



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga
regler för järnvägsföretagens redovisning**

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

Enligt förordning (EEG) nr 1192/69 har medlemsstaterna möjlighet att ersätta 36 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta, exempelvis särskilda familjebidrag och pensioner.

När reglerna för normalisering tillämpas korrekt anses detta statliga stöd förenligt med den inre marknaden och medlemsstaterna undantas från skyldigheten att anmäla statligt stöd, även om de uppmanas att offentliggöra sina beslut om ersättning. I dag hänvisar endast ett fåtal medlemsstater till förordningen för att motivera att de betalar ut ersättning.

Förordningen antogs innan järnvägsmarknaden avreglerades och järnvägstransporter inom EU i första hand utvecklades inom nationsgränserna. Då arbetade integrerade företag med järnvägstjänster och förvaltrade samtidigt järnvägsinfrastrukturen. Mot bakgrund av denna monopoliserade marknad var förordningens målsättning då att se till att järnvägsföretag och företag verksamma inom andra transportslag hade jämförbara konkurrensvillkor.

Sedan 1990-talet har en rad lagstiftningsåtgärder (med beteckningen järnvägspaket) antagits inom EU i syfte att ge nytt liv åt järnvägstransporter genom att successivt skapa ett gemensamt och integrerat järnvägsområde inom EU. Genom dessa rättsakter har marknaderna för godstrafik och internationell persontrafik på järnväg konkurrensutsatts, och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)¹ har vissa grundläggande principer inrättats. Dessa innebär att järnvägsföretag ska förvaltas enligt samma principer som kommersiella företag, att enheter som ansvarar för tilldelning av kapacitet och avgifter för järnvägsinfrastruktur ska vara avskilda från enheter som driver järnvägstjänster (särskiljande av viktiga funktioner) och att redovisning ska ske separat (för att förhindra korssubventionering), att alla järnvägsföretag som licensierats enligt EU:s kriterier ska ha tillgång till järnvägsinfrastruktur på rättvisa och icke-diskriminerande villkor och att infrastrukturförvaltare kan erhålla statlig finansiering.

Förordning (EEG) nr 1192/69 är av en rad skäl inkonsekvent och oförenlig med nu gällande lagstiftningsåtgärder.

i) Eftersom järnvägsföretag ska förvaltas enligt samma principer som gäller för kommersiella företag är ingen statlig ersättning för försäkring, pensioner eller andra driftskostnader tillåten (utom vid ersättning för tillhandahållande av offentliga tjänster). Principen är inte bara väletablerad genom fördragets bestämmelser om statligt stöd, utan anges också mer specifikt i Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07).

ii) Den angivna förteckningen över järnvägsföretag som kan ha rätt till ersättning enligt förordningen och förordningens klassificering av typer av ersättning som betalas till järnvägsföretag förutsätter att infrastrukturförvaltning integreras i järnvägsföretagens verksamhet, vilket är oförenligt med principerna om särskiljande av viktiga funktioner och separat redovisning.

iii) Enligt förordning 1192/69 är det endast 36 järnvägsföretag som kan ha rätt till ersättning. Förordningen kanske fungerade när dominerande järnvägsföretag enbart konkurrerade med andra transportslag och inte med andra järnvägsföretag, men mot bakgrund av en avreglerad marknad där järnvägsföretag konkurrerar direkt med traditionella monopol är det inte lämpligt

¹ EUT L 343, 14.12.2012, s. 32.

att göra skillnad mellan olika företag. Om de ekonomiska villkoren (som en konsekvens av förordningen) skiljer sig åt mellan järnvägsföretag kan inte nytillkomna företag vara säkra på att de får tillträde till marknaden utan att diskrimineras. Nytillkomna företag kan exempelvis få svårt att dra till sig personal från dominerande järnvägsföretag eftersom dessa kanske erbjuder gynnsammare pensionsvillkor tack vare stöd enligt förordningen.

Betalning av ersättning enligt typ IV i förordningen (kostnaderna för plankorsningar) är kostnader förbundna med en infrastrukturförvaltares funktioner som enligt artikel 8 i direktiv 2012/34/EU kan ha rätt till statlig finansiering. Samtidigt som betalning av ersättning enligt typ IV i förordningen skulle vara förenlig med befintlig lagstiftning är typ IV i förordningen således också överflödig.

Det föreslagna initiativet att upphäva förordningen kommer därför att undanröja inkonsekvenser i EU:s rättsordning och bidra till en förenkling genom att avskaffa en rättsakt som nu är föråldrad.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

2.1 Samråd

Kommissionen begärde information från medlemsstaterna om tillämpningen av förordningen i maj 2010 och juni 2011. Svaren visade att mellan 2007 och 2010 hade en majoritet av medlemsstaterna inte fått några ansökningar från järnvägsföretag och hade inte betalat ut några ersättningar enligt förordningen. De flesta medlemsstaterna ansåg att det inte fanns något fortsatt behov av förordningen och några gav uttryckligen sitt stöd till att den skulle upphävas eller ansåg att den var föråldrad eller omodern. Vissa medlemsstater ville behålla relevanta typer i förordningen, men eftersom betalning av ersättning enligt samtliga typer utom typ IV är oförenliga med annan lagstiftning är det ett alternativ som inte fungerar. Andra var ointresserade eller hade inte någon uppfattning om huruvida förordningen fortfarande behövdes. Endast tre medlemsstater (Belgien, Tyskland och Irland) har uppgivit att de använde förordningen som rättslig grund för betalning av ersättningar under perioden 2008–2010.

Betalning av ersättning under 2010 (uppskattad eller beräknad) enligt förordning 1192/69 och medlemsstaternas redovisning (miljoner euro)

	Typ I Förlust eller skada under arbete	Typ III Pensioner	Typ IV Plankorsningar	Totalt
Belgien	(0,322)	-	-	(0,322)
Tyskland	-	-	72,8	72,8
Irland	-	24,1	4,2	28,3
Totalt	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Kommissionen fick också nyligen information från Polen om betalning av ersättning till PKP PLK (enligt typ IV) för 2012 i storleksordningen 7,9 miljoner euro.

Medlemsstaterna tillämpar endast tre typer av ersättning i dag (I, III och IV). Vissa typer av ersättning enligt förordningen gäller inte längre (V–VIII). Ingen av de återstående typerna för ersättning (II och IX–XV) tillämpas.

Med undantag för ersättning för tillhandahållande av offentliga tjänster är statlig ersättning till järnvägsföretag oförenlig med principerna för förvaltning av järnvägsföretag enligt samma principer som gäller för kommersiella företag och EU:s regler om statligt stöd, separat redovisning och icke-diskriminerande tillgång till järnvägsinfrastruktur. Typ IV i förordningen är överflödig med tanke på att statens utbetalning av ersättning för infrastrukturförvaltares funktioner redan kan ske enligt direktiv 2012/34/EU. Att minska antalet typer i förordningen och anpassa dem till befintlig lagstiftning skulle få samma effekt som alternativet att upphäva förordningen – oförenliga typer avskaffas och samtidigt behålls medlemsstaternas möjlighet att erbjuda infrastrukturförvaltaren finansiering som är förenlig med dennas funktioner, inklusive kostnader förenade med plankorsningar.

2.2 Effekter av upphävandet

Utifrån uppgifterna från medlemsstaterna blir slutsatsen att effekten skulle bli mycket liten om förordningen upphävs.

Typ I

Mellan 2008 och 2010 erhöll Belgien ansökningar från SNCB Holding enligt typ I (betalningar som järnvägsföretag är skyldiga att fullgöra men som staten svarar för inom det övriga näringslivet, inklusive betalningar vid förlust eller skada på grund av arbetsplatsolyckor). Under 2010 beräknades ett negativt ersättningssaldo på 0,323 miljoner euro enligt förordningen, vilket SNCB Holding skulle betala tillbaka till den belgiska staten.

Effekten av ett upphävande av förordning 1192/69 skulle vara försumbar vad gäller betalning av ersättningar enligt typ I. SNCB skulle behöva ansluta sig till det befintliga privata systemet för olycksfallsförsäkringar, och Belgien har angett att man överväger denna möjlighet. Eventuella kostnader förenade med växelsystem skulle mer än uppvägas av att administrativa bördor vid det årliga mottagandet av ansökningar och beräkningar av ersättning enligt förordningen skulle avskaffas.

Typ III

Mellan 2008 och 2010 gjorde Irland betalningar till CIE enligt typ III (betalningar som avser ålderspensioner och andra pensioner och som järnvägsföretagen är skyldiga att fullgöra på villkor som skiljer sig från de villkor som gäller för andra transportföretag). Under 2010 uppgick ersättningen enligt typ III till CIE till 24,1 miljoner euro.

Effekten av ett upphävande av förordning 1192/69 skulle vara mycket liten vad gäller betalning av ersättningar enligt typ III. Pensionsbetalningar till CIE gällde arbetskostnader i anslutning till infrastrukturförvaltning som kan motiveras som finansiering av en infrastrukturförvaltares funktioner enligt artikel 8 i direktiv 2012/34/EU. Pensionsbetalningar till CIE som gällde arbetskostnader i anslutning till skyldigheter att tillhandahålla offentliga tjänster kan motiveras som ersättning för befrielse från skyldigheten att tillhandahålla offentliga tjänster definierade i enlighet med förordning 1370/2007 och kan vara undantagna från kravet på anmälan av statligt stöd. (För närvarande omfattas 100 procent av all persontrafik av skyldigheten att tillhandahålla offentliga tjänster.) Pensionsbetalningar till CIE för arbetskostnader i anslutning till järnvägsdrift som inte faller under skyldigheten att tillhandahålla offentliga tjänster (med andra ord godstrafik) omfattas däremot av anmälan om statligt stöd. Fraktverksamheten uppskattas stå för cirka 5,2 procent av CIE:s järnvägsverksamhet – vilket motsvarar ungefär 3,4 procent av de anställda. Det innebär att mindre än 1 miljon euro av pensionsrelaterade betalningar till CIE är förbundna med godstransport på järnväg. Endast dessa betalningar till CIE (och betalningar till CIE för persontrafik som inte omfattas av kollektivtrafikförordningen – vilket för närvarande inte förekommer) skulle omfattas av reglerna för anmälan av statligt stöd.

Typ IV

Irland, Tyskland och Polen har gjort betalningar enligt typ IV (kostnader för järnvägsövergångar). Under 2010 betalade Irland ut 4,2 miljoner euro till CIE enligt typ IV. Tysklands beräknade betalningar enligt typ IV till DB Netz AG och Uedomer Bäderbahn GmbH var i storleksordningen 72,8 miljoner euro för 2010, varav mindre än 0,5 procent gick till Uedomer Bäderbahn. För 2012 kommer Polen att betala ersättningar enligt typ IV till PKP PLK i storleksordningen 7,9 miljoner euro.

Effekten av ett upphävande av förordning 1192/69 skulle vara försumbar vad gäller betalning av ersättningar enligt typ IV. Betalningar till CIE, DB Netz och PKP PLK skulle omfattas av artikel 8 i direktiv 2012/34/EU såsom finansiering av en infrastrukturförvaltares funktioner. Dessa betalningar kan fortgå efter att förordningen har upphävts och administrativa formaliteter rörande tillämpning av förordningen skulle avskaffas, exempelvis hantering av företagets årliga ansökningar om normalisering, bedömning av finansiell börda eller vinst, fastställande av ersättningsbeloppet, lämpligt förberedande av beslut fattade i enlighet med bestämmelserna i förordningen och officiell publicering av dessa beslut. Betalningar till Uedomer Bäderbahn, som är mycket små, skulle omfattas av reglerna för anmälan om statligt stöd.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

Förslaget innebär att förordning (EEG) nr 1192/69 upphävs.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1192/69 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91 och 109,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande²,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande³,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Enligt förordning (EEG) nr 1192/69 har medlemsstaterna möjlighet att ersätta 36 angivna järnvägsföretag för betalning av skyldigheter som företag inom andra transportslag inte behöver bekosta. Om reglerna för normalisering tillämpas korrekt leder det till att medlemsstater undantas från skyldigheten att anmäla statligt stöd.
- (2) Det har på europeisk nivå antagits en rad lagstiftningsåtgärder som innebär att marknaderna för godstrafik och internationell persontrafik på järnväg har konkurrensutsatts, och genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning) har vissa grundläggande principer inrättats som innebär att järnvägsföretag ska förvaltas enligt samma principer som kommersiella företag, att enheter som ansvarar för tilldelning av kapacitet och avgifter för järnvägsinfrastruktur ska vara avskilda från enheter som driver järnvägstjänster och att konton ska separeras, att alla järnvägsföretag som licensierats enligt EU:s kriterier ska ha tillgång till järnvägsinfrastruktur på rättvisa och icke-diskriminerande villkor och att infrastrukturförvaltare kan erhålla statlig finansiering.
- (3) Förordning (EEG) nr 1192/69 är inkonsekvent och oförenlig med nu gällande lagstiftningsåtgärder. Mot bakgrund av en avreglerad marknad där järnvägsföretag konkurrerar direkt med de angivna järnvägsföretagen är det framför allt inte längre lämpligt att göra skillnad mellan dessa två olika grupper av företag.

² EUT C ..., s.

³ EUT C ..., s.

- (4) Förordning (EEG) nr 1192/69 bör därför upphävas för att undanröja inkonsekvenser i EU:s rättsordning och bidra till en förenkling genom att avskaffa en rättsakt som nu är föråldrad.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EEG) nr 1192/69 ska upphöra att gälla.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande