



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 30.1.2013
COM(2013) 26 final

2013/0013 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad betreffende de
gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de
spoorwegondernemingen**

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Verordening (EEG) nr. 1192/69 biedt lidstaten de mogelijkheid 36 genoemde spoorwegondernemingen compensatie te verlenen voor de betaling van lasten die exploitanten van andere vervoerswijzen niet moeten dragen, zoals bijzondere gezinstoeslagen en pensioenen.

Wanneer de regels voor normalisatie correct worden toegepast, wordt dergelijke staatssteun verenigbaar geacht met de interne markt en zijn de lidstaten vrijgesteld van de verplichting die compensatie als staatssteun aan te melden. De lidstaten zijn wel verplicht hun compensatiebesluiten officieel bekend te maken. Op dit moment verlenen slechts enkele lidstaten compensatie op grond van de verordening.

De verordening dateert van vóór de liberalisering van de spoorwegmarkt. In die periode speelde de ontwikkeling van het spoorvervoer in Europa zich vooral binnen de lidstaatgrenzen af, met geïntegreerde ondernemingen die zowel spoorvervoerdiensten exploiteerden als de spoorweginfrastructuur beheerden. In de context van deze gemonopoliseerde markt had de verordening destijds tot doel spoorwegondernemingen en ondernemingen die andere vervoerswijzen exploiteren op voet van gelijkheid te behandelen.

Sinds de jaren 1990 zijn op Europees niveau een reeks regelgevende maatregelen genomen (de zogenaamde spoorwegpakketten) om in het spoorvervoer een nieuwe dynamiek tot stand te brengen door stapsgewijs één geïntegreerde Europese spoorwegruimte tot stand te brengen. Dankzij deze regelgeving zijn de markten voor het goederenvervoer per spoor en het internationaal reizigersvervoer opengesteld voor concurrentie. Bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking)¹ zijn een aantal fundamentele beginselen vastgesteld, waaronder het beheer van spoorwegondernemingen overeenkomstig de beginselen die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, de scheiding tussen enerzijds entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de toewijzing van capaciteit en de inning van infrastructuurheffingen en anderzijds entiteiten die spoorwegdiensten exploiteren (scheiding van essentiële functies), de boekhoudkundige scheiding (om kruissubsidiëring tegen te gaan), het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur onder billijke, niet-discriminerende voorwaarden voor spoorwegondernemingen die overeenkomstig de EU-criteria over een vergunning beschikken en de mogelijkheid overheidsfinanciering toe te kennen aan infrastructuurbeheerders.

Verordening (EEG) nr. 1192/69 is om diverse redenen strijdig met de huidige regelgeving.

i) Aangezien spoorwegondernemingen moeten worden beheerd overeenkomstig de beginselen die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, mogen geen overheidscompensaties worden toegekend voor verzekeringen, pensioenen of andere operationele uitgaven (behalve voor de verlening van openbare diensten). Dit principe is uitvoerig omschreven in de verdragsregels inzake staatssteun en meer gedetailleerd toegelicht in de richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen (2008/C 184/07).

ii) De opgesomde lijst van spoorwegondernemingen die op grond van de verordening in aanmerking komen voor compensatie en de categorisering van de kosten waarvoor compensaties aan spoorwegondernemingen kunnen worden toegekend, veronderstelt een

¹ PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.

integratie van het infrastructuurbeheer in de activiteiten van de spoorwegonderneming. Dat uitgangspunt is strijdig is met de beginselen inzake de scheiding van de essentiële functies en de boekhoudkundige scheiding.

iii) Op grond van Verordening 1192/69 komen slechts 36 spoorwegondernemingen in aanmerking voor compensatie. De verordening dateert uit een periode waarin de traditionele spoorwegondernemingen uitsluitend concurreerden met andere vervoerswijzen en niet met andere spoorwegondernemingen. In een geliberaliseerde markt waarin spoorwegondernemingen rechtstreeks met de traditionele monopolies concurreren, mag echter niet worden gediscrimineerd tussen verschillende ondernemingen. Indien de financiële voorwaarden voor spoorwegondernemingen (als gevolg van de verordening) verschillen, genieten nieuwe spelers geen niet-discriminerende toegangsvoorwaarden. Nieuwe spelers kunnen bijvoorbeeld problemen ondervinden om personeel aan te trekken van traditionele spoorwegondernemingen omdat die laatste gunstiger pensioenvoorwaarden kunnen aanbieden dankzij op basis van de verordening toegekende subsidies.

De betaling van compensatie onder categorie IV van de verordening (kosten van kruisingsinstallaties) zijn kosten die voortvloeien uit de taken van een infrastructuurbeheerder. Op grond van artikel 8 van Richtlijn 2012/34/EU mag aan infrastructuurbeheerders overheidsfinanciering worden verleend. Hoewel compensaties voor categorie IV van de verordening verenigbaar zijn met de bestaande regelgeving, is deze categorie overbodig.

Het voorstel tot intrekking van de verordening zorgt ervoor dat een aantal tegenstrijdigheden in de EU-regelgeving worden weggewerkt en draagt bij tot een vereenvoudiging van het EU-recht door de intrekking van een achterhaalde rechtshandeling.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN EN EFFECTBEOORDELING

2.1 Raadpleging

De Commissie heeft de lidstaten in mei 2010 en juni 2011 om informatie gevraagd over de toepassing van de verordening. Uit hun antwoorden bleek dat de meerderheid van de lidstaten tussen 2007 en 2010 geen verzoeken van spoorwegondernemingen hebben ontvangen en geen betalingen in het kader van de verordening hebben uitgevoerd. Een meerderheid van de lidstaten is van oordeel dat de verordening niet langer noodzakelijk is en een aantal lidstaten pleiten expliciet voor de intrekking ervan of zijn van mening dat de verordening achterhaald is. Enkele lidstaten zijn voorstander van het behoud van een aantal bepalingen in de regelgeving. Aangezien op categorie IV na, alle andere compensaties echter onverenigbaar zijn met de overige regelgeving, is dit geen optie. Andere lidstaten hebben geen standpunt ingenomen of zich niet uitgesproken over de vraag of de verordening moet worden gehandhaafd. Slechts drie lidstaten (België, Duitsland en Ierland) hebben verklaard dat zij de verordening in de periode 2008-2010 als rechtsgrond hebben gehanteerd voor de toekenning van compensaties.

In 2010 betaalde compensaties (geraamd of reëel) op grond van Verordening 1192/69, op basis van door de lidstaten meegeedeelde cijfers (miljoen €)

	Categorie I Verlies of letsel	Categorie III Pensioenen	Categorie IV Kruisingsinstallaties	Totaal
België	(0,322)	-	-	(0,322)

Duitsland	-	-	72,8	72,8
Ierland	-	24,1	4,2	28,3
Totaal	(0,322)	24,1	77,0	100,8

Onlangs is de Commissie ook door Polen in kennis gesteld van compensaties aan PKP PLP (voor categorie IV) voor een bedrag van 7,9 miljoen euro in 2012.

Slechts drie categorieën lasten worden op dit moment door de lidstaten gecompenseerd (I, III en IV). Bepaalde categorieën van lasten waarin de verordening voorzag, zijn niet langer van toepassing (V tot en met VIII). Van de resterende compensaties (II en IX via XV) wordt er in de praktijk geen enkele toegekend.

Behalve compensaties voor de verlening van openbare diensten, zijn betalingen door de overheid aan spoorwegondernemingen onverenigbaar met de beginselen van het beheer van spoorwegondernemingen overeenkomstig de beginselen die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen en de EU-regels inzake staatssteun, de boekhoudkundige scheiding en de niet-discriminerende toegang tot de spoorinfrastructuur. Categorie IV van de verordening is overbodig aangezien de overheid ook op grond van Richtlijn 2012/34/EU compensaties kan verlenen voor de taken van een infrastructuurbeheerder. De schrapping van alle categorieën die niet in overeenstemming zijn met de bestaande regelgeving zou hetzelfde effect hebben als de intrekking van de verordening – de lidstaten behouden alleen de mogelijkheid om aan infrastructuurbeheerders compensaties toe te kennen voor bepaalde taken, waaronder de kosten voor kruisingsinstallaties.

2.2 Effecten van de intrekking

Uit de door de lidstaten meegedeelde gegevens kan worden geconcludeerd dat de intrekking van de verordening slechts een minimale impact zou hebben.

Categorie I

Tussen 2008 en 2010 heeft de NMBS-Holding België compensaties gevraagd voor categorie I (vergoedingen voor verliezen of letsels door arbeidsongevallen die door de spoorwegondernemingen worden gedragen en welke voor het bedrijfsleven in het algemeen door de staat worden bekostigd). In 2010 bedroeg het op grond van de verordening berekende compensatiesaldo -0,323 miljoen euro, een bedrag dat door de NMBS-Holding aan de Belgische staat moest worden terugbetaald.

Het effect van de intrekking van Verordening 1192/69 zou verwaarloosbaar zijn wat betreft de compensaties voor categorie I. De NMBS zou zich moeten aansluiten bij het bestaande private systeem voor ongevallenverzekering en België heeft meegedeeld dat het deze optie overweegt. De kosten voor de overschakeling op andere systemen zouden meer dan gecompenseerd worden door het wegvallen van de administratieve last voor de jaarlijkse verwerking van de aanvragen en de berekening van de compensaties op grond van de verordening.

Categorie III

Tussen 2008 en 2010 heeft Ierland betalingen verricht aan CIE op grond van categorie III (pensioenlasten welke door de spoorwegondernemingen worden gedragen onder andere voorwaarden dan die welke voor de ondernemingen van de overige takken van vervoer gelden). In 2010 bedroegen de aan CIE toegekende compensaties voor categorie III 24,1 miljoen euro.

Het effect van de intrekking van Verordening 1192/69 zou minimaal zijn wat betreft de compensaties voor categorie III. Pensioenbetalingen aan CIE voor arbeidskosten voor het beheer van de infrastructuur kunnen op grond van artikel 8 van Richtlijn 2012/34/EU worden gerechtvaardigd als financiering van de taken van een infrastructuurbeheerder. Pensioenbetalingen aan CIE in verband met de arbeidskosten voor de uitvoering van openbaredienstverplichtingen kunnen worden verantwoord als compensatie voor de uitvoering van de openbaredienstverplichtingen als gedefinieerd overeenkomstig 1370/2007 en worden vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting. (Op dit moment valt 100 % van het passagiersverkeer per spoor in Ierland onder de openbaredienstverplichtingen). Pensioenbetalingen aan CIE voor arbeidskosten van spoorvervoer dat niet onder de openbaredienstverplichtingen valt (met andere woorden, goederenvervoer) moet worden aangemeld als staatssteun. Het aandeel van het goederenvervoer wordt geraamd op ongeveer 5,2 % van het spoorvervoer van CIE – goed voor ongeveer 3,4 % van de werknemers. Derhalve houdt minder dan 1 miljoen euro van de aan CIE toegekende pensioencompensaties verband met het goederenvervoer. Alleen deze betalingen aan CIE (en betalingen aan CIE voor passagiersvervoer dat niet onder de openbaredienstverplichtingen valt – dergelijk vervoer is er op dit moment niet) moeten op grond van de staatssteunregels worden aangemeld.

Categorie IV

Ierland, Duitsland en Polen hebben betalingen verricht op grond van categorie IV (kosten van kruisingsinstallaties). In 2010 heeft Ierland aan CIE 4,2 miljoen euro compensatie verleend op grond van categorie IV. De geraamde betalingen onder categorie IV van Duitsland aan DB Netz AG en Usedomer Bäderbahn GmbH bedroegen in 2010 ongeveer 72,8 miljoen euro. Van dat bedrag ging minder dan 0,5 % naar de Usedomer Bäderbahn. Voor het jaar 2012 zal Polen voor een bedrag van 7,9 miljoen euro compensaties voor categorie IV toekennen aan PKP PLK.

Het effect van de intrekking van Verordening 1192/69 zou verwaarloosbaar zijn wat betreft de compensaties voor categorie IV. De betalingen aan CIE, DB Netz en PKP PLK zouden onder artikel 8 van Richtlijn 2012/34/EU vallen als financiering van de taken van een infrastructuurbeheerder. Deze betalingen kunnen na de intrekking van de verordening nog steeds worden uitgevoerd en de administratieve formaliteiten voor de toepassing van de verordening, zoals de verwerking van de jaarlijkse aanvragen voor de normalisering van ondernemingen, de beoordeling van de financiële lasten of baten, het bepalen van het compensatiebedrag, de goede voorbereiding van de besluiten overeenkomstig de bepalingen van de verordening en de officiële publicatie daarvan, zouden wegvallen. De betalingen aan Usedomer Bäderbahn, waarbij het slechts om kleine bedragen gaat, zouden op grond van de staatssteunregels moeten worden aangemeld.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

Het voorstel behelst de intrekking van Verordening (EEG) nr. 1192/69.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1192/69 van de Raad betreffende de gemeenschappelijke regels voor de normalisatie van de rekeningstelsels van de spoorwegondernemingen

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name de artikelen 91 en 109,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité²,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's³,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Verordening (EEG) nr. 1192/69 biedt lidstaten de mogelijkheid 36 genoemde spoorwegondernemingen compensatie te verlenen voor de betaling van verplichtingen die exploitanten van andere vervoerswijzen niet moeten dragen. Indien de lidstaten de normalisatieregels correct toepassen, worden zij vrijgesteld van de verplichting staatssteunmaatregelen aan te melden.
- (2) Op EU-niveau zijn een reeks regelgevende maatregelen vastgesteld om de markten voor het goederenvervoer per spoor en het internationaal reizigersvervoer open te stellen voor concurrentie en bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (herschikking) zijn een aantal fundamentele beginselen vastgesteld inzake het beheer van spoorwegondernemingen overeenkomstig de beginselen die van toepassing zijn op commerciële ondernemingen, de scheiding tussen enerzijds entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de toewijzing van capaciteit en de inning van infrastructuurheffingen en anderzijds entiteiten die spoorwegdiensten exploiteren, de scheiding van de rekeningen, het recht op toegang tot de spoorweginfrastructuur onder billijke, niet-discriminerende voorwaarden voor spoorwegondernemingen die overeenkomstig de EU-criteria over een vergunning beschikken en de mogelijkheid overheidsfinanciering toe te kennen aan infrastructuurbeheerders.

² PB C [...] van [...], blz. [...].

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

- (3) Verordening (EEG) nr. 1192/69 is tegenstrijdig en onverenigbaar met de huidige regelgeving. Met name in de context van een geliberaliseerde markt waarin spoorwegondernemingen rechtstreeks concurreren met de in de verordening genoemde spoorwegondernemingen is discriminatie tussen deze twee groepen verschillende ondernemingen niet langer verdedigbaar.
- (4) Derhalve moet Verordening (EEG) nr. 1192/69 worden ingetrokken om tegenstrijdigheden in EU-regelgeving weg te werken en het EU-recht te vereenvoudigen door de opheffing van een inmiddels achterhaalde rechtshandeling,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EEG) nr. 1192/69 wordt ingetrokken.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter