



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 24.10.2016 г.
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския
съюз**

относно

**позицията на Съвета с оглед приемането на регламент на Европейския парламент
и на Съвета за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Съвета относно общите
правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните
предприятия**

(текст от значение за ЕИП)

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

съгласно член 294, параграф 6 от Договора за функционирането на Европейския съюз

относно

позицията на Съвета с оглед приемането на регламент на Европейския парламент и на Съвета за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Съвета относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия

(текст от значение за ЕИП)

1. КОНТЕКСТ

На 30 януари 2013 г. Комисията прие цялостен пакет от шест законодателни предложения за постигане на по-качествени и по-разнообразни железопътни услуги в Европа.

Подобряването на качеството на услугите и на ефективността е необходимо, за да стане железопътният транспорт по-привлекателен избор за пътниците и да се насърчи преходът към този вид транспорт. В контекста на ограничения на публичните средства може да се постигне по-добро съотношение качество — цена и устойчивост.

С пакета се цели също така да се стимулират нововъведенията в железопътния транспорт на ЕС в отговор на очакванията на потребителите. Това се постига по три отделни, но взаимосвързани начина:

- (1) отваряне на националните пазари за пътнически транспорт за конкуренция и въвеждане на задължителни тръжни процедури за възлагане на обществени поръчки за услуги;
- (2) укрепване на независимостта на управителите на инфраструктура, така че те да контролират всички основни функции на железопътната мрежа, и гарантиране на общ и равнопоставен достъп до железопътния транспорт;
- (3) засилване на ролята на Агенцията за железопътен транспорт на ЕС, така че тя да предоставя „обслужване на едно гише“ за издаване на валидни за целия ЕС разрешения за пускане на превозни средства на пазара и на сертификати за безопасност на операторите.

Дата на изпращане на предложението на Европейския парламент и на Съвета

(документ COM(2013) 26 final — 2013/0013 (COD):

31 януари 2013 г.

Дата на становището на Европейския икономически и социален комитет:

11 юли 2013 г.

Дата на становището на Комитета на регионите:	8 октомври 2013 г.
Дата на позицията на Европейския парламент на първо четене:	26 февруари 2014 г.
Дата на приемане на позицията на Съвета:	17 октомври 2016 г.

2. ЦЕЛ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО НА КОМИСИЯТА

Общата цел на предложението на Комисията за отмяна на Регламент (ЕИО) № 1192/69 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила за нормализиране на счетоводните сметки на железопътните предприятия е да бъдат отстранени несъответствията в правния ред на ЕС и — в съответствие с инициативата REFIT на Комисията — да се допринесе за опростяване на регулаторната рамка, като бъде отменен законодателен акт, който вече не е актуален.

Регламент (ЕИО) № 1192/69 („регламентът“) не е в съответствие с валидни понастоящем законодателни разпоредби и е несъвместим с тях по няколко причини:

- тъй като железопътните предприятия трябва да се управляват в съответствие с принципите за управление на търговски дружества, държавата не може да предоставя компенсация за разходи за осигуровки, пенсии или други оперативни разходи (с изключение на компенсация за предоставяне на обществени услуги). Този принцип не само е залегнал в правилата на Договора, отнасящи се до държавните помощи, но е изрично посочен в Ръководните насоки на Общността за държавните помощи за железопътните предприятия (2008/С 184/07).
- Списъкът на железопътните предприятия, отговарящи на условията за компенсация по регламента, и съдържаната в регламента класификация на видовете компенсация, които могат да бъдат платени на железопътни предприятия, предполагат интегриране на управлението на инфраструктурата в дейността на железопътните предприятия, което обаче е несъвместимо с принципите на разделяне на основните функции и разделното счетоводство.
- В регламента са посочени само 40 железопътни предприятия, които отговарят на условията за компенсация. Към момента на неговото приемане това не е изглеждало проблематично, тъй като тогава съществуващите железопътни предприятия са се конкурирали само с другите видове транспорт, но не и с други железопътни предприятия. В контекста на либерализиран пазар обаче, на който железопътните предприятия са в пряка конкуренция с традиционните монополисти, предоставянето на финансови компенсация само за определени железопътни предприятия вече не е обосновано. Когато финансовите условия са различни за отделните железопътни предприятия (вследствие на регламента), на новите пазарни участници не могат да се осигурят недискриминационни условия за достъп. Така например за новите участници може да е трудно да привлекат персонал от действащите железопътни предприятия, тъй като е възможно последните да предлагат по-изгодни условия за пенсиониране благодарение на получаваните съгласно регламента субсидии.
- Само плащанията на компенсация по категория IV от регламента (разходи за прелези) са съвместими със съществуващото законодателство. Тези плащания представляват разходи, свързани с функциите на управител на инфраструктура, който може да получава държавни помощи в съответствие с член 8 от

Директива 2012/34/ЕС. Поради това разпоредбите на регламента, отнасящи се до плащания по категория IV, са също излишни.

3. КОМЕНТАРИ ОТНОСНО ПОЗИЦИЯТА НА СЪВЕТА

С позицията, приета на първо четене от Съвета на 17 октомври 2016 г., се подкрепят основните цели на предложението на Комисията независимо от факта, че Съветът се съгласи да отложи отмяната на разпоредбите на регламента, приложими за нормализиране на сметките по отношение на категория IV, както е предвидено в приложение IV към посочения регламент. Следователно те ще продължат да се прилагат до 31 декември 2017 г.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Комисията приема позицията, приета от Съвета, давайки по този начин възможност на Европейския парламент да приеме окончателния текст на второ четене. Комисията е на мнение, че приемането на предложенията по т.нар. пазарно и техническо направление ще донесе максимални ползи в областта на качеството на услугите, ефективността и конкурентоспособността на железопътния сектор.