



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi annetun
neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

Asetuksen (ETY) N:o 1192/69 mukaan jäsenvaltiot saavat korvata 36 luetellulle rautatieyritykselle sellaisten velvoitteiden aiheuttamat maksut, joita muiden liikennemuotojen yrityksillä ei ole, kuten erityiset perhelisät ja eläkkeet.

Kun säännönmukaistamista koskevia sääntöjä sovelletaan asianmukaisesti, tällaisen tuen katsotaan soveltuvan sisämarkkinoille ja jäsenvaltiot vapautetaan valtiontukien ilmoittamisvelvoitteista. Jäsenvaltioiden on kuitenkin virallisesti julkaistava tekemänsä korvauspäätökset. Nykyisin vain muutama jäsenvaltio tukeutuu asetukseen perustellakseen tällaisia korvauksia.

Asetus laadittiin ennen markkinoiden vapauttamista aikana, jolloin Euroopan rautatieliikennettä kehitettiin pääasiassa kansallisten rajojen sisäpuolella ja rautatieyritykset vastasivat sekä rautatieliikenteen harjoittamisesta että rautatieinfrastruktuurin hallinnasta. Asetuksen tavoitteena tällaisilla monopolistisilla markkinoilla oli tuolloin asettaa rautatieyritykset ja muissa liikennemuodoissa toimivat yritykset tasaveroiseen kilpailuasemaan.

Euroopan tasolla on 1990-luvulta lähtien hyväksytty joukko lainsäädäntötoimenpiteitä (jotka tunnetaan rautatiepaketteina), joiden tarkoituksena on asteittain elvyttää rautatieliikenne luomalla Euroopan tasolla yhdenmukainen yhteinen rautatiealue. Kyseisellä lainsäädännöllä on avattu rautateiden tavaraliikenteen ja kansainvälisen henkilöliikenteen markkinat kilpailulle. Yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu teksti) 21 päivänä marraskuuta 2012 hyväksytyllä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2012/34/EU¹ on vahvistettu tietyt perustavanlaatuiset periaatteet, joiden mukaan rautatieyrityksiä on johdettava kaupallisiin yrityksiin sovellettavien periaatteiden mukaisesti, kapasiteetin myöntämisestä ja infrastruktuurimaksuista vastaavien yksiköiden on oltava erillisiä rautatieliikennettä harjoittavista yksiköistä (olennaisten toimintojen eriyttäminen) ja niillä on oltava erillinen kirjanpito (ristiintukemisen estämiseksi), kaikilla EU:n kriteerien mukaisesti toimiluvan saaneilla rautatieyrityksillä on oltava oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria oikeudenmukaisin ja syrjimättömin edellytyksin ja rataverkon haltijat voivat saada valtionrahoitusta.

Asetus (ETY) N:o 1192/69 on epäjohdonmukainen ja ristiriidassa nykyisin voimassaolevan lainsäädännön kanssa useasta syystä.

i) Koska rautatieyrityksiä on johdettava kaupallisiin yrityksiin sovellettavien periaatteiden mukaisesti, niille ei voida myöntää valtion korvauksia vakuutus-, eläke- tai muita toimintamenoja varten (lukuun ottamatta julkisten palvelujen tarjoamisesta maksettavia korvauksia). Tästä periaatteesta määrätään jo laajalti perussopimuksen valtiontukisäännöissä, mutta se vahvistetaan lisäksi rautatieyritysten valtiontukia koskevissa ohjeissa (2008/C 184/07).

ii) Asetuksen mukaisiin korvauksiin oikeutettujen rautatieyritysten luettelo ja asetuksessa vahvistettu luokittelu korvaustyypeistä, joita kyseisille rautatieyrityksille voidaan maksaa, perustuvat oletukselle, että infrastruktuurin hallinta kuuluu rautatieyritysten tehtäviin, mikä on ristiriidassa olennaisten toimintojen eriyttämisen ja erillisen kirjanpidon periaatteiden kanssa.

¹ EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32.

iii) Asetuksen (ETY) N:o 1192/69 mukaan ainoastaan 36 rautatieyritystä voi saada korvausta. Asetus on saattanut olla järkeenkäypä aikana, jolloin rautatieyritykset kilpailivat ainoastaan muiden liikennemuotojen mutta eivät muiden rautatieyritysten kanssa; vapautetuilla markkinoilla, joilla rautatieyritykset kilpailevat suoraan perinteisten monopolien kanssa, ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista harjoittaa yritysten välistä syrjintää. Jos rautatieyritysten taloudellisen toiminnan olosuhteet ovat (asetuksen vuoksi) erilaiset, uudet tulokkaat eivät pääse markkinoille syrjimättömin edellytyksin. Uusien tulokkaiden voi esimerkiksi olla vaikeaa houkutellessa työntekijöitä perinteisiltä rautatieyrityksiltä, koska perinteiset yritykset voivat ehkä tarjota asetuksen perusteella saamiensa tukien vuoksi paremmat eläke-ehdot.

Asetuksen luokan IV nojalla suoritettavat korvaukset (tasoristeysten kustannukset) koskevat rataverkon haltijoiden tehtäviin liittyviä kustannuksia, joihin on direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan nojalla mahdollista saada valtion rahoitusta. Vaikka asetuksen luokan IV nojalla suoritettavat korvaukset olisivat sopusoinnussa nykyisen lainsäädännön kanssa, asetuksen luokka IV on silti tarpeeton.

Käsillä olevalla ehdotuksella kumota kyseinen asetus poistetaan EU:n lainsäädännön epä johdonmukaisuuksia ja edistetään lainsäädännön yksinkertaistamista poistamalla vanhentunut säädös.

2. SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTEN ARVIOINNIN TULOKSET

2.1 Kuuleminen

Komissio pyysi toukokuussa 2010 ja kesäkuussa 2011 jäsenvaltioilta tietoja asetuksen soveltamisesta. Vastauksista paljastui, että vuosina 2007–2010 suurin osa jäsenvaltioista ei ollut saanut rautatieyrityksiltä korvausanomuksia eikä maksanut asetuksen mukaisia korvauksia. Jäsenvaltioiden enemmistö niinkään ilmoitti, ettei asetukselle niiden mukaan ollut enää tarvetta. Jotkin jäsenvaltiot ilmaisivat nimenomaisen tukensa asetuksen kumoamiselle ja käsityksensä siitä, että asetus on vanhentunut. Joidenkin jäsenvaltioiden mielestä asetuksen asiaankuuluvat luokat voitaisiin säilyttää, mutta koska luokkaa IV lukuun ottamatta kaikkien luokkien perusteella suoritettavat korvausmaksut ovat muun lainsäädännön vastaisia, näin ei voida tehdä. Toisille jäsenvaltioille seikka oli yhdentekevä tai ne eivät ilmaisseet asetuksen tarpeellisuudesta mitään kantaa. Vain kolme jäsenvaltiota (Belgia, Saksa ja Irlanti) ilmoitti, että niissä oli käytetty asetusta oikeusperustana korvausmaksuille vuosina 2008–2010.

Asetuksen (ETY) N:o 1192/69 mukaiset jäsenvaltioiden raportoimat korvausmaksut (arvioitua tai toteutuneita) vuonna 2010 (miljoonaa euroa)

	Luokka I Kuolemat ja loukkaantumiset työpaikalla	Luokka III Eläkkeet	Luokka IV Tasoristeykset	Yhteensä
Belgia	(0,322)	-	-	(0,322)
Saksa	-	-	72,8	72,8
Irlanti	-	24,1	4,2	28,3
Yhteensä	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Myös Puola ilmoitti hiljattain komissiolle, että PKP PLK -rautatieyritykselle suoritetaan vuonna 2012 korvausmaksuja (luokka IV) 7,9 miljoonaa euroa.

Jäsenvaltiot käyttävät nykyisin vain kolmea korvausluokkaa (I, III ja IV). Tietyt asetuksen mukaiset korvausluokat eivät enää ole voimassa (luokat V–VIII). Jäljellä olevista muista korvausluokista (II ja IX–XV) ainoatakaan ei enää sovelleta.

Julkisen palvelun velvoitteiden suorittamisesta maksettuja korvauksia lukuun ottamatta valtion rautatieyrityksille maksamat korvaukset eivät ole yhteensopivia sen rautatieyritysten hallintaa koskevan periaatteen kanssa, jonka mukaan rautatieyrityksiä on johdettava kuten kaupallisia yrityksiä. Ne ovat ristiriidassa myös valtiontukisääntöjen sekä kirjanpidon eriyttämistä ja rautatieinfrastruktuurin syrjimättömiä käyttöoikeuksia koskevien periaatteiden kanssa. Asetuksen luokka IV on tarpeeton, koska rataverkon haltijan tehtäviä varten suoritettavat korvaukset voidaan tehdä direktiivin 2012/34/EU nojalla. Asetuksen luokkien määrän vähentämisellä sisältämään vain nykyisen lainsäädännön kanssa sopusoinnussa olevat luokat olisi sama vaikutus kuin asetuksen kumoamisella: siinä poistettaisiin yhteensopimattomat luokat mutta jätettäisiin jäsenvaltioille mahdollisuus antaa rataverkon haltijalle sen tehtäviin liittyvää rahoitusta, mm. tasoristeyksien kustannuksiin liittyvien kustannusten kattamiseksi.

2.2 Kumoamisen vaikutukset

Jäsenvaltioiden toimittamien tietojen perusteella voidaan päätellä, että kumoamisen vaikutukset olisivat erittäin vähäiset.

Luokka I

Vuosina 2008–2010 Belgia vastaanotti SNCB Holding -yhtiöltä luokkaa I koskevia korvaushakemuksia (maksuista, jotka rautatieyrityksen on suoritettava mutta jotka muilla talouden aloilla suorittaa valtio, mm. kuolemaan tai loukkaantumisiin johtaneista tapaturmista aiheutuneet maksut). Vuoden 2010 osalta asetuksen mukaisen korvaustaseen laskettiin olevan negatiivinen: SNCB Holding -yhtiön on maksettava Belgian valtiolle takaisin 0,323 miljoonaa euroa.

Asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisen vaikutus olisi luokan I korvausmaksujen kannalta lähes olematon. SNCB:n olisi liityttävä olemassa olevaan yksityiseen vakuutusjärjestelmään. Belgia on ilmoittanut harkitsevansa tätä vaihtoehtoa. Kaikki järjestelmän vaihtamiseen liittyvät kustannukset saataisiin runsain mitoin katettua sillä, että asetuksen mukaisiin vuotuisiin korvaushakemuksiin ja -laskelmiin liittyvä hallinnollinen taakka poistuisi.

Luokka III

Vuosina 2008–2010 Irlanti suoritti CIE-rautatieyritykselle luokkaan III kuuluvia maksuja (eläkemaksut, joista rautatieyritykset vastaavat eri ehdoin kuin muut kuljetusyritykset). Vuonna 2010 luokkaan III kuuluvien maksujen kokonaismäärä oli 24,1 miljoonaa euroa.

Asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisen vaikutus olisi luokan III korvausmaksujen kannalta hyvin vähäinen. CIE-rautatieyritykselle korvatut rataverkon haltijan työvoimakustannuksiin liittyvät eläkemaksut voidaan perustella direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan nojalla rahoituksena rataverkon haltijan tehtävien hoitoa varten. CIE:lle korvatut julkisen palvelun velvoitteisiin liittyviin työvoimakustannuksiin liittyvät eläkemaksut voidaan perustella korvauksena asetuksessa (EY) N:o 1370/2007 määriteltyjen julkisen palvelun velvoitteiden suorittamisesta ja vapauttaa valtiontukien ilmoittamisvaatimuksesta. (Tällä hetkellä kaikista rautateiden henkilöliikenteestä 100 prosenttia liikennöidään julkisen palvelun velvoitteen alaisena.) CIE:lle muuhun kuin julkisen palvelun velvoitteiden mukaiseen rautatieliikenteeseen (eli tavaraliikenteeseen) liittyvien eläkemaksujen korvaaminen edellyttäisi valtiontukea koskevan ilmoituksen tekemistä. Tavaraliikenteen osuuden arvioidaan olevan 5,2 prosenttia CIE:n rautatieliikennetoiminnasta, mikä vastaa karkeasti 3,4:ää prosenttia sen työvoimasta. Niinpä eläkkeisiin liittyvistä CIE:lle maksetuista

korvauksista alle miljoona euroa liittyy tavaraliikenteeseen. Ainoastaan näihin CIE:lle suoritettaviin maksuihin (sekä julkisen palvelun velvoitteen ulkopuoliseen henkilöliikenteeseen – jota tällä hetkellä ei harjoiteta lainkaan – liittyviin maksuihin CIE:lle) sovellettaisiin valtiontukien ilmoittamissääntöjä.

Luokka IV

Irlanti, Saksa ja Puola ovat suorittaneet maksuja luokan IV mukaisesti (tasoristeyksiin liittyviä kustannuksia). Vuonna 2010 Irlanti suoritti CIE:lle 4,2 miljoonan euron edestä maksuja luokan IV mukaisesti. Saksan DB Netz AG:lle ja Usedomer Bäderbahn GmbH:lle vuonna 2010 maksamien korvausten määräksi on arvioitu 72,8 miljoonaa euroa; tästä määrästä alle 0,5 prosenttia maksettiin Usedomer Bäderbahnille. Vuonna 2012 Puola aikoo maksaa luokan IV mukaisia korvauksia PKP PLK:lle noin 7,9 miljoonaa euroa.

Asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisen vaikutus olisi luokan IV korvausmaksujen kannalta lähes olematon. CIE:lle, DB Netzille ja PKP PLK:lle korvatut rataverkon haltijan työvoimakustannuksiin liittyvät eläkemaksut voidaan perustella direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan nojalla rahoituksena rataverkon haltijan tehtävien hoitoa varten. Näitä maksuja voi edelleen suorittaa, kun asetus on kumottu ja siten poistettu asetuksen soveltamiseen liittyvät hallinnolliset muodollisuudet, kuten vuotuisten säännönmukaistamista koskevien hakemusten käsittely, taloudellisen taakan tai hyödyn arviointi, korvausmäärien määrittäminen, asetuksen säännösten perusteella tehtävien päätösten riittävä valmistelu ja virallinen julkaiseminen. Usedomer Bäderbahnille suoritettaviin hyvin vähäisiin maksuihin sovellettaisiin valtiontukien ilmoittamista koskevia sääntöjä.

3. EHDOTUKSEN OIKEUDELLINEN SISÄLTÖ

Ehdotuksen tarkoituksena on kumota asetus (ETY) N:o 1192/69.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**yhteisistä säännöistä rautatieyritysten kirjanpidon säännönmukaistamiseksi annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1192/69 kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 ja 109 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon³,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Asetuksen (ETY) N:o 1192/69 mukaan jäsenvaltiot saavat korvata 36 luetellulle rautatieyritykselle sellaisten velvoitteiden aiheuttamat maksut, joita muiden liikennemuotojen yrityksillä ei ole. Säännönmukaistamista koskevien sääntöjen asianmukainen soveltaminen johtaa siihen, että jäsenvaltiot vapautetaan valtiontukien ilmoitusvelvoitteista.
- (2) Euroopan tasolla on hyväksytty joukko lainsäädäntötoimenpiteitä, joilla on avattu rautateiden tavaraliikenteen ja kansainvälisen henkilöliikenteen markkinat kilpailulle; näistä erityisesti yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (uudelleenlaadittu teksti) 21 päivänä marraskuuta 2012 hyväksytyllä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä 2012/34/EU on vahvistettu tietyt perustavanlaatuiset periaatteet, joiden mukaan rautatieyrityksiä on johdettava kaupallisiin yrityksiin sovellettavien periaatteiden mukaisesti, kapasiteetin myöntämisestä ja infrastruktuurimaksuista vastaavien yksiköiden on oltava erillisiä rautatieliikennettä harjoittavista yksiköistä ja niillä on oltava erillinen kirjanpito, kaikilla EU:n kriteerien mukaisesti toimiluvan saaneilla rautatieyrityksillä on oltava oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria oikeudenmukaisin ja syrjimättömin edellytyksin ja rataverkon haltijat voivat saada valtionrahoitusta.
- (3) Asetus (ETY) N:o 1192/69 on epäjohdonmukainen ja ristiriidassa nykyisin voimassaolevan lainsäädännön kanssa. Nykyisissä vapautettujen markkinoiden oloissa

² EUVL C , , s. .

³ EUVL C , , s. .

rautatieyritykset kilpailevat suoraan lueteltujen rautatieyritysten kanssa, joten kyseisten kahden rautatieyritysten ryhmän välistä syrjintää ei ole enää tarkoituksenmukaista ylläpitää.

- (4) Näin ollen on aiheellista kumota asetus (ETY) N:o 1192/69, jotta poistetaan EU:n lainsäädännön epäjohtonmukaisuuksia ja edistetään näin lainsäädännön yksinkertaistamista poistamalla vanhentunut säädös,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kumotaan asetus (ETY) N:o 1192/69.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan seuraavana päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puheenjohtaja

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja