



EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2013.1.30.
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról
szóló 1192/69/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

Az 1192/69/EGK rendelet 36. cikkében felsorolt vasúti vállalkozás esetében lehetővé teszi az olyan kötelezettségekkel kapcsolatos kifizetések pénzügyi ellentételezését, amelyek más közlekedési módok vállalkozásait nem terhelik (például speciális családi támogatások és nyugdíjak).

Amennyiben az elszámolást normalizáló szabályokat pontosan alkalmazzák, az ilyen állami támogatások összhangban vannak a belső piaccal, és a tagállamok mentességet élveznek a támogatások tekintetében fennálló értesítési kötelezettség alól, még ha kötelesek is az ellentételezésekre vonatkozó döntéseiket hivatalos formában nyilvánosságra hozni. Ma már csak néhány tagállam indokolja a pénzügyi ellentételezést a szóban forgó rendelet alapján.

A rendeletet még a vasúti piac liberalizálása előtt fogadták el, amikor az európai vasúti közlekedés fejlődése elsősorban az országhatárokon belül, a vasúti szolgáltatások nyújtását és a vasúti infrastruktúra működtetését egyidejűleg végző integrált társaságok részvételével zajlott. E monopolisztikus piaci környezetben a rendelet abban az időben azt a célt kívánta szolgálni, hogy a vasúti vállalkozások és a más közlekedési módok vállalkozásai egyenlő versenyfeltételek mellett működjenek.

Az 1990-es évek óta európai szintű jogalkotási intézkedések sora, ún. vasúti csomagok kerültek elfogadásra azzal a szándékkal, hogy az integrált, egységes európai vasúti térség fokozatos megteremtésével fellendítsék a vasúti közlekedést. Ezek a jogi aktusok megnyitották a verseny előtt a vasúti teherszállítás és a nemzetközi vasúti személyszállítás piacait, és az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás)¹ keretében bizonyos alapelveket határoztak meg többek között arra vonatkozóan, hogy a vasúti vállalkozások kereskedelmi elvek alapján működjenek, a kapacitáskiosztásért és a vasúti infrastruktúráért felelős szervezetek el legyenek különítve a vasúti szolgáltatást nyújtó szervezetektől (a lényeges feladatok elkülönítése), megvalósuljon e szervezetek számviteli elkülönülése is (a keresztfinanszírozás megelőzése végett), továbbá hogy bármely, az európai uniós kritériumoknak megfelelően engedélyezett vasúti vállalkozás méltányos és megkülönböztetésmentes feltételek mellett férhessen hozzá a vasúti infrastruktúrához, illetve hogy a pályahálózat-működtetők állami finanszírozásban részesülhessenek.

Az 1192/69/EGK rendelet nincs összhangban, sőt összeegyeztethetetlen a jelenleg hatályban lévő jogi szabályozással, még pedig több ok miatt.

i. Mivel a vasúti vállalkozásokat a kereskedelmi elvek szerint kell működtetni, nem megengedett, hogy az állam pénzügyi ellentételezést nyújtson a biztosítási díjak, a nyugdíjak és egyéb működési kiadások tekintetében (kivételt képez ez alól a közszolgáltatás nyújtásáért járó ellentételezés). Amellett, hogy ez az elv általánosan érvényesül a Szerződés állami támogatásokkal kapcsolatos szabályaiban, a vasúti vállalkozások állami támogatására vonatkozó iránymutatásokban (2008/C 184/07) külön is meghatározásra került.

ii. A rendelet értelmében ellentételezésre jogosult vasúti vállalkozások név szerinti listája és a vasúti vállalkozásoknak fizethető ellentételezés-típusok rendelet szerinti kategorizálása azt feltételezi, hogy az infrastruktúra működtetése a vasúti vállalkozások tevékenységeibe integrálódott, ami ellentétes a lényeges feladatok és a számvitel elkülönítésének elvével.

¹ HL L 343., 2012.12.14., 32. o.

iii. Az 1192/69/EGK rendelet értelmében csak 36 vasúti vállalkozás jogosult az ellentételezésre. Ezzel a rendelet megfelelő célokat szolgált akkor, amikor a meglévő vasúti vállalkozások kizárólag az egyéb közlekedési módok vállalkozásaival versenyeztek és nem a többi vasúti vállalkozással, azonban a piac liberalizálódásával a vasúti vállalkozások immár magukkal a meglévő monopóliumokkal versenyeznek, ezért nincs értelme megkülönböztetést alkalmazni az egyes vállalkozások tekintetében. Ha a vasúti vállalkozásokra eltérő pénzügyi feltételek vonatkoznak (a rendelethől fakadóan), akkor az új belépők számára nincs biztosítva a megkülönböztetésmentes hozzáférés. Az új belépőknek például gondot jelenthet a személyzet átvonása a meglévő vasúti vállalkozásoktól, mivel ezek képesek a rendelet alapján kapott támogatásból kedvezőbb nyugdíjazási feltételeket kínálni.

A rendeletben meghatározott IV. ellentételezési kategóriában (a vasúti átjárók létesítményeihez kapcsolódó költségek) szereplő költségek olyan pályahálózat-működtető funkcióival kapcsolatosak, aki a 2012/34/EU irányelv 8. cikke szerint részesülhet állami finanszírozásban. Ezért noha a rendelet IV. pénzügyi ellentételezési kategóriája összeegyeztethető volna a meglévő szabályozással, a rendeletben meghatározott IV. kategória fölösleges.

A rendelet hatályon kívül helyezését célzó javasolt kezdeményezés így módon fel fogja számolni az EU jogrendjében meglévő következetlenségeket; ezzel egy immár elavult jogi aktus megszüntetése révén hozzá fog járulni a szabályozás egyszerűsödéséhez is.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK EREDMÉNYEI ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK

2.1 Konzultáció

2010 májusában és 2011 júniusában a Bizottság információkat kért a tagállamoktól a rendelet alkalmazásáról. A válaszokból kiderült, hogy 2007 és 2010 között a tagállamok többségéhez nem érkezett kérelem a vasúti vállalkozások részéről, így nem is került sor a rendelet szerinti ellentételezésre. A tagállamok többsége szerint a továbbiakban nincs szükség a rendeletre, sőt némelyikük határozottan kifejezésre juttatta, hogy támogatja a rendelet hatályon kívül helyezését, illetve hogy azt meghaladottnak vagy elavultnak tekinti. Egyes tagállamok üdvöznék, ha érvényben maradnának a rendelet releváns kategóriái, ugyanakkor erre nem látnak módot, tekintettel arra, hogy a IV. kategória kivételével valamennyi ellentételezési kategória alapján történő kifizetés összeegyeztethetetlen a szabályozás többi részével. A többi tagállam közömbösnek mutatkozott vagy nem nyilvánított véleményt azzal kapcsolatban, hogy szükség van-e továbbra is a rendeletre. Csupán három tagállam (Belgium, Németország és Írország) nyilatkozott úgy, hogy a 2008–2010-es időszakban a rendeletet az ellentételezések jogi alapjaként használták.

A tagállamok által jelentett, 1192/69/EGK rendelet szerinti (becsült vagy tényleges) pénzügyi ellentételezések 2010-ben (millió EUR)

	I. kategória Munkahelyi baleset	III. kategória Nyugdíjak	IV. kategória Vasúti átjárók	Összesen
Belgium	(0,322)	-	-	(0,322)
Németország	-	-	72,8	72,8
Írország	-	24,1	4,2	28,3

Összesen	(0,322)	24,1	77,0	100,8
----------	---------	------	------	-------

A közelmúltban Lengyelország is arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy 2012-re vonatkozóan 7,9 millió eurónyi ellentételezést fizetett ki a PKP PLK társaság számára (IV. kategória).

Ma a tagállamok csak három ellentételezési kategóriát alkalmaznak (I., III. és IV.). A rendelet bizonyos ellentételezési kategóriái már nem hatályosak (V–VIII.) A többi kategóriát pedig egyszerűen nem alkalmazzák (II. és IX–XV.).

A közszolgáltatás nyújtásáért járó ellentételezés esetének kivételével a vasúti vállalkozásoknak az állam által fizetett pénzügyi ellentételezés összegegyeztetetlen a vasúti vállalkozások működésének azon elveivel, amelyek összhangban vannak a kereskedelmi elvekkel, valamint az állami támogatásokra, a számviteli elkülönítésre és a vasúti infrastruktúrához való megkülönböztetésmentes hozzáférésre vonatkozó európai uniós szabályokkal. A rendelet IV. kategóriája fölösleges, mivel a pályahálózat-működtetők feladataival kapcsolatos ellentételezést az állam a 2012/34/EU irányelv alapján is kifizetheti. A rendelet szerinti kategóriák mennyiségének a meglévő jogszabályoknak megfelelő számra való csökkentése ugyanazt a hatást idézné elő, mint a rendelet hatályon kívül helyezése: az összegegyeztetetlen kategóriák megszűnnének, ugyanakkor a tagállamoknak megmaradna a lehetősége arra, hogy a pályahálózat-működtetőket a feladataikkal arányos finanszírozásban részesítsék, ideértve a vasúti átjárók létesítményeihez kapcsolódó költségeket is.

2.2 A hatályon kívül helyezés hatásai

A tagállamok által nyújtott információk alapján levonható az a következtetés, hogy a rendelet hatályon kívül helyezésének hatásai igen csekélyek lennének.

I. kategória

2008 és 2010 között Belgiumhoz I. kategóriájú ellentételezési kérelmet nyújtott be az SNCB holdingtársaság (I. kategória: azok a kifizetések, amelyeket a vasúti vállalkozások kötelesek teljesíteni, de amelyeket a gazdaság többi részét tekintve az állam visel, ideértve a munkahelyi balesetek kapcsán kifizetett kártérítés is). 2010-ben a rendelet alapján számolva 0,323 millió eurós negatív ellentételezési egyenleg keletkezett, mely összeget a SNCB holdingtársaság köteles volt visszafizetni a belga államnak.

Az 1192/69/EGK rendelet hatályon kívül helyezésének hatása elhanyagolható lenne az I. kategóriájú ellentételezések tekintetében. Az SNCB-nek csatlakoznia kellene a meglévő magán balesetbiztosítási rendszerhez, amit Belgium tájékoztatása szerint a holdingtársaság már fontolóra is vett. Az egyik rendszerről a másikra történő átállás költségeit bőven ellensúlyozná az éves kérelmek feldolgozásával és rendelet szerinti ellentételezések kiszámításával járó adminisztratív terhek megszűnése.

III. kategória

2008 és 2010 között Írország III. kategóriájú ellentételezést fizetett a CIE-nek (III. kategória: vasúti vállalkozások által viselt, öregségi nyugdíjjal vagy más nyugdíjakkal kapcsolatosan teljesített olyan kifizetések, amelyek eltérnek a más közlekedési módok vállalkozásai által alkalmazandó feltételektől). 2010-ben a CIE-nek kifizetett III. kategóriájú kifizetések összege elérte a 24,1 millió eurót.

Az 1192/69/EGK rendelet hatályon kívül helyezésének hatása minimális lenne a III. kategóriájú ellentételezések tekintetében. A CIE részére történő, az infrastruktúra működtetésével kapcsolatos bérköltségekhez kapcsolódó nyugdíjkifizetések a 2012/34/EU irányelv 8. cikkével is indokolhatóak mint pályahálózat-működtetők feladataival kapcsolatos

finanszírozás. A CIE részére történő, a közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos bérköltségekhez kapcsolódó nyugdíjkifizetések az 1370/2007/EK rendelet szerint meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése fejében történő ellentételezésként indokolhatóak, illetve mentesek az állami támogatásra vonatkozó bejelentési kötelezettségtől. (Jelenleg a vasúti személyszállítási műveletek 100%-át végzik közszolgáltatási kötelezettség keretében.) A CIE részére történő, olyan vasúti szállítási műveletekkel kapcsolatos bérköltségekhez kapcsolódó nyugdíjkifizetések, amelyek nem tartoznak a közszolgáltatási kötelezettség keretébe (magyarán a teherszállítási szolgáltatások), az állami támogatásra vonatkozó bejelentési kötelezettség hatálya alá tartoznának. A teherszállítási tevékenységek becsült részaránya a CIE vasúti szállítási műveletein belül mintegy 5,2%, ami azt jelenti, hogy nagyjából a CIE-alkalmazottak 3,4%-a dolgozik ebben a szektorban. Ily módon a teherszállítási tevékenységekhez kevesebb mint 1 millió eurónyi, CIE részére történő nyugdíjkifizetés kapcsolódik. A CIE részére történő kifizetésekből tehát összesen ennyi tartozna az állami támogatásra vonatkozó bejelentési kötelezettség hatálya alá (plusz a közszolgáltatási kötelezettség keretébe nem tartozó személyszállítási műveletekkel kapcsolatos, CIE részére történő kifizetések összege, amely jelenleg nulla).

IV. kategória

Írország, Németország és Lengyelország a IV. kategóriában fizetett ellentételezést (IV. kategória: a vasúti átjárók létesítményeihez kapcsolódó költségek). 2010-ben Írországból a CIE részére történő IV. kategóriájú pénzügyi ellentételezés 4,2 millió eurót tett ki. 2010-ben Németországban a DB Netz AG és az Usedomer Bäderbahn GmbH részére történő IV. kategóriájú kifizetések becsült összege 72,8 millió euró volt, amelynek kevesebb mint 0,5%-a illette az Usedomer Bäderbahnt. A 2012-es évre nézve Lengyelország mintegy 7,9 millió eurónyi IV. kategóriájú ellentételezést fog fizetni a PKP PLK-nak.

Az 1192/69/EGK rendelet hatályon kívül helyezésének hatása elhanyagolható lenne az IV. kategóriájú ellentételezések tekintetében. A CIE, a DB Netz és a PKP PLK részére kifizetett ellentételezésre alkalmazható lenne a 2012/34/EU irányelv 8. cikke mint pályahálózat-működtetői feladatokkal kapcsolatos finanszírozásra. Ezek a kifizetések folytathatók lennének a rendelet hatályon kívül helyezése után is, a rendelet alkalmazásával kapcsolatos olyan adminisztratív teendők pedig, mint a vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó éves kérelmek kezelése, a pénzügyi terhek vagy kedvezmények értékelése, az ellentételezési összeg meghatározása, a rendelet előírásaival összhangban lévő megfelelő döntések meghozatala és azok hivatalos formában történő közzététele, megszűnnének. Az Usedomer Bäderbahn részére történő – csekély összegű – kifizetések az állami támogatásra vonatkozó bejelentési kötelezettség hatálya alá tartoznának.

3. A JAVASLAT JOGI ELEMEI

A javaslat az 1192/69/EGK rendelet hatályon kívül helyezésére irányul.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

**a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról
szóló 1192/69/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről**

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. és 109. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezetének a nemzeti parlamentek számára való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére²,

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére³,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) Az 1192/69/EGK rendelet 36. név szerint felsorolt vasúti vállalkozás esetében lehetővé teszi az olyan kötelezettségekkel kapcsolatos kifizetések pénzügyi ellentételezését, amelyek más közlekedési módok vállalkozásait nem terhelik. Az elszámolást normalizáló szabályok pontos alkalmazásának eredményeképpen a tagállamok mentességet kaptak az állami támogatásokkal kapcsolatban fennálló értesítési kötelezettség alól.
- (2) Európai szintű jogalkotási intézkedések sora került elfogadásra azzal a céllal, hogy megnyissák a verseny előtt a vasúti teherszállítás és a nemzetközi vasúti személyszállítás piacait, és hogy az egységes európai vasúti térség létrehozásáról szóló, 2012. november 21-i 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv (átdolgozás) révén meghatározzanak bizonyos alapelveket többek között arra vonatkozóan, hogy a vasúti vállalkozások kereskedelmi elvek alapján működjenek, a kapacitáskiosztásért és a vasúti infrastruktúráért felelős szervezetek el legyenek különítve a vasúti szolgáltatást nyújtó szervezetektől, megvalósuljon e szervezetek számviteli elkülönülése is, továbbá hogy bármely, az európai uniós kritériumoknak megfelelően engedélyezett vasúti vállalkozás méltányos és megkülönböztetésmentes feltételek mellett férhessen hozzá a vasúti infrastruktúrához, illetve hogy a pályahálózat-működtetők állami finanszírozásban részesülhessenek.
- (3) Az 1192/69/EGK rendelet nincs összhangban, sőt összeegyeztethetetlen a jelenleg hatályban lévő jogalkotási intézkedésekkel. Megjegyzendő különösen, hogy a

² HL C [...], [...], [...] o.

³ HL C [...], [...], [...] o.

liberalizált piac összefüggésében, ahol a vasúti vállalkozások közvetlenül versenyeznek a név szerint felsorolt vasúti vállalkozásokkal, a vállalkozások e két csoportja között a továbbiakban nem helyénvaló megkülönböztetést alkalmazni.

- (4) Mindebből következik, hogy az EU jogrendjében meglévő következetlenségek felszámolása érdekében az 1192/69/EGK rendeletet hatályon kívül kell helyezni: így módon egy immár elavult jogi aktus megszüntetése elősegíti a szabályozás egyszerűsödését,

ELFOGADTÁK EZT A RENDELETET:

1. cikk

Az 1192/69/EGK rendelet hatályát veszti.

2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről
az elnök

a Tanács részéről
az elnök