EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-pandemien

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Covid-19-pandemien har ført til et større økonomisk chok, som har væsentlige negative følger i Den Europæiske Union såvel som resten af verden. Hvor alvorlige konsekvenserne bliver, afhænger dels af pandemiens varighed og dels af dens geografiske udbredelse. Mere specifikt har den hidtil usete følger for transportsektoren i almindelighed og for jernbanesektoren i særdeleshed. Pandemien kan medføre et stort antal konkurser og likviditetsproblemer i jernbanesektoren. Den påvirker hele forsyningskæden og har konsekvenser for jernbanevirksomheder, speditører og logistikvirksomheder. Infrastrukturforvaltere og operatører af servicefaciliteter vil også blive ramt af de økonomiske konsekvenser. Hvis der ikke gribes ind, vil pandemien få alvorlige følger for den internationale trafik, fragtmængder og passagertal, digitaliseringsfremskridt, markedsåbning og markedsstrukturer, og de vil kunne mærkes i en lang periode fremover.

Jernbanesektoren har strategisk betydning for EU. Den yder et afgørende bidrag til EU's samlede økonomi og beskæftigelse ved direkte at beskæftige over 1 million mennesker, heraf ca. 600 000 i jernbanevirksomhederne og 440 000 hos infrastrukturforvalterne (ved udgangen af 2016).

Jernbanetransporten er desuden afgørende for EU's strategi for en mere bæredygtig transportsektor, for den økonomiske og sociale samhørighed og for at forbinde europæerne inden for og på tværs af medlemsstaterne. Jernbanetransport er et vigtigt led i EU's samlede transportsystem og giver ren mobilitet og høj effektivitet. Det er den mest bæredygtige og miljøvenlige transportform, og derfor er jernbanetransport afgørende for at nå målene i den grønne pagt.

De europæiske jernbaner transporterer hvert år omkring 1,6 milliarder ton gods og 9 milliarder passagerer. I 2016 var mængden af passagertransport i EU nået op på 450 milliarder passagerkilometer ud af de ca. 6 billioner passagerkilometer i alt inden for landtransport som helhed. Jernbanepassagertransporten er hovedsagelig indenlandsk, og blot 6 % af den krydsede grænserne i 2016.

Hvad angår godtransport i EU var mængden i 2016 nået op på 419 milliarder tonkilometer ud af de 2,5 billioner tonkilometer i alt inden for landtransport som helhed. Omkring halvdelen af den samlede jernbanegodstransport er af grænseoverskridende art. Dette giver jernbanegodstransporten en stærk europæisk dimension og gør den endnu mere sårbar over for manglende interoperabilitet og samarbejde mellem de nationale jernbanenet, der kan påvirke dens konkurrenceevne.

Efter covid-19-udbruddet er mængden af jernbanepassager- og godstransport faldet betydeligt på grund af restriktioner og lavere efterspørgsel. Midlertidige begrænsninger for rejseforbindelserne mellem EU's medlemsstater har sat sine betydeligt spor: de fleste

internationale passagertogforbindelser betjenes ikke længere, og den indenlandske jernbanetransport er faldet med op til 90 % i forhold til sidste år. Mange nye markedsdeltagere har været nødt til at indstille deres aktiviteter, og alle jernbaneoperatører har oplevet et stort fald i deres transporttjenester.

Jernbanegodsoperatørerne leverer fortsat grænseoverskridende og indenlandske tjenester, men melder om faldende transportmængder. En af hovedårsagerne er, at efterspørgslen fra visse sektorer ophørte, da produktionen gik i stå, fordi de fleste medlemsstater havde indført nedlukningsforanstaltninger, der forårsagede et sammenbrud i efterspørgslen. Her i månederne efter nedlukningen stiger efterspørgslen efter jernbanetransport langsomt, men der er endnu ikke fuld klarhed over udviklingen i efterspørgslen.

Efterspørgslen efter passagertransport i 2020 som helhed forventes at ligge betydeligt under niveauet i 2019, og også efterspørgslen efter godstransport vil ligge under sidste års niveau.

For at afbøde virkningerne af pandemien iværksættes der nu en række ambitiøse politiske tiltag, der strækker sig over mange områder. På denne baggrund er formålet med det aktuelle forordningsforslag at supplere den eksisterende ramme for jernbanesektoren for at gøre det lettere for nationale myndigheder og jernbaneinteressenter at afbøde en række negative konsekvenser af covid-19-pandemien og at reagere på akutte behov i jernbanesektoren, så længe disse konsekvenser varer ved. Foranstaltningerne vedrører navnlig fritagelse for, nedsættelse af og udsættelse af betalingen af sporadgangsafgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt fritagelse for reservationsafgifter. De dækker en referenceperiode fra 1. marts 2020 til 31. december 2020, hvor afgifterne kan ændres ved fravigelse af artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, ifølge hvilken netvejledningen (hvoraf alle gældende afgifter fremgår) skal offentliggøres mindst fire måneder inden udløbet af fristen for ansøgninger om infrastrukturkapacitet.

Mere konkret omfatter foranstaltningerne følgende:

(1) *Afgifter for sporadgang — beløb svarende til de direkte omkostninger:* I henhold til direktivets artikel 31, stk. 3, skal afgifterne for minimumsadgangsydelserne fastsættes som de omkostninger, der påløber direkte som følge af togtjenesten. Denne bestemmelse forhindrer i princippet, at afgifterne fastsættes på et lavere niveau. Det foreslås at fravige den for at give medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne størst mulig handlingsfrihed i referenceperioden.

(2) *Tillæg:* Artikel 32 giver medlemsstaterne mulighed for at opkræve tillæg, der fastsættes i forhold til de respektive jernbanemarkedssegmenters betalingsevne. Som sådan indebærer dette princip, at tillæg kan være genstand for udsving og kan nedsættes, hvis det pågældende markedssegments betalingsevne anses for nedsat. En sådan nedsættelse kan f.eks. ske som følge af den nuværende krise. Ifølge direktiv 2012/34/EU i dets nuværende form er det imidlertid principielt ikke muligt at ændre tillæg i løbet af en given køreplansperiode. Som en undtagelse fra denne regel foreslås det at give medlemsstaterne mulighed for at tillade en nedjustering af tillæg i referenceperioden.

(3) *Reservationsafgifter*: I henhold til artikel 36 i direktiv 2012/34/EU kan infrastrukturforvaltere opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men

som ikke udnyttes. Formålet med sådanne afgifter er at modvirke, at jernbanevirksomheder annullerer kanalreservationer med kort varsel, og dermed fremme en optimal og fuld udnyttelse af den eksisterende kapacitet. Normalt stiger denne afgift, jo tættere annulleringen ligger på tidspunktet for den planlagte udnyttelse.

I henhold til artikel 36 i direktiv 2012/34/EU er det i princippet op til hver enkelt infrastrukturforvalter at afgøre, om vedkommende vil opkræve reservationsafgifter. Ifølge andet punktum i denne artikel er opkrævning af sådanne afgifter dog obligatorisk, når en jernbanevirksomhed gentagne gange undlader at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem.

Pandemien har forårsaget alvorlige forstyrrelser i jernbanetrafikken, som har ført til omfattende annulleringer af kanalreservationer. De tilgrundliggende hændelser var og er fortsat uden for jernbanevirksomhedernes kontrol. Desuden har de givet anledning til (midlertidig) overkapacitet. Det kan derfor antages, at den incitamentsvirkning, der er formålet med reservationsafgifter i henhold til artikel 36 i direktiv 2012/34/EU, ikke er relevant for så vidt angår referenceperioden.

Derfor bør medlemsstaterne kunne ophæve den forpligtelse, der er fastsat i direktivets artikel 36, andet punktum, for så vidt angår annulleringer i denne periode.

(4) *Kompensation fra medlemsstaterne:* For hvert af de ovennævnte punkter (afgifter baseret på direkte omkostninger, tillæg og reservationsafgifter) vil en nedsættelse af afgifterne, som medlemsstaterne måtte tillade i henhold til den foreslåede forordning, medføre indkomsttab for infrastrukturforvalteren.

Disse indkomsttab vil i princippet blive kompenseret i henhold til artikel 8, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU. I henhold til denne bestemmelse er medlemsstaterne forpligtet til at sikre, at driftsregnskaberne for infrastrukturforvaltere, der lider tab som følge af bl.a. uventet lavere efterspørgsel, udviser balance over en periode på 5 år under normale forretningsvilkår.

Indkomsttab hos infrastrukturforvalterne som følge af de nedsættelser, der er omhandlet i den foreslåede forordning, er pr. definition udelukket i henhold til direktiv 2012/34/EU i dets nuværende form. Det foreslås derfor, at der ydes kompensation til infrastrukturforvalterne inden for en kortere frist end den, der er fastsat i artikel 8, stk. 4, i nævnte direktiv, dvs. senest den 31. december i året efter det år, hvor tabet opstod.

(5) *Justering af netvejledningen:* Netvejledningen indeholder en detaljeret redegørelse for almindelige regler, tidsfrister, procedurer og kriterier for afgifts- og kapacitetstildelingsordningerne, herunder oplysninger om ansøgning om infrastrukturkapacitet.

Ifølge forslaget skal netvejledningen ajourføres og ændres uden ophold.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Direktiv 2012/34/EU dækker ikke usædvanlige omstændigheder som f.eks. dem, der er opstået i jernbanesektoren på grund af covid-19-udbruddet. Der bør derfor gives tilladelse til målrettede undtagelser for at afbøde pandemiens virkninger for jernbanetransport og for at opretholde det fælles europæiske jernbaneområdes integritet. Desuden kræver den

konkurrenceprægede markedsstruktur, der omfatter både etablerede og nytilkomne virksomheder, foranstaltninger, der fortsat sikrer lige konkurrencevilkår.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Et velfungerende fælles europæisk jernbaneområde beror på markedsdeltagernes økonomiske resultater og de fremskridt, der allerede er opnået med hensyn til infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes forvaltningsmæssige uafhængighed, gennemsigtighed i bestemmelserne om afgifter og netadgang, ikkediskrimination og ligebehandling i forbindelse med kanaltildeling og afgiftsordninger samt markedsåbning. De negative økonomiske konsekvenser af covid-19-udbruddet for interessenterne på jernbanemarkedet kan bringe deres økonomiske levedygtighed i fare og muligvis få alvorlige negative følger for hele transportsystemet, hvilket vil have en negativ indvirkning på økonomien som helhed. Ifølge en spørgeundersøgelse blandt jernbanevirksomheder, der blev gennemført i maj og juni 2020 via dialogplatformen for jernbanevirksomheder, er der hidtil ikke ydet særlig støtte til jernbanesektoren. I den foreslåede forordning behandles disse spørgsmål.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Dette initiativ er baseret på artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, som også er retsgrundlaget for direktiv 2012/34/EU.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Målene for forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne alene af følgende grunde: Sporadgangsafgifterne er genstand for omfattende regulering på EU-plan, og medlemsstaterne kan ikke fravige EU-reglerne, medmindre der vedtages specifik EU-lovgivning i dette øjemed. Direktiv 2012/34/EU giver ikke medlemsstaterne mulighed for i forbindelse med covid-19-udbruddet at reagere på de uforudsigelige følger for jernbanetransporten ved f.eks. at justere reglerne for afgifter og kapacitetstildeling. En sådan justering kan kun foretages på grundlag af en EU-retsakt, der tillader (målrettede) undtagelser. Ifølge forordningsforslaget er det op til medlemsstaterne selv at afgøre, om de vil gennemføre de fastsatte foranstaltninger, idet der også tages hensyn til, hvilke midler de har til rådighed i form af offentlig finansiering.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målet om at afbøde virkningerne af det nuværende covid-19-udbrud gennem målrettede undtagelser fra direktiv 2012/34/EU. Den foreslåede foranstaltning står derfor i et rimeligt forhold til formålet, herunder med hensyn til den referenceperiode, som den gælder for. Denne periode afspejler aktuelle skøn over, hvor længe virkningerne af covid-19-pandemien for jernbanemarkedet vil vare ved. Det foreslås, at Kommissionen tillægges beføjelser til at forlænge denne periode, hvis det viser sig nødvendigt.

- **Valg af retsakt**

For at nå målet skal retsakten finde anvendelse direkte og generelt. Den mest hensigtsmæssige retsakt er derfor en forordning.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Dette er en hasteforanstaltning, der er udløst af det pludselige og uforudseelige covid-19-udbrud.

- **Høringer af interesserede parter**

I betragtning af sagens hastende karakter er der ikke gennemført en formel høring af de interesserede parter. Både medlemsstaternes myndigheder og de interesserede parter har imidlertid opfordret Kommissionen til at fremsætte et forslag om passende foranstaltninger vedrørende rammerne for kapacitetstildeling og afgifter i direktiv 2012/34/EU.

Navnlig har sammenslutninger i jernbanesektoren, der repræsenterer jernbanevirksomhederne, gentagne gange henvendt sig til Kommissionen med anmodninger om hasteforanstaltninger. Formålet med sådanne foranstaltninger skulle være at sikre, at sektoren kan klare sig på trods af de tabte indkomster, og at mindske risikoen for konkurser, især for private operatører. En af de oftest anbefalede foranstaltninger er suspension af afgifter for brug af baneinfrastruktur, stationer, servicefaciliteter og depotspor.

Efter opfordringerne til handling er visse medlemsstater og infrastrukturforvaltere begyndt at træffe og/eller overveje sådanne foranstaltninger. Kommissionen har gennemført en undersøgelse i marts, april og maj 2020 via Underundergruppen vedrørende Afgifter under PRIME (Platformen for Jernbaneinfrastrukturforvaltere i Europa). Undersøgelsen har vist, at visse medlemsstater er rede til at træffe afhjælpende foranstaltninger i tråd med foranstaltningerne i det foreliggende forordningsforslag.

Da direktivet ikke indeholder passende bestemmelser om nødforanstaltninger, er det nødvendigt at skabe en ramme for de tiltag, som covid-19-krisen kræver, ved at vedtage dette forslag.

- **Ekspertbistand**

Som nævnt har det ikke været muligt at indhente ekspertbistand i den sædvanlige detaljeringsgrad på grund af sagens hastende karakter. Kommissionen har imidlertid høstet erfaringer fra sine kontakter med medlemsstaterne og de interesserede parter i jernbanesektoren.

- **Konsekvensanalyse**

I betragtning af situationens hastende karakter er der ikke foretaget en konsekvensanalyse.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Ikke relevant.

- **Grundlæggende rettigheder**

Ikke relevant.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Foranstaltningen omfatter ingen specifikke overvågnings- eller rapporteringsordninger. Kommissionen bør dog følge covid-19-udbruddets udvikling og dets konsekvenser for det fælles europæiske jernbaneområde, og den bør tillægges beføjelse til, om nødvendigt, at vedtage en delegeret retsakt for at forlænge den periode, der er fastsat ved denne foranstaltning.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Ingen.

2020/0127 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-pandemien

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[1],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[2],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Covid-19-pandemien har medført et betydeligt fald i efterspørgslen, hvilket igen har ført til et brat fald i jernbanetransporten. Dette har haft alvorlige følger for jernbanevirksomhederne siden den 1. marts 2020, og situationen forventes at vare ved mindst indtil den 31. december 2020. Omstændighederne er uden for jernbanevirksomhedernes kontrol, og disse virksomheder har betydelige likviditetsproblemer og store tab og risikerer i nogle tilfælde at blive insolvente.

(2) For at afbøde de negative økonomiske virkninger af covid-19-pandemien kan det være nødvendigt at støtte jernbanevirksomhederne finansielt. Jernbanevirksomhederne er muligvis ikke i stand til at betale afgifter for adgang til jernbaneinfrastrukturen under covid-19-krisen, og infrastrukturforvalterne bør derfor have mulighed for at nedsætte, give afkald på eller udsætte betalingen af sådanne afgifter. Denne mulighed bør gives for en periode, hvor virkningerne af covid-19-pandemien på jernbanemarkedet har været mærkbare og forventes at vare ved, dvs. fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020 ("referenceperioden").

(3) I henhold til artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU må de afgifter for sporadgang, der skal betales til infrastrukturforvalteren, ikke være lavere end den omkostning, der påløber direkte som følge af togtjenesten. En delvis eller fuld fritagelse for afgifter eller udsættelse af betalingen heraf, som anvendes på en gennemsigtig, objektiv og ikkediskriminerende måde over for alle jernbanevirksomheder, der er aktive i sektoren for godstransport og personbefordring med jernbane, vil kunne afbøde virkningerne af

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

covid-19-pandemien i referenceperioden. Medlemsstaterne bør derfor have mulighed for at tillade sådanne foranstaltninger fra infrastrukturforvalternes side.

(4) Ifølge artikel 32, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU kan medlemsstaterne opkræve tillæg, hvis markedet kan bære det. På grund af virkningerne af covid-19-pandemien kan markedssegmenternes evne til at bære sådanne tillæg være nedsat. Medlemsstaterne bør derfor kunne tillade, at infrastrukturforvaltere revurderer markedssegmenternes evne til at bære tillæg med henblik på eventuelt at nedsætte de beløb, der forfalder til betaling i referenceperioden.

(5) I henhold til artikel 36 i direktiv 2012/34/EU kan infrastrukturforvaltere opkræve en passende afgift for kapacitet, som er tildelt, men som ikke udnyttes, for at tilskynde til effektiv udnyttelse af kapaciteten. Ifølge andet punktum i denne artikel er opkrævning af sådanne afgifter obligatorisk, når en jernbanevirksomhed gentagne gange undlader at udnytte tildelte kanaler eller dele af dem. Infrastrukturforvalterne skal i deres netvejledning offentliggøre kriterierne for at konstatere en sådan manglende udnyttelse. Pandemien har forårsaget alvorlige forstyrrelser i jernbanetrafikken, som har ført til omfattende annulleringer af kanalreservationer. De tilgrundliggende hændelser var og er fortsat uden for jernbanevirksomhedernes kontrol. Desuden har de givet anledning til (midlertidig) overkapacitet. Det kan derfor antages, at den incitamentsvirkning, der er formålet med reservationsafgifter i henhold til artikel 36 i direktiv 2012/34/EU, ikke er relevant for så vidt angår referenceperioden. Derfor bør medlemsstaterne som en undtagelse fra artikel 36, andet punktum, kunne tillade, at infrastrukturforvalterne undlader at opkræve reservationsafgifter for kapacitet, der er tildelt, men som ikke er blevet udnyttet i referenceperioden, selv om en sådan manglende udnyttelse ifølge de gældende kriterier ville blive betragtet som gentagne tilfælde af manglende udnyttelse af tildelte kanaler eller dele af dem.

(6) For hvert af de ovennævnte punkter vil en nedsættelse af afgifter, som medlemsstaterne måtte tillade i henhold til denne forordning, medføre indkomsttab for infrastrukturforvalteren. Disse indkomsttab vil i princippet blive kompenseret i henhold til artikel 8, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU. Da disse tab er af ekstraordinær karakter, bør der ydes kompensation til infrastrukturforvalterne inden for en kortere frist, dvs. senest den 31. december i året efter det år, hvor tabet opstod.

(7) Betingelserne for brug af jernbaneinfrastruktur bør midlertidigt justeres, og netvejledningerne bør ajourføres og ændres i nødvendigt omfang.

(8) I betragtning af covid-19-pandemiens pludselige og uforudsigelige karakter, som har gjort det umuligt at vedtage EU-foranstaltninger i rette tid, bør denne forordning gælde for ovennævnte referenceperiode, selv om dele af denne periode ligger i fortiden, uden at dette dog bør tilsidesætte legitime forventninger.

(9) Målet for denne forordning, nemlig at afhjælpe den akutte nødsituation, som covid-19-pandemien har forårsaget, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang eller virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU). I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

(10) I betragtning af sagens hastende karakter som følge af de ekstraordinære omstændigheder, som covid-19-pandemien har forårsaget, og som berettiger de foreslåede foranstaltninger, og navnlig for at vedtage de nødvendige foranstaltninger

hurtigt med henblik på at bidrage til jernbanevirksomhedernes økonomiske bæredygtighed, bør der ske fravigelse af den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Den Europæiske Union, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union, traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.

(11) For at de foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning, kan forlænges, hvis det viser sig nødvendigt og berettiget, bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde for så vidt angår forlængelse af den periode, hvor forordningens foranstaltninger finder anvendelse. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning([3]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

(12) For at sikre omgående anvendelse af foranstaltningerne i denne forordning, bør den som følge af den hastende karakter træde i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

Denne forordning fastsætter midlertidige regler for opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur, jf. kapitel IV i direktiv 2012/34/EU. Den finder anvendelse på infrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport, som er omfattet af nævnte direktiv, i perioden fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020 ("referenceperioden").

Artikel 2

Nedsættelse af, afkald på eller udsættelse af afgifter for minimumsadgangsydelserne og reservationsafgifter

1. Uanset artikel 27 og artikel 31, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU, og forudsat at statsstøttereglerne overholdes, kan medlemsstaterne tillade, at infrastrukturforvaltere nedsætter, giver afkald på eller udsætter betalingen af afgifterne for minimumsadgangsydelserne og for adgang til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter, på en gennemsigtig, objektiv og ikkediskriminerende måde i de tilfælde, hvor en sådan betaling er forfaldet eller vil forfalde i referenceperioden.

2. Uanset artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, og forudsat at statsstøttereglerne overholdes, kan medlemsstaterne tillade, at infrastrukturforvaltere revurderer markedssegmenternes evne til at bære tillæg som omhandlet i artikel 32, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU med henblik på eventuelt at nedsætte de skyldige beløb i referenceperioden.

3. Uanset artikel 27 og artikel 36, andet punktum, i direktiv 2012/34/EU, og forudsat at statsstøttereglerne overholdes, kan medlemsstaterne tillade, at infrastrukturforvaltere undlader at opkræve reservationsafgifter af jernbanevirksomheder for kapacitet, der er tildelt, men som ikke anvendes i referenceperioden, på en gennemsigtig, objektiv og ikkediskriminerende måde.

4. Uanset artikel 8, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU, og forudsat at statsstøttereglerne overholdes, yder medlemsstaterne infrastrukturforvaltere kompensation for det specifikke økonomiske tab, de lider som følge af anvendelsen af stk. 1, 2 og 3, senest den 31. december i året efter det år, hvor tabet opstod. Denne kompensation indskrænker ikke medlemsstaternes forpligtelse til i henhold til artikel 8, stk. 4, i direktiv 2012/34/EU at sikre, at en infrastrukturforvalters driftsregnskab udviser balance over en rimelig periode, som ikke må overstige fem år.

Artikel 3

Justering af betingelserne for brug af jernbaneinfrastruktur

Uanset artikel 27 i direktiv 2012/34/EU skal infrastrukturforvalterne, hvor det er relevant, uden ophold ændre den netvejledning, der er omhandlet i artikel 27 i nævnte direktiv, så den indeholder de betingelser, som de anvender på baggrund af de foranstaltninger, som den pågældende medlemsstat har truffet i henhold til artikel 2.

Artikel 4

Tilsynsorgan

Denne forordning berører ikke bestemmelserne i direktiv 2012/34/EU om tilsynsorganet. Artikel 56 i nævnte direktiv finder anvendelse på de tilfælde, der er omfattet af denne forordnings artikel 2 og 3, for så vidt angår de deri fastsatte kriterier, der finder anvendelse på infrastrukturforvaltere.

Artikel 5

Forlængelse af referenceperioden

1. Senest den 1. november 2020 forelægger infrastrukturforvalterne Kommissionen data om brugen af deres net, opdelt pr. markedssegment, i overensstemmelse med artikel 32, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, i perioden fra den 1. marts 2019 til den 30. september 2019 og fra den 1. marts 2020 til den 30. september 2020.

2. Hvis Kommissionen på grundlag af de data, der henvises til i stk. 1, finder, at der er en vedvarende nedgang i jernbanetransportens omfang i forhold til niveauet i den tilsvarende periode det foregående år, og at der er sandsynlighed for, at tendensen vil vare ved, og hvis den desuden på grundlag af de bedste tilgængelige videnskabelige data finder, at situationen er et resultat af følgerne af covid-19-pandemien, ændrer Kommissionen ved delegerede retsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 6, referenceperioden.

3. Hvis jernbanetransportsektoren i Unionen påvirkes langvarigt af covid-19-pandemien, og det er påkrævet i særligt hastende tilfælde, anvendes proceduren i artikel 7 på delegerede retsakter vedtaget i henhold til nærværende artikel.

Artikel 6

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 2, tillægges Kommissionen for en periode på et år fra [*datoen for denne forordnings ikrafttræden*].

3. Den i artikel 5, stk. 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning.

5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 2, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 7

Hasteprocedure

1. Delegerede retsakter, som vedtages i henhold til denne artikel, træder i kraft straks og finder anvendelse, så længe der ikke er gjort indsigelse i henhold til stk. 2. I meddelelsen til Europa-Parlamentet og Rådet af en delegeret retsakt anføres begrundelsen for anvendelse af hasteproceduren.

2. Europa-Parlamentet eller Rådet kan efter proceduren i artikel 6, stk. 6, gøre indsigelse mod en delegeret retsakt. I så fald skal Kommissionen ophæve retsakten straks efter Europa-Parlamentets eller Rådets meddelelse af afgørelsen om at gøre indsigelse.

Artikel 8

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i medlemsstaterne i overensstemmelse med traktaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formanden	*Formanden*