ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 19.6.2020 г.
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на пандемията от COVID-19

(текст от значение за ЕИП)

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

Пандемията от COVID-19 предизвика сериозно икономическо сътресение, което оказва значително отрицателно въздействие в Европейски съюз и целия свят. Тежестта на последиците ще зависи както от продължителността, така и от географското разпространение на пандемията. По-конкретно, тя оказва безпрецедентно въздействие върху транспорта като цяло и в частност върху железопътните превози. Пандемията може да доведе до голям брой случаи на несъстоятелност и недостиг на ликвидни средства в рамките на железопътния сектор. Това засяга цялата верига на доставки и оказва въздействие върху железопътните предприятия, товародателите и логистичните предприятия. Операторите на инфраструктура и на обслужващи съоръжения също ще пострадат от финансовите последици. Ако не бъдат взети мерки, пандемията ще окаже сериозно въздействие върху международните превози, обема на товарните превози и броя на пътниците, напредъка с цифровизацията, отварянето на пазара и пазарните структури, чиито последици ще бъдат продължителни.

Железопътният сектор е от стратегическо значение за Европейския съюз. Той има жизненоважен принос за цялостната икономика и заетостта в ЕС, като осигурява пряко заетост на над 1 милион души, около 600 000 от които работят в железопътните предприятия, а 440 000 са наети от операторите на инфраструктура (към края на 2016 г.).

Железопътният транспорт е от решаващо значение за стратегията на ЕС за по-устойчив транспортен сектор, икономическо и социално сближаване и свързаност на европейските граждани в рамките на територията на собствената им държава и между отделните държави членки. Железопътният транспорт има важен принос за транспортния микс на ЕС, като осигурява екологично чиста мобилност и високо ниво на ефикасност. Поради това той е от решаващо значение за постигане на целите на Зеления пакт предвид стойността му като най-устойчив и най-благоприятен за околната среда вид транспорт.

Европейските железници превозват около 1,6 милиарда тона товари и 9 милиарда пътници годишно. През 2016 г. пътникопотокът в ЕС е достигнал 450 милиарда пътникокилометра, като сухопътният транспорт е възлизал общо на около 6 трилиона пътникокилометра. Железопътният пътникопоток е предимно с национален характер, като през 2016 г. трансграничният дял е само 6 %.

До 2016 г. товаропотокът в ЕС е достигнал 419 милиарда тонкилометра, като сухопътният транспорт е възлизал общо на около 2,5 трилиона тонкилометра. Около половината от общите железопътни товарни превози са трансгранични. Това придава на сектора на железопътните товарни превози силно европейско измерение и поради това той е още по-чувствителен към липсата на оперативна съвместимост и

сътрудничество между националните железопътни мрежи, което може да засегне неговата конкурентоспособност.

След избухването на пандемията железопътният пътнически и товарен транспорт отбелязаха значителен спад поради ограниченията и по-слабото търсене. Временните ограничения върху транспортните връзки между държавите — членки на ЕС, имаха сериозно отражение: повечето международни пътнически влакове вече не се обслужват, вътрешният железопътен транспорт е намалял с до 90 % в сравнение с данните от миналата година. Много нови участници бяха принудени да прекратят дейността си, а всички железопътни оператори търпят големи спадове в транспортните си услуги.

Операторите на железопътни товарни превози предоставят трансгранични и вътрешни услуги, но отчитат спад в обема на транспорта. Една от основните причини е, че търсенето от страна на някои промишлени отрасли беше преустановено, тъй като поради въведените от повечето държави членки мерки за ограничаване на свободата на движение, довели до срив на търсенето, производството спря. Сега, през месеците след ограниченията на свободата на движение, търсенето нараства бавно, но все още няма цялостна представа за развитието на търсенето в областта на железопътния транспорт.

Очаква се търсенето при пътническите превози за цялата 2020 г. да бъде значително под нивата от 2019 г., а и при товарните превози също се очаква то да не достигне миналогодишните нива.

За да се смекчи въздействието на пандемията, се подготвя амбициозен отговор на политиката в много области. В този контекст настоящият регламент има за цел да допълни съществуващата рамка, свързана с железопътния транспорт, за да даде възможност на националните органи и на заинтересованите страни в областта на железопътния транспорт да се справят по-лесно с редица отрицателни последствия от пандемията от COVID-19, както и да отговори на неотложните нужди на железопътния сектор, докато са налице тези последствия. Такива мерки се отнасят по-специално до освобождаването от плащане, намаляването или отлагането на таксите за достъп до релсов път за използване на железопътната инфраструктура, както и освобождаването от такси за резервация. Те обхващат референтния период от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г., по отношение на който таксите може да бъдат променени, чрез дерогация от член 27 от Директива 2012/34/ЕС, съгласно който референтният документ за мрежата (който показва всички приложими такси) се публикува не по-малко от четири месеца преди изтичането на крайния срок за заявяване на инфраструктурен капацитет.

По-конкретно може да се приеме следното:

(1) *Такси за достъп до релсов път — сумата, съответстваща на преките разходи:* в член 31, параграф 3 от директивата се изисква таксите за минималния пакет за достъп да се определят на нивото на преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. По принцип

разпоредбата би попречила на определянето на по-ниско равнище на таксите. Предлага се дерогация от него, за да се даде възможност на държавите членки и управителите на инфраструктура да разполагат с възможно най-широк набор от възможности през референтния период.

(2) *Надценки:* член 32 допуска държавите членки да предвидят налагането на надценки, определени по отношение на платежоспособността на съответните сегменти на железопътния пазар. Като такъв този принцип предполага, че са възможни колебания в размера на надценките и те могат да бъдат намалени, в случай че се понижи платежоспособността на съответния пазарен сегмент. До подобно намаляване може по-специално да се стигне в резултат на настоящата криза. Предвид актуалния текст на Директива 2012/34/ЕС обаче изменения на надценките по принцип не са възможни по време на даден период на работното разписание. Чрез дерогация от това правило се предлага да се даде възможност на държавите членки да разрешават корекции в низходяща посока по отношение на референтния период.

(3) *Такси за резервации*: в член 36 от Директива 2012/34/ЕС се предвижда налагане на такси за резервация. Целта на тези такси е да възпира железопътните предприятия да отменят влакови маршрути в кратки срокове и следователно да насърчава най-доброто и пълноценно използване на съществуващия капацитет. Обикновено размерът на тази такса е толкова по-голям, колкото по-близо е отмяната до началото на операциите.

Съгласно член 36 от Директива 2012/36/ЕС принципно всеки управител на инфраструктура решава дали желае да наложи такси за резервация. С второто изречение от член 36 обаче събирането на тези такси става задължително в случай че железопътните предприятия „не използват редовно целия маршрут или части от него“.

Пандемията предизвика сериозни смущения в железопътния трафик, които доведоха до масово анулиране на влакови маршрути. Причините за това бяха и са извън контрола на железопътните предприятия. Освен това те доведоха до наличието на (временен) свръхкапацитет. Поради това може да се приеме, че стимулиращият ефект, предвиден във връзка с таксите за резервация в съответствие с член 36 от Директива 2012/34/ЕС, не е от значение за референтния период.

Поради това е целесъобразно да се даде възможност на държавите членки да отменят задължението, установено с второто изречение от член 36 от директивата, по отношение на анулирането през този период.

(4) *Възстановяване на средства от държавите членки:* по отношение на всеки от посочените по-горе елементи (такси въз основа на преките разходи, надценки и такси за резервация) всяко намаление на таксите, разрешено от държавите членки в съответствие с предложения регламент, би довело до загуби на доходи за управителя на инфраструктура.

Тези загуби на доходи по принцип се компенсират в съответствие с член 8, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС. Съгласно посочената разпоредба държавите членки са задължени да гарантират, че салдото на управителите на инфраструктура, които се сблъскват със загуби, дължащи се наред с другото на неочаквано ниско търсене, остава изравнено в рамките на 5 години при нормални условия на работа.

Загубите на доходи за управителите на инфраструктура, произтичащи от намаления, както е предвидено в предложения регламент, по начало не биха възникнали по силата на Директива 2012/34/ЕС в настоящия ѝ вид. Поради това се предлага загубите на доходи на управителите на инфраструктура да бъдат възстановявани в срок, по-кратък от определения в член 8, параграф 4 от посочената директива, т.е. до 31 декември на годината, следваща годината, през която е възникнала загубата.

(5) *Корекции на референтния документ за мрежата*: референтният документ за мрежата е документ, в който са определени подробно общите правила, сроковете, процедурите и критериите относно схемите за налагане на такси и за разпределяне на капацитета, включително информация, необходима за подаването на заявки за инфраструктурен капацитет.

Предлага се да се предвиди, че референтните документи за мрежата следва да се актуализират и изменят незабавно.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в тази област на политиката**

В Директива 2012/34/ЕС не са разгледани извънредните обстоятелства, като например възникналите в железопътния сектор вследствие на избухването на пандемията от COVID-19. Поради това следва да се разрешат целеви дерогации, за да се смекчат последиците от пандемията върху железопътния транспорт и да се запази целостта на единното европейско железопътно пространство. Освен това конкурентната структура на пазара, включваща утвърдени и нови оператори, изисква мерки за подпомагане, които продължават да гарантират равнопоставени условия на конкуренция.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Ефективното функциониране на единното европейско железопътно пространство зависи от икономическите резултати на участниците на пазара и от запазване на постиженията по отношение на независимостта на управлението на управителите на инфраструктура и железопътните предприятия, прозрачността на разпоредбите за таксуване и достъп до мрежата, недискриминацията и равното третиране при разпределянето на маршрути и схемите за таксуване, както и отварянето на пазара. Отрицателните икономически последици от избухването на пандемията от COVID-19 за заинтересованите страни в областта на железопътния транспорт биха могли да застрашат тяхната финансова жизнеспособност и евентуално да имат сериозни отрицателни последици за функционирането на транспортната система, което би оказало отрицателно въздействие върху икономиката като цяло. Според проучване, проведено през май и юни 2020 г. чрез платформата за диалог с железопътните предприятия, досега не е предоставяна специална помощ на заинтересованите страни от железопътния сектор. В предложения регламент се разглеждат тези въпроси.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Настоящата инициатива се основава на член 91 от Договора за функционирането на Европейския съюз, който е и правното основание на самата Директива 2012/34/ЕС.

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Целите на предложението не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки по следната причина: таксите за достъп до релсов път са изчерпателно регулирани на равнище ЕС и поради това държавите членки не могат да се отклоняват от правилата на Съюза, освен ако е налице конкретно европейско законодателство. Директива 2012/34/ЕС не допуска държавите членки — в контекста на избухването на пандемията от COVID-19 — да реагират на непредвиденото въздействие върху железопътния транспорт, по-специално чрез адаптиране на правилата за таксуване и за разпределение на капацитета. Това може да бъде постигнато единствено чрез акт, приет от Съюза, който позволява (целеви) дерогации. Освен това съгласно предложението за регламент държавите членки са тези, които решават дали да прилагат предвидените мерки, като имат предвид и средствата, с които разполагат по отношение на публичното финансиране.

- **Пропорционалност**

Предложението не надхвърля необходимото за постигане на целта за намаляване на въздействието на настоящата пандемия от COVID-19 чрез целеви дерогации от Директива 2012/34/ЕС. Следователно предложената мярка е пропорционална, включително по отношение на референтния период, за който се прилага. Този период отразява текущите прогнози за времето, през което ще продължи въздействието на пандемията от COVID-19 върху железопътния пазар. Предлага се Комисията да бъде оправомощена да удължи този период при необходимост.

- **Избор на инструмент**

За да постигне целта си, правният инструмент трябва да бъде пряко и общо приложим. По тази причина подходящият правен инструмент е регламентът.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Това е спешна мярка, породена от внезапното и непредвидено избухване на пандемията от COVID-19.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предвид неотложния характер на въпроса не беше проведена официална консултация със заинтересованите страни. Независимо от това органите на държавите членки и

заинтересованите страни призоваха Комисията да приеме предложение за подходящи мерки в контекста на рамката за разпределение и таксуване по Директива 2012/34/ЕС.

По-конкретно, сдруженията в железопътния сектор, които представляват железопътните предприятия, многократно се обърнаха към Комисията с молба за предприемане на спешни мерки. Тези мерки ще имат за цел да гарантират, че секторът би могъл да се справи със загубата на доходи и да намали риска от фалити, особено за частните оператори. Една от най-застъпените мерки е премахването на таксите за ж.п. инфраструктурата, гарите, обслужващите съоръжения и използването на коловози за нощуване.

След този призив за действие някои държави членки и управители на инфраструктура започнаха да реагират, като предприемат и/или обмислят такива мерки. През март, април и май 2020 г. Комисията проведе допитване чрез подгрупата за такси на PRIME. Въз основа на резултатите от допитването се стигна до заключението, че някои държави членки показват готовност да предприемат мерки за подпомагане в съответствие с насоките, предложени в настоящия регламент.

Предвид липсата на подходящи разпоредби за извънредни ситуации в директивата, е необходимо да се създаде рамка за мерките, които се налагат поради кризата с COVID-19, чрез приемането на настоящия регламент.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Както беше обяснено, не беше възможно да се съберат експертни становища в рамките на обичайната степен на подробност поради неотложния характер на ситуацията. При все това Комисията използва опита, натрупан чрез контактите си с държавите членки и заинтересованите страни в областта на железопътния транспорт.

- **Оценка на въздействието**

Предвид неотложния характер на ситуацията не беше извършена оценка на въздействието.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Не се прилага.

- **Основни права**

Не се прилага.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Не се прилага.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Мярката не включва никакви специфични мерки за мониторинг или докладване. При все това Комисията следва да следи развитието на пандемията от COVID-19 и нейното въздействие върху единното европейско железопътно пространство и, ако е необходимо, да бъде оправомощена да приеме делегиран акт за удължаване на сроковете, свързани с тази мярка.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Няма.

2020/0127 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на пандемията от COVID-19

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[1],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[2],

в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) Пандемията от COVID-19 доведе до значително намаляване на търсенето, което от своя страна доведе до рязък спад в железопътния транспорт. Това оказва сериозно въздействие върху железопътните предприятия, което започна още на 1 март 2020 г. и вероятно ще продължи поне до 31 декември 2020 г. Обстоятелствата са извън контрола на железопътните предприятия, които са изправени пред значителни проблеми с ликвидността, големи загуби, а в някои случаи може да има риск от изпадане в несъстоятелност.

(2) За да противодействат на отрицателните икономически последици от пандемията от COVID- 19, железопътните предприятия може да имат нужда от финансово подпомагане. По време на извънредната ситуация, свързана с COVID-19, за тях може да стане невъзможно да плащат такси за достъп до железопътната инфраструктура и поради тази причина следва да се даде възможност на управителите на инфраструктура да намаляват, отменят или отлагат плащането на такива такси. Тази възможност следва да се предостави за периода, през който въздействието от пандемията от COVID-19 върху железопътния пазар се усеща и се очаква да продължи, т.е. от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г. („референтен период“).

(3) Съгласно член 31, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС таксите за достъп до релсов път, които се плащат на управителя на инфраструктура, не може да падат

[1] ОВ C 132, 3.5.2011 г., стр. 99.
[2] ОВ C 104, 2.4.2011 г., стр. 53.

под преките разходи, направени вследствие на извършването на влаковата услуга. Частичното или пълното освобождаване от плащане или отлагането на плащането на такси, прилагани по прозрачен, обективен и недискриминационен начин за всички железопътни предприятия, извършващи дейност в железопътния товарен и пътнически транспорт, биха смекчили въздействието на пандемията от COVID-19 през референтния период. Поради това на държавите членки следва да бъде предоставена възможността да разрешават такива мерки на управителите на инфраструктура.

(4) Член 32, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС допуска държавите членки да предвидят начисляване на надценки, доколкото пазарът е в състояние да го понесе. Поради въздействието на пандемията от COVID-19 може да е намаляла способността на пазарните сегменти да поемат надценки. Поради това е целесъобразно да се даде възможност на държавите членки да разрешат на управителите на инфраструктура да направят нова оценка на способността на пазарните сегменти да поемат надценки с оглед на евентуално намаляване на дължимите суми по отношение на референтния период.

(5) В член 36 от Директива 2012/34/ЕС се предвижда налагане на такси за резервация с цел осигуряване на стимули за ефикасно използване на капацитета. С второто изречение от посочения член събирането на тези такси става задължително в случай че железопътните предприятия редовно не използват целия маршрут или части от него. Управителите на инфраструктура трябва да публикуват в своите референтни документи за мрежата критериите за определяне на неизползването на маршрута. Пандемията предизвика сериозни смущения в железопътния трафик, които доведоха до масово анулиране на влакови маршрути. Причините за това са били и са извън контрола на железопътните предприятия. Освен това те доведоха до наличието на (временен) свръхкапацитет. Поради това може да се приеме, че стимулиращият ефект, предвиден във връзка с таксите за резервация в съответствие с член 36 от Директива 2012/34/ЕС, не е от значение за референтния период. Поради това, чрез дерогация от второто изречение от член 36, на държавите членки следва да се даде възможност да разрешават на управителите на инфраструктура да не налагат такси за резервации за разпределения капацитет, който не се използва през референтния период, дори когато подобно неизползване би било счетено за редовно неизползване на разпределени маршрути или на част от тях в съответствие с приложимите понастоящем критерии.

(6) По отношение на всеки от посочените по-горе елементи, всяко намаление на таксите, разрешено от държавите членки в съответствие с настоящия регламент, би довело до загуби на доходи за управителя на инфраструктура. Тези загуби на доходи по принцип се компенсират в съответствие с член 8, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС. Предвид извънредния характер на тези загуби, те следва да бъдат възстановявани на управителите на инфраструктура в по-кратък срок, а именно до 31 декември на годината, следваща годината, през която е възникнала загубата.

(7) Следва да се направят временни корекции на условията за използване на железопътната инфраструктура, а референтните документи за мрежата следва да се актуализират и изменят при необходимост.

(8) Като се има предвид внезапният и непредвидим характер на пандемията от COVID-19, което направи невъзможно приемането на своевременни мерки от

Съюза, настоящият регламент следва да обхване посочения по-горе референтен период, въпреки че част от него вече е минала, без обаче да се засягат законните правни очаквания.

(9) Тъй като целта на настоящия регламент, а именно да се реагира на спешната ситуация с кризата с пандемията от COVID-19, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците на действието, може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз (ДЕС). В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, се счита, че настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

(10) Предвид неотложността, породена от извънредните обстоятелства във връзка с пандемията от COVID-19, която дава основание за предложените мерки, и по-специално с оглед на бързото приемане на необходимите мерки, така че да се допринесе за финансовата устойчивост на железопътните предприятия, се смята за уместно да се предвиди изключение от срока от осем седмици, посочен в член 4 от Протокол № 1 относно ролята на националните парламенти в Европейския съюз, приложен към ДЕС, към Договора за функционирането на Европейския съюз и към Договора за създаване на Европейската общност за атомна енергия.

(11) С цел да бъдат удължени мерките, предвидени в настоящия регламент, ако това е необходимо и обосновано, на Комисията следва да бъде делегирано правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз във връзка с удължаване на срока, за който се прилагат предвидените в настоящия регламент мерки. От особена важност е по време на подготвителната си работа Комисията да проведе подходящи консултации, включително на експертно равнище, и тези консултации да бъдат проведени в съответствие с принципите, заложени в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.([3]) По-специално, с цел осигуряване на равно участие при подготовката на делегираните актове, Европейският парламент и Съветът получават всички документи едновременно с експертите от държавите членки, като техните експерти получават систематично достъп до заседанията на експертните групи на Комисията, занимаващи се с подготовката на делегираните актове.

(12) За да се даде възможност за бързото прилагане на предвидените в настоящия регламент мерки, той следва да влезе в сила по спешност в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и приложно поле

С настоящия регламент се установяват временни правила за налагане на такси за ползване на железопътната инфраструктура, както е посочено в глава IV от Директива 2012/34/ЕС. Той се прилага по отношение на железопътната инфраструктура за вътрешни и международни превози, обхванати от посочената директива, за периода от 1 март 2020 г. до 31 декември 2020 г. („референтен период“).

Член 2

Намаляване, освобождаване от плащане или отлагане на плащането на таксите за минималния пакет за достъп и таксите за резервации

1. Независимо от член 27 и член 31, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС и при спазване на правилата за държавната помощ държавите членки може да разрешат на управителите на инфраструктура да намаляват, да освобождават от плащане или да отлагат плащането на таксите за минималния пакет за достъп, както и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения, по прозрачен, обективен и недискриминационен начин, в случаите, когато това плащане е или ще стане дължимо през референтния период.

2. Чрез дерогация от член 27 от Директива 2012/34/ЕС и при спазване на правилата за държавната помощ държавите членки може да разрешат на управителите на инфраструктура да направят нова оценка на способността на пазарните сегменти да поемат надценки, по смисъла на член 32, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, с оглед на евентуално намаляване на дължимите суми по отношение на референтния период.

3. Независимо от член 27 и второто изречение от член 36 от Директива 2012/34/ЕС и при спазване на правилата за държавната помощ държавите членки може да разрешат на управителите на инфраструктура да не налагат на железопътните предприятия такси за резервация за капацитет, разпределен, но неизползван през референтния период, по прозрачен, обективен и недискриминационен начин.

4. Независимо от член 8, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС и при спазване на правилата за държавната помощ държавите членки компенсират управителите на инфраструктура за специфичните финансови загуби, претърпени в резултат от прилагането на параграфи 1, 2 и 3, до 31 декември на годината, следваща годината, през която е възникнала загубата. Тази компенсация не засяга задължението на държавите членки по член 8, параграф 4 от Директива 2012/34/ЕС да гарантират, че в разумен срок, който не надхвърля пет години, отчетът за приходите и разходите на управителя на инфраструктура трябва да остане балансиран.

Член 3

Корекции на условията за използване на железопътната инфраструктура

Независимо от член 27 от Директива 2012/34/ЕС управителите на инфраструктура изменят, по целесъобразност и незабавно, референтния документ за мрежата, посочен в член 27 от същата директива, така че да бъдат представени условията, прилагани от тях, с оглед на мерките, предприети от съответната държава членка в съответствие с член 2.

Член 4

Регулаторен орган

Настоящият регламент не засяга разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС относно регулаторния орган. Член 56 от посочената директива се прилага за случаите,

обхванати от членове 2 и 3 от настоящия регламент, по отношение на определените в тях критерии, които са приложими за управителите на инфраструктура.

Член 5

Удължаване на референтния период

1. До 1 ноември 2020 г. управителите на инфраструктура предоставят на Комисията данни за използването на техните мрежи, категоризирани по пазарни сегменти в съответствие с член 32, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС, за периодите от 1 март 2019 г. до 30 септември 2019 г. и от 1 март 2020 г. до 30 септември 2020 г.

2. Когато въз основа на посочените в параграф 1 данни Комисията установи, че е налице устойчив спад на железопътния трафик в сравнение с нивото от съответния период на предходната година и че тенденцията вероятно ще продължи, а също така, въз основа на най-надеждните налични научни данни, Комисията констатира, че ситуацията е резултат от въздействието на пандемията от COVID-19, Комисията изменя референтния период чрез делегирани актове, приети в съответствие с член 6.

3. Предвидената в член 7 процедура се прилага за делегираните актове, приети съгласно настоящия член, когато в случай на по-продължително въздействие на пандемията от COVID-19 върху сектора на железопътния транспорт в Съюза това се налага по причини за спешност.

Член 6

Упражняване на делегирането

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.

2. Правомощието да приема делегирани актове, посочено в член 5, параграф 2, се предоставя на Комисията за срок от една година, считано от [*датата на влизане в сила на настоящия регламент*].

3. Делегирането на правомощия, посочено в член 5, параграф 2, може да бъде оттеглено по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. С решението за оттегляне се прекратява посоченото в него делегиране на правомощия. Оттеглянето поражда действие в деня след публикуването на решението в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна дата, посочена в решението. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. Преди приемането на делегиран акт Комисията се консултира с експерти, определени от всяка държава членка в съответствие с принципите, залегнали в Междуинституционалното споразумение за по-добро законотворчество от 13 април 2016 г.

5. Веднага след като приеме делегиран акт, Комисията нотифицира акта едновременно на Европейския парламент и на Съвета.

6. Делегиран акт, приет съгласно член 5, параграф 2, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от два месеца след нотифицирането на същия акт на Европейския парламент и

Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с два месеца по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 7

Процедура по спешност

1. Делегираните актове, приети съгласно настоящия член, влизат в сила незабавно и се прилагат, докато не бъдат представени възражения в съответствие с параграф 2. В нотификацията относно делегирания акт до Европейския парламент и Съвета се посочват причините за използването на процедурата по спешност.

2. Европейският парламент или Съветът могат да възразят срещу делегиран акт в съответствие с процедурата, посочена в член 6, параграф 6. В такъв случай Комисията отменя акта незабавно след нотифицирането на решението на Европейския парламент или на Съвета, с което се представят възражения.

Член 8

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко в държавите членки в съответствие с Договорите.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*