EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 19.6.2020.
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Pandemija bolesti COVID-19 uzrokovala je jak šok za gospodarstvo, čije se znatne negativne posljedice osjećaju u Europskoj uniji i diljem svijeta. Ozbiljnost posljedica ovisit će i o trajanju i o geografskoj rasprostranjenosti pandemije. Konkretno, pandemija ima dosad nezabilježen utjecaj na promet općenito, a posebno na željeznički sektor. Može dovesti do velikog broja stečajeva i nedostatka likvidnosti u željezničkom sektoru. Utječe na cijeli lanac opskrbe te ima učinke na željezničke prijevoznike, otpremnike i logistička poduzeća. Financijske posljedice uzrokovane pandemijom pretrpjet će i upravitelji infrastrukture i operatori uslužnih objekata. Bez intervencije, pandemija će ozbiljno utjecati na međunarodni promet, opseg tereta i broj putnika, razvoj digitalizacije, otvaranje tržišta i tržišne strukture, a posljedice će se osjećati još dugo.

Željeznički sektor od strateške je važnosti za Europsku uniju. On ključno doprinosti cjelokupnom gospodarstvu i zapošljavanju u EU-u s obzirom na to da je u njemu izravno zaposleno više od milijun ljudi, od čega na željezničke prijevoznike otpada oko 600 000 radnika, a na upravitelje infrastrukture oko 440 000 (podaci za kraj 2016.).

Željeznički prijevoz ključan je za strategiju EU-a za održiviji prometni sektor, gospodarsku i socijalnu koheziju te povezanost stanovnika Europe unutar država članica i među njima. Željeznica predstavlja važan doprinos prometnoj ponudi u EU-u te pruža čistu mobilnost i visoku razinu učinkovitosti. Kao najodrživija i ekološki najprihvatljivija vrsta prijevoza, željeznički prijevoz stoga je ključan za postizanje ciljeva zelenog plana.

Europskim željeznicama godišnje se preveze oko 1,6 milijardi tona tereta i devet milijardi putnika. Do 2016. putnički promet u EU-u dosegnuo je 450 milijardi putničkih kilometara od ukupno oko šest bilijuna putničkih kilometara ostvarenih u kopnenom prijevozu. Željeznički putnički promet uglavnom je domaći, sa samo 6 % prekograničnog prometa (podatak iz 2016.).

Teretni promet u EU-u dosegnuo je 2016. količinu od 419 milijardi tonskih kilometara od ukupno 2,5 bilijuna tonskih kilometara u kopnenom prijevozu. Približno je polovina ukupnoga željezničkog prijevoza tereta prekogranična. Željeznički prijevoz tereta stoga ima snažnu europsku dimenziju i jako je osjetljiv na nedostatak interoperabilnosti i suradnje među nacionalnim željezničkim mrežamakoji može imati posljedice za njegovu konkurentnost.

Uslijed izbijanja pandemije COVID-a 19 željeznički prijevoz putnika i tereta znatno se smanjio zbog ograničenja i manje potražnje. Privremena ograničenja prometnih veza među državama članicama EU-a imaju znatne posljedice: većina međunarodnih putničkih vlakova više ne prometuje, a domaći željeznički prijevoz smanjio se za do 90 % u usporedbi s prošlogodišnjim podacima. Mnogi novi sudionici na tržištu morali su prestati poslovati, a svi željeznički prijevoznici suočeni su s velikim smanjenjem prometa.

Željeznički teretni prijevoznici pružaju prekogranične i domaće usluge, ali izvješćuju o smanjenju opsega prijevoza. Jedan od glavnih razloga bio je taj što je potražnja određenih industrija prestala jer je proizvodnja zaustavljena, s obzirom na to da je većina država članica uvela mjere ograničenja kretanja koje su uzrokovale intenzivan pad potražnje. Sada, u mjesecima nakon uvođenja mjera ograničenja kretanja, potražnja polako raste, ali još uvijek nema jasnoće kad je riječ o razvoju potražnje za željezničkim prijevozom.

Predviđa se da će potražnja za putničkim prijevozom za cijelu 2020. biti znatno ispod razina iz 2019., dok će potražnja za teretnim prijevozom i dalje biti u znatnoj mjeri niža od prošlogodišnje.

Kako bi se ublažio učinak pandemije, uvode se opsežne mjere za niz područja. U tom se kontekstu postojećom Uredbom namjerava nadopuniti postojeći okvir povezan sa željeznicom kako bi se nacionalnim tijelima i dionicima u željezničkom sektoru omogućilo da se lakše nose s nizom negativnih posljedica pandemije COVID-a 19 te da odgovaraju na hitne potrebe željezničkog sektora sve dok te posljedice postoje. Te se mjere posebno odnose na oslobađanje od plaćanja pristojbi za pristup pruzi u okviru korištenja željezničke infrastrukture, smanjenje tih pristojbi ili odgodu njihova plaćanja, kao i na oslobođenje od pristojbi za rezervaciju. Njima je obuhvaćeno referentno razdoblje od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020., tijekom kojega se pristojbe mogu mijenjati, odstupajući od članka 27. Direktive 2012/34/EU, pri čemu se izvješće o mreži (s prikazom svih primjenjivih pristojbi) objavljuje najkasnije četiri mjeseca prije roka za predavanje zahtjeva za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta.

Točnije, može se zadržati sljedeće:

(1) *Pristojbe za pristup pruzi – iznos koji odgovara izravnom trošku:* Člankom 31. stavkom 3. Direktive zahtijeva se da se pristojbe za minimalni pristupni paket odrede na razini troška koji je stvarno nastao zbog pružanja željezničke usluge. Ta odredba u načeliu sprječava određivanje pristojbi na nižoj razini. Predlaže se odstupanje od te odredbe kako bi se državama članicama i upraviteljima infrastrukture omogućilo da tijekom referentnog razdoblja imaju na raspolaganju najširi raspon mogućnosti.

(2) *Marže:* Člankom 32. državama članicama dopušta se da predvide naplatu marži u odnosu na sposobnost plaćanja koju imaju odgovarajući segmenti tržišta željezničkih usluga. Kao takvo, to načelo podrazumijeva da marže mogu biti podložne fluktuacijama i vjerojatno će se smanjiti u slučaju da se smanji sposobnost plaćanja koju ima segment tržišta koji je uzet u obzir. Do takvog smanjenja konkretno može doći uslijed trenutačne krize. Međutim, kako je trenutačno na snazi Direktiva 2012/34/EU, izmjene marži u načelu nisu moguće za vrijeme valjanosti određenog voznog reda. Odstupajući od ovog pravila, predlaže se da se državama članicama omogući da dopuste usklađivanja na nižu vrijednost u odnosu na referentno razdoblje.

(3) *Pristojbe za rezervaciju*: Člankom 36. Direktive 2012/34/EU predviđen je sustav pristojbi za rezervaciju. Cilj je takvih pristojbi odvratiti željezničke prijevoznike od otkazivanja trasa vlakova u kratkom roku i time promicati najbolje moguće i potpuno korištenje postojećeg kapaciteta. Obično se razina te naknade povećava što je otkazivanje bliže samom vremenu pružanja usluge.

U skladu s člankom 36. Direktive 2012/34/EU, u načelu svaki upravitelj infrastrukture sam odlučuje želi li ubirati pristojbe za rezervaciju. Međutim, prema drugoj rečenici članka 36., ubiranje tih pristojbi postaje obvezno ako podnositelji zahtjeva „redovno ne koriste cijelu ili dio" dodijeljene trase vlaka.

Pandemija je izazvala ozbiljne poremećaje u željezničkom prometu koji su doveli do raširenih otkazivanja trasa vlakova. Događaji koji su to uzrokovali nisu bili niti su pod kontrolom željezničkih prijevoznika. Osim toga, doveli su do (privremenog) viška kapaciteta. Stoga se može pretpostaviti da poticajni učinak koji bi trebale imati pristojbe za rezervaciju u skladu s člankom 36. Direktive 2012/34/EU nije relevantan u pogledu referentnog razdoblja.

Zato je primjereno omogućiti državama članicama da ukinu obvezu utvrđenu drugom rečenicom članka 36. te Direktive u pogledu otkazivanja tijekom tog razdoblja.

(4) *Povrat koji vrše države članice:* Za svaku od prethodno navedenih stavki (naknade na temelju izravnih troškova, marži i pristojbi za rezervacije), svako smanjenje pristojbi koje su odobrile države članice u skladu s predloženom Uredbom dovelo bi do gubitaka prihoda upravitelja infrastrukture.

Ti bi se gubici prihoda u načelu nadoknadili u skladu s člankom 8. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU. U skladu s tom odredbom, države članice obvezne su osigurati da računi upravitelja infrastrukture koji su suočeni s gubicima zbog, među ostalim, neočekivane niže potražnje ostanu poravnati tijekom razdoblja od pet godina u uobičajenim poslovnim uvjetima.

Gubici prihoda upravitelja infrastrukture, koji su posljedica smanjenja kako je navedeno u predloženoj Uredbi, po definiciji ne bi nastali u skladu s Direktivom 2012/34/EU u njezinu sadašnjem obliku. Stoga se predlaže da se upraviteljima infrastrukture izvrši povrat u roku kraćem od razdoblja utvrđenog u članku 8. stavku 4. te Direktive, tj. do 31. prosinca godine koja slijedi nakon godine u kojoj je nastao gubitak.

(5) *Prilagodbe izvješća o mreži*: U izvješću o mreži detaljno se utvrđuju opća pravila, rokovi, postupci i kriteriji za programe određivanja pristojbi i dodjelu kapaciteta, uključujući podatke o zahtjevima za dodjelom infrastrukturnog kapaciteta.

Predlaže se propisati konstantno ažuriranje izvješća o mreži te uvođenje izmjena bez odgode.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u predmetnom području**

U Direktivi 2012/34/EU nisu predviđene izvanredne okolnosti poput onih koje su u željezničkom sektoru nastale izbijanjem bolesti COVID-19. Stoga bi trebalo odobriti ciljana odstupanja kako bi se ublažili učinci pandemije na željeznički promet i očuvala cjelovitost jedinstvenog europskog željezničkog prostora. Osim toga, struktura konkurentnog tržišta koja obuhvaća pozicionirane subjekte i nove subjekte zahtijeva mjere s olakšicama kojima se i dalje osiguravaju jednaki uvjeti za sve.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Učinkovito funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora ovisi o gospodarskim rezultatima sudionika na tržištu i o zaštiti dosadašnjih postignuća u pogledu

neovisnosti upravljanja koju imaju upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, transparentnosti odredbi o pristojbama i pristupu mreži, nediskriminaciji i jednakom postupanju u programima dodjele trasa vlaka i ubiranja pristojbi, kao i otvaranju tržišta. Negativne gospodarske posljedice koje je izbijanje pandemije COVID-a 19 imalo za dionike na željezničkom tržištu mogle bi ugroziti njihovu financijsku održivost i potencijalno imati ozbiljne negativne učinke na funkcioniranje prometnog sustava, što bi negativno utjecalo na gospodarstvo u cjelini. Prema istraživanju provedenom u svibnju i lipnju 2020. sa željezničkim prijevoznicima putem platforme pod nazivom Dijalog željezničkih prijevoznika (*Railway Undertakings Dialogue*), dionicima željezničkog sektora dosad nije pružena namjenska potpora. Predložena Uredba bavi se tim pitanjima.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

• Pravna osnova

Ova se inicijativa temelji na članku 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, koji je jednako tako pravna osnova same Direktive 2012/34/EU.

• Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)

Države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti ciljeve prijedloga iz sljedećeg razloga: Pristojbe za pristup prugom sveobuhvatno su regulirane na razini EU-a i stoga države članice ne mogu odstupati od pravila Unije ako ne postoji posebno europsko zakonodavstvo. Direktivom 2012/34/EU ne dopušta se državama članicama da u kontekstu izbijanja pandemije COVID-a 19 reagiraju na nepredvidive učinke na željeznički promet, posebno prilagodbom pravila o pristojbama i dodjeli kapaciteta. To se može postići samo aktom koji donosi Unija kojim se dopuštaju (ciljana) odstupanja. Nadalje, u skladu s predloženom Uredbom, države članice same odlučuju hoće li provesti predviđene mjere, uzimajući u obzir i sredstva kojima raspolažu u okviru javnog financiranja.

• Proporcionalnost

Prijedlogom se ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje cilja ublažavanja učinka trenutačne pandemije COVID-a 19 ciljanim odstupanjima od Direktive 2012/34/EU. Predložena je mjera stoga proporcionalna, uključujući u pogledu referentnog razdoblja na koje se primjenjuje. To razdoblje odražava trenutačne procjene vremena trajanja utjecaja pandemije COVID-a 19 na željezničko tržište. Predlaže se ovlašćivanje Komisije da po potrebi produlji to razdoblje.

• Odabir instrumenta

Kako bi se ostvarila svrha pravnog instrumenta, on mora imati mogućnost izravne i opće primjene. Stoga je primjereni pravni instrument uredba.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENE UČINAKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Ova hitna mjera potaknuta je iznenadnim i nepredvidivim izbijanjem pandemije COVID-a 19.

- **Savjetovanja s dionicima**

S obzirom na hitnost situacije, nisu provedena službena savjetovanja s dionicima. Međutim, i nadležna tijela država članica i dionici pozvali su Komisiju da donese prijedlog odgovarajućih mjera u kontekstu okvira za dodjelu kapaciteta i ubiranje pristojbi iz Direktive 2012/34/EU.

Konkretno, udruženja željezničkog sektora koja predstavljaju željezničke prijevoznike više su se puta obratila Komisiji tražeći hitne mjere. Cilj tih mjera bio bi osigurati da se sektor može nositi s gubitkom prihoda i smanjiti rizik od stečaja, posebno za privatne subjekte. Jedna je od najzagovaranijih mjera ukidanje pristojbi za željezničku infrastrukturu, postaje, uslužne objekte i upotrebu garažnih kolosijeka.

Nakon tog poziva na djelovanje neke države članice i upravitelji infrastrukture počeli su reagirati poduzimanjem i/ili razmatranjem takvih mjera. Komisija je provela anketu u ožujku, travnju i svibnju 2020. preko podskupine za pristojbe PRIME-a (Platforme za upravitelje željezničke infrastrukture u Europi). Na temelju rezultata ankete zaključeno je da su neke države članice spremne poduzeti mjere za pomoć u skladu s prijedlozima iz ove Uredbe.

S obzirom na to da u Direktivi nedostaju odgovarajuće hitne odredbe, postoji potreba da se donošenjem ove Uredbe uspostavi okvir za mjere koje zahtijeva kriza uzrokovana pandemijom bolesti COVID-19.

- **Prikupljanje i primjena stručnih znanja**

Kako je objašnjeno, zbog hitnosti situacije nije bilo moguće prikupiti stručna znanja onoliko detaljno kao što je uobičajeno. Međutim, Komisija se oslanjala na iskustvo stečeno u svojim kontaktima s državama članicama i dionicima u željezničkom sektoru.

- **Procjena učinka**

S obzirom na hitnost situacije, nije provedena procjena učinka.

- **Primjerenost i pojednostavljivanje propisa**

Nije primjenjivo.

- **Temeljna prava**

Nije primjenjivo.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenjivo.

5. OSTALI DIJELOVI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Mjera ne uključuje posebne mehanizme praćenja ili izvješćivanja. Međutim, Komisija bi trebala pratiti tijek pandemije bolesti COVID-19 i njezin utjecaj na jedinstveni europski željeznički prostor te bi, prema potrebi, trebala biti ovlaštena za donošenje delegiranog akta kojim se produljuju rokovi na koje se odnosi ta mjera.

- **Dokumenti s obrazloženjima (za direktive)**

Nema ih.

2020/0127 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[1],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[2],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Pandemija bolesti COVID-19 dovela je do znatnog pada potražnje, što je pak uzrokovalo nagli pad željezničkog prometa. To ima ozbiljan učinak na željezničke prijevoznike koji su počeli s radom 1. ožujka 2020. i vjerojatno će utjecati na sektor barem do 31. prosinca 2020. Okolnosti su izvan kontrole željezničkih prijevoznika koji se suočavaju sa znatnim problemima s likvidnošću, velikim gubicima, a u nekim slučajevima su u opasnosti od nesolventnosti.

(2) Kako bi se suzbili negativni gospodarski učinci pandemije bolesti COVID-19, željezničkim će prijevoznicima možda biti potrebna financijska potpora. Željeznički prijevoznici možda neće moći platiti pristojbe za pristup željezničkoj infrastrukturi tijekom izvanrednog stanja uzrokovanog pandemijom COVID-a 19 te bi zbog toga upravitelji infrastrukture trebali moći smanjiti, ukinuti ili odgoditi takve pristojbe. Tu bi mogućnost trebalo odobriti za razdoblje tijekom kojeg se osjećaju i za razdoblje tijekom kojega se očekuje da će se osjećati učinci pandemije bolesti COVID-19 na željezničko tržište, to jest od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. („referentno razdoblje”).

(3) Na temelju članka 31. stavka 3. Direktive 2012/34/EU, pristojbe za pristup pruzi koje se plaćaju upravitelju infrastrukture ne smiju biti niže od troška koji je stvarno nastao zbog pružanja željezničke usluge. Djelomično ili potpuno oslobođenje od plaćanja pristojbi ili odgoda njihova plaćanja trebali bi se na transparentan, objektivan i nediskriminirajući način primjenjivati na sve željezničke prijevoznike koji djeluju u

[1] SL C 132, 3.5.2011., str. 99.
[2] SL C 104, 2.4.2011., str. 53.

sektoru željezničkog prijevoza robe i putnika, čime bi se smanjio negativan utjecaj pandemije COVID-a 19 tijekom referentnog razdoblja. Stoga bi državama članicama trebalo omogućiti da upraviteljima infrastrukture odobre takve mjere.

(4) Člankom 32. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU dopušta se državama članicama da osiguraju naplaćivanje marži ako to tržište može podnijeti. Moguće je da se zbog posljedica pandemije bolesti COVID-19 smanjila sposobnost tržišnih segmenata da podnose marže. Stoga je primjereno omogućiti državama članicama da ovlaste upravitelje infrastrukture da ponovno procijene sposobnost tržišnih segmenata da podnesu marže u svrhu mogućeg smanjenja iznosa dospjelih za referentno razdoblje.

(5) Člankom 36. Direktive 2012/34/EU predviđen je sustav pristojbi za rezervaciju namijenjen poticanju učinkovitog korištenja kapaciteta. Prema drugoj rečenici tog članka, ubiranje tih pristojbi obvezno je ako podnositelji zahtjeva redovno ne koriste cijelu dodijeljenu trasu ili njezine dijelove. Upravitelji infrastrukture moraju u svojim izvješćima o mreži objaviti kriterije za utvrđivanje takvog nekorištenja. Pandemija je izazvala ozbiljne poremećaje u željezničkom prometu koji su doveli do raširenih otkazivanja trasa vlakova. Događaji koji su to uzrokovali nisu bili niti su pod kontrolom željezničkih prijevoznika. Osim toga, doveli su do (privremenog) viška kapaciteta. Stoga se može pretpostaviti da poticajni učinak koji bi trebale imati pristojbe za rezervaciju u skladu s člankom 36. Direktive 2012/34/EU nije relevantan za referentno razdoblje. Stoga, odstupajući od druge rečenice članka 36., države članice trebale bi imati mogućnost ovlastiti upravitelje infrastrukture da ne ubiru pristojbe za rezervirani kapacitet koji je dodijeljen, ali se ne koristi tijekom referentnog razdoblja, čak i ako bi se takvo nekorištenje smatralo redovitim nekorištenjem dodijeljene trase ili njezina dijela u skladu s kriterijima koji se sada primjenjuju.

(6) Za svaku od prethodno navedenih stavki svako smanjenje pristojbi koje su odobrile države članice u skladu s ovom Uredbom dovelo bi do gubitaka prihoda upravitelja infrastrukture. Ti bi se gubici prihoda u načelu nadoknadili u skladu s člankom 8. stavkom 4. Direktive 2012/34/EU. S obzirom na izvanrednu narav tih gubitaka, upraviteljima infrastrukture trebalo bi izvršiti povrat u kraćem roku, konkretno do 31. prosinca godine koja slijedi nakon godine u kojoj je nastao gubitak.

(7) Potrebno je provesti privremene prilagodbe uvjeta za korištenje željezničke infrastrukture, a izvješća o mreži redovito ažurirati i prema potrebi izmijeniti.

(8) S obzirom na iznenadnu i nepredvidivu prirodu pandemije bolesti COVID-19 uslijed koje nije bilo moguće pravodobno donijeti mjere Unije, ovom bi se Uredbom, iako je dio prethodno navedenog referentnog razdoblja već prošao, trebalo obuhvatiti to razdoblje, a da se time ne utječe na legitimna očekivanja.

(9) S obzirom na to da cilj ove Uredbe – odgovoriti na hitnu situaciju uzrokovanu pandemijom bolesti COVID-19 – ne mogu u dostatnoj mjeri ostvariti države članice, nego se zbog opsega ili učinaka djelovanja taj cilj na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji (UEU). U skladu s načelom proporcionalnosti, kako je određeno u tom članku, smatra se da ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

(10) Uzimajući u obzir hitnost koja proizlazi iz iznimnih okolnosti uzrokovanih izbijanjem pandemije bolesti COVID-19 koje opravdavaju predložene mjere i, konkretnije, radi brzog donošenja potrebnih mjera kako bi se doprinijelo financijskoj održivosti željezničkih prijevoznika, smatra se primjerenim predvidjeti iznimku od roka od osam

tjedana iz članka 4. Protokola br. 1 o ulozi nacionalnih parlamenata u Europskoj uniji, priloženog UEU-u, Ugovoru o funkcioniranju Europske unije i Ugovoru o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju.

(11) Kako bi se produljile mjere utvrđene u ovoj Uredbi ako to bude potrebno i opravdano, Komisiji bi trebalo delegirati ovlast za donošenje akata u skladu s člankom 290. Ugovora o funkcioniranju Europske unije u vezi s produljenjem razdoblja tijekom kojeg se primjenjuju mjere predviđene ovom Uredbom. Posebno je važno da Komisija tijekom svojeg pripremnog rada provede odgovarajuća savjetovanja, uključujući ona na razini stručnjaka, te da se ta savjetovanja provedu u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016. ([3]). Osobito, s ciljem osiguravanja ravnopravnog sudjelovanja u pripremi delegiranih akata, Europski parlament i Vijeće primaju sve dokumente istodobno kada i stručnjaci iz država članica te njihovi stručnjaci sustavno imaju pristup sastancima stručnih skupina Komisije koji se odnose na pripremu delegiranih akata.

(12) Kako bi se omogućila brza primjena mjera predviđenih u ovoj Uredbi, ona bi trebala hitno stupiti na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Predmet i područje primjene

Ovom se Uredbom utvrđuju privremena pravila o ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture kako je utvrđeno u poglavlju IV. Direktive 2012/34/EU. Primjenjuje se na korištenje željezničke infrastrukture za domaće i međunarodne željezničke usluge obuhvaćene tom Direktivom u razdoblju od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. („referentno razdoblje”).

Članak 2.

Smanjenje pristojbi za minimalni pristupni paket i pristojbi za rezervaciju, oslobađanje od njihova plaćanja ili odgoda njihova plaćanja

1. Neovisno o članku 27. i članku 31. stavku 3. Direktive 2012/34/EU i pod uvjetom da je to u skladu s pravilima o državnim potporama, države članice mogu odobriti upraviteljima infrastrukture smanjenje pristojbi za minimalni pristupni paket i za pristup infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti, oslobađanje od plaćanja tih pristojbi ili odgodu njihova plaćanja na transparentan, objektivan i nediskriminirajući način, ako takvo plaćanje dospijeva ili će dospjeti tijekom referentnog razdoblja.

2. Neovisno o članku 27. Direktive 2012/34/EU i podložno usklađenosti s pravilima o državnim potporama, države članice mogu ovlastiti upravitelje infrastrukture da ponovno procijene sposobnost tržišnih segmenata da podnesu marže u smislu članka 32. stavka 1. Direktive 2012/34/EU, u svrhu mogućeg smanjenja iznosa dospjelih za referentno razdoblje.

3. Neovisno o članku 27. i drugoj rečenici članka 36. Direktive 2012/34/EU i pod uvjetom da je to u skladu s pravilima o državnim potporama, države članice mogu upraviteljima infrastrukture odobriti da na transparentan, objektivan i nediskriminirajući način ne naplaćuju pristojbe za rezervaciju bilo kojem

željezničkom prijevozniku za dodijeljeni kapacitet koji se ne koristi tijekom referentnog razdoblja.

4. Neovisno o članku 8. stavku 4. Direktive 2012/34/EU i podložno poštovanju pravila o državnim potporama, države članice upraviteljima infrastrukture nadoknađuju posebne financijske gubitke koji su nastali zbog primjene stavaka 1., 2. i 3. do 31. prosinca godine koja slijedi nakon godine u kojoj je nastao gubitak. Tom se naknadom ne dovodi u pitanje obveza država članica na temelju članka 8. stavka 4. Direktive 2012/34/EU da osiguraju da u razumnom razdoblju, koje ne premašuje razdoblje od pet godina, račun dobiti i gubitka nekog upravitelja infrastrukture ostane poravnat.

Članak 3.

Prilagodbe uvjeta za korištenje željezničke infrastrukture

Neovisno o članku 27. Direktive 2012/34/EU, upravitelji infrastrukture mijenjaju, prema potrebi i bez odgode, izvješće o mreži iz članka 27. te Direktive kako bi prikazivali uvjete koje primjenjuju s obzirom na mjere koje poduzima dotična država članica u skladu s člankom 2.

Članak 4.

Regulatorno tijelo

Ovom Uredbom ne dovode se u pitanje odredbe Direktive 2012/34/EU koje se odnose na regulatorno tijelo. Članak 56. te Direktive primjenjuje se na slučajeve obuhvaćene člancima 2. i 3. ove Uredbe u pogledu kriterija koji su u njoj utvrđeni koji se primjenjuju na upravitelje infrastrukture.

Članak 5.

Produljenje referentnog razdoblja

1. Upravitelji infrastrukture dostavljaju Komisiji podatke o korištenju svojih mreža kategorizirano po segmentima tržišta do 1. studenoga 2020., u skladu s člankom 32. stavkom 1. Direktive 2012/34/EU, za razdoblja od 1. ožujka 2019. do 30. rujna 2019. i od 1. ožujka 2020. do 30. rujna 2020.

2. Ako Komisija na temelju podataka iz stavka 1. utvrdi da postoji trajno smanjenje razine željezničkog prometa u usporedbi s razinom u odgovarajućem razdoblju prethodne godine i da će se trend vjerojatno nastaviti te na temelju najboljih dostupnih znanstvenih podataka utvrdi da je stanje posljedica pandemije bolesti COVID-19, Komisija delegiranim aktima donesenima u skladu s člankom 6. na odgovarajući način mijenja referentno razdoblje.

3. Ako u slučaju dugotrajnih posljedica pandemije bolesti COVID-19 za sektor željezničkog prometa u Uniji to zahtijevaju krajnje hitni razlozi, na delegirane akte donesene na temelju ovog članka primjenjuje se postupak predviđen u članku 7.

Članak 6.

Izvršavanje delegiranja ovlasti

1. Ovlast za donošenje delegiranih akata dodjeljuje se Komisiji podložno uvjetima utvrđenima u ovom članku.

2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 2. dodjeljuje se Komisiji na razdoblje od jedne godine počevši od [*datum stupanja na snagu ove Uredbe*].

3. Europski parlament ili Vijeće u svakom trenutku mogu opozvati delegiranje ovlasti iz članka 5. stavka 2. Odlukom o opozivu prekida se delegiranje ovlasti koje je u njoj navedeno. Opoziv počinje proizvoditi učinke sljedećeg dana od dana objave spomenute odluke u *Službenom listu Europske unije* ili na kasniji dan naveden u spomenutoj odluci. On ne utječe na valjanost delegiranih akata koji su već na snazi.

4. Prije donošenja delegiranog akta Komisija se savjetuje sa stručnjacima koje je imenovala svaka država članica u skladu s načelima utvrđenima u Međuinstitucijskom sporazumu o boljoj izradi zakonodavstva od 13. travnja 2016.

5. Čim donese delegirani akt, Komisija ga istodobno priopćuje Europskom parlamentu i Vijeću.

6. Delegirani akt donesen na temelju članka 5. stavka 2. stupa na snagu samo ako ni Europski parlament ni Vijeće u roku od dva mjeseca od priopćenja tog akta Europskom parlamentu i Vijeću na njega ne podnesu nikakav prigovor ili ako su prije isteka tog roka i Europski parlament i Vijeće obavijestili Komisiju da neće podnijeti prigovore. Taj se rok produžuje za dva mjeseca na inicijativu Europskog parlamenta ili Vijeća.

Članak 7.

Hitni postupak

1. Delegirani akti doneseni na temelju ovog članka odmah stupaju na snagu i primjenjuju se ako nije podnesen nikakav prigovor u skladu sa stavkom 2. U priopćenju Europskom parlamentu i Vijeću o delegiranom aktu navode se razlozi za primjenu hitnog postupka.

2. Europski parlament ili Vijeće mogu podnijeti prigovor na delegirani akt u skladu s postupkom iz članka 6. stavka 6. U tom slučaju Komisija bez odgode stavlja dotični akt izvan snage nakon što joj Europski parlament ili Vijeće priopće svoju odluku o podnošenju prigovora.

Članak 8.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u državama članicama u skladu s Ugovorima.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*