EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-pandemie

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De COVID-19-pandemie heeft een grote economische schok teweeggebracht, die in de hele Europese Unie en wereldwijd aanzienlijke negatieve gevolgen heeft. De ernst van de impact zal afhangen van zowel de duur als de geografische verspreiding van de pandemie. COVID-19 heeft een ongeëvenaarde impact op het vervoer in het algemeen en op de spoorwegsector in het bijzonder. De pandemie kan in de spoorwegsector talrijke faillissementen en liquiditeitstekorten veroorzaken. Zij treft alle schakels van de toeleveringsketen en heeft een impact op zowel spoorwegondernemingen, verladers als logistieke ondernemingen. Ook infrastructuurbeheerder en exploitanten van dienstvoorzieningen zullen lijden onder de financiële gevolgen. Indien er geen maatregelen worden genomen, zal de pandemie een zware impact hebben op het internationale verkeer, de omvang van het goederenvervoer en het aantal passagiers, het digitaliseringsproces, de openstelling van de markt en de marktstructuren, en zal de weerslag daarvan lange tijd voelbaar zijn.

De spoorwegsector is van strategisch belang voor de Europese Unie. Het spoor levert een essentiële bijdrage aan de algemene economie en werkgelegenheid van de EU. De sector telt zelf 1 miljoen werknemers: 600 000 bij de spoorwegondernemingen en 440 000 bij de infrastructuurbeheerders (cijfers voor eind 2016).

Spoorvervoer is van cruciaal belang voor de EU-strategie voor een duurzamere vervoerssector, voor economische en sociale cohesie en voor de contacten tussen Europese burgers binnen en tussen de lidstaten. Het spoor levert met schone mobiliteit en een grote efficiëntie een belangrijke bijdrage aan de Europese vervoersmix. Daarom is het spoorvervoer, als meest duurzame en milieuvriendelijke vervoerswijze, van cruciaal belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de green deal.

De Europese spoorwegen vervoeren jaarlijks ongeveer 1,6 miljard ton goederen en 9 miljard passagiers. In 2016 werden in de Unie in totaal 450 miljard passagierskilometers met de trein afgelegd, ten opzichte van in totaal ongeveer 6 biljoen passagierskilometers voor alle vervoer over land. Het merendeel van het passagiersvervoer per spoor is binnenlands verkeer; in 2016 was slechts 6 % internationaal verkeer.

In 2016 vertegenwoordigde het goederenvervoer per spoor een volume van 419 miljard tonkilometers op een totaal van ongeveer 2,5 biljoen voor alle vervoer over land. Ongeveer de helft van alle goederenvervoer per spoor is internationaal vervoer. Hierdoor heeft het goederenvervoer per spoor een sterke Europese dimensie en ondervindt het nog sterker de impact van het gebrek aan interoperabiliteit en samenwerking tussen de nationale spoorwegnetten, wat zijn concurrentiepositie kan aantasten.

Na de uitbraak van COVID-19 zijn het passagiers- en goederenvervoer per spoor sterk gedaald door de ingevoerde beperkingen en de geringere vraag naar vervoer. Tijdelijke

reisbeperkingen tussen de EU-lidstaten hebben aanzienlijke sporen nagelaten: de meeste internationale passagierstreinen rijden niet meer, het binnenlands spoorvervoer is tot 90 % gedaald ten opzichte van de cijfers van vorig jaar. Veel nieuwkomers moesten hun activiteiten staken en alle spoorwegexploitanten zagen hun vervoer sterk teruglopen.

Goederenvervoerders bieden binnenlands en internationaal goederenvervoer per spoor aan maar melden ook een terugval van de vervoersvolumes. Eén van de belangrijkste redenen was het wegvallen van de vraag vanuit bepaalde sectoren nadat de lockdownmaatregelen die de meeste lidstaten hadden genomen de productie hadden doen stilvallen. Nu, in de maanden na de lockdown, trekt de vraag langzaam weer aan maar het is nog onduidelijk hoe de vraag naar spoorvervoer verder zal evolueren.

Over het hele jaar 2020 zal de vraag naar passagiersvervoer naar verwachting ver onder het niveau van 2019 liggen en ook de vraag naar goederenvervoer zal aanzienlijk onder de cijfers van vorig jaar blijven.

Om de impact van de pandemie te beperken, worden op talrijke gebieden ambitieuze herstelmaatregelen voorbereid. In dit verband heeft de huidige verordening tot doel het bestaande kader voor het spoorvervoer aan te vullen om de nationale autoriteiten en de belanghebbenden in de spoorwegsector meer mogelijkheden te bieden om de negatieve gevolgen van de COVID-19-pandemie op te vangen en in te spelen op de dringende behoeften van de spoorwegsector zolang deze gevolgen van die crisis aanhouden. De maatregelen behelzen met name de kwijtschelding, de verlaging of uitstel van de heffingen voor de toegang tot en het gebruik van spoorweginfrastructuur en de schrapping van reserveringskosten. Zij bestrijken een referentieperiode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020, tijdens dewelke de heffingen kunnen worden aangepast. Hiermee wordt afgeweken van artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU, waarin bepaald is dat de netverklaring (die een overzicht bevat van alle geldende heffingen) ten minste vier maanden vóór het verstrijken van de termijn voor de indiening van aanvragen voor infrastructuurcapaciteit wordt bekendgemaakt.

Concreet stelt de Commissie de volgende maatregelen voor:

(1) *Infrastructuurheffingen – doorberekening van de directe kosten:* Op grond van artikel 31, lid 3, van de richtlijn, wordt voor het minimumtoegangspakket een heffing vastgesteld die gelijk is aan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Lagere heffingen zijn derhalve in beginsel uitgesloten. Er wordt voorgesteld hiervan af te wijken om ervoor te zorgen dat de lidstaten en infrastructuurbeheerders tijdens de referentieperiode over een zo breed mogelijke waaier aan mogelijkheden beschikken.

(2) *Extra heffingen:* Artikel 32 biedt de lidstaten de mogelijkheid extra heffingen op te leggen voor zover de respectieve segmenten van de spoorwegmarkt die kunnen dragen. Dit beginsel impliceert dat extra heffingen onderhevig kunnen zijn aan schommelingen en dat zij kunnen dalen als het betrokken marktsegment niet langer in staat is die heffingen te dragen. De huidige crisis kan aanleiding geven tot een daling. Op grond van de huidige tekst van Richtlijn 2012/34/EU mogen die extra heffingen in de loop van een bepaalde dienstregelingsperiode in principe echter niet

worden gewijzigd. In afwijking van deze regel wordt voorgesteld de lidstaten toe te staan de heffingen tijdens de referentieperiode te verlagen.

(3) *Reserveringsheffingen*: Artikel 36 van Richtlijn 2012/34/EU voorziet in een systeem van reserveringsheffingen. Die heffingen moeten voorkomen dat spoorwegondernemingen treinpaden laattijdig annuleren en moeten derhalve een optimaal gebruik van de bestaande capaciteit bevorderen. Doorgaans stijgt de heffing naarmate het voorziene exploitatietijdstip dichterbij komt.

Op grond van artikel 36 van Richtlijn 2012/36/EU kan elke infrastructuurbeheerder autonoom beslissen of hij een systeem van reserveringsheffingen toepast. Op grond van de tweede zin van artikel 36 zijn zij echter verplicht dergelijke heffingen op te leggen als spoorwegondernemingen "regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken".

De pandemie heeft ernstige verstoringen van het treinverkeer veroorzaakt, waardoor talrijke treinen werden geannuleerd. De spoorwegondernemingen hadden en hebben geen vat op de onderliggende gebeurtenissen, die bovendien (tijdelijke) overcapaciteit hebben veroorzaakt. Derhalve kan worden aangenomen dat het stimulerende effect van de reserveringsheffingen waarin artikel 36 van Richtlijn 2012/34/EU voorziet in de referentieperiode niet relevant is.

Het is derhalve passend de lidstaten toe te staan de bij artikel 36, tweede zin, van de richtlijn vastgestelde verplichting met betrekking tot annuleringen tijdens die periode op te heffen.

(4) *Compensatie door de lidstaten:* Elke door de lidstaten op grond van de voorgestelde verordening toegestane verlaging van de bovengenoemde heffingen (op basis van de directe kosten, extra heffingen en reserveringsheffingen) zou voor de infrastructuurbeheerder tot inkomstenverlies leiden.

Dergelijke verliezen moeten in beginsel worden gecompenseerd overeenkomstig artikel 8, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU. Krachtens die bepaling moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de rekeningen van infrastructuurbeheerders die verliezen lijden door o.a. een onverwachte daling van de vraag, over een periode van vijf jaar in evenwicht blijven, onder normale zakelijke omstandigheden.

De inkomstensverliezen voor infrastructuurbeheerders als gevolg van de in deze verordening voorgestelde verlagingen, zijn per definitie uitgesloten op grond van de huidige formulering van Richtlijn 2012/34/EU. Daarom wordt voorgesteld dat aan de infrastructuurbeheerders na een kortere periode dan die waarin artikel 8, lid 4, van de richtlijn voorziet, namelijk uiterlijk 31 december van het jaar na het jaar waarin het verlies is geleden, compensatie wordt verleend.

(5) *Aanpassingen van de netverklaring*: In de netverklaring zijn de algemene regels, termijnen, procedures en criteria voor de heffings- en capaciteitstoewijzingsregelingen vastgelegd, met inbegrip van de informatie die nodig is om infrastructuurcapaciteit te kunnen aanvragen.

Er wordt voorgesteld in de verordening op te nemen dat de netverklaring actueel moet blijven en onverwijld moet worden gewijzigd.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Richtlijn 2012/34/EU biedt geen antwoord op buitengewone omstandigheden, zoals die welke door de uitbraak van COVID-19 in de spoorwegsector zijn veroorzaakt. Daarom moeten gerichte afwijkingen worden toegestaan om de gevolgen van de pandemie voor het spoorvervoer te beperken en de integriteit van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte te behouden. Bovendien vergt de competitieve structuur van de markt, die zowel uit historische exploitanten als nieuwkomers bestaat, herstelmaatregelen die voor een gelijk speelveld blijven zorgen.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De effectieve werking van de interne Europese spoorwegruimte is afhankelijk van de economische prestaties van de marktspelers en van het behoud van de reeds geboekte resultaten op het gebied van bestuurlijke onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, transparantie van de regels inzake tarifering en toegang tot het net, non-discriminatie en gelijke behandeling bij de toekenning van treinpaden en de toepassing van heffingsregelingen en van de openstelling van de markt. De negatieve economische gevolgen van COVID-19 kunnen de financiële levensvatbaarheid van de actoren op de spoormarkt in gevaar brengen en de werking van het vervoerssysteem ernstig verstoren, hetgeen uiteindelijk de economie als geheel zou schaden. Volgens een in mei en juni 2020 via het platform voor de dialoog met spoorwegondernemingen uitgevoerde enquête onder de spoorwegondernemingen hebben de belanghebbenden uit die sector tot dusver nog geen specifieke steun gekregen. De voorgestelde verordening moet daar verandering in brengen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor dit initiatief is artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, dat ook de rechtsgrondslag van Richtlijn 2012/34/EU zelf is.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De doelstellingen van het voorstel kunnen niet in voldoende mate door de lidstaten worden bereikt om de volgende reden: De tarieven voor de toegang tot het net worden op omvattende wijze op EU-niveau geregeld en de lidstaten mogen derhalve niet van de EU-regels afwijken, tenzij er specifieke Europese wetgeving bestaat die dat toestaat. Richtlijn 2012/34/EU biedt de lidstaten niet de mogelijkheid om in het kader van de uitbraak van COVID-19 te reageren op de onvoorzienbare gevolgen voor het spoorvervoer, met name door de regels inzake tarifering en capaciteitstoewijzing aan te passen. Dit kan alleen mogelijk worden gemaakt middels een door de Unie vastgestelde rechtshandeling, die (gerichte) afwijkingen toestaat. Bovendien biedt de voorgestelde verordening de lidstaten de vrijheid om te beslissen of zij de ingevoerde maatregelen al dan niet ten uitvoer leggen, rekening houdend met de toestand van hun overheidsfinanciën.

- **Evenredigheid**

Het voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om de doelstelling te bereiken, namelijk gerichte afwijkingen toestaan op Richtlijn 2012/34/EU om de impact van de uitbraak van COVID-19 te verlichten. De voorgestelde maatregel is derhalve evenredig, ook wat betreft de referentieperiode waarop de maatregel van toepassing is. Deze periode weerspiegelt de op dit moment verwachte duur van de impact van de COVID-19-pandemie op de spoorvervoersmarkt. Er wordt voorgesteld de Commissie te machtigen deze periode zo nodig te verlengen.

- **Keuze van het instrument**

Om de beoogde doelstelling te bereiken, moet het rechtsinstrument rechtstreeks en algemeen toepasselijk zijn. Daarom is een verordening het meest geschikte rechtsinstrument.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Het gaat om een dringende maatregel naar aanleiding van de plotse en niet te voorziene uitbraak van COVID-19.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Gezien de urgentie van de situatie zijn de belanghebbenden niet formeel geraadpleegd. Zowel de autoriteiten van de lidstaten als de belanghebbenden hebben de Commissie echter verzocht maatregelen voor te stellen met betrekking tot het toewijzings- en heffingskader van Richtlijn 2012/34/EU.

Met name de verenigingen van de spoorwegsector die de spoorwegondernemingen vertegenwoordigen, hebben de Commissie bij herhaling om dringende maatregelen verzocht. Deze maatregelen moeten ervoor zorgen dat de sector het verlies aan inkomsten kan opvangen en het risico op faillissementen terugdringen, met name voor particuliere exploitanten. Eén van de maatregelen waar het vaakst voor wordt gepleit, is de schorsing van de heffingen voor de infrastructuur, stations, dienstvoorzieningen en het gebruik van opstelsporen.

Naar aanleiding van deze oproep tot actie hebben sommige lidstaten en infrastructuurbeheerders gereageerd door dergelijke maatregelen te nemen en/of te onderzoeken. De Commissie heeft in maart, april en mei 2020 via de PRIME-subgroep inzake heffingen een enquête gehouden. Uit de resultaten van de enquête bleek dat sommige lidstaten bereid waren herstelmaatregelen te nemen overeenkomstig de voorstellen in deze verordening.

Gezien het ontbreken van passende noodbepalingen in de richtlijn moet middels deze verordening een kader worden gecreëerd voor de maatregelen die nodig zijn om de COVID-19-crisis het hoofd te bieden.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Zoals toegelicht, was het verzamelen van deskundigheid van het gebruikelijke niveau niet mogelijk vanwege de urgentie van de situatie. De Commissie heeft echter een beroep gedaan op de inzichten die zij heeft opgebouwd dankzij haar contacten met de lidstaten en de belanghebbenden uit de spoorwegsector.

- **Effectbeoordeling**

Gezien de urgentie van de toestand is er geen formele effectbeoordeling uitgevoerd.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Niet van toepassing.

- **Grondrechten**

Niet van toepassing.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De maatregel omvat geen specifieke controle- of rapportageregelingen. De Commissie moet echter de ontwikkeling van de uitbraak van COVID-19 en de gevolgen daarvan voor de Europese spoorwegruimte volgen en de bevoegdheid krijgen om indien nodig een gedelegeerde handeling vast te stellen om de looptijd van deze maatregel te verlengen.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

N.v.t

2020/0127 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-pandemie

(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 artikel 91,

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 Comité[1],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[2],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Door COVID-19-pandemie is de vraag naar vervoer sterk gedaald, waardoor ook het spoorvervoer een sterke terugval kende. Sinds 1 maart 2020 heeft dit ernstige gevolgen voor de spoorwegondernemingen en wellicht blijft dat zo tot minstens 31 december 2020. Op deze omstandigheden hebben de spoorwegondernemingen, die geconfronteerd worden met aanzienlijke liquiditeitsproblemen en grote verliezen en in sommige gevallen failliet dreigen te gaan, geen vat.

(2) Om de negatieve economische effecten van de COVID-19-pandemie op te vangen, zullen sommige spoorwegondernemingen financiële steun nodig hebben. Spoorwegondernemingen zullen tijdens de COVID-19-crsis misschien niet in staat zijn heffingen voor de toegang tot spoorweginfrastructuur te betalen en daarom moeten infrastructuurbeheerders de mogelijkheid krijgen die heffingen te verlagen, kwijt te schelden of uit te stellen. Die mogelijkheid moet worden geboden vanaf het moment waarop de gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de spoorwegmarkt voelbaar werden en zolang die naar verwachting zullen duren, d.w.z. van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 ("de referentieperiode").

(3) In artikel 31, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU is bepaald dat de aan de infrastructuurbeheerder te betalen toegangsheffingen niet lager mogen liggen dan de kosten die rechtstreeks uit de exploitatie van de treindienst voortvloeien. Door die heffingen voor alle spoorwegondernemingen die goederen en passagiers vervoeren op transparante, objectieve en niet-discriminerende wijze volledig of gedeeltelijk kwijt te

[1] PB C 132 van 3.5.2011, blz. 99.
[2] PB C 104 van 2.4.2011, blz. 53.

schelden of op te schorten, kan de impact van de COVID-19-pandemie tijdens de referentieperiode worden verlicht. De lidstaten moeten daarom de mogelijkheid krijgen infrastructuurbeheerders toe te staan dergelijke maatregelen te nemen.

(4) Op grond van artikel 32, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU mogen de lidstaten extra heffingen toepassen als de markt dit aankan. Door de impact van de COVID-19-pandemie is de draagkracht van de markt aangetast. Het is derhalve passend de lidstaten de mogelijkheid te geven infrastructuurbeheerders toe te staan te evalueren in hoeverre de verschillende marktsegmenten die heffingen nog kunnen dragen met het oog op een eventuele verlaging van de tijdens de referentieperiode verschuldigde bedragen.

(5) Artikel 36 van Richtlijn 2012/34/EU voorziet in een systeem van reserveringsheffingen, dat tot doel heeft een efficiënt gebruik van de capaciteit aan te moedigen. Op grond van de tweede zin van dat artikel moeten dergelijke heffingen worden opgelegd aan spoorwegondernemingen die regelmatig nalaten de toegewezen paden of delen daarvan te gebruiken. De infrastructuurbeheerders moeten in hun netverklaring de criteria bekendmaken voor het vaststellen van zulke nalatigheid van gebruik. De pandemie heeft ernstige verstoringen van het treinverkeer veroorzaakt, die op hun beurt tot talrijke annuleringen van treinen hebben geleid. De spoorwegondernemingen hadden en hebben geen vat op de onderliggende gebeurtenissen. Bovendien heeft die situatie tot (tijdelijke) overcapaciteit geleid. Derhalve kan worden aangenomen dat het stimulerende effect van de reserveringsheffingen dat met artikel 36 van Richtlijn 2012/34/EU wordt beoogd in de referentieperiode niet relevant is. Daarom moeten de lidstaten, in afwijking van de tweede zin van artikel 36, de mogelijkheid krijgen om hun infrastructuurbeheerders toe te staan geen reserveringsheffingen te innen voor de toegewezen treinpaden die tijdens de referentieperiode niet worden gebruikt, zelfs als het niet gebruiken van die treinpaden op basis van de huidige criteria als regelmatige nalatigheid van gebruik zou worden beschouwd.

(6) Elke door de lidstaten op grond van deze verordening toegestane verlenging van de bovengenoemde heffingen zou voor de infrastructuurbeheerder een verlies van inkomsten meebrengen. Die inkomstenverliezen moeten in beginsel worden gecompenseerd overeenkomstig artikel 8, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU. Gezien het buitengewone karakter van deze verliezen moeten de infrastructuurbeheerders binnen een kortere termijn worden vergoed, namelijk uiterlijk op 31 december van het jaar na het jaar waarin de verliezen werden geleden.

(7) De voorwaarden voor het gebruik van spoorweginfrastructuur moeten tijdelijk worden aangepast en de netverklaring moet worden bijgewerkt en zo nodig worden gewijzigd.

(8) Gezien het plotselinge en onvoorziene karakter van de COVID-19-pandemie, waardoor de EU onmogelijk tijdig maatregelen kon vaststellen, moet deze verordening de bovengenoemde referentieperiode bestrijken, ook al is die reeds deels verstreken, zonder evenwel het gewettigd vertrouwen te ondermijnen.

(9) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het hoofd bieden aan de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte noodsituatie, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang of de gevolgen van het optreden, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie (“VEU”) neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het beginsel van

evenredigheid zoals bedoeld in datzelfde artikel gaat deze verordening niet verder dan hetgeen nodig is om die doelstelling te bereiken.

(10) Gezien de urgentie wegens de door de COVID-19-pandemie veroorzaakte uitzonderlijke omstandigheden die de voorgestelde maatregelen rechtvaardigen en meer in het bijzonder teneinde de noodzakelijke maatregelen snel vast te stellen om bij te dragen tot de financiële draagkracht van de spoorwegondernemingen, moet een uitzondering worden gemaakt op de periode van acht weken als bedoeld in artikel 4 van Protocol nr. 1 betreffende de rol van de nationale parlementen in de Europese Unie, gehecht aan het VEU, het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie.

(11) Teneinde de bij deze verordening vastgestelde maatregelen indien nodig en gerechtvaardigd te verlengen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden verleend om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen om de periode waarin de bij deze verordening vastgestelde maatregelen van toepassing zijn, te verlengen. Het is van bijzonder belang dat de Commissie bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven([3]). Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen van de lidstaten, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

(12) Opdat de maatregelen waarin deze verordening voorziet direct kunnen worden toegepast, moet zij met spoed in werking treden op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

Bij deze verordening worden tijdelijke regels vastgesteld inzake de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als bedoeld in hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU. Zij is van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 (“de referentieperiode”) van toepassing op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor binnenlands en internationaal spoorvervoer die onder die richtlijn valt.

Artikel 2

Verlaging, kwijtschelding of uitstel van de heffingen voor het minimumtoegangspakket en van de reserveringsheffingen

1. Onverminderd de artikelen 27 en 31, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU en met inachtneming van de staatssteunregels, mogen de lidstaten infrastructuurbeheerders toestaan de heffingen voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang tot dienstvoorzieningen die tijdens de referentieperiode verschuldigd waren of zullen

zijn op transparante, objectieve en niet-discriminerende wijze te verlagen, kwijt te schelden of uit te stellen.

2. Onverminderd artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU en met inachtneming van de staatssteunregels, mogen lidstaten infrastructuurbeheerders toestaan de draagkracht van de marktsegmenten om extra heffingen te betalen, in de zin van artikel 32, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU, te evalueren met het oog op een eventuele verlaging van de voor de referentieperiode verschuldigde bedragen.

3. Onverminderd artikel 27 en artikel 36, tweede zin, van Richtlijn 2012/34/EU en met inachtneming van de staatssteunregels, mogen de lidstaten de infrastructuurbeheerders toestaan alle spoorwegondernemingen op transparante, objectieve en niet-discriminerende wijze vrij te stellen van de betaling van reserveringheffingen voor tijdens de referentieperiode toegewezen maar niet gebruikte capaciteit.

4. Onverminderd artikel 8, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU en met inachtneming van de staatssteunregels, vergoeden de lidstaten de infrastructuurbeheerders voor het specifieke financiële verlies dat zij hebben geleden door de toepassing van de leden 1, 2 en 3, uiterlijk op 31 december van het jaar dat volgt op het jaar waarin het verlies werd geleden. Deze vergoeding doet geen afbreuk aan de verplichting van de lidstaten uit hoofde van artikel 8, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU om ervoor te zorgen dat de winst- en verliesrekening van een infrastructuurbeheerder over een redelijke periode, van maximaal vijf jaar, in evenwicht blijft.

Artikel 3

Aanpassingen van de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

In afwijking van artikel 27 van Richtlijn 2012/34/EU wijzigen de infrastructuurbeheerders desgevallend en onverwijld de in artikel 27 van die richtlijn bedoelde netverklaring, teneinde in die verklaring te vermelden welke criteria zij hanteren naar aanleiding van de door de lidstaten overeenkomstig artikel 2 genomen maatregelen.

Artikel 4

Toezichthoudende instantie

Deze verordening doet geen afbreuk aan de bepalingen van Richtlijn 2012/34/EG met betrekking tot de toezichthoudende instantie. Artikel 56 van die richtlijn is van toepassing op de in de artikelen 2 en 3 van deze verordening bedoelde gevallen, met inachtneming van de daarin vastgestelde criteria, die van toepassing zijn op de infrastructuurbeheerders.

Artikel 5

Verlenging van de referentieperioden

1. Uiterlijk op 1 november 2020 verstrekken de infrastructuurbeheerders de Commissie gegevens over het gebruik van hun netwerken, ingedeeld per marktsegment, overeenkomstig artikel 32, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU voor de perioden van 1 maart 2019 tot en met 30 september 2019 en van 1 maart 2020 tot en met 30 september 2020.

2. Indien de Commissie op basis van de in lid 1 bedoelde gegevens vaststelt dat er sprake is van een blijvende terugval van het spoorkeer ten opzichte van het niveau tijdens de overeenkomstige periode van het voorgaande jaar, en dat die trend waarschijnlijk zal aanhouden, en indien zij op basis van de beste beschikbare wetenschappelijke gegevens tevens tot de bevinding komt dat die situatie haar oorsprong vindt in de gevolgen van de COVID-19-pandemie, wijzigt de Commissie de referentieperiode dienovereenkomstig middels overeenkomstig artikel 6 vastgestelde gedelegeerde handelingen.

3. Indien dit door de blijvende gevolgen van de COVID-19-pandemie voor de sector van het spoorvervoer in de Unie om dwingende redenen van urgentie vereist is, is de in artikel 7 neergelegde procedure van toepassing op overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen.

Artikel 6

Uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie

1. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend onder de in dit artikel neergelegde voorwaarden.

2. De in artikel 2 bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend voor een termijn van één jaar met ingang van [*de datum van inwerkingtreding van deze verordening*].

3. Het Europees Parlement of de Raad kan de in artikel 5, lid 2, bedoelde bevoegdheidsdelegatie te allen tijde intrekken. Het besluit tot intrekking beëindigt de delegatie van de in dat besluit genoemde bevoegdheid. Het wordt van kracht op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie* of op een daarin genoemde latere datum. Het laat de geldigheid van de reeds van kracht zijnde gedelegeerde handelingen onverlet.

4. Vóór de vaststelling van een gedelegeerde handeling raadpleegt de Commissie de door elke lidstaat aangewezen deskundigen overeenkomstig de beginselen die zijn neergelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven.

5. Zodra de Commissie een gedelegeerde handeling heeft vastgesteld, doet zij daarvan gelijktijdig kennisgeving aan het Europees Parlement en de Raad.

6. Een overeenkomstig artikel 5, lid 2, vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van de handeling aan het Europees Parlement en de Raad bezwaar heeft gemaakt, of indien zowel het Europees Parlement als de Raad voor het verstrijken van die termijn aan de Commissie hebben medegedeeld dat zij daartegen geen bezwaar zullen maken. Die termijn wordt op initiatief van het Europees Parlement of de Raad met twee maanden verlengd.

Artikel 7

Spoedprocedure

1. Een overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handeling treedt onverwijld in werking en is van toepassing zolang geen bezwaar wordt gemaakt overeenkomstig lid 2. In de kennisgeving van de gedelegeerde handeling aan het

Europees Parlement en de Raad wordt vermeld om welke redenen wordt gebruikgemaakt van de spoedprocedure.

2. Het Europees Parlement of de Raad kan overeenkomstig de in artikel 6, lid 6, bedoelde procedure bezwaar maken tegen een gedelegeerde handeling. In dat geval trekt de Commissie de handeling onmiddellijk in na de kennisgeving van het besluit waarbij het Europees Parlement of de Raad bezwaar maakt.

Artikel 8

Inwerkingtreding

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 de lidstaten overeenkomstig de Verdragen.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*