad teistsugustel tingimustel kui muud transpordiettevõtjad. 2010. aastal ulatus CIE-le makstud III liigi hüvitiste summa 24,1 miljoni euron.

Määruse (EMÜ) nr 1192/69 kehtetuks tunnistamise mõju oleks III liigi hüvitismaksete seisukohast minimaalne. CIE-le seoses taristut haldava töajõu kuludega tehtud pensionimakseid on võimalik põhjendada direktiivi 2012/34/EL artikliga 8, kuna tegemist on taristuettevõtja ülesannete rahastamisega. CIE-le seoses avalikke teenuseid osutava töajõu kuludega tehtud makseid on võimalik põhjendada kui hüvitist määruses (EÜ) nr 1370/2007 määratletud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ja need võib vabastada riigiabist teatamise nõudest. (Praegu allub 100 % raudtee-reisijateveost avaliku teenindamise kohustusele). CIE-le tehtud pensionimaksed, mis on seotud avaliku teenindamise kohustuste hulka mittekuuluvate raudteevedudega (teisisõnu kaubavedudega) tegeleva töajõu kuludega, kuuluvad riigiabist teatamise eeskirjade reguleerimisalasse. Kaubaveod moodustavad CIE raudteevedudest hinnanguliselt ligikaudu 5,2 %, s.t et nendega on seotud umbkaudu 3,4 % töötajatest. Seega on CIE-le tehtud pensionimaksetest alla ühe miljoni euro seotud raudtee-kaubaveoga. Üksnes sellised CIE-le tehtud maksed (ja need CIE-le ette nähtud maksed, mis on seotud avaliku teenindamise kohustuste reguleerimisalasse mittekuuluva raudtee-reisijateveoga ja mida praeguseks ei ole veel kordagi tehtud) kuuluvad riigiabist teatamise eeskirjade reguleerimisalasse.

IV liik

Iirimaa, Saksamaa ja Poola on teinud IV liigi makseid (samatasandiliste raudteeületuskohtade kulud). 2010. aastal maksis Iirimaa CIE-le IV liigi alusel 4,2 miljonit eurot. Saksamaa maksis 2010. aastal DB Netz AG-le ja Usedomer Bäderbahn GmbH-le hinnanguliselt suurusjärgus

72,8 miljonit eurot, millest alla 0,5 % läks Usedomer Bäderbahnile. Poola maksab PKP PLK-le 2012. aastal IV liigi hüvitisi ligikaudu 7,9 miljonit eurot.

Määruse (EMÜ) nr 1192/69 kehtetuks tunnistamise mõju oleks IV liigi hüvitismaksete seisukohast tähtsusetu. CIE-le, DB Netzile ja PKP PLK-le tehtud maksed kuuluksid direktiivi 2012/34/EL artikli 8 reguleerimisalasse kui taristuettevõtja ülesannete rahastamine. Nende maksete tegemist on võimalik jätkata ka pärast seda, kui määrus tunnistatakse kehtetuks ja kõrvaldataks selle kohaldamisega seotud haldusformaalsused, nt ettevõtjatelt igal aastal saadavate normimistaotluste läbivaatamine, finantskoormuse või -kasu hindamine, hüvitissumma kindlaksmääramine, määruse sätete järgimist käsitlevate otsuste nõuetekohane ettevalmistamine ja nende ametlik avaldamine. Usedomer Bäderbahnile tehtavad maksed, mille maht on minimaalne, kuuluksid riigiabist teatamise eeskirjade reguleerimisalasse.

3. ETTEPANEKU ÕIGUSLIK KÜLG

Ettepanek tunnistada kehtetuks määrus (EMÜ) nr 1192/69.

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrus (EMÜ) nr 1192/69 raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikleid 91 ja 109,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu riikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust²,
võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust³,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Määruses (EMÜ) nr 1192/69 on loetletud 36 raudteeveo-ettevõtjat, kellele liikmesriigid võivad hüvitada maksekohustused, mida teiste transpordiliikide ettevõtjad toetama ei pea. Normimiseeskirjade õige kohaldamise tulemuseks on see, et liikmesriigid vabastatakse riigiabist teatamise kohustusest.
- (2) Euroopa tasandil on vastu võetud mitmeid õigusmeetmeid, tänu millele avatakse raudtee-kaubaveoturg ja rahvusvaheline raudtee-reisijateveoturg konkurentsile, ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiviga 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (uuesti sõnastatud), kehtestatakse teatavad aluspõhimõtted, mis muu hulgas hõlmavad seda, et raudteeveo-ettevõtjaid juhitakse samamoodi nagu äriühinguid, et raudteetaristu läbilaskevõime jaotamise ja kasutustasude määramise eest vastutavad üksused peavad olema lahutatud raudteeveoteenuseid osutavatest üksustest ja et nende raamatupidamisarvestus tuleb hoida lahus, et ELi kriteeriumide kohaselt litsentsitud mis tahes raudteeveo-ettevõtjal peaks olema juurdepääs raudteetaristule õiglastel ja mittediskrimineerivatel tingimustel ning et taristuettevõtjad võivad saada riigilt rahastamist.
- (3) Määrus (EMÜ) nr 1192/69 ei ole praegu kehtivate õigusmeetmete suhtes järjekindel ega nendega kooskõlas. Pidades eelkõige silmas liberaliseeritud turgu, kus raudteeveo-ettevõtjad otseselt konkureerivad kõnealuste loetletud raudteeveo-ettevõtjatega, ei ole enam asjakohane neid kaht ettevõtjarühma erinevalt kohelda.

² ELT C., lk..

³ ELT C., lk..

- (4) Sellest tulenevalt on asjakohane tunnistada kehtetuks määrus (EMÜ) nr 1192/69, et aegunud õigusakti tühistamisega kõrvaldada vastuolud ELi õiguskorraga ja lihtsustada seda,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määrus (EMÜ) nr 1192/69 tunnistatakse kehtetuks.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel
president

Nõukogu nimel
eesistuja