



Bruxelles, den 30.1.2013  
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 om fælles regler for  
normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber**

(EØS-relevant tekst)

## BEGRUNDELSE

### 1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Ved forordning (EØF) nr. 1192/69 tillades medlemsstaterne at kompensere 36 specificerede jernbanevirksomheder for betaling af forpligtelser, som virksomheder inden for andre transportformer ikke skal afholde, f.eks. særlige familieydelse og pension.

Når reglerne for normalisering anvendes korrekt, anses en sådan statsstøtte for at være forenelig med det indre marked, og medlemsstaterne er fritaget for pligten til at anmelde statsstøtte, selv om de har pligt til at offentliggøre deres afgørelser om kompensation. På nuværende tidspunkt benytter alene et fåtal af medlemsstaterne forordningen som grundlag for at betale kompensation.

Forordningen blev vedtaget før liberaliseringen af jernbanemarkedet, da jernbanetransport i Europa primært blev udviklet inden for de nationale grænser, og integrerede selskaber både drev jernbanetrafik og forvaltede jernbaneinfrastruktur. På baggrund af dette monopolistiske marked havde forordningen på daværende tidspunkt til formål at skabe lige konkurrencevilkår for jernbanevirksomheder og virksomheder inden for andre transportformer.

Siden 1990'erne er en række lovforanstaltninger (kendt som jernbanepakker) blevet vedtaget på EU-plan med henblik på at stimulere jernbanetransport ved gradvis at oprette et fælles jernbaneområde, der er integreret på EU-plan. I kraft af disse retsakter er der skabt konkurrence i godstransporten og den internationale personbefordring med jernbane, og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning)<sup>1</sup> fastsættes visse grundlæggende principper; bl.a. skal jernbanevirksomheder drives efter de principper, som gælder for kommercielle virksomheder, enheder med ansvar for fordeling af kapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur skal være adskilt fra enheder, der driver jernbanetrafik (adskillelse af væsentlige funktioner), der skal være en regnskabsmæssig adskillelse (for at undgå krydssubsidiering), alle jernbanevirksomheder, der har fået tildelt licens i henhold til EU's kriterier, bør få adgang til jernbaneinfrastrukturen på retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår, og infrastrukturforvaltere kan opnå statslig finansiering.

Forordning (EØF) nr. 1192/69 hænger ikke sammen med og er uforenelig med de gældende lovforanstaltninger af en række årsager.

i) Da jernbanevirksomheder skal drives efter de principper, som gælder for kommercielle virksomheder, kan ingen statslig kompensation for forsikringer, pensioner eller andre driftsudgifter tillades (undtagen som kompensation for varetagelse af offentlig tjeneste). Dette princip er ikke alene fastsat i henhold til traktatens statsstøtteregler, men er mere specifikt fastsat i retningslinjerne for statsstøtte til jernbaneselskaber (2008/C 184/07).

ii) Listen over specificerede jernbanevirksomheder, som er berettigede til kompensation efter forordningen, og forordningens klassificering af kompensationsformer, der kan udbetales til jernbanevirksomheder, forudsætter, at infrastrukturforvaltningen er integreret i jernbanevirksomheders aktiviteter, hvilket er i strid med principperne om adskillelse af væsentlige funktioner og adskillelse af regnskaberne.

iii) Ifølge forordning 1192/69 er kun 36 jernbanevirksomheder berettiget til kompensation. Forordningen kan have haft sin berettigelse, da etablerede jernbanevirksomheder udelukkende konkurrerede med andre transportformer og ikke med andre jernbanevirksomheder, men i det

---

<sup>1</sup> EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32.

liberaliserede marked, hvor jernbanevirksomheder konkurrerer direkte med de traditionelle monopoler, er det uhensigtsmæssigt at forskelsbehandle mellem forskellige virksomheder. Hvis de finansielle vilkår (som følge af forordningen) afviger mellem jernbaneselskaberne indbyrdes, sikres nytilkomne ikke ikke-diskriminerende adgangsbetainger. F.eks. kan nytilkomne virksomheder få vanskeligt ved at tiltrække personale fra etablerede jernbanevirksomheder, fordi sidstnævnte muligvis kan tilbyde mere favorable pensionsvilkår ved hjælp af subsidier, der er modtaget i medfør af forordningen.

Betaling af kompensation i henhold til forordningens kategori IV (udgifter til anlæg, hvor bane krydser vej) er udgifter i relation til en infrastrukturforvalters funktioner, som i henhold til artikel 8 i direktiv 2012/34/EU kan opnå statslig finansiering. Forordningens kategori IV er dermed også overflødig, idet kompensation af udgifter efter forordningens kategori IV er forenelig med den eksisterende lovgivning.

Derfor vil det foreslåede initiativ om at ophæve forordningen fjerne uoverensstemmelser i EU's retsorden og bidrage til forenklingen ved at fjerne en retsakt, der er blevet forældet.

## 2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

### 2.1 Høring

Kommissionen anmodede om oplysninger fra medlemsstaterne om anvendelsen af forordningen i maj 2010 og i juni 2011. Svarene viste, at et flertal af medlemsstaterne i perioden 2007-2010 ikke havde modtaget ansøgninger fra jernbanevirksomheder og ikke havde udbetalt kompensation i medfør af denne forordning. Et flertal af medlemsstaterne anførte, at de ikke så noget aktuelt behov for forordningen, og nogle medlemsstater tilkendegav udtrykkeligt deres støtte til at ophæve den eller deres opfattelse af, at forordningen er forældet eller utidssvarende. Nogle medlemsstater ville gerne opretholde relevante kategorier i forordningen, men da kompensation efter alle kategorier undtagen kategori IV er uforenelig med den øvrige lovgivning, kan denne mulighed ikke gennemføres. Andre medlemsstater havde ingen holdning til spørgsmålet eller udtalte sig ikke om, hvorvidt der stadig er behov for forordningen. Kun tre medlemsstater (Belgien, Tyskland og Irland) erklærede, at de benyttede forordningen som retsgrundlag for betaling af kompensation i perioden 2008-2010.

**Betaling af kompensation i 2010 (anslået eller faktisk) i henhold til forordning 1192/69 som indberettet af medlemsstaterne (mio. EUR)**

	Kategori I Tab eller skade på arbejdspladsen	Kategori III Pensioner	Kategori IV Niveauskæringer	I alt
<b>Belgien</b>	(0,322)	-	-	(0,322)
<b>Tyskland</b>	-	-	72,8	72,8
<b>Irland</b>	-	24,1	4,2	28,3
<b>I alt</b>	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Polen oplyste ligeledes for nylig Kommissionen om en betaling af kompensation på 7,9 mio. EUR til PKP PLK (i henhold til kategori IV) for 2012.

Pt. anvender medlemsstaterne alene kompensation i henhold til tre kategorier (I, III og IV). Visse kategorier af kompensation i medfør af denne forordning er ikke længere gældende (V til VIII). Ingen af de resterende kategorier af kompensation (II og IX til XV) anvendes.

Medmindre der er tale om kompensation for varetagelse af offentlig tjeneste, er betaling af kompensation fra staten til jernbanevirksomheder uforenelig med principperne om, at jernbanevirksomheder forvaltes i overensstemmelse med de principper, der gælder for kommercielle virksomheder, og EU's statsstøtteregele, adskillelse af regnskaber og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur. Forordningens kategori IV er overflødig, fordi statslige kompensationsbetalinger for de funktioner, der varetages af infrastrukturforvaltere, allerede kan foretages i henhold til direktiv 2012/34/EU. Det at mindske antallet af kategorier i forordningen til dem, som er i overensstemmelse med gældende lovgivning, ville have samme virkning som løsningen med at ophæve forordningen, idet uforenelige kategorier fjernes, samtidig med at medlemsstaterne bevarer muligheden for at give infrastrukturforvalteren tilstrækkelige finansielle midler til at varetage sine funktioner, herunder omkostninger i forbindelse med faciliteter til niveauskæringer.

## **2.2 Virkninger af ophævelsen**

På grundlag af data fra medlemsstaterne kan det konkluderes, at virkningen af at ophæve forordningen vil være yderst minimal.

### Kategori I

Mellem 2008 og 2010 modtog Belgien ansøgninger fra SNCB Holding i henhold til kategori I (betalinger, som er pålagt jernbanevirksomhederne, men som for resten af økonomien bæres af staten, herunder betalinger for tab eller skade, der skyldes ulykker på arbejdspladsen). I 2010 blev en negativ kompensationssaldo på 0,323 mio. EUR beregnet i henhold til forordningen, som SNCB Holding skal betale tilbage til den belgiske stat.

En ophævelse af forordning 1192/69 vil få ubetydelige virkninger for så vidt angår kompensationsbetalinger i henhold til kategori I. SNCB vil skulle tilslutte sig den eksisterende private ulykkesforsikringsordning, og Belgien har oplyst, at denne mulighed overvejes. Eventuelle omkostninger ved skift til andre ordninger vil mere end opvejes ved at afskaffe de administrative byrder i forbindelse med den årlige modtagelse af ansøgninger og beregning af kompensation i henhold til forordningen.

### Kategori III

Mellem 2008 og 2010 foretog Irland betalinger til CIE i henhold til kategori III (betaling af pensioner og livrenter, som må bæres af jernbanevirksomhederne på andre betingelser end dem, som gælder for de andre transportgrenes virksomheder). I 2010 udgjorde kompensationen til CIE i henhold til kategori III 24,1 mio. EUR.

En ophævelse af forordning 1192/69 vil få minimale virkninger for så vidt angår kompensationsbetalinger i henhold til kategori III. Pensionsudbetalinger til CIE for personaleomkostninger i forbindelse med infrastrukturforvaltning er berettiget ifølge artikel 8 i direktiv 2012/34/EU (finansiering af en infrastrukturforvalters funktioner). Pensionsudbetalinger til CIE for personaleomkostninger i forbindelse med kompensation for forpligtelser til offentlig tjeneste kan være berettiget som kompensation for opfyldelsen af forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat efter forordning (EF) nr. 1370/2007, og være fritaget fra kravet om anmeldelse af statsstøtte. (For øjeblikket er 100 % af al personbefordring med jernbane pålagt en forpligtelse til offentlig tjeneste). Pensionsudbetalinger til CIE for personaleomkostninger i forbindelse med jernbanedrift, som ikke er omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste (med andre ord godstrafik), ville være underlagt krav om anmeldelse af statsstøtte. Godsaktiviteter anslås til at udgøre ca. 5,2 % af CIE's jernbanedrift – dette svarer stort set til 3,4 % af virksomhedens medarbejdere. Dermed er mindre end 1 mio. EUR af de pensionsrelaterede betalinger til CIE forbundet med jernbanegodstransport. Alene disse betalinger til CIE (og betalinger til CIE i forbindelse med personbefordring med jernbane, som ikke er omfattet af

en forpligtelse til offentlig tjeneste – eksisterer ikke for øjeblikket), ville være underlagt bestemmelser om anmeldelse af statsstøtte.

#### Kategori IV

Irland, Tyskland og Polen har foretaget betalinger i henhold til kategori IV (udgifter til anlæg, hvor bane krydser vej). I 2010 foretog Irland betalinger til CIE på 4,2 mio. EUR i henhold til kategori IV. Betalinger i henhold til kategori IV fra Tyskland til DB Netz AG og Usedomer Bäderbahn GmbH lå skønsmæssigt i størrelsesordenen 72,8 mio. EUR for 2010, hvoraf mindre end 0,5 % gik til Usedomer Bäderbahn. Polen vil foretage kompensationsbetaling i henhold til kategori IV til PKP PLK i størrelsesordenen 7,9 mio. EUR for 2012.

En ophævelse af forordning 1192/69 vil få ubetydelige virkninger for så vidt angår kompensationsbetalinger i henhold til kategori IV. Betalinger til CIE, DB Netz og PKP PLK vil være omfattet af artikel 8 i direktiv 2012/34/EU (finansiering af en infrastrukturforvalters funktioner). Disse betalinger kan fortsat foretages efter, at forordningen er ophævet, og der ville ikke længere være behov for de administrative formaliteter i forbindelse med forordningens anvendelse, såsom behandling af årlige ansøgninger om normalisering fra virksomheder, vurdering af den finansielle byrde eller fordel, fastsættelse af kompensationsbeløbet, passende forberedelse af afgørelser, der træffes i medfør af forordningens bestemmelser, og en officiel offentliggørelse af disse afgørelser. Betalinger til Usedomer Bäderbahn, som er ubetydelige, vil være underlagt bestemmelserne om anmeldelse af statsstøtte.

### **3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET**

Forslaget består i en ophævelse af forordning (EØF) nr. 1192/69.

Forslag til

## EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

### om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1192/69 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –  
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særligt artikel 91 og 109,  
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,  
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,  
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>2</sup>,  
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>3</sup>,  
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og  
ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forordning (EØF) nr. 1192/69 tillader medlemsstaterne at kompensere 36 specificerede jernbanevirksomheder for betaling af forpligtelser, som virksomheder inden for andre transportformer ikke skal afholde. Anvendes reglerne for normalisering korrekt, fritages medlemsstaterne for kravet om anmeldelse af statsstøtte.
- (2) En række lovforanstaltninger er blevet vedtaget på europæisk niveau, hvilket åbner godstransport og international personbefordring med jernbane op for konkurrence, og ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (omarbejdning) fastsættes visse grundlæggende principper; bl.a. skal jernbanevirksomheder drives efter de principper, som gælder for kommercielle virksomheder, enheder med ansvar for fordeling af kapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur skal være adskilt fra enheder, der driver jernbanetrafik, der skal være en regnskabsmæssig adskillelse, alle jernbanevirksomheder, der har fået tildelt licens i henhold til EU's kriterier, bør få adgang til jernbaneinfrastrukturen på retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår, og infrastrukturforvaltere kan opnå statslig finansiering.
- (3) Forordning (EØF) nr. 1192/69 hænger ikke sammen med og er uforenelig med de gældende lovforanstaltninger. I et liberaliseret marked, hvor jernbanevirksomheder konkurrerer direkte med de specificerede jernbanevirksomheder, er det ikke længere hensigtsmæssigt at forskelsbehandle mellem disse to grupper af virksomheder.

---

<sup>2</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

<sup>3</sup> EUT C [...] af [...], s. [...].

- (4) Derfor bør forordning (EØF) nr. 1192/69 ophæves for at fjerne uoverensstemmelser i EU's retsorden, og dette vil bidrage til forenklingen ved at fjerne en retsakt, der er blevet forældet –

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

*Artikel 1*

Forordning (EØF) nr. 1192/69 ophæves.

*Artikel 2*

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*