



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind standardizarea
conturilor întreprinderilor feroviare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

Regulamentul (CEE) nr. 1192/69 permite statelor membre să acorde, unui număr de 36 de întreprinderi feroviare enumerate, compensații pentru plata unor obligații pe care întreprinderile care operează alte moduri de transport nu trebuie să le îndeplinească, precum alocații familiale speciale și pensii.

Când normele privind standardizarea sunt aplicate corect, un astfel de sprijin oferit de stat este considerat compatibil cu piața internă, iar statele membre sunt scutite de obligațiile privind notificarea ajutoarelor de stat, având însă obligația de a publica oficial deciziile lor privind compensările. În prezent, doar câteva state membre se bazează pe regulamentul pentru a justifica plata unor compensații.

Regulamentul a fost adoptat înainte de liberalizarea pieței feroviare, într-o perioadă în care transportul feroviar din Europa se dezvoltă în principal în interiorul frontierelor naționale, cu companii integrate care asigurau atât furnizarea serviciilor feroviare, cât și administrarea infrastructurii feroviare. În contextul acestei piețe monopoliste, obiectivul regulamentului, la momentul adoptării sale, era acela de a crea condiții de concurență echitabile între întreprinderile feroviare și întreprinderile care asigurau alte moduri de transport.

Din anii '90, au fost adoptate la nivel european o serie de măsuri legislative (cunoscute sub numele de pachete feroviare) în scopul de a revitaliza transportul feroviar prin crearea progresivă a unui spațiu feroviar unic integrat la nivel european. Aceste acte normative au deschis către concurență piețele transportului feroviar de marfă și transportului feroviar internațional de călători și au instituit, prin Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare)¹, anumite principii fundamentale, care prevăd că întreprinderile feroviare trebuie să fie administrate pe baza principiilor care se aplică societăților comerciale, că entitățile responsabile pentru alocarea capacităților și tariful infrastructurii feroviare trebuie să fie separate de entitățile care operează servicii feroviare (separarea funcțiilor esențiale), că trebuie să existe o separare a conturilor (pentru a preveni subvenționarea încrucișată), că este necesar ca orice întreprindere feroviară autorizată în conformitate cu criteriile UE să aibă acces la infrastructura feroviară în condiții echitabile și nediscriminatorii, și că administratorii infrastructurilor pot beneficia de finanțare din partea statului.

Regulamentul (CEE) nr. 1192/69 este inconsecvent și incompatibil cu măsurile legislative în vigoare, din mai multe motive.

i) Întrucât întreprinderile feroviare trebuie administrate conform principiilor care se aplică societăților comerciale, nu este admisibilă nicio compensație plătită de stat pentru asigurări, pensii sau alte cheltuieli de operaționale (cu excepția cazului compensării pentru prestarea unor servicii publice). Acest principiu nu numai că este stabilit în linie generală în cadrul normelor privind ajutoarele de stat din tratat, ci este, de asemenea, prezentat în mod mai detaliat în Liniile directe privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare (2008/C 184/07).

ii) Lista enumerată de întreprinderi feroviare eligibile pentru a primi compensații în temeiul regulamentului și clasificarea din regulament a tipurilor de compensații care pot fi plătite întreprinderilor feroviare presupun o integrare a administrării infrastructurii în activitățile

¹ JO L 343, 14.12.2012, p. 32.

întreprinderilor feroviare care este inconsecventă cu principiile privind separarea funcțiilor esențiale și separarea conturilor.

iii) Numai 36 de întreprinderi feroviare sunt eligibile pentru a primi compensații în temeiul Regulamentului 1192/69. Se poate considera că regulamentul menționat era justificat atunci când întreprinderile feroviare tradiționale concureau exclusiv cu alte moduri de transport, și nu cu alte întreprinderi feroviare, însă în contextul unei piețe liberalizate, în cadrul căreia întreprinderile feroviare concurează direct cu monopolurile tradiționale, astfel de discriminări între întreprinderi nu sunt justificate. În cazul în care condițiile financiare aplicabile întreprinderilor feroviare diferă (ca urmare a regulamentului), întreprinderilor nou intrate pe piață nu li se asigură condiții de acces nediscriminatorii. De exemplu, noii participanți pot avea dificultăți de atragere a personalului de la întreprinderile feroviare tradiționale, deoarece este probabil ca acestea din urmă să aibă posibilitatea de a oferi condiții mai avantajoase privind pensiile datorită subvențiilor primite în temeiul regulamentului.

Plata compensațiilor încadrate în categoria IV din regulament (costurile instalațiilor de trecere la nivel) se referă la costuri asociate cu funcțiile administratorilor de infrastructură care, în temeiul articolului 8 din Directiva 2012/34/UE, pot beneficia de finanțare din partea statului. Astfel, în timp ce plățile compensatorii încadrate în categoria IV din regulament ar fi compatibile cu legislația în vigoare, categoria IV din regulament este redundantă.

Prin urmare, inițiativa propusă de abrogare a regulamentului va elimina incoerențele existente în ordinea juridică a UE și va contribui la simplificare prin eliminarea unui act juridic care a devenit depășit.

2. REZULTATELE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

2.1 Consultarea

În mai 2010 și în iunie 2011, Comisia a solicitat statelor membre informații cu privire la aplicarea regulamentului. Din răspunsurile primite a rezultat că între 2007 și 2010 majoritatea statelor membre nu au primit cereri din partea întreprinderilor feroviare și nu au plătit compensații în temeiul regulamentului. Majoritatea statelor membre au indicat că nu consideră că regulamentul continuă a fi necesar, iar unele dintre ele și-au exprimat explicit sprijinul pentru abrogare sau punctul de vedere că regulamentul este depășit sau nu mai este de actualitate. Unele state membre au susținut ideea de a menține categoriile relevante din regulament, însă, având în vedere că plățile compensatorii în temeiul tuturor categoriilor cu excepția categoriei IV sunt incompatibile cu alte acte normative, această opțiune nu poate fi aleasă. Alte state membre erau neutre sau nu și-au exprimat niciun punct de vedere cu privire la necesitatea actuală a regulamentului. Doar trei state membre (Belgia, Germania și Irlanda) au declarat că în perioada 2008-2010 au utilizat regulamentul ca temei juridic pentru plata de compensații.

Plăți compensatorii în 2010 (estimate sau efective) în temeiul Regulamentului 1192/69 comunicate de SM (milioane EUR)

	Categoria I Pierdere sau leziune survenită la locul de muncă	Categoria III Pensii	Categoria IV Treceri la nivel	Total
Belgia	(0,322)	-	-	(0,322)
Germania	-	-	72,8	72,8
Irlanda	-	24,1	4,2	28,3

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

De asemenea, Polonia a informat recent Comisia în legătură cu plata unor compensații către PKP și PLK (încadrate în categoria IV) pentru anul 2012, cu valoarea de 7,9 milioane EUR.

Numai trei categorii de compensații (I, III și IV) sunt în prezent aplicate de statele membre. Anumite categorii de compensații în temeiul regulamentului nu mai sunt în vigoare (V-VIII). Niciuna dintre celelalte categorii de compensații (II și IX-XV) nu este aplicată.

Cu excepția cazului compensațiilor pentru furnizarea de servicii publice, plata de către stat a unor compensații în beneficiul întreprinderilor feroviare este incompatibilă cu principiul de administrare a întreprinderilor feroviare conform principiilor care se aplică societăților comerciale, precum și cu normele UE privind ajutoarele de stat, separarea conturilor și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară. Categoria IV din regulament este redundantă, întrucât plățile compensatorii efectuate de stat pentru funcțiile administratorilor infrastructurii sunt oricum posibile în temeiul Directivei 2012/34/UE. Reducerea numărului de categorii din regulament la cele care sunt în conformitate cu legislația în vigoare ar avea același efect ca opțiunea privind abrogarea, eliminarea categoriilor incompatibile lăsând statelor membre posibilitatea de a acorda administratorului infrastructurii o finanțare care să corespundă funcțiilor acestuia, incluzând costurile aferente instalațiilor de trecere la nivel.

2.2 Efectele abrogării

Pe baza datelor furnizate de statele membre, se poate concluziona că impactul abrogării regulamentului ar fi minim.

Categoria I

Între 2008 și 2010, Belgia a primit din partea SNCB Holding cereri în temeiul categoriei I (plăți pe care întreprinderile feroviare sunt obligate să le suporte, dar care pentru restul economiei sunt suportate de stat, inclusiv plăți legate de pierderi sau leziuni în urma unor accidente de muncă). În 2010 a fost calculat în temeiul regulamentului un sold negativ al compensărilor în valoare de 0,323 milioane EUR, care trebuia rambursat de SNCB Holding statului belgian.

Impactul abrogării Regulamentului 1192/69 ar fi neglijabil în ceea ce privește plățile compensatorii din categoria I. SNCB ar trebui să treacă la sistemul privat existent de asigurări pentru accidente, iar Belgia a indicat că ia în considerare această opțiune. Orice costuri legate de trecerea de la un sistem la altul ar fi mai mult decât compensate de eliminarea sarcinilor administrative asociate cu primirea anuală a cererilor și calculul compensațiilor în temeiul regulamentului.

Categoria III

Între 2008 și 2010, Irlanda a efectuat plăți către CIE încadrate în categoria III (plăți corespunzătoare pensiilor pentru limită de vârstă și altor pensii, suportate de întreprinderile feroviare în condiții diferite de cele aplicabile altor întreprinderi de transport). În 2010, compensațiile din categoria III plătite CIE au avut o valoare de 24,1 milioane EUR.

Impactul abrogării Regulamentului 1192/69 ar fi minim în ceea ce privește plățile compensatorii din categoria III. Plățile aferente pensiilor efectuate către CIE care corespund costurilor cu forța de muncă asociate cu administrarea infrastructurii pot fi justificate în temeiul articolului 8 din Directiva 2012/34/UE, drept finanțare pentru funcțiile unui administrator de infrastructură. Plățile aferente pensiilor efectuate către CIE care corespund costurilor cu forța de muncă asociate cu obligațiile de serviciu public pot fi justificate în

calitate de compensații acordate pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public, definite în conformitate cu Regulamentul 1370/2007, și pot fi scutite de cerința de notificare a ajutoarelor de stat. (În prezent 100% din operațiunile de transport feroviar de călători constituie obligații de serviciu public). Plățile aferente pensiilor efectuate către CIE pentru costurile cu forța de muncă asociate cu operațiunile feroviare care nu sunt considerate obligații de serviciu public (și anume serviciile de transport de marfă) ar face obiectul cerinței privind notificarea ajutoarelor de stat. Se estimează că activitățile de transport de marfă reprezintă circa 5,2% din activitățile de operare feroviară ale CIE – corespunzând unei proporții de circa 3,4% dintre angajații săi. Prin urmare, plățile aferente pensiilor efectuate către CIE asociate cu activitățile de transport feroviar de marfă reprezintă sub 1 milion EUR. Numai aceste plăți către CIE (și plățile către CIE legate de operațiunile de transport feroviar de călători care nu constituie OSP – astfel de plăți neexistând în prezent) ar face obiectul normelor privind notificarea ajutoarelor de stat.

Categoria IV

Irlanda, Germania și Polonia au efectuat plăți încadrate în categoria IV (costuri ale instalațiilor de trecere la nivel). În 2010 Irlanda a efectuat către CIE plăți încadrate în categoria IV cu o valoare de 4,2 milioane EUR. Plățile estimate încadrate în categoria IV efectuate de Germania către DB Netz AG și Usedomer Bäderbahn GmbH au reprezentat 72,8 milioane EUR în 2010, din care mai puțin de 0,5% au fost efectuate către Usedomer Bäderbahn. Pentru 2012, Polonia va efectua plăți compensatorii încadrate în categoria IV către PKP PLK în valoare de 7,9 milioane EUR.

Impactul abrogării Regulamentului 1192/69 ar fi neglijabil în ceea ce privește plățile compensatorii din categoria IV. Plățile către CIE, DB Netz și PKP PLK ar fi acoperite de articolul 8 din Directiva 2012/34/UE ca finanțare pentru funcțiile unui administrator de infrastructură. Aceste plăți ar putea continua să fie efectuate după abrogarea regulamentului, iar formalitățile administrative legate de aplicarea regulamentului, precum tratarea cererilor anuale de standardizare din partea întreprinderilor, evaluarea sarcinii sau a beneficiilor financiare, determinarea cuantumului compensării, pregătirea adecvată a deciziilor luate în conformitate cu prevederile regulamentului și publicarea oficială a deciziilor respective, ar fi eliminate. Plățile efectuate către Usedomer Bäderbahn, care sunt minime, ar face obiectul normelor privind notificarea ajutoarelor de stat.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Propunerea constă în abrogarea Regulamentului (CEE) nr. 1192/69.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

**de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind standardizarea
conturilor întreprinderilor feroviare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolele 91 și 109,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European²,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor³,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) Regulamentul (CEE) nr. 1192/69 permite statelor membre să acorde, unui număr de 36 de întreprinderi feroviare enumerate, compensații pentru plata unor obligații pe care întreprinderile care operează alte moduri de transport nu trebuie să le îndeplinească. Aplicarea corectă a normelor privind standardizarea are drept rezultat faptul că statele membre sunt scutite de obligațiile de notificare a ajutoarelor de stat.
- (2) La nivel european au fost adoptate o serie de măsuri legislative care au deschis către concurență piețele transportului feroviar de marfă și transportului feroviar internațional de călători stabilind, prin Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (reformare), anumite principii fundamentale, care prevăd că întreprinderile feroviare trebuie să fie administrate pe baza principiilor care se aplică societăților comerciale, că entitățile responsabile pentru alocarea capacităților și tarifarea infrastructurii feroviare trebuie să fie separate de entitățile care operează servicii feroviare, că trebuie să existe o separare a conturilor, că este necesar ca orice întreprindere feroviară autorizată în conformitate cu criteriile UE să aibă acces la infrastructura feroviară în condiții echitabile și nediscriminatorii și că administratorii infrastructurilor pot beneficia de finanțare din partea statului.
- (3) Regulamentul (CEE) nr. 1192/69 este inconsecvent și incompatibil cu măsurile legislative în vigoare. În special, în contextul unei piețe liberalizate în care întreprinderile feroviare se află în concurență directă cu întreprinderile feroviare

² JO C , , p. .

³ JO C , , p. .

enumerate, discriminările dintre aceste două grupuri de întreprinderi nu mai sunt justificate.

- (4) Prin urmare, este oportună abrogarea Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 pentru a înlătura incoerențele existente în ordinea juridică a UE, contribuind astfel la simplificare prin eliminarea unui act juridic care a devenit depășit.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Regulamentul (CEE) nr. 1192/69 se abrogă.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele