



EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 30. 1. 2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

**o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 1192/69 o spoločných pravidlách normalizácie
účtovnej závierky železničných podnikov**

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Nariadenie (EHS) č. 1192/69 umožňuje členským štátom poskytnúť 36 uvedeným železničným podnikom kompenzácie za vyplatenie záväzkov, ktoré podniky v rámci iných spôsobov dopravy nemusia znášať, ako sú osobitné rodinné prídavky a penzie.

Keď sa správne uplatňujú pravidlá normalizácie, takáto štátna podpora sa považuje za kompatibilnú s vnútorným trhom a členské štáty sú oslobodené od povinností notifikácie štátnej pomoci, hoci členské štáty sú povinné oficiálne zverejňovať svoje rozhodnutia o kompenzácií. V súčasnosti iba niekoľko členských štátov využíva toto nariadenie na odôvodnenie kompenzačných platieb.

Nariadenie bolo prijaté pred liberalizáciou trhu železničnej dopravy, keď sa železničná doprava v Európe rozvíjala prevažne v rámci hraníc národných štátov, pričom integrované spoločnosti prevádzkovali železničné služby a obhospodarovali aj železničnú infraštruktúru. V kontexte tohto monopolistického trhu bolo cieľom nariadenia v tom čase postaviť všetky železničné podniky a podniky prevádzkujúce iné spôsoby dopravy na rovnakú konkurenčnú úroveň.

Od 90. rokov 20. storočia sa na európskej úrovni prijal rad legislatívnych opatrení známych ako železničné balíky, ktorých cieľom bolo oživenie železničnej dopravy prostredníctvom postupnej integrácie jednotného železničného priestoru na európskej úrovni. Týmto právnymi aktmi sa na trhoch nákladnej a medzinárodnej osobnej železničnej dopravy umožnila hospodárska súťaž a na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriadil európsky železničný priestor (prepracované znenie)¹, sa vytvorili niektoré základné zásady, ku ktorým patrí to, že železničné podniky by sa mali riadiť podľa zásad, ktoré sa vzťahujú na komerčné spoločnosti, že subjekty, ktoré sú zodpovedné za prideľovanie kapacít a spoplatňovanie železničnej infraštruktúry, by mali byť oddelené od subjektov, ktoré prevádzkujú železničné služby (oddelenie podstatných funkcií), a že ich účtovná evidencia musí byť oddelená (aby sa zabránilo krížovým dotáciám), že všetky železničné podniky s licenciou v súlade s kritériami EÚ by mali mať prístup k železničnej infraštruktúre za spravodlivých a nediskriminačných podmienok a že manažéri infraštruktúry môžu využívať financovanie zo strany štátu.

Nariadenie (EHS) č. 1192/69 nie je v súlade ani kompatibilné s legislatívnymi opatreniami, ktoré sú v súčasnosti platné, z niekoľkých dôvodov.

i) Keďže železničné podniky sa musia riadiť zásadami, ktoré sa vzťahujú na obchodné spoločnosti, nie je prípustná žiadna náhrada zo strany štátu za poistenie, dôchodky alebo iné prevádzkové náklady (s výnimkou kompenzácií za poskytovanie služieb vo verejnom záujme). Táto zásada je nielenže z širšieho hľadiska zavedená v pravidlách pomoci podľa zmluvy, ale je konkrétnejšie stanovená v usmerneniach o štátnej pomoci pre železničné podniky (2008/C 184/07).

ii) Z uvedeného zoznamu podnikov oprávnených na poskytovanie kompenzácie na základe nariadenia a z klasifikácie druhov kompenzácie podľa nariadenia, ktoré sa môžu vyplácať železničným podnikom, vyplýva začlenenie manažmentu infraštruktúry do činností železničných podnikov, čo nie je v súlade so zásadami oddelenia podstatných funkcií a oddelenia účtovnej evidencie.

¹ Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

iii) Na základe nariadenia č. 1192/69 je iba 36 železničných podnikov oprávnených na kompenzáciu. Nariadenie mohlo mať význam v situácii, keď etablované železničné podniky konkurovali výlučne iným spôsobom dopravy a nie ostatným železničným podnikom, v kontexte liberalizovaného trhu, keď železničné podniky súťažia priamo s tradičnými monopolmi, však nie je vhodné rozlišovať medzi rôznymi podnikmi. Ak sa líšia finančné podmienky pre jednotlivé železničné podniky (v dôsledku nariadenia), pre nové podniky na trhu nie sú zaručené nediskriminačné podmienky vstupu na trh. Noví účastníci na trhu môžu mať napríklad problém prilákať zamestnancov z etablovaných železničných podnikov, keďže tieto môžu ponúknuť lepšie podmienky dôchodkového zabezpečenia vďaka subvenciám získaným na základe nariadenia.

Vyplatené kompenzácie v rámci triedy IV nariadenia (náklady na železničné precestia) predstavujú náklady spojené s funkciami manažéra infraštruktúry, ktorý podľa článku 8 smernice 2012/34/EÚ môže využívať financovanie štátu. Keďže platby kompenzácií v rámci triedy IV nariadenia by tak boli v súlade s platnými právnymi predpismi, trieda IV nariadenia je takisto nadbytočná.

Prostredníctvom navrhovanej iniciatívy smerujúcej k zrušeniu nariadenia sa preto odstraňuje nezrovnalosť v právnom poriadku EÚ a odstránením právneho aktu, ktorý je už zastaraný, sa prispeje k zjednodušeniu.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJAHOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

2.1 Konzultácie

Komisia požiadala v máji 2010 a júni 2011 členské štáty o informácie o uplatňovaní nariadenia. Z odpovedí vyplýva, že v období od roku 2007 do 2010 väčšina členských štátov nedostala žiadosti od železničných podnikov a nevyplácala kompenzácie na základe nariadenia. Väčšina členských štátov uviedla, že už nepovažujú nariadenie za potrebné a niektoré výslovne vyjadrili svoju podporu pre zrušenie alebo sa vyjadrili v zmysle, že nariadenie je zastarané. Niektoré členské štáty boli za zachovanie príslušných tried v nariadení, vzhľadom na to, že platby kompenzácií v rámci všetkých tried okrem triedy IV, nie sú v súlade s inými právnymi predpismi, túto možnosť však nie je možné realizovať. Ostatné členské štáty nemali vyhranené stanovisko ani sa nevyjadrili, pokiaľ ide o potrebu pokračovať v uplatňovaní nariadenia. Iba tri členské štáty (Belgicko, Nemecko a Írsko) vyhlásili, že používali nariadenie ako právny základ pre platby kompenzácií od roku 2008 do 2010.

Platby kompenzácií v roku 2010 (odhad alebo skutočnosť) na základe nariadenia 1192/69 podľa údajov od členských štátov (v mil. EUR)

	Trieda I Škoda alebo pracovný úraz	Trieda III Dôchodky	Trieda IV Priecestia	Spolu
Belgicko	(0,322)	-	-	(0,322)
Nemecko	-	-	72,8	72,8
Írsko	-	24,1	4,2	28,3
Spolu	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Poľsko nedávno informovalo Komisiu o vyplatení kompenzačných platieb vo výške 7,9 miliónov EUR pre PKP PLK (v rámci triedy IV) na rok 2012.

Členské štáty v súčasnosti uplatňujú iba tri triedy kompenzácií (I, III a IV). Niektoré triedy kompenzácií na základe nariadenia už nie sú platné (triedy V až VIII). Neuplatňuje sa žiadna zo zvyšných tried kompenzácií (trieda II a triedy IX až XV).

S výnimkou prípadu kompenzácie za poskytovanie služieb vo verejnom záujme nie je platenie kompenzácií železničným podnikom zo strany štátu v súlade so zásadami riadenia železničných podnikov podľa zásad, ktoré sa týkajú obchodných spoločností a pravidiel EÚ v oblasti štátnej pomoci, oddelenia účtovnej evidencie a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre. Trieda IV nariadenia je nadbytočná vzhľadom na to, že štáty už môžu realizovať platby kompenzácií za výkon funkcie manažérov infraštruktúry na základe smernice 2012/34/EÚ. Zníženie počtu tried v nariadení na tie, ktoré sú v súlade s platnými právnymi predpismi, by malo ten istý účinok ako zrušenie nariadenia, a to odstránenie nevyhovujúcich tried, ale ponechanie možnosti, aby členské štáty poskytli manažérom infraštruktúry financovanie, ktoré je v súlade s ich funkciami vrátane nákladov spojených so zariadeniami priecestí.

2.2 Vplyvy zrušenia

Na základe údajov získaných od členských štátov možno vysloviť záver, že dosah zrušenia tohto nariadenia by bol veľmi malý.

Trieda I

V období od roku 2008 do roku 2010 spoločnosť SNCB Holding predložila Belgicku žiadosť v rámci triedy I (platby, ktoré sú železničné podniky povinné realizovať, ale ktoré v ostatných odvetviach hospodárstva znáša štát, vrátane platieb v súvislosti so škodou alebo zranením v dôsledku pracovných úrazov). V roku 2010 bolo na základe nariadenia vypočítaná záporná bilancia kompenzácií vo výške 0,323 milióna EUR, ktorú má spoločnosť SNCB Holding vrátiť belgickému štátu.

Pokiaľ ide o platby kompenzácií v rámci triedy I, dosah zrušenia nariadenia 1192/69 by bol zanedbateľný. SNCB by musela vstúpiť do existujúceho súkromného systému úrazového poistenia a Belgicko uviedlo, že túto možnosť zvažuje. Všetky náklady spojené so zmenou systému by boli viac než len kompenzované vďaka odstráneniu administratívneho zaťaženia spojeného s každoročným prijímaním žiadostí a výpočtov kompenzácií na základe nariadenia.

Trieda III

Od roku 2008 do roku 2010 Írsko vyplatilo spoločnosti CIE v rámci triedy III (platby v súvislosti so starobným dôchodkom a inými dôchodkami znášanými železničnými podnikmi za podmienok odlišných od podmienok platných pre ostatné dopravné podniky). V roku 2010 objem kompenzácií v rámci triedy III vyplatených CIE dosiahol 24,1 milióna EUR.

Pokiaľ ide o platby kompenzácií v rámci triedy III, dosah zrušenia nariadenia 1192/69 by bol minimálny. Výplatu dôchodkov pre CIE spojených so mzdovými nákladmi týkajúcimi sa riadenia infraštruktúry možno odôvodniť na základe článku 8 smernice 2012/34/EÚ ako financovanie funkcií manažéra infraštruktúry. Výplatu dôchodkov pre CIE spojených s mzdovými nákladmi týkajúcimi sa záväzkov služby vo verejnom záujme možno odôvodniť ako kompenzáciu za vykonávanie záväzkov služby vo verejnom záujme vymedzených v súlade s nariadením č. 1370/2007 a tieto dôchodky možno oslobodiť od požiadavky na notifikáciu štátnej pomoci. (Momentálne sa 100 % všetkých prevádzok v rámci osobnej železničnej dopravy vykonáva na základe záväzku služby vo verejnom záujme). Výplata dôchodkov pre CIE za mzdové náklady súvisiace s prevádzkou železničnej dopravy, na ktorú sa nevzťahujú záväzky služby vo verejnom záujme (inými slovami služby nákladnej dopravy) by bola predmetom notifikácie štátnej pomoci. Odhaduje sa, že činnosti nákladnej dopravy predstavujú približne 5,2 % činností prevádzky železničnej dopravy spoločnosti CIE, ktoré sa

týkajú zhruba 3,4 % jej zamestnancov. Teda menej ako 1 milión EUR platieb pre CIE súvisiacich s dôchodkami je spojených s činnosťami nákladnej železničnej dopravy. Iba tieto platby pre CIE (a platby pre CIE týkajúce sa činností osobnej železničnej dopravy, na ktoré sa nevzťahujú záväzky služby vo verejnom záujme a ktorých je momentálne nulový počet, by boli predmetom pravidiel o notifikácii štátnej pomoci.

Trieda IV

Írsko, Nemecko a Poľsko realizovali platby v rámci triedy IV (náklady na zariadenia priecestí). V roku 2010 Írsko vyplatilo CIE 4,2 milióna EUR v rámci triedy IV. Objem platieb, ktoré Nemecko vyplatilo spoločnostiam DB Netz AG a Usedomer Bäderbahn GmbH v rámci triedy IV, sa odhaduje na 72,8 milióna EUR za rok 2010, z čoho menej ako 0,5 % dostala spoločnosť Usedomer Bäderbahn. Za rok 2012 Poľsko vyplatí kompenzácie v rámci triedy IV spoločnosti PKP PLK vo výške 7,9 milióna EUR.

Pokiaľ ide o platby kompenzácií v rámci triedy IV, dosah zrušenia nariadenia 1192/69 by bol zanedbateľný. Na platby pre CIE, DB Netz and PKP PLK by sa vzťahoval článok 8 smernice 2012/34/EÚ v zmysle financovania funkcií manažéra infraštruktúry. Tieto platby sa môžu naďalej poskytovať aj po zrušení nariadenia a administratívne formality týkajúce sa uplatňovania nariadenia, ako je spracúvanie výročných žiadostí podnikov o normalizáciu, hodnotenie finančného zaťaženia alebo prínosov, stanovovanie výšky kompenzácie, primeraná príprava rozhodnutí prijatých na základe ustanovení nariadenia a oficiálne uverejňovanie týchto rozhodnutí, by sa odstránili. Na platby pre Usedomer Bäderbahn, ktorých výška je minimálna, by sa vzťahovali pravidlá pre notifikáciu štátnej pomoci.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Návrhom sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 1192/69.

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 1192/69 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej články 91 a 109,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru²,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov³,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Nariadenie (EHS) č. 1192/69 umožňuje členským štátom poskytnúť 36 uvedeným železničným podnikom kompenzácie za vyplatenie záväzkov, ktoré podniky v rámci iných spôsobov dopravy nemusia znášať. Výsledkom správneho uplatňovania pravidiel pre normalizáciu je oslobodenie členských štátov od povinností notifikovania štátnej pomoci.
- (2) Na európskej úrovni bol prijatý rad legislatívnych opatrení, ktorými sa na trhoch nákladnej a medzinárodnej osobnej železničnej dopravy umožnila konkurenčná súťaž a na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriadil európsky železničný priestor (prepracované znenie), sa vytvorili niektoré základné zásady, ku ktorým patrí to, že železničné podniky by sa mali riadiť podľa zásad, ktoré sa vzťahujú na komerčné spoločnosti, že subjekty, ktoré sú zodpovedné za pridelovanie kapacít a spoplatňovanie železničnej infraštruktúry, by mali byť oddelené od subjektov, ktoré prevádzkujú železničné služby, a že ich účtovná evidencia musí byť oddelená, že všetky železničné podniky s licenciou v súlade s kritériami EÚ by mali mať prístup k železničnej infraštruktúre za spravodlivých a nediskriminačných podmienok a že manažéri infraštruktúry môžu využívať financovanie zo strany štátu.
- (3) Nariadenie (EHS) č. 1192/69 nie je v súlade ani kompatibilné s legislatívnymi opatreniami, ktoré sú v súčasnosti platné. Predovšetkým v prostredí liberalizovaného trhu, kde železničné podniky súťažia priamo s vymenovanými železničnými podnikmi, nie je už viac vhodné rozlišovať medzi týmito dvoma skupinami rôznych podnikov.

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Ú. v. EÚ C , , s. .

- (4) V dôsledku toho je vhodné zrušiť nariadenie (EHS) č. 1192/69 a odstrániť tak nezrovnalosti v právnom poriadku EÚ, čím sa vďaka zrušeniu právneho aktu, ktorý je už zastaraný, prispeje k zjednodušeniu.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Nariadenie (EHS) č. 1192/69 sa zrušuje.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*