



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 24.10.2016
COM(2016) 688 final

2013/0013 (COD)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului cu privire la adoptarea unui Regulament al Parlamentului European
și al Consiliului de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind
standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN

**în conformitate cu articolul 294 alineatul (6) din Tratatul privind funcționarea
Uniunii Europene**

privind

**poziția Consiliului cu privire la adoptarea unui Regulament al Parlamentului European
și al Consiliului de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind
standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare**

(Text cu relevanță pentru SEE)

1. CONTEXT

La 30 ianuarie 2013, Comisia a adoptat un amplu pachet de șase propuneri legislative menite să asigure o calitate mai bună și o ofertă mai variată în sectorul serviciilor de transport feroviar din Europa.

Este necesară îmbunătățirea calității și a eficienței serviciilor pentru ca transportul feroviar să devină o alegere mai atractivă pentru călători și pentru a încuraja transferul modal. Deși fondurile publice sunt limitate, se poate obține un raport calitate-preț mai bun și se poate atinge durabilitatea.

Pachetul urmărește totodată încurajarea inovării în sectorul feroviar din UE pentru a răspunde așteptărilor utilizatorilor. Acest obiectiv este urmărit în trei moduri distincte și interdependente:

- (1) deschizând piețele interne ale transportului de călători către concurență și făcând obligatorie scoaterea la licitație a contractelor de servicii publice;
- (2) consolidând independența administratorilor de infrastructură, astfel încât aceștia să controleze toate funcțiile de bază ale rețelei feroviare și asigurând accesul echitabil al tuturor la căile ferate;
- (3) consolidând rolul Agenției UE pentru Căile Ferate astfel încât aceasta să devină un „ghișeu unic” pentru eliberarea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor și a certificatelor de siguranță pentru operatori valabile în întreaga UE.

Data la care a fost transmisă propunerea către Parlamentul European
și Consiliu

[documentul COM(2013) 26 final — 2013/0013 COD]:

31 ianuarie 2013

Data avizului Comitetului Economic și Social European:

11 iulie 2013

Data avizului Comitetului Regiunilor:

8 octombrie 2013

Data poziției Parlamentului European în primă lectură:

26 februarie 2014

Data adoptării poziției Consiliului:

17 octombrie 2016

2. OBIECTIVUL PROPUNERII COMISIEI

Obiectivul general al propunerii Comisiei de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare este de a elimina inconsecvențele existente în ordinea juridică a UE și, în conformitate cu obiectivele Comisiei în cadrul REFIT, de a contribui la simplificare prin abrogarea unui act juridic care a devenit caduc.

Regulamentul (CEE) nr. 1192/69 (denumit în continuare „regulamentul”) este inconsecvent și incompatibil cu prevederile legislative aflate în prezent în vigoare, din mai multe motive.

- Întrucât întreprinderile feroviare trebuie administrate conform principiilor care se aplică societăților comerciale, nu este admisibilă nicio compensație plătită de stat pentru asigurări, pensii sau alte cheltuieli operaționale (cu excepția cazului compensațiilor pentru prestarea unor servicii publice). Acest principiu nu numai că este stabilit în linii generale în cadrul normelor privind ajutoarele de stat din tratat, ci este, de asemenea, prezentat în mod mai detaliat în Liniile directoare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare (2008/C 184/07).
- Lista de întreprinderi feroviare eligibile pentru a primi compensații în temeiul regulamentului și clasificarea tipurilor de compensații care pot fi plătite întreprinderilor feroviare presupun o integrare a administrării infrastructurii în activitățile întreprinderilor feroviare care este inconsecventă cu principiile privind separarea funcțiilor esențiale și separarea conturilor.
- Regulamentul enumeră numai 40 de întreprinderi feroviare care sunt eligibile pentru a primi compensații. La momentul adoptării sale, acest lucru nu părea a fi problematic, deoarece întreprinderile feroviare existente în acel moment concureau exclusiv cu alte moduri de transport, nu cu alte întreprinderi feroviare. Cu toate acestea, în contextul unei piețe liberalizate, în care întreprinderile feroviare concurează direct cu monopolurile tradiționale, acordarea de compensații financiare doar anumitor întreprinderi feroviare nu mai este justificată. În cazul în care condițiile financiare aplicabile întreprinderilor feroviare diferă (ca o consecință a regulamentului), întreprinderilor nou-intrate pe piață nu li se asigură condiții de acces nediscriminatorii. De exemplu, noii participanți pot avea dificultăți de atragere a personalului de la întreprinderile feroviare tradiționale, deoarece este probabil ca acestea din urmă să aibă posibilitatea de a oferi condiții mai avantajoase privind pensiile datorită subvențiilor primite în temeiul regulamentului.
- Doar plățile compensatorii încadrate la categoria IV din regulament (costurile instalațiilor de trecere la nivel) sunt compatibile cu legislația existentă. Aceste plăți sunt costuri asociate cu funcțiile administratorului de infrastructură care, în temeiul articolului 8 din Directiva 2012/34/UE, pot beneficia de finanțare din partea statului. Prin urmare, dispozițiile din regulament referitoare la plățile din categoria IV sunt, de asemenea, redundante.

3. OBSERVAȚII PRIVIND POZIȚIA CONSILIULUI

Poziția adoptată de către Consiliu în primă lectură la 17 octombrie 2016 susține principalele obiective ale propunerii Comisiei, chiar dacă Consiliul a convenit să amâne abrogarea dispozițiilor regulamentului aplicabile standardizării conturilor referitoare la categoria IV, astfel cum se prevede în anexa IV la regulamentul respectiv. În consecință, aceste norme vor continua să se aplice până la 31 decembrie 2017.

4. CONCLUZIE

Comisia acceptă poziția adoptată de Consiliu, permițând astfel Parlamentului European să adopte textul final în a doua lectură. În fapt, Comisia consideră că adoptarea pilonului tehnic și a celui comercial ar maximiza beneficiile la nivelul calității serviciilor, al eficienței și al competitivității sectorului de transport feroviar.