



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 24.10.2016 r.
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady
uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad
normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

**KOMUNIKAT KOMISJI
DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO**

na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

dotyczący

**stanowiska Rady w sprawie przyjęcia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady
uchylającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad
normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. PRZEBIEG PROCEDURY

W dniu 30 stycznia 2013 r. Komisja przyjęła kompleksowy pakiet sześciu wniosków ustawodawczych, mający na celu zapewnienie lepszej jakości oraz większego wyboru usług kolejowych w Europie.

Potrzebna jest poprawa jakości usług i ich efektywności, aby kolej stała się bardziej atrakcyjnym wyborem dla pasażerów oraz by zachęcić ich do zmiany środka transportu. Lepszy stosunek jakości do ceny usług oraz ich zrównoważony rozwój można osiągnąć mimo ograniczonych funduszy publicznych.

Pakiet ma również na celu zachęcanie do innowacji w sektorze kolejowym w UE, aby spełnić oczekiwania użytkowników. Służą temu trzy różne i wzajemnie powiązane rozwiązania:

- (1) otwarcie rynków krajowych przewozów pasażerskich na konkurencję i wprowadzenie obowiązku przeprowadzania procedury przetargowej przy udzielaniu zamówień publicznych na usługi;
- (2) wzmocnienie niezależności zarządców infrastruktury, co umożliwi im kontrolę wszystkich kluczowych funkcji sieci kolejowej i zagwarantuje wszystkim sprawiedliwy dostęp do kolei;
- (3) wzmocnienie roli Agencji Kolejowej Unii Europejskiej poprzez uczynienie z niej „punktu kompleksowej obsługi” wydającego ważne w całej UE zezwolenia na wprowadzanie pojazdów do obrotu, jak również ważne w całej UE certyfikaty bezpieczeństwa dla operatorów.

Data przekazania wniosku Parlamentowi Europejskiemu i Radzie:
(dokument COM(2013) 26 final – 2013/0013 COD):

31 stycznia 2013 r.

Data wydania opinii przez Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny:

11 lipca 2013 r.

Data wydania opinii przez Komitet Regionów:

8 października 2013 r.

Data uchwalenia stanowiska Parlamentu Europejskiego w 26 lutego 2014 r.
pierwszym czytaniu:

Data przyjęcia stanowiska Rady:

17 października 2016 r.

2. CEL WNIOSKU KOMISJI

Ogólnym celem wniosku Komisji dotyczącego uchylenia rozporządzenia Rady (EWG) nr 1192/69 w sprawie wspólnych zasad normalizujących rachunkowość przedsiębiorstw kolejowych jest wyeliminowanie niespójności w porządku prawnym UE oraz przyczynienie się – zgodnie z celami programu REFIT – do uproszczenia prawa dzięki uchyleniu aktu prawnego, który stał się przestarzały.

Rozporządzenie (EWG) nr 1192/69 („rozporządzenie”) jest niespójne oraz niezgodne z obecnie obowiązującymi przepisami z szeregu powodów.

- Ponieważ przedsiębiorstwa kolejowe muszą być zarządzane zgodnie z zasadami obowiązującymi przedsiębiorstwa działające na zasadach komercyjnych, niedozwolona jest żadna forma rekompensaty ze strony państwa z tytułu wydatków na ubezpieczenia, emerytury lub innych kosztów operacyjnych (z wyjątkiem rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych). Zasada ta nie tylko jest ustalona ogólnie na mocy postanowień dotyczących pomocy państwa zawartych w Traktacie, ale jest także bardziej szczegółowo określona w wytycznych dotyczących pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (2008/C 184/07).
- Wykaz przedsiębiorstw kolejowych kwalifikujących się do rekompensaty na podstawie rozporządzenia oraz klasyfikacja rodzajów rekompensaty, jakie mogą zostać wypłacone przedsiębiorstwom kolejowym, zakłada zarządzanie infrastrukturą stanowiące część działalności przedsiębiorstw kolejowych, co jest niezgodne z zasadą rozdzielania funkcji podstawowych i oddzielnej księgowości.
- W rozporządzeniu określono tylko 40 przedsiębiorstw kolejowych jako kwalifikujących się do rekompensaty. W momencie jego przyjmowania nie wydawało to się być problemem, gdyż zasiedziały przedsiębiorstwa kolejowe konkurowały wyłącznie z innymi rodzajami transportu, a nie z innymi przedsiębiorstwami kolejowymi. Jednak w kontekście zliberalizowanego rynku, na którym przedsiębiorstwa kolejowe konkurują bezpośrednio z tradycyjnymi monopolami, przyznawanie rekompensat finansowych niektórym przedsiębiorstwom kolejowym nie ma już uzasadnienia. Jeżeli (w wyniku rozporządzenia) obowiązują różne warunki finansowe dla poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych, nowe podmioty wchodzące na rynek nie mają zapewnionych niedyskryminacyjnych warunków dostępu. Na przykład nowi uczestnicy rynku mogą mieć trudności z przyciągnięciem pracowników z zasiedziały przedsiębiorstw kolejowych, ponieważ te drugie mogą oferować korzystniejsze warunki świadczeń emerytalnych dzięki dotacjom otrzymanym na podstawie wspomnianego rozporządzenia.
- Jedynie wypłaty rekompensat w ramach kategorii IV rozporządzenia (koszty związane z przejazdami kolejowymi) są zgodne z obowiązującym prawodawstwem. Przedmiotowe wypłaty są kosztami związanymi z funkcjami zarządcy infrastruktury, który – na podstawie art. 8 dyrektywy 2012/34/UE – może korzystać z finansowania ze środków państwowych. W związku z tym przepisy rozporządzenia dotyczące wypłat w ramach kategorii IV są również zbędne.

3. UWAGI DOTYCZĄCE STANOWISKA RADY

Stanowisko przyjęte przez Radę w pierwszym czytaniu w dniu 17 października 2016 r. popiera główne cele wniosku Komisji, nawet jeśli Rada uzgodniła odroczenie uchylenia przepisów rozporządzenia mających zastosowanie do normalizacji rachunkowości dotyczącej kategorii IV, jak określono w załączniku IV do tego rozporządzenia. Dlatego też przepisy te będą dalej stosowane do dnia 31 grudnia 2017 r.

4. WNIOSEK

Komisja może zaakceptować stanowisko przyjęte przez Radę, umożliwiając Parlamentowi Europejskiemu przyjęcie ostatecznego tekstu w drugim czytaniu. Komisja uważa, że największe korzyści pod względem jakości usług, efektywności i konkurencyjności sektora transportu kolejowego przyniosłoby przyjęcie filaru rynkowego i filaru technicznego.