EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi pandemije COVID-19

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Pandemija COVID-19 je povzročila velik gospodarski šok, ki ima znatne negativne učinke v Evropski uniji in po vsem svetu. Resnost posledic bo odvisna od trajanja in geografske razširjenosti pandemije. Natančneje, pandemija ima neprimerljiv učinek na promet na splošno in zlasti na železniški sektor. V železniškem sektorju bo lahko povzročila veliko primerov insolventnosti in pomanjkanja likvidnosti. Vpliva na celotno dobavno verigo in ima učinke na prevoznike v železniškem prometu, pošiljatelje in logistična podjetja. Finančne posledice pandemije bodo prizadele tudi upravljavce infrastrukture in upravljavce objektov za izvajanje železniških storitev. V primeru neukrepanja bo imela pandemija resne učinke na mednarodni promet, obseg tovora in število potnikov, napredek pri digitalizaciji, odprtost trga in tržne strukture, ki bodo vidni daljše obdobje.

Železniški sektor je za Evropsko unijo strateškega pomena. Bistveno prispeva k celotnemu gospodarstvu in zaposlovanju v EU, saj neposredno zaposluje več kot 1 milijon ljudi, od tega jih približno 600 000 zaposlujejo prevozniki v železniškem prometu in 440 000 upravljavci infrastrukture (konec leta 2016).

Železniški promet je bistven za strategijo EU za bolj trajnostni prometni sektor, ekonomsko in socialno kohezijo ter povezovanje Evropejcev znotraj držav članic in med njimi. Železnica pomembno prispeva h kombinaciji načinov prevoza v EU ter zagotavlja čisto mobilnost in visoko raven učinkovitosti. Železniški promet je zato zaradi svoje vrednosti, ki jo ima kot najbolj trajnosten in okolju prijazen način prevoza, ključen pri doseganju ciljev zelenega dogovora.

Evropske železnice na leto prepeljejo približno 1,6 milijarde ton tovora in 9 milijard potnikov. Do leta 2016 je obseg potniškega prometa v EU dosegel 450 milijard potniških kilometrov, skupni potniški kilometri kopenskega prometa pa so znašali približno 6 bilijonov kilometrov. Železniški potniški promet poteka predvsem znotraj držav, leta 2016 ga je bilo le 6 % čezmejnega.

Leta 2016 je obseg tovornega prometa v EU znašal 419 milijard tonskih kilometrov, ves kopenski promet pa je znašal 2,5 bilijona tonskih kilometrov. Približno polovica vsega tovornega prometa je čezmejni promet. To pomeni, da je železniški tovorni promet za Evropo zelo pomemben ter tudi občutljivejši za pomanjkanje interoperabilnosti in sodelovanja med nacionalnimi železniškimi omrežji, ki lahko vpliva na njegovo konkurenčnost.

Po izbruhu bolezni sta se železniški potniški in tovorni promet zaradi omejitev in manjšega povpraševanja močno zmanjšala. Začasne omejitve potniških povezav med državami članicami EU so močno zaznamovale železniški promet: večina mednarodnih potniških vlakov ne obratuje več, notranji železniški promet pa se je v primerjavi z lanskim letom zmanjšal za do 90 %. Številni novi udeleženci, ki so nedavno vstopili na trg, so morali

prenehati opravljati dejavnost, vse železniške prevoznike pa je prizadel velik upad prevoznih storitev.

Prevozniki v železniškem tovornem prometu opravljajo storitve čezmejnega in notranjega prometa, vendar poročajo o zmanjšanju obsega prevoza. Eden od glavnih razlogov je bil ta, da se je povpraševanje nekaterih panog ustavilo, ker je proizvodnja obmirovala, saj je večina držav članic uvedla omejitve gibanja, zaradi česar se je povpraševanje močno zmanjšalo. Zdaj, v mesecih po ukrepih omejitve gibanja, se povpraševanje počasi izboljšuje, vendar še ni povsem jasno, kako se bo razvilo povpraševanje po železniškem prevozu.

Povpraševanje po potniškem prometu za celotno leto 2020 bo po napovedih močno pod ravnjo iz leta 2019, povpraševanje po tovornem prometu pa bo prav tako znatno nižje od ravni iz lanskega leta.

Za ublažitev učinkov pandemije se pripravlja ambiciozen politični odziv, ki bo zajemal številna področja. V tem okviru je cilj te uredbe dopolniti obstoječi okvir, povezan z železniškim prometom, ter nacionalnim organom in zainteresiranim stranem v železniškem prometu omogočiti, da se bodo lažje spoprijemali s številnimi negativnimi posledicami pandemije COVID-19 in se odzivali na nujne potrebe železniškega sektorja v času trajanja navedenih posledic. Taki ukrepi se nanašajo zlasti na oprostitev, znižanje ali odlog uporabnin za dostop po tirih za uporabo železniške infrastrukture in oprostitev dajatev za rezervacijo. Zajemajo referenčno obdobje od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020, za katero se lahko uporabnine in dajatve spremenijo z odstopanjem od člena 27 Direktive 2012/34/EU, program omrežja (iz katerega so razvidne vse zadevne uporabnine in dajatve) pa se objavi najpozneje štiri mesece pred potekom roka za vložitev prošenj za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.

Konkretneje se lahko upoštevajo:

(1) *uporabnine za dostop po tirih – znesek, ki ustreza neposrednim stroškom:* člen 31(3) Direktive zahteva, da so uporabnine za minimalni paket storitev dostopa enake stroškom, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa. Določba bi načeloma nasprotovala nižjim uporabninam. Predlagano je odstopanje od te določbe, da se državam članicam in upravljavcem infrastrukture omogoči najširši razpon možnosti, ki jih bodo imeli na voljo v referenčnem obdobju;

(2) *pribitki:* člen 32 državam članicam dovoljuje, da naložijo pribitke, ki se določijo glede na sposobnost zadevnih segmentov trga storitev v železniškem prometu, da jih plačajo. To načelo kot tako pomeni, da so lahko pribitki odvisni od nihanj in se bodo verjetno zmanjšali, če se bo zmanjšala plačilna sposobnost zadevnih segmentov trga storitev v železniškem prometu. Do takega zmanjšanja lahko pride zlasti zaradi sedanje krize. Vendar v skladu z Direktivo 2012/34/EU v sedanji obliki spremembe pribitkov v zadevni sezoni operativnega voznega reda načeloma niso mogoče. Z odstopanjem od tega pravila je predlagano, da se državam članicam za referenčno obdobje omogočijo prilagoditve navzdol;

(3) *dajatve za rezervacijo*: člen 36 Direktive 2012/34/EU določa ureditev za dajatve za rezervacijo. Cilj takih dajatev je prevoznike v železniškem prometu odvrniti od nenadne odpovedi vlakovnih poti ter torej spodbujati najboljšo in polno uporabo

obstoječe zmogljivosti. Običajno se ta dajatev zvišuje, kolikor je odpoved bližje času uporabe.

V skladu s členom 36 Direktive 2012/34/EU se načeloma lahko vsak upravljavec infrastrukture sam odloči, ali želi naložiti dajatve za rezervacijo. Vendar je v skladu z drugim stavkom člena 36 naložitev navedenih dajatev obvezna, če prevozniki v železniškem prometu „dodeljenih poti ali njihovega dela pogosto ne uporabljajo“.

Pandemija je povzročila resne motnje v železniškem prometu, ki so vodile v številne odpovedi vlakovnih poti. Povezani dogodki so bili in so zunaj nadzora prevoznikov v železniškem prometu. Poleg tega so privedli do (začasnih) presežnih zmogljivosti. Zato je mogoče predpostavljati, da spodbujevalni učinek, ki je v skladu s členom 36 Direktive 2012/34/EU cilj dajatev za rezervacijo, ni relevanten, kar zadeva referenčno obdobje.

Zato je primerno državam članicam omogočiti, da odpravijo obveznost, določeno v drugem stavku člena 36 Direktive, v zvezi z odpovedmi v navedenem obdobju;

(4) *povračilo držav članic:* v zvezi z vsakim od zgoraj navedenih elementov (uporabnine na podlagi neposrednih stroškov, pribitki in dajatve za rezervacijo) bi vsako znižanje uporabnin in dajatev, ki bi ga dovolile države članice v skladu s predlagano uredbo, za upravljavca infrastrukture pomenilo izgube prihodkov.

Navedene izgube prihodkov bi se načeloma nadomestile v skladu s členom 8(4) Direktive 2012/34/EU. V skladu z navedeno določbo morajo države članice zagotoviti, da poslovni računi upravljavcev infrastrukture, ki se spopadajo z izgubami, med drugim zaradi nepričakovano nizkega povpraševanja, pod običajnimi pogoji poslovanja ostanejo uravnoteženi v obdobju petih let.

Izgube prihodkov upravljavcev infrastrukture, ki izhajajo iz znižanj, kot so predvidena v predlagani uredbi, po definiciji ne bi nastale na podlagi Direktive 2012/34/EU v trenutno veljavni obliki. Zato je predlagano, da se upravljavcem infrastrukture povračilo izplača v obdobju, ki je krajše od obdobja, določenega v členu 8(4) navedene direktive, tj. do 31. decembra v letu, ki sledi letu, v katerem je izguba nastala;

(5) *prilagoditve programa omrežja*: v programu omrežja so podrobno obrazloženi splošna pravila, roki, postopki in merila za ureditve zaračunavanja uporabnin in dodeljevanja infrastrukturnih zmogljivosti, vključno z informacijami za prošnje za dodelitev infrastrukturnih zmogljivosti.

Predlagana je določba, da je treba programe omrežja nemudoma posodobiti in spremeniti.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Direktiva 2012/34/EU ne obravnava izrednih okoliščin, kot so nastale v železniškem sektorju zaradi izbruha COVID-19. Zato bi bilo treba dovoliti ciljna odstopanja, da se ublažijo učinki pandemije na železniški promet in ohrani celovitost enotnega evropskega železniškega območja. Poleg tega so za strukturo konkurenčnega trga, ki vključuje uveljavljene in nove udeležence, potrebni ukrepi pomoči, ki bodo še naprej zagotavljali enake konkurenčne pogoje.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Učinkovito delovanje enotnega evropskega železniškega območja je odvisno od gospodarske uspešnosti subjektov na trgu in varovanja dosedanjih dosežkov v zvezi z upravljavsko neodvisnostjo upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu, preglednostjo določb o zaračunavanju uporabnin in dostopu do omrežja, nediskriminatorno in enako obravnavo pri ureditvah dodeljevanja vlakovnih poti in zaračunavanja uporabnin ter odprtostjo trga. Negativne gospodarske posledice izbruha COVID-19 za zainteresirane strani na trgu storitev v železniškem prometu bi lahko ogrozile njihovo finančno sposobnost in imele resne negativne učinke na delovanje prometnega sistema, kar bi lahko negativno vplivalo na gospodarstvo kot celoto. V skladu z raziskavo, izvedeno maja in junija 2020 med prevozniki v železniškem prometu prek platforme za dialog prevoznikov v železniškem prometu, posebna pomoč zainteresiranim stranem v železniškem sektorju do zdaj še ni bila zagotovljena. Predlagana uredba obravnava ta vprašanja.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Ta pobuda temelji na členu 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije, ki je tudi pravna podlaga Direktive 2012/34/EU.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga iz naslednjih razlogov. Uporabnine za dostop po tirih so celovito urejene na ravni EU, zato države članice ne morejo odstopati od pravil Unije, razen če obstaja posebna evropska zakonodaja. Direktiva 2012/34/EU državam članicam ne dovoljuje, da bi se v okviru izbruha COVID-19 odzvale na nepredvidljive učinke na železniški promet, zlasti ne s prilagoditvijo pravil o zaračunavanju uporabnin in dajatev ter dodeljevanju zmogljivosti. To je mogoče doseči samo z aktom, ki ga sprejme Unija in ki dovoljuje (ciljno usmerjena) odstopanja. Poleg tega je na podlagi določb predlagane uredbe državam članicam prepuščena odločitev, ali bodo določene ukrepe izvedle, tudi ob upoštevanju načinov, ki so jim na voljo v smislu javnih sredstev.

- **Sorazmernost**

Predlog ne presega okvirov, ki so potrebni za dosego cilja ublažitve učinka sedanjega izbruha COVID-19 s ciljno usmerjenimi odstopanji od Direktive 2012/34/EU. Predlagani ukrep je zato sorazmeren, tudi kar zadeva referenčno obdobje, za katero se uporablja. To obdobje odraža sedanje ocene trajanja pandemije COVID-19 na trgu storitev v železniškem prometu. Predlagano je, da se na Komisijo prenese pooblastilo za podaljšanje tega obdobja, če bo to potrebno.

- **Izbira instrumenta**

Da bi pravni instrument dosegel svoj cilj, se mora neposredno in splošno uporabljati. Zato je najprimernejši pravni instrument uredba.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti veljavne zakonodaje**

To je nujen ukrep, ki se sproži zaradi nenadnega in nepredvidenega izbruha bolezni COVID-19.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Zaradi nujnosti zadeve uradno posvetovanje z zainteresiranimi stranmi ni bilo opravljeno. Vendar so organi držav članic in zainteresirane strani Komisijo pozvali, naj sprejme predlog za ustrezne ukrepe v okviru dodeljevanja zmogljivosti ter zaračunavanja uporabnin in dajatev iz Direktive 2012/34/EU.

Zlasti združenja za železniški promet, ki zastopajo prevoznike v železniškem prometu, so se večkrat obrnila na Komisijo in jo prosila za nujne ukrepe. S temi ukrepi naj bi se zagotovilo, da se bo sektor lahko spoprijel z izgubljenimi prihodki in zmanjšal tveganje stečajev, zlasti zasebnih subjektov. Eden od najbolj zagovarjanjih ukrepov je oprostitev uporabnin za tirno infrastrukturo, postaje, objekte za izvajanje železniških storitev in uporabo odstavnih tirov.

Po tem pozivu k ukrepanju so se nekatere države članice in upravljavci infrastrukture začeli odzivati s sprejemanjem in/ali obravnavanjem takih ukrepov. Komisija je marca, aprila in maja 2020 izvedla raziskavo prek podskupine platforme za upravljavce železniške infrastrukture v Evropi (PRIME) za uporabnine. Na podlagi rezultatov raziskave je bilo ugotovljeno, da so nekatere države članice pokazale očitno pripravljenost, da uvedejo ukrepe pomoči po vzoru predlaganih ukrepov iz te uredbe.

Ker Direktiva ne vsebuje ustreznih določb za nujne primere, je treba s sprejetjem te uredbe vzpostaviti okvir za ukrepe, potrebne zaradi krize COVID-19.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Kot je bilo pojasnjeno, zbiranje strokovnih mnenj, ki bi bilo tako podrobno kot običajno, zaradi nujnosti razmer ni bilo mogoče. Vendar je Komisija upoštevala izkušnje, pridobljene v stikih z državami članicami in zainteresiranimi stranmi v železniškem prometu.

- **Ocena učinka**

Glede na nujnost razmer ocena učinka ni bila izvedena.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ni relevantno.

- **Temeljne pravice**

Ni relevantno.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ni relevantno.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ukrep ne vključuje posebne ureditve spremljanja ali poročanja. Vendar bi morala Komisija spremljati razvoj dogodkov v zvezi z izbruhom COVID-19 in njegovim učinkom na enotno evropsko železniško območje ter po potrebi biti pooblaščena za sprejetje delegiranega akta za podaljšanje obdobij, na katera se ta ukrep nanaša.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Jih ni.

2020/0127 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi pandemije COVID-19

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[1],

ob upoštevanju mnenja Odbora regij[2],

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Pandemija COVID-19 je povzročila velik upad povpraševanja, zaradi česar se je železniški promet močno zmanjšal. To že od 1. marca 2020 resno vpliva na prevoznike v železniškem prometu in bo verjetno na sektor vplivalo vsaj do 31. decembra 2020. Okoliščine so zunaj nadzora prevoznikov v železniškem prometu, ki se spopadajo s precejšnjimi likvidnostnimi težavami in velikimi izgubami, v nekaterih primerih pa jim lahko grozi insolventnost.

(2) Za preprečevanje negativnih gospodarskih posledic pandemije COVID-19 bodo prevozniki v železniškem prometu morda potrebovali finančno pomoč. V izrednih razmerah zaradi COVID-19 morda ne bodo mogli plačevati uporabnin za dostop do železniške infrastrukture, upravljavcem infrastrukture pa bi bilo treba zato omogočiti, da take uporabnine znižajo, odložijo ali prevoznike oprostijo njihovega plačila. To možnost bi bilo treba odobriti za obdobje, v katerem so na trgu storitev v železniškem prometu vidni učinki pandemije COVID-19 in v katerem bodo po pričakovanjih trajali, tj. od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 (v nadaljnjem besedilu: referenčno obdobje).

(3) V skladu s členom 31(3) Direktive 2012/34/EU uporabnine za dostop po tirih, ki jih je treba plačati upravljavcu infrastrukture, ne smejo biti nižje od stroškov, ki nastanejo neposredno pri izvajanju storitve železniškega prometa. Z delno ali popolno oprostitvijo uporabnin ali njihovim odlogom, uporabljenim pregledno, objektivno in nediskriminatorno za vse prevoznike v železniškem prometu, dejavne v sektorju

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

tovornega ali potniškega železniškega prometa, bi se ublažil učinek pandemije COVID-19 v referenčnem obdobju. Državam članicam bi bilo torej treba dati možnost, da upravljavcem infrastrukture odobrijo take ukrepe.

(4) Člen 32(1) Direktive 2012/34/EU državam članicam dovoljuje, da naložijo pribitke, če jih trg prenese. Zaradi učinkov pandemije COVID-19 se je morda sposobnost segmentov trga, da prenesejo pribitke, zmanjšala. Zato je primerno, da se državam članicam omogoči, da upravljavcem infrastrukture dovolijo ponovno oceno sposobnosti segmentov trga, da prenesejo pribitke, za namene morebitnega znižanja dolgovanih zneskov za referenčno obdobje.

(5) Člen 36 Direktive 2012/34/EU predpisuje ureditev za dajatve za rezervacijo, namenjene spodbujanju učinkovite uporabe zmogljivosti. V skladu z drugim stavkom tega člena je naložitev navedenih dajatev obvezna, če prevoznik v železniškem prometu dodeljenih poti ali njihovega dela pogosto ne uporablja. Upravljavci infrastrukture morajo v svojem programu omrežja objaviti merila za ugotavljanje take neuporabe. Pandemija je povzročila resne motnje v železniškem prometu, ki so vodile v številne odpovedi vlakovnih poti. Povezani dogodki so bili in so zunaj nadzora prevoznikov v železniškem prometu. Poleg tega so privedli do (začasnih) presežnih zmogljivosti. Zato je mogoče predpostavljati, da spodbujevalni učinek, ki je v skladu s členom 36 Direktive 2012/34/EU cilj dajatev za rezervacijo, ni relevanten, kar zadeva referenčno obdobje. Z odstopanjem od drugega stavka člena 36 bi bilo torej treba državam članicam omogočiti, da upravljavcem infrastrukture dovolijo, da ne naložijo dajatev za rezervacijo za zmogljivost, ki je bila dodeljena, vendar v referenčnem obdobju ni bila uporabljena, tudi če bi se taka neuporaba v skladu s trenutno veljavnimi merili štela za pogosto neuporabo dodeljenih poti ali njihovega dela.

(6) V zvezi z vsakim od zgoraj navedenih elementov bi vsako znižanje uporabnin in dajatev, ki ga dovolijo države članice v skladu s to uredbo, za upravljavca infrastrukture pomenilo izgube prihodkov. Navedene izgube prihodkov bi se načeloma nadomestile v skladu s členom 8(4) Direktive 2012/34/EU. Glede na izredno naravo navedenih izgub bi bilo treba upravljavcem infrastrukture povračilo izplačati v krajšem obdobju, in sicer do 31. decembra v letu, ki sledi letu, v katerem je izguba nastala.

(7) Pogoje za uporabo železniške infrastrukture bi bilo treba začasno prilagoditi, programe omrežja pa bi bilo treba po potrebi posodabljati in spreminjati.

(8) Glede na nenadno in nepredvideno naravo pandemije COVID-19, zaradi katere ni bilo mogoče pravočasno sprejeti ukrepov Unije, bi morala ta uredba zajemati zgoraj navedeno referenčno obdobje, čeprav so deli navedenega obdobja v preteklosti, kar pa ne vpliva na legitimna pričakovanja.

(9) Ker cilja te uredbe, in sicer odziva na nujne razmere zaradi pandemije COVID-19, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se ta zaradi obsega ali učinkov ukrepa lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji (PEU). Skladno z načelom sorazmernosti iz navedenega člena se za to uredbo ne šteje, da presega tisto, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.

(10) Zaradi nujnosti, ki jo narekujejo izjemne okoliščine, ki jih je povzročila pandemija COVID-19 in ki upravičujejo predlagane ukrepe, in zlasti da bi se potrebni ukrepi sprejeli hitro ter tako prispevali k finančni vzdržnosti prevoznikov v železniškem prometu, je primerno določiti izjemo od osemtedenskega roka iz člena 4 Protokola

št. 1 o vlogi nacionalnih parlamentov v Evropski uniji, ki je priložen PEU, Pogodbi o delovanju Evropske unije in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti za atomsko energijo.

(11) Za podaljšanje ukrepov, določenih v tej uredbi, če je to potrebno in utemeljeno, bi bilo treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da v skladu s členom 290 Pogodbe o delovanju Evropske unije sprejme akte za podaljšanje obdobja, v katerem se uporabljajo ukrepi iz te uredbe. Zlasti je pomembno, da se Komisija pri svojem pripravljalnem delu ustrezno posvetuje, vključno na ravni strokovnjakov, in da se ta posvetovanja izvedejo v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016 ([3]). Za zagotovitev enakopravnega sodelovanja pri pripravi delegiranih aktov Evropski parlament in Svet zlasti prejmeta vse dokumente sočasno s strokovnjaki iz držav članic, njuni strokovnjaki pa se lahko sistematično udeležujejo sestankov strokovnih skupin Komisije, na katerih se pripravljajo delegirani akti.

(12) Da bi se omogočila takojšnja uporaba ukrepov iz te uredbe, bi morala ta uredba nujno začeti veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Predmet urejanja in področje uporabe

Ta uredba določa začasna pravila o naložitvi uporabnin za železniško infrastrukturo, kot je določena v poglavju IV Direktive 2012/34/EU. Velja za uporabo železniške infrastrukture za storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, ki spada na področje uporabe navedene direktive, v obdobju od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 (v nadaljnjem besedilu: referenčno obdobje).

Člen 2

Znižanje, oprostitev ali odlog plačila uporabnin za minimalni paket storitev dostopa in dajatev za rezervacijo

1. Ne glede na člen 27 in člen 31(3) Direktive 2012/34/EU in v skladu s pravili o državni pomoči lahko države članice upravljavcem infrastrukture dovolijo, da pregledno, objektivno in nediskriminatorno znižajo, oprostijo ali odložijo plačilo uporabnin za minimalni paket storitev dostopa in za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev, če je tako plačilo zapadlo ali bo zapadlo v referenčnem obdobju.

2. Ne glede na člen 27 Direktive 2012/34/EU in v skladu s pravili o državni pomoči lahko države članice upravljavcem infrastrukture dovolijo, da ponovno ocenijo sposobnost segmentov trga, da prenesejo pribitke, v smislu člena 32(1) Direktive 2012/34/EU za namene morebitnega znižanja dolgovanih zneskov v referenčnem obdobju.

3. Ne glede na člen 27 in drugi stavek člena 36 Direktive 2012/34/EU in v skladu s pravili o državni pomoči lahko države članice upravljavcem infrastrukture dovolijo, da prevoznikom v železniškem prometu pregledno, objektivno in nediskriminatorno

ne naložijo dajatev za rezervacijo za zmogljivost, ki je bila dodeljena, vendar v referenčnem obdobju ni bila uporabljena.

4. Ne glede na člen 8(4) Direktive 2012/34/EU in v skladu s pravili o državni pomoči države članice upravljavcem infrastrukture nadomestijo posebne finančne izgube, nastale zaradi uporabe odstavkov 1, 2 in 3, in sicer do 31. decembra v letu, ki sledi letu, v katerem je izguba nastala. To nadomestilo ne posega v obveznost držav članic iz člena 8(4) Direktive 2012/34/EU, da zagotovijo, da ostane izkaz uspeha upravljavca infrastrukture v primernem obdobju, ki ne presega pet let, uravnotežen.

Člen 3

Prilagoditve pogojev za uporabo železniške infrastrukture

Ne glede na člen 27 Direktive 2012/34/EU upravljavci infrastrukture po potrebi in nemudoma spremenijo program omrežja iz člena 27 navedene direktive, da odraža pogoje, ki so jih uporabili v zvezi z ukrepi, ki jih je sprejela zadevna država članica v skladu s členom 2.

Člen 4

Regulatorni organ

Ta uredba ne posega v določbe Direktive 2012/34/EU o regulatornem organu. Člen 56 navedene direktive se uporablja za primere iz členov 2 in 3 te uredbe v zvezi z merili, določenimi v navedenih členih, ki veljajo za upravljavce infrastrukture.

Člen 5

Podaljšanje referenčnega obdobja

1. Upravljavci infrastrukture do 1. novembra 2020 Komisiji predložijo podatke o uporabi omrežij, razvrščene po segmentih trga v skladu s členom 32(1) Direktive 2012/34/EU, za obdobji od 1. marca 2019 do 30. septembra 2019 in od 1. marca 2020 do 30. septembra 2020.

2. Kadar Komisija na podlagi podatkov iz odstavka 1 ugotovi, da se raven železniškega prometa v primerjavi z ravnjo v ustreznem obdobju preteklega leta vztrajno znižuje in da se bo ta trend verjetno nadaljeval, ter na podlagi najboljših razpoložljivih znanstvenih podatkov ugotovi tudi, da so razmere posledica vpliva pandemije COVID-19, z delegiranimi akti, sprejetimi v skladu s členom 6, ustrezno spremeni referenčno obdobje.

3. Kadar v primeru dolgotrajnega vpliva pandemije COVID-19 na sektor železniškega prometa v Uniji tako zahtevajo razlogi nujnosti, se za delegirane akte, sprejete v skladu s tem členom, uporabi postopek iz člena 7.

Člen 6

Izvajanje pooblastila

1. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov se prenese na Komisijo pod pogoji, določenimi v tem členu.

2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 5(2) se prenese na Komisijo za enoletno obdobje od [*datum začetka veljavnosti te uredbe*].

3. Evropski parlament ali Svet lahko kadar koli prekliče prenos pooblastila iz člena 5(2). S sklepom o preklicu preneha veljati pooblastilo iz navedenega sklepa. Sklep začne učinkovati dan po njegovi objavi v *Uradnem listu Evropske unije* ali na poznejši datum, ki je določen v navedenem sklepu. Sklep ne vpliva na veljavnost že veljavnih delegiranih aktov.

4. Komisija se pred sprejetjem delegiranega akta posvetuje s strokovnjaki, ki jih imenujejo države članice, v skladu z načeli, določenimi v Medinstitucionalnem sporazumu o boljši pripravi zakonodaje z dne 13. aprila 2016.

5. Komisija takoj po sprejetju delegiranega akta o njem sočasno uradno obvesti Evropski parlament in Svet.

6. Delegirani akt, sprejet na podlagi člena 5(2), začne veljati le, če mu niti Evropski parlament niti Svet ne nasprotuje v roku dveh mesecev od uradnega obvestila Evropskemu parlamentu in Svetu o tem aktu ali če pred iztekom tega roka tako Evropski parlament kot Svet obvestita Komisijo, da mu ne bosta nasprotovala. Navedeni rok se na pobudo Evropskega parlamenta ali Sveta podaljša za dva meseca.

Člen 7

Nujni postopek

1. Delegirani akti, sprejeti na podlagi tega člena, začnejo veljati nemudoma in se uporabljajo, dokler se jim ne nasprotuje v skladu z odstavkom 2. V uradnem obvestilu Evropskemu parlamentu in Svetu o delegiranem aktu se navedejo razlogi za uporabo nujnega postopka.

2. Evropski parlament ali Svet lahko nasprotuje delegiranemu aktu v skladu s postopkom iz člena 6(6). V tem primeru Komisija nemudoma po tem, ko jo Evropski parlament ali Svet uradno obvesti o sklepu o nasprotovanju aktu, ta akt razveljavi

Člen 8

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v državah članicah v skladu s Pogodbama.

V Bruslju,

Za Evropski parlament	*Za Svet*
Predsednik	*Predsednik*