



EURÓPSKY PARLAMENT

2009 - 2014

Dokument na schôdzu

A7-0472/2013

19.12.2013

*****I**
SPRÁVA

o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 1192/69 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov (COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))

Výbor pre dopravu a cestovný ruch

Spravodajca: Jaromír Kohlíček

Označenie postupov

- * Konzultácia
- *** Súhlas
- ***I Riadny legislatívny postup (prvé čítanie)
- ***II Riadny legislatívny postup (druhé čítanie)
- ***III Riadny legislatívny postup (tretie čítanie)

(Typ postupu závisí od právneho základu navrhnutého v návrhu aktu.)

Pozmeňujúce návrhy k návrhu aktu

V pozmeňujúcich návrhoch Európskeho parlamentu je zmenený a doplnený text označený **hrubou kurzívou**. *Štandardná kurzíva* označuje príslušným oddeleniam tie časti návrhu aktu, ku ktorým sa navrhuje oprava pri príprave konečného znenia textu (napríklad zrejme chyby alebo vynechaný text v konkrétnej jazykovej verzii). Navrhované opravy tohto typu musia byť schválené príslušnými oddeleniami.

V záhlaví každého pozmeňujúceho návrhu týkajúceho sa platného aktu, ktorý sa má návrhom aktu zmeniť, sa v treťom riadku uvádza platný akt a vo štvrtom riadku príslušné ustanovenie tohto aktu. Časti prevzaté z ustanovenia platného aktu, ktoré chce Európsky parlament zmeniť a doplniť, ktoré sa však návrhom aktu nezmenili, sa označujú **tučným písmom**. Prípadné vypustenia týkajúce sa takýchto častí textu sa označujú takto: [...].

OBSAH

	strana
NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU	6
DÔVODOVÁ SPRÁVA	8
POSTUP	11

NÁVRH LEGISLATÍVNEHO UZNESENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

**o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa zrušuje nariadenie Rady (EHS) č. 1192/69 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov
(COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD))**

(Riadny legislatívny postup: prvé čítanie)

Európsky parlament,

- so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2013)0026),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 2 a články 91 a 109 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0026/2013),
 - so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,
 - so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 11. júna 2013¹,
 - so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov z 8. októbra 2013²,
 - so zreteľom na článok 55 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A7-0472/2013),
1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní;
 2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;
 3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

Pozmeňujúci návrh 1

Návrh nariadenia
Odôvodnenie 2

Text predložený Komisiou

(2) Na európskej úrovni bol prijatý rad legislatívnych opatrení, ktorými sa na trhoch nákladnej a medzinárodnej osobnej železničnej dopravy umožnila konkurenčná

Pozmeňujúci návrh

(2) Týmto právnymi aktmi sa na trhoch nákladnej a medzinárodnej osobnej železničnej dopravy umožnila hospodárska súťaž a na základe smernice Európskeho

¹ Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.

² Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.

súťaž a na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriadil európsky železničný priestor (prepracované znenie), sa vytvorili niektoré základné zásady, ku ktorým patrí to, že železničné podniky by sa mali riadiť podľa zásad, ktoré sa vzťahujú na komerčné spoločnosti, že subjekty, ktoré sú zodpovedné za pridelenie kapacít a spoplatňovanie železničnej infraštruktúry, by mali byť oddelené od subjektov, ktoré prevádzkujú železničné služby, a že ich účtovná evidencia musí byť oddelená, že všetky železničné podniky s licenciou v súlade s kritériami EÚ by mali mať prístup k železničnej infraštruktúre za spravodlivých a nediskriminačných podmienok a že manažéri infraštruktúry môžu využívať financovanie zo strany štátu.

parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriadil európsky železničný priestor (prepracované znenie)^{3a}, sa vytvorili niektoré základné zásady, ku ktorým patrí to, že železničné podniky by sa mali riadiť podľa zásad, ktoré sa vzťahujú na komerčné spoločnosti, že subjekty, ktoré sú zodpovedné za pridelenie kapacít a spoplatňovanie železničnej infraštruktúry, by mali byť oddelené od subjektov, ktoré prevádzkujú železničné služby (oddelenie podstatných funkcií), a že ich účtovná evidencia musí byť oddelená (aby sa zabránilo krížovým dotáciám), že všetky železničné podniky s licenciou v súlade s kritériami EÚ by mali mať prístup k železničnej infraštruktúre za spravodlivých a nediskriminačných podmienok a že manažéri infraštruktúry môžu využívať financovanie zo strany štátu. ***Lehota na transpozíciu smernice 2012/34/EÚ do vnútroštátnych právnych predpisov sa končí 16. júna 2015.***

^{3a} Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

Pozmeňujúci návrh 2

Návrh nariadenia

Článok 2 – odsek 1

Text predložený Komisiou

Toto nariadenie nadobúda účinnosť **dňom nasledujúcim** po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Pozmeňujúci návrh

Toto nariadenie nadobúda účinnosť **dva roky** po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie.

Odôvodnenie

Toto dvojročné obdobie umožní získať jasnejšiu predstavu o vplyvoch vykonávania právnych predpisov na odvetvie železničnej dopravy.

DÔVODOVÁ SPRÁVA

Návrh Komisie

V rámci štvrtého železničného balíka Komisia navrhuje zrušiť nariadenie Rady č. 1192/69 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov. Toto nariadenie umožňuje členským štátom poskytnúť železničným podnikom kompenzácie za platby záväzkov, ktoré podniky v rámci iných druhov dopravy z rozličných dôvodov nemusia znášať.

Tieto záväzky sa môžu týkať napríklad osobitných platieb v prípade pracovných úrazov, ktoré železničný podnik musí uhradiť, ktoré však v prípade iných druhov dopravy znáša štát, ďalej sú to dôchodky pracovníkov železníc, ktorí zvyčajne odchádzajú do dôchodku skôr z dôvodu výkonu náročnej pracovnej činnosti, alebo platby za náklady na železničné priescestia. Druhy kompenzácií za takéto záväzky sa delia do 15 kategórií (tzv. tried), ktoré vymedzujú konkrétny rozsah pôsobnosti a zásady výpočtu, ako sa uvádza v rozličných prílohách k nariadeniu č. 1192/69.

Nariadenie č. 1192/69 bolo prijaté pred liberalizáciou trhu železničnej dopravy, keď sa železničná doprava v Európe rozvíjala prevažne v rámci hraníc národných štátov, pričom integrované spoločnosti prevádzkovali železničné služby a obhospodarovali aj železničnú infraštruktúru. V tom čase bolo cieľom nariadenia vytvoriť rovnaké konkurenčné podmienky pre železničné podniky a podniky pôsobiace v iných odvetviach dopravy. Vzťah medzi vládami a väčšinou štátnymi železničnými podnikmi navyše ešte neupravovala žiadna zmluvná dohoda a medzi oboma stranami existoval mnoho priamočiarejší vlastnícky vzťah. Vzhľadom na tento pôvodný zámer nariadenie obsahuje zoznam bývalých štátnych železničných spoločností. Tento zoznam sa upravoval po každom rozšírení EÚ, naposledy v roku 2007, a dnes obsahuje 36 spoločností.

Komisia uvádza, že od roku 2007 toto nariadenie využili štyri členské štáty: Belgicko, Írsko, Nemecko a Poľsko. Platby sa vykonali iba v troch z 15 tried. Komisia zastáva názor, že po niekoľkých balíkoch predpisov, ktoré zmenili podobu odvetvia železničnej dopravy, toto nariadenie už nezodpovedá súčasnému právnemu prostrediu a diskriminuje železničné podniky uvedené v zozname (ktoré sú tým oprávnené prijímať kompenzačné platby) voči tým, ktoré do zoznamu zahrnuté neboli.

Stanovisko spravodajcu výboru požiadaného o stanovisko

Cieľom tohto nariadenia je zrušiť nariadenie č. 1192/69, a preto je vylúčená zmena samotného znenia nariadenia. Kým vo všetkých predošliých železničných balíkoch, ktoré navrhla Európska komisia a ktoré členské štáty následne prijali a transponovali, bolo cieľom rozšíriť práva a povinnosti všetkých nových železničných podnikov, a tým otvoriť železničný trh, v tomto návrhu Komisia nenavrhuje vyriešiť možnú diskrimináciu niektorých železničných podnikov zodpovedajúcim prepracovaním znenia, ako to bolo v prípade ostatných legislatívnych textov, ale priamym odstránením aktu – t. j. zrušením nariadenia.

Zákonnodarca má preto v podstate na výber tri možnosti:

1. súhlasiť so zámerom Komisie a zrušenie schváliť;
2. odložiť svoje rozhodnutie o zrušení a požiadať Komisiu, aby po dôkladnejšej analýze upravila existujúce nariadenie a prispôsobila ho súčasnému právnemu rámcu;
3. zamietnuť zrušenie a zachovať nariadenie v platnosti.

Spravodajca podporuje možnosť č. 2. Zastáva názor, že pred tým, než sa rozhodne o zrušení nariadenia, je potrebné najprv preskúmať dosah ustanovení novej smernice 2012/34, ktorá nadobudla účinnosť v novembri 2012, na odvetvie železničnej dopravy. To je určite správne, keďže Komisia uvádza, že súčasné znenie nariadenia je diskriminačné, pretože udeľuje možnosť kompenzácie iba 36 konkrétnym spoločnostiam. Podľa počtu železničných licencií pôsobí v EÚ vyše 1000 železničných podnikov. Preto neprichádza do úvahy, aby sa platné nariadenie zachovalo v súčasnej podobe, pretože tým bude mať možnosť požiadať o tieto kompenzácie iba obmedzený počet železničných podnikov v súlade s ich vnútroštátnymi predpismi a legislatívnym rámcem týkajúcim sa dôchodkových systémov alebo systémov poistenia.

Namiesto toho by sa malo navrhnúť, aby boli tieto kompenzácie dostupné všetkým železničným podnikom. Väčšina ustanovení smernice 2012/34 sa má transponovať do vnútroštátnych právnych predpisov do 16. júna 2015: o. i. ide napríklad o povinnosť vypracovať a náležite uplatňovať zmluvnú dohodu o investíciách do železničných infraštruktúr s dĺžkou trvania minimálne 5 rokov. Takéto zmluvy nie sú ešte platné vo všetkých členských štátoch EÚ alebo sú dĺžka ich trvania či podmienky odlišné.

Bolo by predčasné priamo zrušiť nariadenie č. 1192/69. Vzhľadom na súčasnú hospodársku situáciu a so zreteľom na skutočnosť, že železničné systémy v mnohých členských štátoch nie sú dostatočne financované, môže byť potrebné zachovať možnosť kompenzovať železniciam niektoré platby, ktoré majú podľa vnútroštátnych právnych predpisov vykonať a ktoré ostatné dopravné odvetvia znášať nemusia. Aby sa účinky nových ustanovení stali viditeľnými, bolo by vhodnejšie istý čas vyčkať a potom riadne vyhodnotiť dosah nových platných právnych predpisov.

V článku 15 smernice 2012/34 sa požaduje, aby Komisia každé dva roky predložila monitorovaciu správu o stave odvetvia železničnej dopravy a o stave investícií, spolu so všeobecným hodnotením vykonávania smernice. Odporúča sa, aby bola podobná správa poskytnutá Rade a Európskemu parlamentu dva roky po uplynutí lehoty na transpozíciu tejto smernice. Na základe tohto hodnotenia by potom zákonodarcovia mohli mať informácie o tom, či sa medzičasom vykonali kompenzačné platby, ako to ustanovuje nariadenie č. 1192/69.

Spravodajca je znepokojený, pokiaľ ide o tie členské štáty, v ktorých sú náklady na systémy sociálneho zabezpečenia pracovníkov železníc a nadobudnuté práva na predčasný dôchodok stále uhrádzané z rozpočtov členských štátov na základe ich vnútroštátnych predpisov. Tieto právne predpisy v plnej miere rešpektujú nezávislosť železničných podnikov, ktoré už pôsobia na komerčnom základe, a sú zároveň zlučiteľné s ustanoveniami článku 93 zmluvy, v ktorom sa uznáva osobitná povaha odvetvia dopravy.

Preto spravodajca navrhuje:

1. odložiť konečné rozhodnutie o zrušení nariadenia č. 1192/69 do 31. decembra 2019;
2. požiadať Komisiu, aby prostredníctvom správy, ktorú predloží najneskôr do 31. decembra 2017, zhodnotila účinky transpozície smernice 2012/34 do vnútroštátnych právnych predpisov po uplynutí transpozičnej lehoty 16. júna 2015;
3. požiadať Komisiu, aby na základe výsledkov vykonávania transponovanej smernice 2012/34 prípadne predložila nový legislatívny návrh, ktorým sa udelia všetkým železničným podnikom rovnaké práva, ktoré im v súčasnosti zaručuje nariadenie č. 1192/69, alebo aby potvrdila zrušenie tohto nariadenia.

Pozmeňujúce návrhy v tomto návrhu správy zodpovedajú uvedenému prístupu.

POSTUP

Názov	Zrušenie nariadenia Rady (EHS) č. 1192/69 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov	
Referenčné čísla	COM(2013)0026 – C7-0026/2013 – 2013/0013(COD)	
Dátum predloženia v EP	30.1.2013	
Gestorský výbor dátum oznámenia na schôdzi	TRAN 7.2.2013	
Výbory požiadané o stanovisko dátum oznámenia na schôdzi	ECON 7.2.2013	EMPL 7.2.2013
Bez predloženia stanoviska dátum rozhodnutia	ECON 18.6.2013	EMPL 11.9.2013
Spravodajca dátum vymenovania	Jaromír Kohlíček 4.3.2013	
Prerokovanie vo výbore	8.7.2013	14.10.2013
Dátum prijatia	17.12.2013	
Výsledok záverečného hlasovania	+: 37 -: 4 0: 2	
Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní	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 Natrass, Dominique Riquet, Petri Sarvamaa, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Brian Simpson, Giommara Uggias, Peter van Dalen, Patricia van der Kammen, Roberts Zīle	
Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní	Phil Bennion, Jean-Jacob Bicep, Spyros Danellis, Zita Gurmai, Alfreds Rubiks, Geoffrey Van Orden, Sabine Wils, Karim Zéribi	
Náhradník (čl. 187 ods. 2) prítomný na záverečnom hlasovaní	Mario Pirillo	
Dátum predloženia	19.12.2013	