



EVROPSKÝ PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument ze zasedání

A7-0472/2013

19. 12. 2013

*****I**
ZPRÁVA

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků
(COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Jaromír Kohlíček

Vysvětlivky

- * Postup konzultace
- *** Postup souhlasu
- ***I Řádný legislativní postup (první čtení)
- ***II Řádný legislativní postup (druhé čtení)
- ***III Řádný legislativní postup (třetí čtení)

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém v návrhu aktu.)

Pozměňovací návrhy k návrhu aktu

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn **tučnou kurzivou**. Zvýraznění *normální kurzivou* je upozorněním pro technická oddělení a označuje části návrhu aktu, u nichž je navržena oprava, a má sloužit k usnadnění vypracování konečného znění (např. zjevné chyby nebo vynechání textu v některé jazykové verzi). Tyto navržené opravy podléhají dohodě příslušných oddělení.

V záhlaví každého pozměňovacího návrhu k existujícímu aktu, který má být návrhem aktu pozměněn, je na třetím řádku uveden existující akt a na čtvrtém řádku ustanovení existujícího aktu, kterého se pozměňovací návrh týká. Převzaté části ustanovení existujícího aktu, které Parlament hodlá změnit, zatímco návrh aktu tento úsek nezmění, jsou označeny **tučně**. Případné vypuštění takovýchto úseků se označuje [...].

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ	7
POSTUP	10

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků (COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

(Řádný legislativní postup: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Parlamentu a Radě (COM(2013)0026),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 2 a články 91 a 109 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0026/2013),
 - s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 11. června 2013¹,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 8. října 2013²,
 - s ohledem na článek 55 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A7-0472/2013),
1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení;
 2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

Pozměňovací návrh 1

Návrh nařízení

Bod odůvodnění 2

Znění navržené Komisí

(2) Na evropské úrovni byla přijata řada legislativních opatření, jimiž se trhy nákladní železniční dopravy a mezinárodní osobní železniční dopravy otevřely hospodářské soutěži, přičemž směrnici

Pozměňovací návrh

(2) Na evropské úrovni byla přijata řada legislativních opatření, jimiž se trhy nákladní železniční dopravy a mezinárodní osobní železniční dopravy otevřely hospodářské soutěži, přičemž směrnici

¹ Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 122.

² Úř. věst. C 356, 5.12.2013, s. 92.

Evropského parlamentu a Rady
2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o
vytvoření jednotného evropského
železničního prostoru (přepracované znění)
se stanovily některé základní zásady, mezi
něž patří i to, že železniční podniky jsou
řízeny v souladu se zásadami platnými pro
obchodní společnosti, že subjekty
odpovědné za přidělování kapacity
železniční infrastruktury a její zpoplatnění
musí být odděleny od subjektů, které
provozují železniční dopravu, a že mají
oddělené účetnictví, že každý železniční
podnik, jemuž byla podle kritérií EU
vydána licence, by měl mít přístup k
železniční infrastruktuře na základě
spravedlivých a nediskriminačních
podmínek a že provozovatelé
infrastruktury mohou využívat státní
financování.

Evropského parlamentu a Rady
2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o
vytvoření jednotného evropského
železničního prostoru (přepracované
znění)^{3a} se stanovily některé základní
zásady, mezi něž patří i to, že železniční
podniky jsou řízeny v souladu se zásadami
platnými pro obchodní společnosti, že
subjekty odpovědné za přidělování
kapacity železniční infrastruktury a její
zpoplatnění musí být odděleny od subjektů,
které provozují železniční dopravu, a že
mají oddělené účetnictví, že každý
železniční podnik, jemuž byla podle kritérií
EU vydána licence, by měl mít přístup k
železniční infrastruktuře na základě
spravedlivých a nediskriminačních
podmínek a že provozovatelé
infrastruktury mohou využívat státní
financování. **Lhůta pro provedení
směrnice 2012/34/EU do vnitrostátního
práva je 16. června 2015.**

^{3a} Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

Pozměňovací návrh 2

Návrh nařízení

Čl. 2 – odst. 1

Znění navržené Komisí

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním
dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku
Evropské unie*.

Pozměňovací návrh

Toto nařízení vstupuje v platnost **dva roky**
po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské
unie*.

Odůvodnění

*Toto dvouleté období umožní udělat si jasnější obrázek o dopadech provádění legislativy na
odvětví železniční dopravy.*

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Návrh Komise

V rámci čtvrtého železničního balíčku Komise navrhuje zrušit nařízení Rady č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků. Toto nařízení umožňuje členským státům poskytovat náhradu železničním podnikům za platby závazků, které podniky působící v jiných druzích dopravy z různých důvodů hradit nemusí.

Tyto závazky se mohou týkat například zvláštních plateb v případě pracovních úrazů, které musí železniční podnik uhradit, ale které v jiných druzích dopravy hradí stát, důchodů pro zaměstnance železnic, kteří vykonávají některé náročné práce a obvykle odchází do důchodu dříve, nebo plateb za náklady na zařízení úrovnových železničních přejezdů. Druhy náhrad za tyto závazky jsou rozděleny do 15 kategorií („skupin“), které definují oblast působnosti a zásady výpočtu tak, jak je uvedeno v jednotlivých přílohách nařízení č. 1192/69.

Nařízení č. 1192/69 bylo přijato ještě před liberalizací trhu železniční dopravy, v době, kdy se v Evropě železniční doprava rozvíjela především v rámci vnitrostátních hranic, kdy železniční dopravu provozovaly integrované společnosti, které zároveň spravovaly železniční infrastrukturu. V té době bylo cílem nařízení dosáhnout stejné konkurenční úrovně mezi železničními podniky a podniky působícími v jiných druzích dopravy. Vztah mezi vládami a většinou státními železničními podniky navíc ještě nebyl upraven smluvní dohodou a mezi těmito dvěma subjekty existoval přímočařejší vlastnický vztah. Vzhledem k jeho původnímu úmyslu je součástí nařízení seznam uvádějící původně státní železniční společnosti. Seznam byl upravován při každém rozšíření EU, naposledy v roce 2007, a dnes je v něm uvedeno 36 společností.

Komise uvádí, že od roku 2007 využily tohoto nařízení čtyři členské státy: Belgie, Německo, Irsko a Polsko. Z 15 skupin byly platby provedeny pouze ve třech. Komise je toho názoru, že po několika železničních balíčcích, kterými se transformovalo odvětví železniční dopravy, nařízení již nezohledňuje stávající právní prostředí a vytváří diskriminaci mezi železničními podniky zařazenými do seznamu (a majícími tedy nárok na platby náhrad) a podniky, které v seznamu nejsou.

Postoj zpravodaje

Cílem tohoto návrhu je zrušit nařízení č. 1192/69, a je proto vyloučena úprava samotného znění nařízení. Zatímco cílem všech železničních balíčků navržených Evropskou komisí a poté přijatých a provedených členskými státy bylo rozšíření práv a povinností na všechny nováčky v oblasti železnic, a tím i otevření železničního trhu, zde Komise navrhuje řešit případnou diskriminaci železničních podniků nikoli odpovídajícím přepracováním, jako v případě jiných legislativních textů, ale přímým odstraněním aktu, tj. zrušením nařízení.

Zákonodárce má tedy v zásadě tři možnosti:

1. Souhlasit se záměrem Komise a schválit zrušení.
2. Odložit rozhodnutí o zrušení a požádat Komisi o úpravu stávajícího nařízení na základě hlubší analýzy a o jeho přizpůsobení stávajícímu právnímu rámci.
3. Odmítnout zrušení a zachovat nařízení v platnosti.

Zpravodaj upřednostňuje možnost č. 2. Je toho názoru, že než se rozhodne o zrušení nařízení, je třeba nejdříve posoudit dopad ustanovení nové směrnice 2012/34/EU o evropském železničním prostoru, která vstoupila v platnost v listopadu 2012. Je jistě pravdou, že – jak uvádí Komise – stávající znění nařízení je diskriminační, neboť nabízí možnost náhrad pouze 36 konkrétním společnostem. Podle počtu železničních licencí působí v EU více než 1 000 železničních podniků. Proto není možné zachovat nařízení v platnosti beze změny, neboť to umožní jen omezenému počtu železničních podniků žádat o tyto náhrady v souladu s jejich vnitrostátními předpisy a legislativním rámcem upravujícím penzijní nebo pojišťovací systémy.

Místo toho by se mělo zvážit zpřístupnění těchto náhrad všem železničním podnikům. Většina ustanovení směrnice 2012/34 má být provedena do vnitrostátního práva do 16. června 2015. Jde mimo jiné například o povinnost vypracovat a patřičně provádět smluvní dohodu o investicích do železniční infrastruktury s dobou trvání nejméně 5 let. Takové dohody doposud nejsou v platnosti ve všech členských státech EU, nebo jsou jejich podmínky a doba trvání odlišné.

Přímé zrušení nařízení č. 1192/69 by bylo předčasné. V nynější hospodářské situaci a na pozadí nedostatečně financovaných systémů železniční dopravy v mnoha členských státech může být nezbytné zachovat možnost nahrazovat železnicím některé platby, které jsou povinny provádět podle vnitrostátních právních předpisů a které nemusí provádět jiné druhy dopravy. Aby byly účinky nových opatření zřejmé, bylo by vhodnější počkat ještě nějakou dobu a poté řádně posoudit dopad nového platného právního předpisu.

V článku 15 směrnice 2012/34 se požaduje, aby Komise jednou za dva roky předložila zprávu o stavu odvětví železniční dopravy a o investicích společně s obecným hodnocením provádění směrnice: bylo by vhodné, aby byla podobná zpráva předložena Radě a Evropskému parlamentu také dva roky po uplynutí lhůty pro provedení této směrnice. Na základě tohoto posouzení by poté zákonodárci mohli být informováni o tom, zda byly mezitím prováděny platby náhrad tak, jak stanoví nařízení č. 1192/69.

Zpravodaj je znepokojen, pokud jde o členské státy, v nichž jsou náklady na systémy sociálního zabezpečení zaměstnanců železnic a získaná práva na předčasný odchod do důchodu doposud hrazeny z rozpočtů členských států na základě jejich vnitrostátních právních předpisů. Tyto právní předpisy plně respektují nezávislost železničních podniků, které již působí na komerčním základě, a jsou rovněž slučitelné s ustanoveními článku 93 Smlouvy, který uznává specifické postavení odvětví dopravy.

Zpravodaj proto navrhuje:

1. odložit konečné rozhodnutí o zrušení nařízení č. 1192/69 do 31. prosince 2019,
2. požádat Komisi o posouzení účinků provádění směrnice 2012/34 do vnitrostátního

práva po uplynutí lhůty pro provedení (16. června 2015), a to formou zprávy, kterou předloží nejpozději do 31. prosince 2017,

3. požádat Komisi, aby na základě výsledků uplatňování provedené směrnice 2012/34 předložila v případě potřeby nový legislativní návrh, který zaručí všem železničním podnikům stejná práva, která nyní zaručuje nařízení č. 1192/69, nebo potvrdí zrušení tohoto nařízení.

Pozměňovací návrhy v tomto návrhu zprávy odráží tento přístup.

POSTUP

Název	Zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků	
Referenční údaje	COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD)	
Datum předložení EP	30.1.2013	
Věcně příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 7.2.2013	
Výbor(y) požádaný(é) o stanovisko Datum oznámení na zasedání	ECON 7.2.2013	EMPL 7.2.2013
Nezaujetí stanoviska Datum rozhodnutí	ECON 18.6.2013	EMPL 11.9.2013
Zpravodaj(ové) Datum jmenování	Jaromír Kohlíček 4.3.2013	
Projednání ve výboru	8.7.2013	14.10.2013
Datum přijetí	17.12.2013	
Výsledek konečného hlasování	+: –: 0:	37 4 2
Členové přítomní při konečném hlasování	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Erik Bánki, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Joseph Cuschieri, Philippe De Backer, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Carlo Fidanza, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Franco Frigo, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Mike Nattrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommaria Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle	
Náhradník(ci) přítomný(i) při konečném hlasování	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
Náhradník(ci) (čl. 187 odst. 2) přítomný(i) při konečném hlasování	Mario Pirillo	
Datum předložení	19.12.2013	