EURÓPAI
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.6.19.
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a Covid19-világjárványra tekintettel a fenntartható vasúti piacot célzó intézkedések létrehozásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTERE

• A javaslat indokai és céljai

A Covid19-világjárvány súlyos gazdasági sokkhoz vezetett, amelynek számottevő negatív hatása van az Európai Unióban és világszerte. A következmények súlyossága a világjárvány időtartamától és földrajzi kiterjedésétől egyaránt függ. Ha a konkrét ágazatokra gyakorolt hatást nézzük, példa nélküli hatást gyakorol általában a közlekedésre és különösen a vasúti ágazatra. A világjárvány számos fizetésképtelenségi esethez és likviditási hiányhoz vezethet a vasúti ágazatban. Az ellátási lánc egészét érinti, és hatással van a vasúttársaságokra, a fuvaroztatókra és a logisztikai vállalkozásokra. Pénzügyi következményei a pályahálózat-működtetőket és a kiszolgáló létesítmények üzemeltetőit is sújtják. Ha a világjárványt nem kezeljük, az súlyos hatással lesz a nemzetközi forgalomra, az áruforgalomra és az utasforgalomra, a digitalizáció előrehaladására, a piacnyitásra és a piaci struktúrákra, amelyek hatásai hosszabb ideig érezhetők lesznek.

A vasúti ágazat stratégiai jelentőséggel bír az Európai Unió számára. Jelentős mértékben hozzájárul az EU általános gazdaságához és foglalkoztatásához, hiszen (2016 végéig) közvetlenül több mint 1 millió embert foglalkoztatott, ebből mintegy 600 000 fő a vasúttársaságoknál, 440 000 fő pedig a pályahálózat-működtetőknél dolgozott.

A vasúti szállítás az EU azon stratégiájának szempontjából is kritikus fontosságú, amelynek célja a fenntarthatóbb közlekedési ágazat, a gazdasági és társadalmi kohézió, valamint az európai polgárok tagállamokon belüli és tagállamok közötti összekapcsolása. A vasút jelentős mértékben járul hozzá az EU közlekedési szerkezetéhez, továbbá tiszta mobilitást és magas szintű hatékonyságot biztosít. Ezért a vasúti közlekedés kulcsfontosságú a zöld megállapodás célkitűzéseinek eléréséhez, mivel ez a legfenntarthatóbb és legkörnyezetbarátabb közlekedési mód.

Az európai vasúti ágazat évente mintegy 1,6 milliárd tonna árut és 9 milliárd utast szállít. 2016-ra az uniós személyforgalom volumene a teljes szárazföldi közlekedés által megtett mintegy 6 billió utaskilométerből elérte a 450 milliárd utaskilométert. A vasúti személyforgalom főként belföldi, 2016-ban csupán 6 %-a volt nemzetközi.

2016-ban az uniós teherforgalom volumene a teljes szárazföldi közlekedés által megtett 2,5 billió tonnakilométerből elérte a 419 milliárd tonnakilométert. A teljes vasúti áruszállítás mintegy fele határokon átnyúlóan zajlik. Ennek következtében a vasúti áruszállítás markáns európai dimenzióval rendelkezik, így még érzékenyebben reagál a nemzeti vasúti hálózatok közötti interoperabilitás és együttműködés hiányára, ami befolyásolhatja versenyképességét.

A járvány kitörését követően a vasúti személy- és áruszállítás a korlátozások és az alacsonyabb kereslet miatt jelentősen visszaesett. Az uniós tagállamok közötti utazási kapcsolatokra vonatkozó ideiglenes korlátozások jelentős nyomot hagytak: a legtöbb nemzetközi személyszállító vonat már nincs kiszolgálva, a belföldi vasúti közlekedés a tavalyi

adatokhoz képest akár 90 %-kal is csökkent. Számos új belépőnek be kellett szüntetnie működését, és valamennyi vasúti szolgáltató szállítási szolgáltatásai jelentősen csökkentek.

A vasúti árufuvarozók határokon átnyúló és belföldi szolgáltatásokat egyaránt nyújtanak, de ők is a szállítás volumenének csökkenéséről számoltak be. Ennek egyik fő oka az volt, hogy egyes iparágak részéről a kereslet azért szűnt meg, mert a termelés leállt, mivel a legtöbb tagállam a kereslet összeomlását eredményező korlátozó intézkedéseket vezetett be. A kijárási korlátozásokat követő hónapokban a kereslet lassan növekszik, de a vasúti közlekedés iránti kereslet alakulása még nem teljesen látható.

Az előrejelzések szerint 2020-ban az utasforgalom iránti kereslet jelentősen elmarad a 2019-es szinttől, és a teherszállítás iránti kereslet is jelentős mértékben elmarad a tavalyi szinttől.

A pandémia hatásának mérséklése érdekében számos területre kiterjedő, ambiciózus szakpolitikai válasz lép életbe. Ebben az összefüggésben a jelenlegi rendelet ki kívánja egészíteni a vasúttal kapcsolatos meglévő keretet annak érdekében, hogy a nemzeti hatóságok és a vasúti ágazat érdekelt felei könnyebben kezelhessék a Covid19-világjárvány számos negatív következményét, és reagálhassanak a vasúti ágazat sürgős szükségleteire mindaddig, amíg ezek a következmények fennállnak. Ezek az intézkedések különösen a vasúti infrastruktúra használatáért fizetendő pályahasználati díjak elengedésére, csökkentésére vagy halasztására, valamint a foglalási díjak elengedésére vonatkoznak. Az intézkedések a 2020. március 1-jétől 2020. december 31-ig tartó referencia-időszakra vonatkoznak, amely tekintetében a díjak módosíthatók, eltérve a 2012/34/EU irányelv 27. cikkétől, amely szerint a hálózati üzletszabályzatot (az összes alkalmazandó díj feltüntetésével) legkésőbb négy hónappal az infrastruktúra-kapacitás iránti kérelmek benyújtásának határideje előtt közzé kell tenni.

Konkrétabban a következőket érdemes szem előtt tartani:

1. *Pályahasználati díjak – a közvetlen költségnek megfelelő összeg:* Az irányelv 31. cikkének (3) bekezdése előírja, hogy a minimális hozzáférési csomagért fizetendő díjaknak meg kell egyezniük a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költséggel. A rendelkezés elvben akadályozza a díjak alacsonyabb szinten történő megállapítását. Az irányelvtől való eltérés javasolt annak érdekében, hogy a tagállamok és a pályahálózat-működtetők a lehető legszélesebb körű lehetőségekkel rendelkezzenek a referencia-időszak alatt.
2. *Felárak:* A 32. cikk lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy az adott vasúti piaci szegmens fizetési képességéhez viszonyított felár felszámítását írják elő. Ez az elv maga után vonja, hogy a felárak ingadozhatnak, és a vizsgált piaci szegmens fizetési képességének csökkenése esetén csökkenhetnek. Ilyen csökkenés különösen a jelenlegi válság következményeként jelentkezhet. A 2012/34/EU irányelv jelenlegi szövege szerint azonban az üzemi menetrend adott időszakában a felárakat elvileg nem lehet módosítani. E szabálytól eltérve a javaslat lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy a referencia-időszak tekintetében lefelé történő kiigazításokat tegyenek lehetővé.
3. *Foglalási díjak:* A 2012/34/EU irányelv 36. cikke rendelkezik a foglalási díjak rendszeréről. Az ilyen díjak célja, hogy visszatartsák a vasúttársaságokat attól, hogy

rövid határidővel mondjanak fel menetvonalakat, ezáltal a díjak előmozdítják a meglévő kapacitások lehető legjobb és teljes körű kihasználását. A díj mértéke általában annál nagyobb, minél közelebb van a menetvonal-lemondás az üzemeltetés időpontjához.

A 2012/36/EU irányelv 36. cikke értelmében főszabály szerint minden pályahálózat-működtető maga dönti el, hogy felszámít-e foglalási díjat. A 36. cikk második mondata azonban kötelezővé teszi e díjak felszámítását abban az esetben, ha a vasúttársaságok „rendszeresen nem használják ki a nekik odaítélt menetvonalakat vagy azok egy részét”.

A világjárvány súlyos zavarokat okozott a vasúti közlekedésben, ami a menetvonalak széles körű lemondásához vezetett. A mögöttes eseményeket a vasúttársaságok nem befolyásolhatták és továbbra sem képesek erre. Ezek a zavarok ráadásul (ideiglenes) többletkapacitáshoz vezettek. Így feltételezhető, hogy a 2012/34/EU irányelv 36. cikke szerinti foglalási díjak által elérni kívánt ösztönző hatás a referencia-időszak tekintetében nem releváns.

Ezért helyénvaló lehetővé tenni a tagállamok számára, hogy az ezen időszak alatti menetvonal-lemondások tekintetében megszüntessék az irányelv 36. cikkének második mondatában megállapított kötelezettséget.

4. *A tagállamok általi visszatérítés:* A fent említett tételek (a közvetlen költségeken alapuló díjak, felárak és foglalási díjak) tekintetében a díjaknak a tagállamok által a javasolt rendelettel összhangban engedélyezett csökkentése bevételkiesést jelentene a pályahálózat-működtető számára.

   Ezeket a bevételkieséseket elvben a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (4) bekezdésével összhangban kompenzálnák. E rendelkezés értelmében a tagállamok kötelesek biztosítani, hogy a többek között a váratlanul alacsonyabb kereslet miatt veszteségeket elszenvedő pályahálózat-működtetők elszámolásai szokványos üzleti feltételek mellett 5 éven keresztül egyensúlyban maradjanak.

   A pályahálózat-működtetők bevételkiesése, amelyet a javasolt rendeletben előirányzott csökkentések okoznak, értelemszerűen nem következne be a 2012/34/EU irányelv jelenlegi szövege szerint. Ezért javasoljuk, hogy a pályahálózat-működtetők az említett irányelv 8. cikkének (4) bekezdésében megállapítottnál rövidebb határidőn belül, azaz a veszteség keletkezésének évét követő év december 31-ig kapjanak visszatérítést.

5. *A hálózati üzletszabályzat kiigazításai:* A hálózati üzletszabályzat részletesen rögzíti a díjképzési és kapacitáselosztási rendszerek általános szabályait, határidőit, eljárásait és kritériumait, ideértve az infrastruktúra-kapacitásra történő alkalmazásához szükséges információkat.

   Javasoljuk, hogy a hálózati üzletszabályzatokat haladéktalanul frissítsék és módosítsák.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A 2012/34/EU irányelv nem foglalkozik olyan rendkívüli körülményekkel, mint amelyeket a Covid19-járvány kitörése okozott a vasúti ágazatban. Ezért a pandémia vasúti közlekedésre gyakorolt hatásainak enyhítése és az egységes európai vasúti térség integritásának fenntartása érdekében célzott eltéréseket kell engedélyezni. Ezenkívül a régi és új gazdasági szereplőket

magában foglaló versenypiaci struktúra olyan enyhítési intézkedéseket tesz szükségessé, amelyek továbbra is biztosítják az egyenlő versenyfeltételeket.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

Az egységes európai vasúti térség hatékony működése a piaci szereplők gazdasági teljesítményétől, valamint a pályahálózat-működtetők és a vasúttársaságok működtetési függetlenségével, a díjszabásra és a hálózathoz való hozzáférésre vonatkozó rendelkezések átláthatóságával, a menetvonal-elosztási és díjszabási rendszerekkel kapcsolatos megkülönböztetésmentességgel és egyenlő bánásmóddal, valamint a piacnyitással kapcsolatban már elért eredmények megőrzésétől függ. A Covid19 kitörésének a vasúti piac érdekelt feleire gyakorolt negatív gazdasági következményei veszélyeztethetik azok pénzügyi életképességét, és súlyos negatív hatással lehetnek a közlekedési rendszer működésére, ami kedvezőtlen hatást gyakorolna a gazdaság egészére. A vasúttársaságok körében a vasúttársaságokkal folytatott párbeszéd platformján keresztül 2020 májusában és júniusában végzett felmérés szerint a vasúti ágazat érdekelt felei eddig nem kaptak célzott támogatást. A javasolt rendelet ezekkel a kérdésekkel foglalkozik.

2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG

- **Jogalap**

Ez a kezdeményezés az Európai Unió működéséről szóló szerződés 91. cikkén alapul, amely egyben a 2012/34/EU irányelv jogalapja is.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

A javaslat célkitűzéseit a tagállamok a következő ok miatt nem tudják kielégítően megvalósítani: A pályahasználati díjakat uniós szinten átfogóan szabályozzák, ezért a tagállamok külön európai jogszabály hiányában nem térhetnek el az uniós szabályoktól. A 2012/34/EU irányelv nem teszi lehetővé a tagállamok számára, hogy a Covid19 kitörésével összefüggésben – különösen a díjszabásra és a kapacitáselosztásra vonatkozó szabályok kiigazítása révén – reagáljanak a vasúti közlekedésre gyakorolt előre nem látható hatásokra. Ez csak az Unió által elfogadott, (célzott) eltéréseket engedélyező jogi aktussal érhető el. Ezenkívül a javasolt rendelet értelmében továbbra is a tagállamoknak kell eldönteniük, hogy végrehajtják-e az előírt intézkedéseket, figyelembe véve a közfinanszírozás tekintetében rendelkezésükre álló eszközöket is.

- **Arányosság**

A javaslat nem lépi túl a jelenlegi Covid19-járvány hatásainak a 2012/34/EK irányelvtől való célzott eltérések révén történő enyhítésére irányuló célkitűzés eléréséhez szükséges mértéket. A javasolt intézkedés ezért arányos, beleértve azt a referencia-időszakot is, amelyre vonatkozik. Ez az időszak a vasúti piacon a Covid19-világjárvány időtartamára vonatkozó jelenlegi becsléseket tükrözi. Javasolt felhatalmazni a Bizottságot arra, hogy szükség esetén hosszabbítsa meg ezt az időszakot.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

Céljának elérése érdekében a jogi eszköznek közvetlen és általános hatályúnak kell lennie. Ezért a megfelelő jogi aktus a rendelet.

3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELÉSEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése / célravezetőségi vizsgálata**

Ez egy sürgős intézkedés, amelyet a Covid19-járvány hirtelen és előre nem látható kitörése tesz szükségessé.

- **Konzultáció az érdekelt felekkel**

A sürgősségre való tekintettel nem került sor hivatalos konzultációra az érdekelt felekkel. Ugyanakkor mind a tagállami hatóságok, mind az érdekelt felek felkérték a Bizottságot, hogy a 2012/34/EU irányelv elosztási és díjszabási keretével összefüggésben fogadjon el megfelelő intézkedésekre vonatkozó javaslatot.

A vasúttársaságokat képviselő vasúti ágazati szövetségek többször is megkeresték a Bizottságot, sürgős intézkedéseket kérve. Ezen intézkedések célja annak biztosítása lenne, hogy az ágazat meg tudjon birkózni a bevételkieséssel és csökkenteni tudja a csőd kockázatát, különösen a magánszektorbeli szereplők esetében. Az érintettek által leginkább várt intézkedések egyike a pályainfrastruktúrára, az állomásokra, a kiszolgáló létesítményekre és a tárolóvágányok használatára vonatkozó díjak felfüggesztése.

Erre az elvárásra válaszul egyes tagállamok és pályahálózat-működtetők ilyen intézkedéseket hoztak és/vagy mérlegelik meghozatalukat. A Bizottság 2020 márciusában, áprilisában és májusában felmérést végzett a pályahálózat-működtetők európai platformjának (PRIME) díjakkal foglalkozó alcsoportján keresztül. A felmérés eredményei alapján arra a következtetésre jutott, hogy egyes tagállamok késznek mutatkoztak az e rendeletben javasoltak szerinti enyhítő intézkedések meghozatalára.

Mivel az irányelv nem tartalmaz megfelelő vészhelyzeti rendelkezéseket, e rendelet elfogadása révén létre kell hozni a Covid19-válság által megkövetelt intézkedések keretét.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

Amint az már kifejtésre került, a helyzet sürgőssége miatt a szakértői vélemények szokásos részletességgel való összegyűjtése nem volt lehetséges. A Bizottság azonban felhasználta a tagállamokkal és a vasúti ágazat érdekelt feleivel fenntartott kapcsolatai során szerzett tapasztalatokat.

- **Hatásvizsgálat**

A helyzet sürgősségére való tekintettel hatásvizsgálat elvégzésére nem került sor.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Tárgytalan.

- **Alapjogok**

Tárgytalan.

4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK

Tárgytalan.

5. EGYÉB ELEMEK

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Az intézkedés nem tartalmaz konkrét nyomonkövetési vagy jelentéstételi szabályokat. A Bizottságnak azonban figyelemmel kell kísérnie a Covid19-járvány alakulását és annak az egységes európai vasúti térségre gyakorolt hatását, és szükség esetén felhatalmazást kell kapnia arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktust fogadjon el az ezen intézkedés által érintett időszakok meghosszabbítása céljából.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Nincsenek.

2020/0127 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE

a Covid19-világjárványra tekintettel a fenntartható vasúti piacot célzó intézkedések létrehozásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére[1],

tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére[2],

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

(1) A Covid19-világjárvány a kereslet jelentős csökkenésével járt, ami a vasúti közlekedés komoly visszaeséséhez vezetett. Ez súlyos hatással van a vasúttársaságokra nézve, ami már 2020. március 1-jén érezhető volt, és valószínűleg legalább 2020. december 31-ig érinti az ágazatot. A vasúttársaságok ellenőrzésükön kívül eső körülményekkel állnak szemben, és jelentős likviditási problémákkal, jelentős veszteségekkel és bizonyos esetekben a fizetésképtelenség kockázatával szembesülnek.

(2) A Covid19-világjárvány negatív gazdasági hatásainak ellensúlyozása érdekében a vasúttársaságoknak pénzügyi támogatásra lehet szükségük. Előfordulhat, hogy a vasúttársaságok a Covid19-vészhelyzet idején nem tudnak díjat fizetni a vasúti infrastruktúrához való hozzáférésért, ezért lehetővé kell tenni a pályahálózat-működtetők számára, hogy csökkentsék, elengedjék vagy elhalasszák ezeket a díjakat. Ezt a lehetőséget egy olyan időszakra kell biztosítani, amely alatt a Covid19-világjárvány vasúti piacra gyakorolt hatásai érezhetők és várhatóan fennmaradnak, azaz 2020. március 1. és 2020. december 31. között (a továbbiakban: referencia-időszak).

(3) A 2012/34/EU irányelv 31. cikkének (3) bekezdése értelmében a pályahálózat-működtetőnek fizetendő pályahasználati díjak nem lehetnek alacsonyabbak a vonatközlekedtetésből közvetlenül eredő költségnél. A díjakról való részleges vagy teljes lemondás vagy azok elhalasztása, ami átlátható, objektív és megkülönböztetéstől mentes módon a vasúti áru- és személyszállítási ágazatban működő valamennyi

[1] HL C 132., 2011.5.3., 99. o.
[2] HL C 104., 2011.4.2., 53. o.

vasúttársaságra vonatkozna a referencia-időszak alatt, enyhítené a Covid19-világjárvány hatását. A tagállamok számára ezért lehetővé kell tenni, hogy a pályahálózat-működtetők számára engedélyezzék ilyen intézkedések meghozatalát.

(4) A 2012/34/EU irányelv 32. cikkének (1) bekezdése lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy felárat számíthassanak fel, amennyiben a piac ezt elbírja. A Covid19-világjárvány hatásai miatt a piaci szegmenseknek a felár fizetésére való képessége csökkenhetett. Ezért helyénvaló lehetővé tenni a tagállamok számára, hogy engedélyezzék a pályahálózat-működtetőknek, hogy újraértékeljék a piaci szegmensek felárak fizetésére való képességét az esedékes összegeknek a referencia-időszak tekintetében történő esetleges csökkentése céljából.

(5) A 2012/34/EU irányelv 36. cikke rendelkezik a foglalási díjak rendszeréről, amelyek célja a kapacitás hatékony kihasználásának ösztönzése. Az említett cikk második mondata kötelezővé teszi e díjak felszámítását abban az esetben, ha a vasúttársaságok rendszeresen nem használják ki a nekik odaítélt menetvonalakat vagy azok egy részét. A pályahálózat-működtetőknek hálózati üzletszabályzatukban közzé kell tenniük a kihasználás elmulasztásának megállapítására szolgáló kritériumokat. A világjárvány súlyos zavarokat okozott a vasúti közlekedésben, ami a menetvonalak széles körű lemondásához vezetett. A mögöttes eseményeket a vasúttársaságok nem befolyásolhatták és továbbra sem képesek erre. Ezek a zavarok ráadásul (ideiglenes) többletkapacitáshoz vezettek. Így feltételezhető, hogy a 2012/34/EU irányelv 36. cikke szerinti foglalási díjak által elérni kívánt ösztönző hatás a referencia-időszak tekintetében nem releváns. Ezért a 36. cikk második mondatától eltérve a tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy engedélyezzék a pályahálózat-működtetők számára, hogy ne számítsanak fel foglalási díjat a referencia-időszakban elosztott, de ki nem használt kapacitásért, még akkor sem, ha a kihasználás elmaradása a jelenleg alkalmazandó kritériumok szerint az elosztott menetvonalak vagy azok egy része tekintetében a kihasználás rendszeres elmulasztásának minősülne.

(6) A fent említett tételek tekintetében a tagállamok által a javasolt rendelettel összhangban engedélyezett díjcsökkentés bevételkiesést jelentene a pályahálózat-működtető számára. Ezeket a bevételkieséseket elvben a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (4) bekezdésével összhangban kompenzálnák. Tekintettel e veszteségek rendkívüli jellegére, a pályahálózat-működtetők számára az adott összegeket rövidebb időn belül, azaz a veszteség felmerülésének évét követő év december 31-ig vissza kell téríteni.

(7) A vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó feltételeket ideiglenesen ki kell igazítani, a hálózati üzletszabályzatokat pedig naprakészen kell tartani és szükség szerint módosítani kell.

(8) Tekintettel a Covid19-világjárvány hirtelen és előre nem látható jellegére, amely lehetetlenné tette az uniós intézkedések kellő időben történő elfogadását, e rendeletnek a jogos elvárások sérelme nélkül ki kell terjednie a fent említett referencia-időszakra, függetlenül attól, hogy ezen időszak egy része már eltelt.

(9) Mivel e rendelet célját, nevezetesen a Covid19-világjárvány következtében fellépő sürgős helyzetre való reagálást a tagállamok nem tudják kielégítően megvalósítani, az Unió szintjén azonban az intézkedés terjedelme és hatásai miatt e cél jobban megvalósítható, az Unió intézkedéseket hozhat az Európai Unióról szóló szerződés (EUSZ) 5. cikkében foglalt szubszidiaritás elvének megfelelően. Az említett cikkben foglalt arányossági elvnek megfelelően ez a rendelet nem lépi túl a fentiekben meghatározott célok eléréséhez szükséges mértéket.

(10) Tekintettel a javasolt intézkedéseket igazoló, a Covid19-világjárvány által okozott rendkívüli körülmények által előidézett sürgősségre és különösen a vasúttársaságok pénzügyi fenntarthatóságához való hozzájárulás érdekében a szükséges intézkedések gyors elfogadása céljából helyénvaló kivételt biztosítani a nemzeti parlamenteknek az Európai Unióban betöltött szerepéről szóló, az EUSZ-hez, az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez és az Európai Atomenergia-közösséget létrehozó szerződéshez csatolt 1. jegyzőkönyv 4. cikkében említett nyolchetes időszak alól.

(11) Az e rendeletben előírt intézkedések szükséges és indokolt esetben történő meghosszabbítása érdekében a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az Európai Unió működéséről szóló Szerződés 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el az e rendeletben előirányzott intézkedések alkalmazási időszakának meghosszabbítására vonatkozóan. Különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munkája során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásnak([3]) megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a tagállamok szakértőivel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.

(12) Az e rendeletben előírt intézkedések mihamarabbi alkalmazásának lehetővé tétele érdekében a rendeletnek sürgősen, az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon hatályba kell lépnie,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

1. cikk

Tárgy és hatály

Ez a rendelet a 2012/34/EU irányelv IV. fejezetében meghatározottak szerint ideiglenes szabályokat állapít meg a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámítására vonatkozóan. A rendelet a fent említett irányelv hatálya alá tartozó vasúti infrastruktúra belföldi és nemzetközi vasúti szolgáltatások céljára történő használatára alkalmazandó a 2020. március 1. és 2020. december 31. közötti időszakban (a továbbiakban: referencia-időszak).

2. cikk

A minimális szolgáltatáscsomagért fizetendő díjak és a foglalási díjak csökkentése, elengedése vagy elhalasztása

(1) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkétől és 31. cikkének (3) bekezdésétől eltérve és az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak való megfelelésre is tekintettel a tagállamok engedélyezhetik a pályahálózat-működtetőknek, hogy átlátható, objektív és megkülönböztetéstől mentes módon csökkentsék, elengedjék vagy elhalasszák a minimális szolgáltatáscsomagra és a kiszolgáló létesítményeket összekötő infrastruktúrához való hozzáférésre vonatkozó díjakat azokban az esetekben, amikor a szóban forgó díjfizetés a referencia-időszak alatt lett vagy lesz esedékes.

(2) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkétől eltérve és az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak való megfelelésre is tekintettel a tagállamok engedélyezhetik a

pályahálózat-működtetők számára, hogy a referencia-időszak tekintetében esedékes összegek esetleges csökkentése céljából újraértékeljék a piaci szegmensek felár fizetésére való képességét a 2012/34/EU irányelv 32. cikkének (1) bekezdése értelmében.

(3) A 2012/34/EU irányelv 27. cikkétől és 36. cikkének második mondatától eltérve és az állami támogatásra vonatkozó szabályok betartására is figyelemmel a tagállamok engedélyezhetik a pályahálózat-működtetőknek, hogy a referencia-időszakban elosztott, de ki nem használt kapacitásért átlátható, objektív és megkülönböztetéstől mentes módon ne számítsanak fel foglalási díjat egyetlen vasúttársaságra sem.

(4) A 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (4) bekezdésétől eltérve és az állami támogatásra vonatkozó szabályoknak való megfelelésre is figyelemmel, a tagállamok a veszteség évét követő év december 31-ig kártalanítják a pályahálózat-működtetőket az (1), (2) és (3) bekezdés alkalmazásából eredő konkrét pénzügyi veszteségért. Ez az ellentételezés nem érinti a tagállamoknak a 2012/34/EU irányelv 8. cikkének (4) bekezdése szerinti azon kötelezettségét, hogy biztosítsák, hogy a pályahálózat-működtető eredménykimutatása öt évet meg nem haladó észszerű időszakon belül egyensúlyban maradjon.

3. cikk

A vasúti infrastruktúra használatára vonatkozó feltételek kiigazítása

A 2012/34/EU irányelv 27. cikkétől eltérve a pályahálózat-működtetők szükség szerint és késedelem nélkül módosítják az említett irányelv 27. cikkében említett hálózati üzletszabályzatot annak érdekében, hogy abban feltüntessék az általuk alkalmazott feltételeket, tekintettel az érintett tagállam által a 2. cikkel összhangban hozott intézkedésekre.

4. cikk

Igazgatási szerv

Ez a rendelet nem érinti a 2012/34/EK irányelv igazgatási szervre vonatkozó rendelkezéseit. Az említett irányelv 56. cikke alkalmazandó az e rendelet 2. és 3. cikkének hatálya alá tartozó esetekre, az ott meghatározott, a pályahálózat-működtetőkre alkalmazandó kritériumok tekintetében.

5. cikk

A referencia-időszak meghosszabbítása

(1) A pályahálózat-működtetők 2020. november 1-jéig a Bizottság rendelkezésére bocsátják a 2012/34/EU irányelv 32. cikkének (1) bekezdésével összhangban a piaci szegmensek szerint kategorizált hálózataik használatára vonatkozó adatokat a 2019. március 1-jétől 2019. szeptember 30-ig, valamint a 2020. március 1-jétől 2020. szeptember 30-ig tartó időszakra vonatkozóan.

(2) Amennyiben a Bizottság az (1) bekezdésben említett adatok alapján megállapítja, hogy a vasúti forgalom szintje az előző év azonos időszakához képest tartósan csökken, és ez a tendencia valószínűleg fennmarad, továbbá a rendelkezésre álló legjobb tudományos adatok alapján megállapítja, hogy a helyzet a Covid19-világjárvány hatásának eredménye, a Bizottság a 6. cikkel összhangban elfogadott,

felhatalmazáson alapuló jogi aktusok révén ennek megfelelően módosítja a referencia-időszakot.

(3) Amennyiben – a Covid19-világjárványnak az uniós vasúti közlekedési ágazatra gyakorolt tartós hatása esetén – rendkívül sürgető okok azt indokolják, a 7. cikkben előírt eljárást kell alkalmazni az e cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusokra.

6. cikk

A felhatalmazás gyakorlása

(1) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozóan a Bizottság részére adott felhatalmazás gyakorlásának feltételeit ez a cikk határozza meg.

(2) A Bizottságnak az 5. cikk (2) bekezdésében említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadására vonatkozó felhatalmazása [*e rendelet hatálybalépésének időpontja*]-tól/-től kezdődő egyéves időtartamra szól.

(3) Az Európai Parlament vagy a Tanács bármikor visszavonhatja az 5. cikk (2) bekezdésében említett felhatalmazást. A visszavonásról szóló határozat megszünteti az abban meghatározott felhatalmazást. A határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon, vagy a benne megjelölt későbbi időpontban lép hatályba. A határozat nem érinti a már hatályban lévő, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok érvényességét.

(4) A felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadása előtt a Bizottság a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban foglalt elveknek megfelelően konzultál az egyes tagállamok által kijelölt szakértőkkel.

(5) A Bizottság a felhatalmazáson alapuló jogi aktus elfogadását követően haladéktalanul és egyidejűleg értesíti arról az Európai Parlamentet és a Tanácsot.

(6) Az 5. cikk (2) bekezdésének értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emel ellene kifogást, illetve ha az említett időtartam lejártát megelőzően mind az Európai Parlament, mind a Tanács arról tájékoztatta a Bizottságot, hogy nem fog kifogást emelni. Ezt a határidőt két hónappal meg lehet hosszabbítani az Európai Parlament vagy a Tanács kezdeményezésére.

7. cikk

Sürgősségi eljárás

(1) Az e cikk alapján elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok haladéktalanul hatályba lépnek és alkalmazandók mindaddig, amíg az Európai Parlament vagy a Tanács a (2) bekezdésnek megfelelően nem emel ellenük kifogást. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusról az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak küldött értesítésben meg kell indokolni a sürgősségi eljárás alkalmazását.

(2) Az Európai Parlament vagy a Tanács a 6. cikk (6) bekezdésében említett eljárásnak megfelelően kifogást emelhet a felhatalmazáson alapuló jogi aktus ellen. Ebben az esetben a Bizottság az Európai Parlament vagy a Tanács kifogásáról szóló

határozatról való értesítést követően haladéktalanul hatályon kívül helyezi a szóban forgó, felhatalmazáson alapuló jogi aktust.

8. cikk

Hatálybalépés

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet a Szerződéseknek megfelelően teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó a tagállamokban.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

az Európai Parlament részéről	*a Tanács részéről*
az elnök	*az elnök*