



V Bruseli 24. 10. 2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

**pozícii Rady k prijatiu nariadenia 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)

OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU

podľa článku 294 ods. 6 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

o

pozícii Rady k prijatiu nariadenia 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)

1. CHRONOLÓGIA

Komisia prijala 30. januára 2013 komplexný balík šiestich legislatívnych návrhov zameraných na zvýšenie kvality a lepšieho výberu služieb železničnej dopravy v Európe.

Skvalitnenie služieb a zvýšenie efektívnosti je potrebné na zatraktívnenie železničnej dopravy pre cestujúcich a podpory presunu v rámci používaných druhov dopravy. Obmedzené verejné financie môžu priniesť vyššiu hodnotu i udržateľnosť.

Balík sa zameriava aj na podporu inovácie na železniciach Únie s cieľom uspokojiť očakávania používateľov, a to tromi rôznymi a vzájomne prepojenými spôsobmi:

- (1) otváraním trhov vnútroštátnej osobnej dopravy hospodárskej súťaži a zavedením povinnej verejnej súťaže v prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme;
- (2) posilnením nezávislosti manažérov infraštruktúry tak, aby kontrolovali všetky hlavné funkcie železničnej siete, a zabezpečením spravodlivého prístupu k železničnej doprave pre všetkých;
- (3) posilnením úlohy železničnej agentúry EÚ, aby sa stala jednotným kontaktným miestom a vydávanie povolení na uvedenie vozidiel na trh, ako aj bezpečnostných osvedčení pre prevádzkovateľov – oboje platné v celej EÚ.

Dátum predloženia návrhu Európskemu parlamentu a Rade
[dokument COM(2013) 26 final – 2013/0013(COD)]:

31. január 2013.

Dátum stanoviska Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru:

11. júl 2013.

Dátum stanoviska Výboru regiónov:

8. október 2013.

Dátum pozície Európskeho parlamentu v prvom čítaní:

26. február 2014.

Dátum prijatia pozície Rady:

17. október 2016.

2. CIEĽ NÁVRHU KOMISIE

Všeobecným cieľom návrhu Komisie o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 1192/69 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov je odstrániť nezrovnalosti v právnom poriadku EÚ a v súlade s cieľmi programu Komisie REFIT prispieť k zjednodušeniu zrušením právneho aktu, ktorý je zastaraný.

Nariadenie (EHS) č. 1192/69 (ďalej len „nariadenie“) nie je v súlade ani kompatibilné s aktuálne platnými legislatívnymi ustanoveniami z viacerých dôvodov:

- Keďže železničné podniky musia byť spravované podľa zásad, ktoré sa vzťahujú na obchodné spoločnosti, nie je prípustná žiadna štátna náhrada za poistenie, dôchodky alebo iné prevádzkové náklady (s výnimkou kompenzácie za poskytovanie verejných služieb). Okrem toho, že táto zásada všeobecne vychádza z pravidiel štátnej pomoci podľa zmluvy, je konkrétnejšie stanovená aj v usmerneniach o štátnej pomoci pre železničné podniky (2008/C 184/07).
- Zoznam podnikov oprávnených na získanie kompenzácie na základe nariadenia, ako aj klasifikácia druhov kompenzácie, ktoré sa môžu vyplácať železničným podnikom, predpokladajú začlenenie manažmentu infraštruktúry do činností železničných podnikov, čo nie je v súlade so zásadami oddelenia základných funkcií a oddelenia účtov.
- Podľa nariadenia je na kompenzáciu oprávnených iba 40 železničných podnikov. V čase jeho prijatia sa to nejavilo ako problém, keďže etablované železničné podniky konkurovali výlučne iným spôsobom dopravy a nie ostatným železničným podnikom. Na liberalizovanom trhu, kde železničné podniky priamo konkurujú tradičným monopolom, však už prideľovanie finančnej kompenzácie iba niektorým železničným podnikom nie je opodstatnené. Ak sa (v dôsledku nariadenia) finančné podmienky pre jednotlivé železničné podniky líšia, pre nových účastníkov nie sú zaručené nediskriminačné podmienky vstupu na trh. Noví účastníci môžu mať napríklad problém prilákať zamestnancov z etablovaných železničných podnikov, keďže tieto dokážu ponúknuť lepšie podmienky dôchodkového zabezpečenia vďaka subvenciám získaným na základe nariadenia.
- S existujúcimi právnymi predpismi sú zlučiteľné len platby kompenzácií v rámci triedy IV nariadenia (náklady na železničné priestrešky). Tieto platby predstavujú náklady spojené s funkciami manažéra infraštruktúry, ktorý podľa článku 8 smernice 2012/34/EÚ môže využívať financovanie štátu. Ustanovenia nariadenia o platbách v rámci triedy IV sú teda takisto nadbytočné.

3. PRIPOMIENKY K POZÍCII RADY

Pozícia Rady v prvom čítaní zo 17. októbra 2016 hlavné ciele návrhu Komisie podporuje, hoci sa Rada dohodla na odklade zrušenia ustanovení nariadenia o normalizácii účtov týkajúcich sa triedy IV podľa prílohy IV k uvedenému nariadeniu. Tie sa teda budú uplatňovať až do 31. decembra 2017.

4. ZÁVER

Komisia prijíma pozíciu Rady, na základe čoho Európsky parlament môže prijať konečné znenie v druhom čítaní. Komisia sa domnieva, že prijatie trhového aj technického piliera by maximalizovalo prínosy z hľadiska kvality služieb, efektívnosti a konkurencieschopnosti odvetvia železničnej dopravy.