



**RADA  
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 4. února 2013 (07.02)  
(OR. en)**

**6015/13**

**Interinstitucionální spis:  
2013/0013 (COD)**

**TRANS 41  
CODEC 228**

### **NÁVRH**

---

Odesílatel:	Evropská komise
Ze dne:	31. ledna 2013
Č. dok. Komise:	COM(2013) 26 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků

---

Delegace naleznou v příloze návrh Komise podaný s průvodním dopisem Jordiho AYETA PUIGARNAUA, ředitele, pro Uweho CORSEPIUSE, generálního tajemníka Rady Evropské unie.

---

Příloha: COM(2013) 26 final



V Bruselu dne 30.1.2013  
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**

**kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace  
účtů železničních podniků**

(Text s významem pro EHP)

## DŮVODOVÁ ZPRÁVA

### 1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

Nařízení (EHS) č. 1192/69 umožňuje členským státům vyrovnat 36 vyjmenovaným železničním podnikům úhradu závazků, například zvláštních rodinných přídatků a důchodů, které se nevztahují na podniky provozující ostatní druhy dopravy.

Jsou-li pravidla normalizace správně uplatňována, považuje se tato státní podpora za slučitelnou s vnitřním trhem a členské státy jsou osvobozeny od oznamovacích povinností pro státní podporu, i když se po nich požaduje, aby úřední cestou zveřejnily svá rozhodnutí o vyrovnání. V současné době odůvodňuje daným nařízením platby vyrovnání jen několik členských států.

Nařízení 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 souvislosti s tímto monopolistickým trhem bylo v té době cílem uvedeného předpisu vytvořit pro železniční podniky a podniky provozující ostatní druhy dopravy rovnocenné konkurenční podmínky.

Na evropské úrovni byla od 90. let přijata řada legislativních opatření (tzv. „železniční balíčky“), jejichž cílem bylo oživení železniční dopravy postupným vytvářením jednotného železničního prostoru integrovaného na evropské úrovni. Tyto právní akty otevřely trhy nákladní železniční dopravy a mezinárodní osobní železniční dopravy hospodářské soutěži, přičemž směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění)<sup>1</sup> 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 železniční dopravu provozují (oddělení hlavních funkcí), a že mají oddělené účetnictví (s cílem zabránit křížovému subvencování), 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.

Nařízení (EHS) č. 1192/69 je v rozporu s legislativními opatřeními, která jsou v současné době v platnosti, a je s nimi neslučitelné z řady důvodů:

i) Jelikož železniční podniky musí být řízeny v souladu se zásadami platnými pro obchodní společnosti, je ze strany státu nepřípustné jakékoli vyrovnání na pojištění, důchody nebo jiné provozní výdaje (kromě vyrovnání za poskytování veřejné služby). Tato zásada není stanovena pouze v obecné rovině v rámci pravidel pro poskytování státní podpory uvedených ve Smlouvě, ale konkrétně je vyložena v pokynech ke státním podporám železničním podnikům (2008/C 184/07).

ii) Seznam vyjmenovaných železničních podniků, které jsou podle nařízení způsobilé pro vyrovnání, a zařazení druhů vyrovnání, které lze vyplatit železničním podnikům, v rámci nařízení do skupin předpokládají integraci správy infrastruktury do činností železničních podniků, což je v rozporu se zásadami oddělení hlavních funkcí a oddělení účetnictví.

<sup>1</sup> Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

iii) Podle nařízení č. 1192/69 je pro vyrovnání způsobilých pouze 36 železničních podniků. Nařízení mohlo dávat smysl v době, kdy zavedené železniční podniky konkurovaly výhradně jiným druhům dopravy, a nikoli ostatním železničním podnikům, avšak v rámci liberalizovaného trhu, na němž železniční podniky přímo konkurují tradičním monopolům, není vhodné mezi různými podniky rozlišovat. Existují-li (v důsledku nařízení) pro železniční podniky různé finanční podmínky, nejsou pro přístup nových subjektů zajištěny nediskriminační podmínky. Nové subjekty mohou mít kupříkladu problémy přilákat do svých řad zaměstnance ze zavedených železničních podniků, neboť tyto zavedené subjekty mohou díky dotacím získaným podle daného nařízení nabízet příznivější podmínky v oblasti důchodů.

Platby vyrovnání v rámci skupiny IV nařízení (náklady na zařízení železničních přejezdů) jsou náklady související s funkcemi provozovatele infrastruktury, jež může podle článku 8 směrnice 2012/34/EU využívat státní financování. Vyrovnávací platby v rámci skupiny IV nařízení by tak sice byly se stávajícími právními předpisy slučitelné, ovšem skupina IV nařízení je též nadbytečná.

Navrhovaná iniciativa na zrušení nařízení tak odstraní nesrovnalosti v právním řádu EU a přispěje k zjednodušení tím, že odstraní právní akt, který je již zastaralý.

## 2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

### 2.1 Konzultace

Komise si od členských států vyžádala informace o uplatňování nařízení v květnu 2010 a v červnu 2011. Z odpovědí vyplynulo, že mezi roky 2007 a 2010 neobdržela většina členských států od železničních podniků žádné žádosti a neprovedla žádné platby vyrovnání podle nařízení. Většina členských států uvedla, že daného nařízení již není dále zapotřebí, a některé státy výslovně vyjádřily podporu jeho zrušení či byly toho názoru, že nařízení je zastaralé nebo neodpovídá stávající realitě. Některé členské státy se vyslovily pro zachování příslušných skupin v nařízení, ovšem vzhledem k tomu, že s výjimkou skupiny IV jsou vyrovnávací platby v rámci všech skupin neslučitelné s ostatní legislativou, nelze se touto variantou dále zabývat. Ostatní členské státy neměly na danou problematiku žádný názor nebo se nijak nevyslovily v tom smyslu, že by dané nařízení bylo nadále zapotřebí. Pouze tři členské státy (Belgie, Německo a Irsko) prohlásily, že nařízení použily jako právní základ pro platby vyrovnání v období 2008–2010.

**Vyrovnávací platby v roce 2010 (odhadované nebo skutečné) podle nařízení č. 1192/69 podle členských států (v milionech EUR)**

	Skupina I Poškození nebo zranění při práci	Skupina III Důchody	Skupina IV Úrovňová křížení	Celkem
Belgie	(0,322)	-	-	(0,322)
Německo	-	-	72,8	72,8
Irsko	-	24,1	4,2	28,3
<b>Celkem</b>	<b>(0,322)</b>	<b>24,1</b>	<b>77,0</b>	<b>100,8</b>

Komisi též nedávno informovalo Polsko o vyrovnávacích platbách podniku PKP PLK (v rámci skupiny IV) na rok 2012 ve výši 7,9 milionu EUR.

V současnosti členské státy používají pro vyrovnání pouze tři skupin (I, III a IV). Některé skupiny pro vyrovnání podle nařízení již nejsou v platnosti (V až VIII). Pro vyrovnání se nepoužívá ani žádná ze zbývajících skupin (skupiny II a IX až XV).

S výjimkou vyrovnání za poskytování veřejných služeb je platba vyrovnání železničním podnikům ze strany státu neslučitelná se zásadami řízení železničních podniků podle zásad platných pro obchodní společnosti a pro pravidla EU pro státní podporu a není ani slučitelná se zásadou odděleného účetnictví a nediskriminačního přístupu k železniční infrastruktuře. Skupina IV nařízení je nadbytečná z toho důvodu, že stát již může vyrovnávací platby na funkce provozovatelů infrastruktury realizovat podle směrnice 2012/34/EU. Snížení počtu skupin v nařízení na ty skupiny, jež jsou v souladu s platnými právními předpisy, by mělo stejný účinek jako varianta zrušení nařízení – tedy odstranění neslučitelných skupin, přičemž členskými státy by byla ponechána možnost poskytnout provozovateli infrastruktury financování v souladu s jeho funkcemi, včetně nákladů v souvislosti se zařízením úrovnňových železničních přejezdů.

## **2.2 Dopady zrušení**

Na základě údajů poskytnutých členskými státy lze dospět k závěru, že dopad zrušení nařízení by byl velmi nízký.

### Skupina I

V letech 2008 až 2010 obdržela Belgie od podniku SNCB Holding žádosti v rámci skupiny I (platby, které jsou pro železniční podniky povinné, ale které v ostatním hospodářství nese stát, a to včetně plateb při poškození nebo zranění v důsledku nehody při práci). V roce 2010 byl podle nařízení vypočítán v rámci vyrovnání záporný zůstatek ve výši 0,323 milionu EUR, který má podnik SNCB Holding zaplatit zpět belgickému státu.

Dopad zrušení nařízení č. 1192/69 by byl, pokud jde o skupinu I vyrovnávacích plateb, zanedbatelný. Podnik SNCB by se musel zapojit do stávajícího soukromého systému úrazového pojištění a Belgie uvedla, že tuto variantu zvažuje. Veškeré náklady spojené se změnou systémů by bohatě vyrovnalo odstranění administrativní zátěže související s ročním přijímáním žádostí a výpočty vyrovnání podle nařízení.

### Skupina III

Mezi roky 2008 a 2010 provedlo Irsko platby podniku CIE v rámci skupiny III (platby na starobní důchody a ostatní důchody nesené železničními podniky za podmínek odlišných od podmínek použitelných pro podniky provozující ostatní druhy dopravy). V roce 2010 činilo vyrovnání podniku CIE v rámci skupiny III 24,1 milionu EUR.

Dopad zrušení nařízení č. 1192/69 by byl, pokud jde o skupinu III vyrovnávacích plateb, zanedbatelný. Platby důchodů podniku CIE v souvislosti s náklady na práce spojené se správou infrastruktury lze odůvodnit článkem 8 směrnice 2012/34/EU jako financování funkcí provozovatele infrastruktury. Platby důchodů podniku CIE v souvislosti s náklady na práce spojené se závazky veřejné služby lze odůvodnit jako vyrovnání za plnění závazků veřejné služby podle vymezení z nařízení č. 1370/2007 a lze je osvobodit od oznamovacího požadavku pro státní podporu. (V současné době se závazek veřejné služby vztahuje na veškerou osobní železniční dopravu). Platby důchodů podniku CIE v souvislosti s náklady na práce spojené s provozováním železniční dopravy, které nespádají do závazků veřejné služby, (jinými slovy nákladní doprava) by se jako státní podpora oznámit musely. Odhaduje se, že nákladní doprava se na provozování železniční dopravy podnikem CIE podílí přibližně 5,2 % – což znamená zapojení přibližně 3,4 % zaměstnanců tohoto podniku. S činnostmi v oblasti nákladní železniční dopravy je tak spojeno méně než 1 milion EUR z plateb důchodů podniku CIE. Pouze na tyto platby podniku CIE (a na platby podniku CIE v souvislosti

s provozováním osobní železniční dopravy nespádající pod závazek veřejné služby – jež však v současnosti neexistují) by se vztahovala pravidla pro oznámení státní podpory.

#### Skupina IV

Irsko, Německo a Polsko provedly platby v rámci skupiny IV (náklady na zařízení úrovnových železničních přejezdů). V roce 2010 provedlo Irsko platby podniku CIE v rámci skupiny IV ve výši 4,2 milionu EUR. Německo podle odhadů provedlo v rámci skupiny IV platby podnikům Netz AG a Usedomer Bäderbahn GmbH, jež byly na rok 2010 ve výši 72,8 milionu EUR, přičemž podniku Usedomer Bäderbahn bylo z této částky přiřčeno méně než 0,5 %. Polsko provede za rok 2012 v rámci skupiny IV vyrovnávací platby podniku PKP PLK ve výši 7,9 milionu EUR.

Dopad zrušení nařízení č. 1192/69 by byl, pokud jde o skupinu IV vyrovnávacích plateb, zanedbatelný. Platby podnikům CIE, DB Netz a PKP PLK by měly spadat pod článek 8 směrnice 2012/34/EU jako financování funkcí provozovatele infrastruktury. Tyto platby lze realizovat i po zrušení nařízení a odstranily by se správní formality spojené s uplatňováním nařízení, jako je například vyřizování ročních žádostí podniků o normalizaci, posuzování finančních břemen nebo výhod, určování výše vyrovnání, náležitá příprava rozhodnutí učiněných na základě ustanovení daného nařízení a zveřejňování těchto rozhodnutí úřední cestou. Na platby podniku Usedomer Bäderbahn, jež jsou v minimální výši, by se vztahovala pravidla pro oznámení státní podpory.

### **3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU**

Návrh sestává ze zrušení nařízení (EHS) č. 1192/69.

Návrh

**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,****kterým se zrušuje nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na články 91 a 109 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru<sup>2</sup>,s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>3</sup>,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízení (EHS) č. 1192/69 umožňuje členským státům vyrovnat 36 vyjmenovaným železničním podnikům úhradu závazků, které se nevztahují na podniky provozující ostatní druhy dopravy. Při správném uplatňování pravidel normalizace jsou členské státy osvobozeny od oznamovacích povinností pro státní podporu.
- (2) Na evropské úrovni byla přijata řada legislativních opatření, jimiž se trhy nákladní železniční dopravy a mezinárodní osobní železniční dopravy otevřely hospodářské soutěži, přičemž směrnicí 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.
- (3) Nařízení (EHS) č. 1192/69 je v rozporu s legislativními opatřeními, která jsou v současné době v platnosti, a je s nimi neslučitelné. Zejména v souvislosti s liberalizovaným trhem, na němž železniční podniky přímo konkurují vyjmenovaným

---

<sup>2</sup> Úř. věst. C ..., ..., s. ....

<sup>3</sup> Úř. věst. C ..., ..., s. ....

železničním podnikům, již není vhodné mezi těmito dvěma skupinami různých podniků dále rozlišovat.

- (4) V důsledku této skutečnosti je třeba nařízení (EHS) č. 1192/69 zrušit, aby se odstranily nesrovnalosti v právním řádu EU, což přispěje ke zjednodušení tím, že se odstraní právní akt, jenž je již zastaralý,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

*Článek 1*

Nařízení (EHS) č. 1192/69 se zrušuje.

*Článek 2*

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

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament  
předseda*

*Za Radu  
předseda*