EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-pandemin

(Text av betydelse för EES)

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Covid-19-pandemin har lett till en kraftig ekonomisk chock som fått mycket negativa effekter, i Europeiska unionen och globalt. Hur allvarliga konsekvenserna blir kommer att bero på både pandemins varaktighet och dess geografiska spridning. Mer specifikt så ger den effekter utan motstycke på transporterna i allmänhet och på järnvägssektorn i synnerhet. Pandemin kan leda till omfattande insolvens och likviditetsbrist i järnvägssektorn. Den påverkar hela försörjningskedjan och effekterna slår mot järnvägsföretag, befraktare och logistikföretag. Även infrastrukturförvaltare och operatörer av anläggningar för tjänster kommer att drabbas av dess ekonomiska följder. Utan motåtgärder mot pandemin kommer den att medföra allvarliga konsekvenser för internationell trafik, godsvolymer och passagerarantal, för digitalisering, marknadsöppning och marknadsstrukturer, och effekterna kommer att märkas under en lång tid.

Järnvägssektorn är strategiskt viktig för Europeiska unionen. Den ger ett mycket viktigt bidrag till ekonomi och sysselsättning i hela EU genom mer än en miljon direkt anställda, varav cirka 600 000 hos järnvägsföretag och 440 000 hos infrastrukturförvaltare (uppgifter från slutet av 2016).

Järnvägstransport är av avgörande betydelse för EU:s strategi för en mer hållbar transportsektor, den ekonomiska och sociala sammanhållningen samt för att stärka banden till medborgarna inom och mellan EU-länder. Järnvägstrafiken är en viktig bidragande faktor till EU:s transportmix, och ger ren rörlighet samt hög effektivitet. Järnvägstransporterna är därför, som det mest hållbara och miljövänliga trafikslaget, avgörande för att uppnå den gröna givens mål.

Den europeiska järnvägen transporterar cirka 1,6 miljarder ton gods och 9 miljarder passagerare varje år. År 2016 uppgick persontrafikvolymerna i EU till 450 miljarder passagerarkilometer, av sex biljoner passagerarkilometer sammanlagt för landtransporter. Persontrafiken sker till största delen inrikes, och endast 6 % var gränsöverskridande trafik under 2016.

År 2016 uppgick godstrafikvolymen i EU till 419 miljarder tonkilometer, av sammanlagt 2,5 biljoner för landtransporter. Ungefär hälften av den totala godstrafiken på järnväg är gränsöverskridande. Detta innebär att godstrafiken på järnväg har en stark europeisk dimension, men att den samtidigt är känsligare för brister i driftskompatibilitet och samarbete mellan nationella järnvägsnät, vilket kan påverka dess konkurrenskraft.

Efter sjukdomsutbrottet har person- och godstransporterna på järnväg minskat avsevärt på grund av restriktioner och lägre efterfrågan. Tillfälliga restriktioner för resor mellan EU-medlemsstater har lämnat tydliga spår. De flesta av de internationella persontågen körs inte längre, och den inrikes trafiken har minskat med upp till 90 % jämfört med förra årets siffror.

Många företag som nyligen tagit sig in på marknaden har tvingats stoppa sin verksamhet, och alla järnvägsoperatörer har problem med kraftigt minskad trafik.

Godstrafikoperatörer tillhandahåller både gränsöverskridande och inrikes trafik, men rapporterar minskade transportvolymer. En av huvudorsakerna är att efterfrågan från vissa industrier försvann när produktionen stannade till följd av åtgärder från flertalet medlemsstater för att begränsa rörelsefriheten. Nu har några månader gått sedan dessa åtgärder och efterfrågan stiger sakta, men utvecklingen av efterfrågan på järnvägstransporter är fortfarande oklar.

Efterfrågan på persontrafik för helåret 2020 beräknas ligga betydligt under nivåerna för 2019, och även efterfrågan på godstransporter kommer att ligga långt under förra årets nivåer.

För att lindra pandemins effekter utarbetas nu ett ambitiöst politiskt svar som sträcker sig över många områden. Mot denna bakgrund är avsikten med den föreliggande förordningen att den ska komplettera den befintliga ramen på järnvägsområdet, för att ge nationella myndigheter och berörda parter inom järnvägssektorn bättre möjligheter att hantera ett antal negativa konsekvenser av covid-19-pandemin, och att den ska svara mot järnvägssektorns akuta behov så länge dessa konsekvenser kvarstår. Dessa åtgärder rör särskilt hur infrastrukturförvaltare kan avstå från, sänka eller senarelägga avgifter för tillträde till järnvägsspår samt hur de kan avstå från bokningsavgifter. De omfattar en referensperiod från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020, för vilken avgifterna kan ändras genom undantag från artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, och innebär att beskrivningen av järnvägsnätet (med angivelse av samtliga tillämpliga avgifter) ska offentliggöras minst fyra månader före sista dag för ansökan om infrastrukturkapacitet.

Mer specifikt kan följande påverkas:

(1) *Avgifter för tillträde till järnvägsspår – det belopp som motsvarar direkt kostnad:* I artikel 31.3 i direktivet krävs att avgifterna för minimipaketet för tillträde ska fastställas till en nivå som motsvarar den direkta kostnad som uppstår till följd av den tågtrafik som bedrivs. Denna bestämmelse skulle i princip stå i vägen för avgifter som fastställs till en lägre nivå. Därför föreslås ett undantag från bestämmelsen för att ge medlemsstater och infrastrukturförvaltare största möjliga handlingsfrihet under referensperioden.

(2) *Uppräkningar:* I artikel 32 ges medlemsstaterna möjlighet att föreskriva uttag på grundval av uppräkningar som fastställs i förhållande till de respektive marknadssegmentens betalningsförmåga. Denna princip innebär att uppräkningar kan variera och att de ska minska om det berörda marknadssegmentets betalningsförmåga minskar. En sådan minskning kan särskilt uppstå som en följd av den nuvarande krisen. Enligt direktiv 2012/34/EU i dess nuvarande lydelse är dock ändringar av uppräkningar i princip inte möjliga under en pågående tågplaneperiod. Därför föreslås att medlemsstaterna, genom undantag från denna regel, ska kunna göra nedjusteringar för referensperioden.

(3) *Bokningsavgifter*: I artikel 36 i direktiv 2012/34/EU föreskrivs ett system med bokningsavgifter. Syftet med dessa avgifter är att motverka att järnvägsföretagen annullerar tåglägen med kort varsel och att därmed främja bästa möjliga och

fullständigt utnyttjande av befintlig kapacitet. Vanligen höjs denna avgift ju närmare avgångstiden som annulleringen sker.

Enligt artikel 36 i direktiv 2012/34/EU kan varje infrastrukturförvaltare i princip bestämma om bokningsavgifter ska tas ut. I artikel 36 andra meningen anges dock att uttag av dessa avgifter ska vara obligatoriskt i fråga om ett järnvägsföretag som ”regelbundet underlåter att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa”.

Pandemin har framkallat allvarliga störningar i järnvägstrafiken som har lett till en utbredd annullering av tåglägen. De bakomliggande händelserna var och är utanför järnvägsföretagens kontroll. De har dessutom lett till en (tillfällig) överkapacitet. Det kan därmed antas att den incitamentseffekt som är avsikten med bokningsavgifterna i enlighet med artikel 36 i direktiv 2012/34/EU inte är relevant i fråga om referensperioden.

Det är därför lämpligt att ge medlemsstaterna möjlighet att häva den skyldighet som fastställs genom artikel 36 andra meningen i direktivet när det gäller annulleringar under den perioden.

(4) *Återbetalningar från medlemsstaterna* I samtliga de fall som avses ovan (avgifter baserade på direkta kostnader, uppräkningar och bokningsavgifter) skulle sänkta avgifter som tillåts av medlemsstaterna i enlighet med den föreslagna förordningen medföra förlorade inkomster för infrastrukturförvaltaren.

Dessa förlorade inkomster skulle i princip kompenseras i enlighet med artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU. Enligt den bestämmelsen är medlemsstaterna skyldiga att säkerställa att räkenskaperna för infrastrukturförvaltare som drabbas av förluster till följd av t.ex. lägre efterfrågan än väntat ska vara fortsatt balanserade under en period av fem år under normala verksamhetsförhållanden.

Förlorade inkomster för infrastrukturförvaltare, till följd av sådana minskningar som avses i den föreslagna förordningen, skulle per definition inte kunna uppstå enligt direktiv 2012/34/EU i dess nuvarande lydelse. Det föreslås därför att infrastrukturförvaltarna ska återbetalas inom en kortare period än den som fastställs i artikel 8.4 i direktivet, dvs. senast den 31 december det år som följer närmast efter det år då förlusten uppstod.

(5) *Justeringar av beskrivningen av järnvägsnätet*: I beskrivningen av järnvägsnätet redogörs i detalj för allmänna regler, tidsfrister, förfaranden och kriterier för avgifter och tilldelning av kapacitet, inbegripet information avseende ansökningar om infrastrukturkapacitet.

I förslaget ingår en bestämmelse att beskrivningen av järnvägsnätet ska hållas uppdaterad och ändras utan dröjsmål.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Direktiv 2012/34/EU tar inte upp sådana extraordinära omständigheter som covid-19-utbrottet har orsakat i järnvägssektorn. Riktade undantag bör därför tillåtas för att lindra pandemins effekter på järnvägstransporterna, och för att bibehålla det gemensamma europeiska järnvägsområdets integritet. Dessutom kräver den konkurrensbaserade marknadsstrukturen med en blandning av historiska operatörer och nykomlingar stödåtgärder för att säkerställa fortsatt lika villkor.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Ett ändamålsenligt fungerande gemensamt europeiskt järnvägsområde är beroende av marknadsaktörernas ekonomiska resultat och av de framsteg som redan gjorts i fråga om infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags förvaltningsmässiga oberoende, öppenhet när det gäller bestämmelser om avgifter och tillträde till järnvägsnätet, icke-diskriminering och lika behandling när det gäller tilldelning av tåglägen och avgiftssystem, samt marknadsöppnande. De negativa ekonomiska konsekvenserna av covid-19-utbrottet för berörda parter på järnvägsmarknaden skulle kunna äventyra deras ekonomiska bärkraft och eventuellt ge allvarliga effekter på transportsystemets funktion, vilket skulle ha en negativ inverkan på ekonomin som helhet. Enligt en undersökning som genomfördes med järnvägsföretag i maj och juni 2020, via plattformen *Railway Undertakings Dialogue*, hade så långt inget riktat stöd lämnats till berörda parter inom järnvägssektorn. Den föreslagna förordningen tar upp dessa frågor

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Detta initiativ grundar sig på artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, vilken också är den rättsliga grunden för själva direktivet 2012/34/EU.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Medlemsstaterna kan av följande skäl inte i tillräcklig utsträckning själva uppnå målen för förslaget: Avgifter för tillträde till järnvägsspår regleras till stor del på EU-nivå och medlemsstaterna kan därför inte avvika från unionsreglerna, utom när det finns någon särskild europeisk lagstiftning. I direktiv 2012/34/EU ges medlemsstaterna ingen möjlighet att mot bakgrund av covid-19-utbrottet reagera på de oförutsebara effekterna på järnvägstransporterna, särskilt genom anpassning av reglerna om avgifter och tilldelning av kapacitet. Detta kan uppnås endast genom en akt som antas av unionen och som ger möjlighet till (riktade) undantag. Dessutom innebär villkoren i den föreslagna förordningen att medlemsstaterna fortfarande beslutar om huruvida de föreskrivna åtgärderna ska genomföras, vilket även tar hänsyn till de medel i form av offentlig finansiering som finns till förfogande.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget går inte längre än vad som krävs för att uppnå målet att lindra effekterna av det pågående covid-19-utbrottet genom riktade undantag från direktiv 2012/34/EU. Den föreslagna åtgärden är därför proportionerlig, även när det gäller den referensperiod som berörs av dess tillämpning. Denna period återspeglar nuvarande uppskattningar av den tid som järnvägsmarknaden kommer att påverkas av covid-19-pandemin. I förslaget ingår att kommissionen ska ges befogenhet att förlänga denna period om så är nödvändigt.

- **Val av instrument**

Det rättsliga instrumentet måste tillämpas direkt och allmänt för att dess mål ska kunna uppnås. Det lämpliga rättsliga instrumentet är därför en förordning.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Detta är en brådskande åtgärd som utlöses på grund av det plötsliga och oförutsebara utbrottet av covid-19.

- **Samråd med berörda parter**

Med tanke på ärendets brådskande karaktär har något formellt samråd med berörda parter inte genomförts. Både medlemsstaternas myndigheter och berörda parter har dock uppmanat kommissionen att anta ett förslag till lämpliga åtgärder inom ramen för tilldelning och avgifter i direktiv 2012/34/EU.

Särskilt har järnvägssektorns sammanslutningar som företräder järnvägsföretagen vid upprepade tillfällen kontaktat kommissionen och efterfrågat snabba åtgärder. Dessa åtgärder skulle syfta till att säkerställa att sektorn kan klara förlorade inkomster och minska risken för konkurser, särskilt i fråga om privata operatörer. En av de mest efterfrågande åtgärderna är att tillfälligt upphäva avgifter för spårinfrastruktur, stationer och anläggningar för tjänster, samt för utnyttjande av uppställningsspår.

Efter denna uppmaning att vidta åtgärder började vissa medlemsstater och infrastrukturförvaltare att själva vidta och/eller överväga sådana åtgärder. Kommissionen genomförde i mars, april och maj 2020 en undersökning via arbetsgruppen *PRIME charges subgroup*. På grundval av undersökningens resultat drogs slutsatsen att vissa medlemsstater var uppenbart beredda att vidta lindrande åtgärder i linje med det som föreslås i denna förordning.

Mot bakgrund av direktivets brist på lämpliga bestämmelser i nödsituationer finns det ett behov av att, genom antagandet av denna förordning, skapa en ram för de åtgärder som krävs till följd av covid-19-krisen.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Som redan förklarats var det, till följd av situationens brådskande karaktär, inte möjligt att samla in sakkunnigutlåtanden med den sedvanliga detaljnivån. Kommissionen har dock utnyttjat de erfarenheter som gjorts genom kontakterna med medlemsstater och berörda parter inom järnvägssektorn.

- **Konsekvensbedömning**

Med tanke på situationens brådskande karaktär har någon konsekvensbedömning inte genomförts.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Ej tillämpligt.

- **Grundläggande rättigheter**

Ej tillämpligt.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Förslaget omfattar inga särskilda åtgärder för övervakning eller rapportering. Kommissionen bör dock följa covid-19-utbrottets utveckling och dess inverkan på det gemensamma europeiska järnvägsområdet, och om så är nödvändigt ges befogenhet att anta en delegerad akt för att förlänga de tidsperioder som berörs av denna åtgärd.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Inga.

2020/0127 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-pandemin

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[1],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[2],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Den väsentligt minskade efterfrågan på transporter till följd av covid-19-pandemin har lett till en kraftig minskning av järnvägstransporterna. Detta har allvarligt påverkat järnvägsföretag ända sedan den 1 mars 2020 och kommer sannolikt att påverka sektorn åtminstone till och med den 31 december 2020. Omständigheterna ligger utanför järnvägsföretagens kontroll och de står inför betydande likviditetsproblem, stora förluster och, i en del fall, risk för insolvens.

(2) Järnvägsföretag kan behöva ekonomiskt stöd för att motverka de negativa ekonomiska effekterna av covid-19-pandemin. Det kanske inte är möjligt för järnvägsföretag att betala avgifter för tillträde till järnvägsinfrastruktur under covid-19-krisen, och av denna anledning bör infrastrukturförvaltare ges möjlighet att sänka, avstå från eller senarelägga sådana avgifter. Denna möjlighet bör beviljas för en period då covid-19-pandemins effekter på järnvägsmarknaden har märkts och förväntas fortgå, nämligen från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020 (nedan kallad *referensperioden*).

(3) Enligt artikel 31.3 i direktiv 2012/34/EU får de avgifter för tillträde till järnvägsspår som ska betalas till infrastrukturförvaltaren inte understiga den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Om infrastrukturförvaltare avstår från eller senarelägger avgifterna, helt eller delvis, på ett öppet, objektivt och icke-diskriminerande sätt gentemot samtliga järnvägsföretag som är verksamma inom

[1] EUT C 132, 3.5.2011, s. 99.
[2] EUT C 104, 2.4.2011, s. 53.

sektorerna för gods- och persontrafik på järnväg skulle det lindra covid-19-pandemins effekter under referensperioden. Medlemsstaterna bör därför ges möjlighet att tillåta sådana åtgärder från infrastrukturförvaltares sida.

(4) I artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU ges medlemsstaterna möjlighet att föreskriva att uppräkningar ska läggas på om marknaden kan tåla detta. Marknadssegmentens förmåga att tåla uppräkningar kan ha minskat till följd av covid-19-pandemins effekter. Det är därför lämpligt att ge medlemsstaterna möjlighet att tillåta att infrastrukturförvaltare gör en ny bedömning av marknadssegmentens förmåga att tåla uppräkningar, för att eventuellt minska de belopp som ska betalas under referensperioden.

(5) I artikel 36 i direktiv 2012/34/EU föreskrivs ett system med bokningsavgifter, avsett som incitament för ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Den andra meningen i denna artikel anger att uttag av dessa avgifter ska vara obligatoriskt i fråga om järnvägsföretag som regelbundet underlåter att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa. Infrastrukturförvaltarna ska i sina beskrivningar av järnvägsnätet offentliggöra de kriterier som används för att fastställa om ett sådant underutnyttjande föreligger. Pandemin har framkallat allvarliga störningar i järnvägstrafiken som har lett till en utbredd annullering av tåglägen. De bakomliggande händelserna var och är utanför järnvägsföretagens kontroll. De har dessutom lett till en (tillfällig) överkapacitet. Det kan därför antas att den incitamentseffekt som är avsikten med bokningsavgifterna i enlighet med artikel 36 i direktiv 2012/34/EU inte är relevant i fråga om referensperioden. Medlemsstaterna bör därför, genom undantag från artikel 36 andra meningen, ha möjlighet att tillåta att infrastrukturförvaltare inte tar ut bokningsavgifter för tilldelad kapacitet som inte utnyttjas under referensperioden, inbegripet i de fall där uteblivet utnyttjande skulle anses vara en regelbunden underlåtelse att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa i enlighet med de kriterier som för närvarande är tillämpliga.

(6) I båda de fall som avses ovan skulle sänkta avgifter som tillåts av medlemsstaterna i enlighet med denna förordning medföra förlorade inkomster för infrastrukturförvaltaren. Dessa förlorade inkomster skulle i princip kompenseras i enlighet med artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU. Med tanke på den extraordinära karaktären hos dessa förlorade inkomster bör infrastrukturförvaltarna återbetalas inom en kortare period, nämligen senast den 31 december det år som följer närmast efter det år då förlusten uppstod.

(7) Villkoren för att utnyttja järnvägsinfrastruktur bör tillfälligt justeras och beskrivningar av järnvägsnät bör hållas uppdaterade och ändras när så är nödvändigt.

(8) Med tanke på covid-19-pandemins plötsliga och oförutsebara utveckling, som gjorde det omöjligt att i tid anta unionsåtgärder, bör denna förordning omfatta den referensperiod som avses ovan, trots att denna period delvis ligger i bakåt i tiden, men däremot inte ha någon påverkan på berättigade förväntningar.

(9) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att hantera den brådskande situation som uppstått genom covid-19-pandemin, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget). I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel anses inte denna förordning gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(10) Med beaktande av den brådska som föranleds av de exceptionella omständigheter som förorsakats av covid-19-pandemin och som motiverar de föreslagna åtgärderna, och särskilt för att anta de nödvändiga åtgärderna snabbt för att bidra till järnvägsföretagens finansiella hållbarhet, är det lämpligt att föreskriva ett undantag från den åttaveckorsperiod som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen, fogat till EU-fördraget, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.

(11) I syfte att, om det är nödvändigt och motiverat, förlänga de åtgärder som anges i denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att förlänga den period under vilken de åtgärder som avses i denna förordning ska tillämpas. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016 ([3]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

(12) För att de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska kunna genomföras så snart som möjligt, bör den av brådskande skäl träda i kraft dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

I denna förordning fastställs tillfälliga regler för uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur enligt kapitel IV i direktiv 2012/34/EU. Den gäller utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som omfattas av det direktivet under perioden från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020 (nedan kallad *referensperioden*).

Artikel 2

Sänkning av, avstående från eller senareläggande av avgifter för minimipaket av tillträdestjänster och bokningsavgifter

1. Utan hinder av artiklarna 27 och 31.3 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare sänker, avstår från eller senarelägger betalningar av avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster och för tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster, på ett öppet, objektivt och icke-diskriminerande sätt i de fall där sådana betalningar ska göras under referensperioden.

2. Utan hinder av artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare gör en ny bedömning av marknadssegmentens förmåga att tåla uppräkningar, i den mening som

avses i artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU, för att eventuellt minska de belopp som ska betalas under referensperioden.

3. Utan hinder av artikel 27 och artikel 36 andra meningen i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare på ett öppet, objektivt och icke-diskriminerande sätt inte tar ut bokningsavgifter från något järnvägsföretag för tilldelad kapacitet som inte utnyttjas under referensperioden.

4. Utan hinder av artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, ska medlemsstaterna kompensera infrastrukturförvaltare för den specifika ekonomiska förlust som uppstår till följd av tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3, och detta ska ske senast den 31 december det år som följer närmast efter det år då förlusten uppstod. Denna kompensation påverkar inte medlemsstaternas skyldighet enligt artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU att säkerställa att en infrastrukturförvaltares resultaträkningar är balanserade över en rimlig period av högst fem år.

Artikel 3

Justeringar av villkoren för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur

Utan hinder av artikel 27 i direktiv 2012/34/EU ska infrastrukturförvaltare, när så är lämpligt och utan dröjsmål, ändra de beskrivningar av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i det direktivet för att på så sätt visa de villkor som de tillämpar mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits av de berörda medlemsstaterna i enlighet med artikel 2.

Artikel 4

Regleringsorgan

Denna förordning påverkar inte tillämpningen av de bestämmelser i direktiv 2012/34/EU som rör regleringsorganet. Artikel 56 i det direktivet ska tillämpas på de fall som omfattas av artiklarna 2 och 3 i denna förordning i fråga om de kriterier som anges där och som gäller infrastrukturförvaltare.

Artikel 5

Förlängning av referensperioden

1. Infrastrukturförvaltare ska senast den 1 november 2020 tillhandahålla kommissionen uppgifter om utnyttjandet av deras järnvägsnät, uppdelat per marknadssegment, i enlighet med artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU, för perioderna från och med den 1 mars 2019 till och med den 30 september 2019 och från och med den 1 mars 2020 till och med den 30 september 2020.

2. Om kommissionen på grundval av de uppgifter som avses i punkt 1 konstaterar att järnvägstrafiken är på en fortsatt lägre nivå än under motsvarande period det föregående året, och att tendensen sannolikt kommer att bestå, och på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter även konstaterar att situationen är en följd av covid-19-pandemins effekter, ska kommissionen med hjälp av delegerade akter som antas i enlighet med artikel 6 ändra referensperioden i enlighet med detta.

3. Om covid-19-pandemin har långvariga effekter för järnvägstransportsektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 7 tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.

Artikel 6

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 5.2 ska ges till kommissionen för en period på ett år från och med den [*dag då denna förordning träder i kraft*].
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 5.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.
5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
6. En delegerad akt som antas enligt artikel 5.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 7

Skyndsamt förfarande

1. Delegerade akter som antas enligt denna artikel ska träda i kraft utan dröjsmål och ska tillämpas så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Delgivningen av en delegerad akt till Europaparlamentet och rådet ska innehålla en motivering till varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.
2. Såväl Europaparlamentet som rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 6.6. I ett sådant fall ska kommissionen upphäva akten omedelbart efter det att Europaparlamentet eller rådet har delgett den sitt beslut om att invända.

Artikel 8

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i medlemsstaterna i enlighet med fördragen.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
Ordförande	*Ordförande*