EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2016.10.24.
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló 1192/69/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

2013/0013 (COD)

A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK

az Európai Unió működéséről szóló szerződés 294. cikkének (6) bekezdése alapján

a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló 1192/69/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló európai parlamenti és tanácsi rendelet elfogadására vonatkozó tanácsi álláspontról

(EGT-vonatkozású szöveg)

1. ELŐZMÉNYEK

2013. január 30-án a Bizottság elfogadott egy hat jogalkotási javaslatból álló, átfogó csomagot az európai vasúti hálózati szolgáltatások minőségének javítására és választékuk szélesítésére.

Ahhoz, hogy a vasút vonzóbb alternatívát jelentsen az utasok számára, és a modális váltás lendületet kapjon, javulnia kell a szolgáltatás színvonalának és hatékonyságának. Így a szűkös közforrások esetében jobb ár-érték arányt és fenntarthatóságot lehetne elérni.

A felhasználói igények kielégítése érdekében a csomag az innovációt is támogatni kívánja az európai vasúti szolgáltatások terén, mégpedig a következő három – egymástól különböző, mégis egymással összefüggő – módon:

(1) a belföldi személyszállítási piacok megnyitása a verseny előtt, valamint a közszolgáltatási szerződésekkel kapcsolatban a pályázatkiírás kötelezővé tétele;

(2) a pályahálózat-működtetők függetlenségének megerősítése oly módon, hogy képesek legyenek a vasúti hálózat valamennyi fő funkciójának ellenőrzésére, valamint a vasúti infrastruktúrához való méltányos hozzáférés mindenki számára való biztosítása;

(3) az Európai Unió Vasúti Ügynöksége szerepének erősítése annak érdekében, hogy „egyablakos ügyintézőhellyé” váljon, amely jogosult az egész EU-ban érvényes forgalombahozatali járműengedélyek és üzemeltetői biztonsági tanúsítványok kiadására.

A javaslat Európai Parlament, illetve Tanács számára történő megküldésének időpontja (COM(2013) 26 final – 2013/0013 (COD) dokumentum):	2013. január 31.
Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményének időpontja:	2013. július 11.
A Régiók Bizottsága véleményének időpontja:	2013. október 8.
Az Európai Parlament álláspontjának időpontja (első olvasat):	2014. február 26.

A Tanács álláspontja elfogadásának időpontja: 2016. október 17.

2. A BIZOTTSÁG JAVASLATÁNAK CÉLJA

A vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló 1192/69/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló bizottsági javaslat általános célja az EU jogrendjében meglévő következetlenségek felszámolása, valamint – a célravezető és hatályos szabályozásra irányuló REFIT program keretében vállalt bizottsági célkitűzésekkel összhangban – egy immár elavult jogi aktus hatályon kívül helyezése által a szabályozás egyszerűsítéséhez való hozzájárulás.

Az 1192/69/EGK rendelet (továbbiakban: a rendelet) több okból kifolyólag nincs összhangban, sőt összeegyeztethetetlen a jelenleg hatályban lévő jogi szabályozással:

- Mivel a vasúti vállalkozásokat a kereskedelmi elvek szerint kell működtetni, nem megengedett, hogy az állam pénzügyi ellentételezést nyújtson a biztosítási díjak, a nyugdíjak és egyéb működési kiadások tekintetében (kivételt képez ez alól a közszolgáltatás nyújtásáért járó ellentételezés). Amellett, hogy ez az elv általánosan érvényesül a Szerződés állami támogatásokkal kapcsolatos szabályaiban, a vasúti vállalkozások állami támogatására vonatkozó iránymutatásokban (2008/C 184/07) külön is meghatározásra került.
- A rendelet értelmében ellentételezésre jogosult vasúti vállalkozások listája és a vasúti vállalkozásoknak fizethető ellentételezés-típusok kategorizálása azt feltételezi, hogy az infrastruktúra működtetése a vasúti vállalkozások tevékenységeibe integrálódott, ami ellentétes a lényeges feladatok és a számvitel elkülönítésének elvével.
- A rendelet csak 40 vasúti vállalkozást sorol fel, amely jogosult az ellentételezésre. A rendelet elfogadásakor ez nem tűnt problematikusnak, mivel a meglévő vasúti vállalkozások kizárólag az egyéb közlekedési módok vállalkozásaival versenyeztek és nem a többi vasúti vállalkozással. A piac liberalizálódásával azonban a vasúti vállalkozások immár magukkal a meglévő monopóliumokkal versenyeznek, ezért a továbbiakban nem indokolt a pénzügyi ellentételezést kizárólag bizonyos vasúti vállalkozásoknak nyújtani. Ha a vasúti vállalkozásokra eltérő pénzügyi feltételek vonatkoznak (a rendeletből fakadóan), akkor az új belépők számára nincs biztosítva a megkülönböztetésmentes hozzáférés. Az új belépőknek például gondot jelenthet a személyzet átvonzása a meglévő vasúti vállalkozásoktól, mivel ezek képesek a rendelet alapján kapott támogatásból kedvezőbb nyugdíjazási feltételeket kínálni.
- Kizárólag a rendelet IV. ellentételezési kategóriájában (a vasúti átjárók létesítményeihez kapcsolódó költségek) szereplő hozzájárulások összeegyeztethetőek a meglévő jogszabályokkal. E kifizetések egy olyan pályahálózat-működtető funkcióival kapcsolatosak, aki a 2012/34/EU irányelv 8. cikke szerint részesülhet állami finanszírozásban. Ezért a rendeletnek a IV. ellentételezési kategóriával kapcsolatos rendelkezései is feleslegesek.

3. A TANÁCS ÁLLÁSPONTJÁVAL KAPCSOLATOS MEGJEGYZÉSEK

A Tanács 2016. október 17-én első olvasatban elfogadott álláspontja helyesli a bizottsági javaslat fő célkitűzéseit, noha a Tanács abban állapodott meg, hogy elhalasztja a rendelet azon rendelkezéseinek hatályon kívül helyezését, amelyek a rendelet IV. mellékletében meghatározottak szerinti IV. kategóriával kapcsolatos elszámolások normalizálására alkalmazandók. Ezért 2017. december 31-ig folytatni kell alkalmazásukat.

4. KÖVETKEZTETÉS

A Bizottság elfogadja Tanács álláspontját, lehetővé téve az Európai Parlamentnek a végső szöveg második olvasatban történő elfogadását. A Bizottság valóban úgy látja, hogy a piaci pillér és a műszaki pillér elfogadása maximalizálná a fogyasztói előnyöket a vasúti szállítási ágazat szolgáltatásminősége, hatékonysága és versenyképessége terén.