EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na pandemii COVID-19

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Pandemie COVID-19 zapříčinila velký hospodářský otřes, který má v Evropské unii a na celém světě výrazný negativní dopad. Závažnost důsledků bude záviset jak na době trvání, tak na geografickém rozšíření pandemie. Konkrétně má nebývalý dopad na dopravu obecně, a zejména na odvětví železniční dopravy. Pandemie může vést k vysokému počtu úpadkových řízení a nedostatku likvidity v odvětví železniční dopravy. Ovlivňuje celý dodavatelský řetězec a má účinky na železniční podniky, zasilatele a logistické podniky. Její finanční důsledky rovněž pocítí provozovatelé infrastruktury a provozovatelé zařízení služeb. Nebude-li pandemie řešena, bude mít vážný dopad na mezinárodní dopravu, objemy nákladu a počty cestujících, pokrok v oblasti digitalizace, otevírání trhu a tržní struktury, jehož účinky budou pociťovány po delší dobu.

Odvětví železniční dopravy má pro Evropskou unii strategický význam. Zásadně přispívá k celkovému hospodářství a zaměstnanosti v EU tím, že přímo zaměstnává více než 1 milion lidí, z nichž přibližně 600 000 zaměstnávají železniční podniky a 440 000 provozovatelé infrastruktury (údaj z konce roku 2016).

Železniční doprava je zásadní pro strategii EU pro udržitelnější odvětví dopravy, hospodářskou a sociální soudržnost a propojenost Evropanů v rámci členských států i mezi nimi. Železniční doprava je významnou součástí skladby druhů dopravy v EU, jelikož představuje ekologický způsob cestování a vykazuje vysokou účinnost. Železniční doprava je tudíž zásadní pro dosažení cílů Zelené dohody z důvodu své hodnoty jako nejudržitelnějšího a z hlediska životního prostředí nejšetrnějšího druhu dopravy.

Evropská železniční síť přepraví přibližně 1,6 miliardy tun nákladu a 9 miliard cestujících ročně. V roce 2016 dosáhl objem osobní dopravy v EU 450 miliard osobokilometrů z přibližně 6 bilionů osobokilometrů celkové pozemní dopravy. Osobní železniční doprava má převážně vnitrostátní charakter, přeshraniční doprava představovala v roce 2016 pouze 6 %.

V roce 2016 dosáhl objem nákladní dopravy v EU 419 miliard tunokilometrů z 2,5 bilionu tunokilometrů celkové pozemní dopravy. Přibližně polovina celkové železniční nákladní dopravy má přeshraniční charakter. Z tohoto důvodu má železniční nákladní doprava silný evropský rozměr, a je tak ještě citlivější na nedostatek interoperability a spolupráce mezi vnitrostátními železničními sítěmi, který může mít vliv na její konkurenceschopnost.

V důsledku rozšíření onemocnění COVID-19 se objem železniční osobní i nákladní dopravy z důvodu omezení a nižší poptávky výrazně snížil. Dočasná omezení cestování mezi členskými státy EU se projevila podstatným způsobem: většina mezinárodních osobních vlakových spojů není v provozu, vnitrostátní osobní železniční doprava se oproti údajům z minulého roku propadla až o 90 %. Mnoho provozovatelů, kteří nedávno nově vstoupili na trh, muselo

ukončit svou činnost a všichni provozovatelé železniční dopravy se potýkají s významným poklesem svých dopravních služeb.

Provozovatelé nákladní železniční dopravy poskytují přeshraniční a vnitrostátní služby, avšak vykazují pokles objemu přepravy. Jedním z hlavních důvodů bylo, že ustala poptávka ze strany určitých odvětví, protože se zastavila výroba. Většina členských států totiž zavedla opatření omezující volný pohyb osob, která způsobila propad poptávky. V měsících následujících po omezení volného pohybu osob se nyní poptávka pomalu zvyšuje, avšak vývoj poptávky po železniční dopravě není dosud plně zřetelný.

Předpokládá se, že poptávka cestujících po celý rok 2020 bude výrazně nižší než v roce 2019 a poptávka po nákladní dopravě bude nadále značně zaostávat za loňskými úrovněmi.

Aby se zmírnil dopad pandemie, zavádí se ambiciózní politická reakce, která se týká mnoha oblastí. V této souvislosti má stávající nařízení doplnit stávající rámec pro železniční dopravu tak, aby vnitrostátní orgány a zúčastněné strany z oblasti železniční dopravy mohly snadněji řešit řadu negativních důsledků pandemie COVID-19 a reagovat na naléhavé potřeby odvětví železniční dopravy, dokud budou tyto důsledky přetrvávat. Tato opatření se týkají zejména prominutí, snížení nebo odložení splatnosti poplatků za přístup k železniční infrastruktuře a její užívání, jakož i zrušení poplatků za rezervaci kapacity. Vztahují se na referenční období od 1. března 2020 do 31. prosince 2020, za které lze poplatky změnit, odchylně od článku 27 směrnice 2012/34/EU, podle něhož se zpráva o síti (s uvedením všech příslušných poplatků) zveřejní nejpozději čtyři měsíce před konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury.

Konkrétně lze konstatovat následující:

1) *Poplatky za přístup k infrastruktuře – částka odpovídající přímým nákladům:* Ustanovení čl. 31 odst. 3 směrnice vyžaduje, aby poplatky za minimální přístupový balík byly stanoveny na úrovni nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Toto ustanovení by v zásadě bránilo tomu, aby poplatky byly stanoveny na nižší úrovni. Navrhuje se odchýlit se od něj, aby členské státy a provozovatelé infrastruktury mohli mít během referenčního období k dispozici co nejširší spektrum možností.

2) *Přirážky:* Článek 32 umožňuje členským státům stanovit vybírání přirážek ve vztahu k platební schopnosti jednotlivých segmentů železničního trhu. Z toho vyplývá, že tato zásada sama o sobě znamená, že přirážky mohou podléhat výkyvům a v případě, že platební schopnost daného segmentu trhu poklesne, se mohou snížit. K tomuto snížení může dojít zejména v důsledku současné krize. Jak je však uvedeno ve směrnici 2012/34/EU, změny přirážek v zásadě nejsou možné v průběhu daného období platnosti jízdního řádu sítě. Odchylně od tohoto pravidla se navrhuje umožnit členským státům povolit úpravy směrem dolů, pokud jde o referenční období.

3) *Poplatky za rezervaci kapacity*: Článek 36 směrnice 2012/34/EU stanoví režim poplatků za rezervaci kapacity. Cílem těchto poplatků je odradit železniční podniky od rušení tras vlaků v krátké lhůtě, a tudíž podpořit nejlepší a plné využití stávající kapacity. Tento poplatek bývá zpravidla tím vyšší, čím blíže před jízdou daného spoje je zrušení provedeno.

Podle článku 36 směrnice 2012/34/EU je v zásadě na každém provozovateli infrastruktury, aby rozhodl, zda si poplatky za rezervaci kapacity přeje vybírat. Druhá věta článku 36 však činí vybírání těchto poplatků povinným v případě, že železniční podnik „pravidelně přidělenou trasu vlaku nebo její část nevyužívá“.

Pandemie způsobila závažná narušení železniční dopravy, která vedla k rozsáhlému rušení tras vlaků. Příčiny těchto událostí byly a stále jsou mimo kontrolu železničních podniků. Kromě toho vedly k (dočasné) nadměrné kapacitě. Lze tedy předpokládat, že zamýšlený motivační účinek poplatků za rezervaci kapacity v souladu s článkem 36 směrnice 2012/34/EU, pokud jde o referenční období, není relevantní.

Je proto vhodné umožnit členským státům, aby zrušily povinnost stanovenou v druhé větě článku 36 směrnice s ohledem na rušení tras v průběhu tohoto období.

4) *Kompenzace členskými státy:* U všech výše uvedených položek (poplatky na základě přímých nákladů, přirážky a poplatky za rezervaci kapacity) by případné snížení poplatků povolené členskými státy v souladu s navrhovaným nařízením způsobilo ztráty příjmů na straně provozovatele infrastruktury.

Tyto ztráty příjmů by byly v zásadě kompenzovány v souladu s čl. 8 odst. 4 směrnice 2012/34/EU. Podle uvedeného ustanovení mají členské státy povinnost zajistit, aby účty provozovatelů infrastruktury, kteří čelí ztrátám, mimo jiné z důvodu neočekávané nižší poptávky, zůstaly v rovnováze po dobu pěti let za běžných obchodních podmínek.

V tomto smyslu by podle stávajícího znění směrnice 2012/34/EU ke ztrátám příjmů pro provozovatele infrastruktury vyplývajícím ze snížení poplatků a přirážek, jak jsou stanovena v navrhovaném nařízení, ani nedošlo. Proto se navrhuje, aby provozovatelé infrastruktury získali kompenzaci v kratší lhůtě, než je doba stanovená v čl. 8 odst. 4 uvedené směrnice, tj. do 31. prosince roku následujícího po roce, kdy došlo ke ztrátě.

5) *Úpravy zprávy o síti*: Ve zprávě o síti jsou podrobně popsána všeobecná pravidla, lhůty, postupy a kritéria systému zpoplatnění a systému přidělování kapacity, včetně informací pro podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury.

Navrhuje se stanovit, že zprávy o síti by měly být průběžně aktualizovány a bez odkladu pozměněny.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Směrnice 2012/34/EU se nezabývá mimořádnými okolnostmi, jako jsou ty, které v odvětví železniční dopravy vznikly v důsledku rozšíření onemocnění COVID-19. V zájmu zmírnění dopadů pandemie na železniční dopravu a zachování celistvosti jednotného evropského železničního prostoru by tudíž měly být povoleny cílené výjimky. Kromě toho struktura hospodářské soutěže na trhu, jež zahrnuje zavedené i nové provozovatele, vyžaduje podpůrná opatření, která i nadále zajistí rovné podmínky.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Účinné fungování jednotného evropského železničního prostoru závisí na hospodářské výkonnosti účastníků trhu a na zachování již dosažených výsledků, pokud jde o nezávislost

řízení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků, transparentnost ustanovení o výběru poplatků a přístupu k síti, nediskriminaci a rovné zacházení při přidělování tras a u systémů zpoplatnění, jakož i otevírání trhu. Negativní hospodářské důsledky rozšíření onemocnění COVID-19 pro zúčastněné strany na trhu železniční dopravy by mohly ohrozit jejich finanční životaschopnost a případně by mohly mít vážné negativní účinky na fungování dopravního systému, což by mělo negativní dopad na hospodářství jako celek. Podle průzkumu provedeného v květnu a červnu 2020 mezi železničními podniky prostřednictvím platformy Dialogu železničních podniků nebyla pro zúčastněné strany z odvětví železniční dopravy dosud poskytnuta žádná zvláštní podpora. Navrhované nařízení tyto otázky řeší.

2. PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

• Právní základ

Tato iniciativa je založena na článku 91 Smlouvy o fungování Evropské unie, jenž je rovněž právním základem samotné směrnice 2012/34/EU.

• Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)

Členské státy nemohou dostatečně dosáhnout cílů návrhu z tohoto důvodu: poplatky za přístup k infrastruktuře jsou komplexně regulovány na úrovni EU, a proto se členské státy nemohou odchýlit od pravidel Unie, pokud neexistují zvláštní evropské právní předpisy. Směrnice 2012/34/EU členským státům neumožňuje v souvislosti s výskytem onemocnění COVID-19 reagovat na nepředvídatelné dopady na železniční dopravu, zejména úpravou pravidel pro výběr poplatků a přidělování kapacity. Toho lze dosáhnout pouze prostřednictvím aktu přijatého Unií, který umožňuje (cílené) odchylky. Kromě toho podle znění navrhovaného nařízení se členské státy i nadále rozhodují, zda provedou stanovená opatření, a to s ohledem na prostředky, které mají k dispozici, pokud jde o veřejné financování.

• Proporcionalita

Návrh nepřekračuje rámec toho, co je nezbytné pro dosažení cíle, jímž je zmírnění dopadu současného rozšíření onemocnění COVID-19 prostřednictvím cílených výjimek ze směrnice 2012/34/EU. Navrhované opatření je proto přiměřené, a to i pokud jde o referenční období, na které se vztahuje. Toto období odpovídá současným odhadům toho, jak dlouho bude dopad pandemie COVID-19 na železniční trh trvat. Navrhuje se zmocnit Komisi k tomu, aby v případě potřeby toto období prodloužila.

• Volba nástroje

Aby právní nástroj dosáhl svého cíle, musí mít přímou a obecnou působnost. Vhodným právním nástrojem je proto nařízení.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Jedná se o naléhavé opatření, které je vyvoláno náhlým a nepředvídatelným rozšířením onemocnění COVID-19.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Formální konzultace se zúčastněnými stranami nebyla vzhledem k naléhavosti věci provedena. Orgány členských států i zúčastněné strany však vyzvaly Komisi, aby přijala návrh vhodných opatření v souvislosti s rámcem pro přidělování kapacit a výběr poplatků podle směrnice 2012/34/EU.

Zejména sdružení v odvětví železniční dopravy zastupující železniční podniky se opakovaně obrátila na Komisi a požadovala přijetí naléhavých opatření. Cílem těchto opatření by bylo zajistit, aby se toto odvětví mohlo vyrovnat se ztrátou příjmů a snížit riziko úpadků, zejména v případě soukromých provozovatelů. Jedním z nejvíce zastávaných opatření je pozastavení poplatků za traťovou infrastrukturu, nádraží, zařízení služeb a využívání odstavných kolejí a vleček.

V návaznosti na tuto výzvu k přijetí opatření začaly některé členské státy a provozovatelé infrastruktury reagovat přijetím a/nebo zvážením takových opatření. V březnu, dubnu a květnu 2020 provedla Komise průzkum prostřednictvím podskupiny pro poplatky v rámci Platformy pro provozovatele železniční infrastruktury (PRIME). Na základě výsledků průzkumu byl učiněn závěr, že některé členské státy prokázaly svou zřejmou připravenost přijmout podpůrná opatření v souladu se směry navrženými v tomto nařízení.

Vzhledem k tomu, že směrnice neobsahuje vhodná ustanovení o mimořádných událostech, je třeba vytvořit rámec pro opatření vyžadovaná krizí COVID-19 přijetím tohoto nařízení.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Jak bylo vysvětleno, sběr výsledků odborných konzultací v obvyklé míře nebyl vzhledem k naléhavosti situace možný. Komise však čerpala ze zkušeností získaných prostřednictvím svých kontaktů s členskými státy a zúčastněnými stranami v oblasti železniční dopravy.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů nebylo vzhledem k naléhavosti situace provedeno.

- **Účelnost právních předpisů a zjednodušení**

Nevztahuje se na tento návrh.

- **Základní práva**

Nevztahuje se na tento návrh.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Uvedené opatření nezahrnuje žádné zvláštní plány monitorování nebo podávání zpráv. Komise by však měla sledovat vývoj rozšíření onemocnění COVID-19 a jeho dopadu na jednotný evropský železniční prostor a v případě potřeby by měla být zmocněna k přijetí aktu v přenesené pravomoci, aby mohla prodloužit období, jichž se toto opatření týká.

- **Informativní dokumenty (u směrnic)**

Žádné.

2020/0127 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na pandemii COVID-19

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 91 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[2],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Pandemie COVID-19 způsobila významné snížení poptávky, což následně vedlo k prudkému poklesu železniční dopravy. To má vážný dopad na železniční podniky, který začal 1. března 2020 a pravděpodobně se bude v tomto odvětví projevovat přinejmenším do 31. prosince 2020. Okolnosti se vymykají kontrole železničních podniků, které čelí značným problémům s likviditou a velkým ztrátám, přičemž v některých případech mohou být ohroženy úpadkem.

(2) Aby železniční podniky potlačily negativní hospodářské dopady pandemie COVID-19, mohou potřebovat finanční podporu. V kontextu mimořádné situace v důsledku COVID-19 nemusí být schopny platit poplatky za přístup k železniční infrastruktuře, a proto by provozovatelé infrastruktury měli mít možnost tyto poplatky snížit, prominout nebo odložit jejich splatnost. Tato možnost by měla být poskytnuta na období, během něhož se projevily a očekává se, že budou přetrvávat, účinky pandemie COVID-19 na železniční trh, tj. od 1. března 2020 do 31. prosince 2020 (dále jen „referenční období“).

(3) Podle čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34/EU nesmí být poplatky za přístup k infrastruktuře hrazené provozovatelům infrastruktury nižší než náklady přímo vynaložené na provoz železniční dopravy. Částečné nebo úplné prominutí poplatků nebo odložení jejich splatnosti uplatňované transparentním, objektivním a nediskriminačním způsobem u všech železničních podniků působících v odvětví nákladní a osobní železniční dopravy by zmírnilo dopad pandemie COVID-19 během

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

referenčního období. Členským státům by proto měla být poskytnuta možnost povolit taková opatření na straně provozovatelů infrastruktury.

(4) Ustanovení čl. 32 odst. 1 směrnice 2012/34/EU umožňuje členským státům stanovit výběr přirážek, pokud to trh unese. V důsledku dopadů pandemie COVID-19 se schopnost segmentů trhu unést přirážky mohla snížit. Proto je vhodné umožnit členským státům, aby provozovatelům infrastruktury povolily znovu posoudit schopnost segmentů trhu unést přirážky za účelem možného snížení splatných částek za referenční období.

(5) Článek 36 směrnice 2012/34/EU stanoví režim poplatků za rezervaci kapacity, jež mají být pobídkou k účinnému využívání kapacit. Druhá věta tohoto článku činí vybírání těchto poplatků povinným v případě, že železniční podnik pravidelně přidělenou trasu vlaku nebo její části nevyužívá. Provozovatelé infrastruktury zveřejní ve zprávách o síti kritéria k určení tohoto nevyužívání. Pandemie způsobila závažná narušení železniční dopravy, která vedla k rozsáhlému rušení tras vlaků. Příčiny těchto událostí byly a stále jsou mimo kontrolu železničních podniků. Kromě toho vedly k (dočasné) nadměrné kapacitě. Lze tedy předpokládat, že zamýšlený motivační účinek poplatků za rezervaci kapacity v souladu s článkem 36 směrnice 2012/34/EU, pokud jde o referenční období, není relevantní. Proto by členské státy měly mít možnost odchylně od druhé věty článku 36 povolit provozovatelům infrastruktury, aby nevybírali poplatky za rezervaci přidělené, avšak během referenčního období nevyužité kapacity, a to i v případech, kdy by takové nevyužívání bylo považováno za pravidelné nevyužívání přidělené trasy nebo její části podle kritérií platných v současnosti.

(6) U všech výše uvedených položek by případné snížení poplatků povolené členskými státy v souladu s tímto nařízením způsobilo ztráty příjmů na straně provozovatele infrastruktury. Tyto ztráty příjmů by byly v zásadě kompenzovány v souladu s čl. 8 odst. 4 směrnice 2012/34/EU. Vzhledem k mimořádné povaze těchto ztrát by provozovatelé infrastruktury měli získat kompenzaci v kratší lhůtě, konkrétně do 31. prosince roku následujícího po roce, kdy došlo ke ztrátě.

(7) Je třeba provést dočasné úpravy podmínek pro využívání železniční infrastruktury a aktualizovat a podle potřeby změnit zprávy o síti.

(8) Vzhledem k náhlé a nepředvídatelné povaze pandemie COVID-19, která znemožnila přijetí včasných opatření Unie, by se toto nařízení mělo vztahovat na referenční období uvedené výše, i když se části tohoto období nacházejí v minulosti, aniž by to však mělo dopad na legitimní očekávání.

(9) Jelikož cíle tohoto nařízení, kterým je reagovat na naléhavou situaci způsobenou pandemií COVID-19, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu rozsahu nebo účinků akce, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle.

(10) Vzhledem k naléhavosti dané výjimečnými okolnostmi způsobenými pandemií COVID-19, které odůvodňují navrhovaná opatření, a zejména k tomu, aby bylo možné rychle přijmout nezbytná opatření, a přispět tak k finanční udržitelnosti železničních podniků, je vhodné stanovit výjimku ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Evropské unii, připojeného ke

Smlouvě o evropské unii, Smlouvě o fungování Evropské unie a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.

(11) Za účelem prodloužení opatření stanovených v tomto nařízení, bude-li to nezbytné a odůvodněné, by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, kterými se prodlužuje doba působnosti opatření stanovených v tomto nařízení. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů ([3]). Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky z členských států a jejich odborníci mají automaticky přístup na schůze expertních skupin Komise, jež se věnují přípravě aktů v přenesené pravomoci.

(12) Pro dosažení rychlé použitelnosti opatření stanovených tímto nařízením by toto nařízení mělo vstoupit v platnost co nejdříve, a to prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto nařízení stanoví dočasná pravidla pro zpoplatnění použití železniční infrastruktury stanovené v kapitole IV směrnice 2012/34/EU. Vztahuje se na použití železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu, jehož se uvedená směrnice týká, v období od 1. března 2020 do 31. prosince 2020 (dále jen „referenční období“).

Článek 2

Snížení, prominutí nebo odložení splatnosti poplatků za minimální přístupový balík a poplatků za rezervaci kapacity

1. Aniž je dotčen článek 27 a čl. 31 odst. 3 směrnice 2012/34/EU, a s výhradou souladu s pravidly státní podpory, mohou členské státy provozovatelům infrastruktury povolit snížení, prominutí nebo odložení splatnosti poplatků za minimální přístupový balík a za přístup k infrastruktuře napojení k zařízením služeb, a to transparentním, objektivním a nediskriminačním způsobem v případech, kdy se tato úhrada stala splatnou nebo se stane splatnou v průběhu referenčního období.

2. Aniž je dotčen článek 27 směrnice 2012/34/EU, a s výhradou souladu s pravidly státní podpory, mohou členské státy provozovatelům infrastruktury povolit znovu posoudit schopnost segmentů trhu unést přirážky za účelem možného snížení splatných částek za referenční období ve smyslu čl. 32 odst. 1 směrnice 2012/34/EU.

3. Aniž je dotčen článek 27 a druhá věta článku 36 směrnice 2012/34/EU, a s výhradou souladu s pravidly státní podpory, mohou členské státy provozovatelům infrastruktury povolit, aby od železničních podniků nevybírali poplatky za rezervaci přidělené, avšak během referenčního období nevyužité kapacity, a to transparentním, objektivním a nediskriminačním způsobem.

4. Aniž je dotčen čl. 8 odst. 4 směrnice 2012/34/EU, a s výhradou souladu s pravidly státní podpory, poskytnou členské státy provozovatelům infrastruktury kompenzaci za konkrétní finanční ztrátu vzniklou v důsledku použití odstavců 1, 2 a 3, a to do 31. prosince roku následujícího po roce, kdy došlo ke ztrátě. Touto kompenzací není dotčena povinnost členských států podle čl. 8 odst. 4 směrnice 2012/34/EU zajistit, aby za přiměřené období, které nepřekročí pět let, vykazovaly zisky a ztráty provozovatele infrastruktury rovnováhu.

Článek 3

Úpravy podmínek pro využívání železniční infrastruktury

Aniž je dotčen článek 27 směrnice 2012/34/EU, provozovatelé infrastruktury vhodným způsobem a neprodleně změní zprávu o síti zmíněnou v článku 27 uvedené směrnice tak, aby byly uvedeny podmínky, které používají, s ohledem na opatření přijatá dotčeným členským státem v souladu s článkem 2.

Článek 4

Regulační subjekt

Tímto nařízením nejsou dotčena ustanovení směrnice 2012/34/EU týkající se regulačního subjektu. Článek 56 uvedené směrnice se použije na případy, na něž se vztahují články 2 a 3 tohoto nařízení, pokud jde o kritéria v nich stanovená, jež jsou použitelná na provozovatele infrastruktury.

Článek 5

Prodloužení referenčního období

1. Provozovatelé infrastruktury poskytnou Komisi do 1. listopadu 2020 údaje o využívání svých sítí rozdělené podle segmentů trhu v souladu s čl. 32 odst. 1 směrnice 2012/34/EU za období od 1. března 2019 do 30. září 2019 a od 1. března 2020 do 30. září 2020.
2. Pokud Komise na základě údajů uvedených v odstavci 1 zjistí, že došlo k trvalému snížení objemu železniční dopravy ve srovnání s úrovní v odpovídajícím období předchozího roku a že tento trend bude pravděpodobně přetrvávat, a na základě nejlepších dostupných vědeckých údajů zjistí, že situace je výsledkem dopadu pandemie COVID-19, změní Komise prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci přijatých v souladu s článkem 6 odpovídajícím způsobem referenční období.
3. Ve zvláště závažných naléhavých případech týkajících se dlouhotrvajícího dopadu pandemie COVID-19 na odvětví železniční dopravy v Unii se na akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku použije postup stanovený v článku 7.

Článek 6

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 2 je svěřena Komisi na dobu jednoho roku ode dne [*datum vstupu tohoto nařízení v platnost*].

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 2 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*, nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Před přijetím aktu v přenesené pravomoci Komise vede konzultace s odborníky jmenovanými jednotlivými členskými státy v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 2 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 7

Postup pro naléhavé případy

1. Akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku vstupují v platnost bezodkladně a jsou použitelné, pokud proti nim není vyslovena námitka v souladu s odstavcem 2. V oznámení aktu v přenesené pravomoci Evropskému parlamentu a Radě se uvedou důvody použití postupu pro naléhavé případy.

2. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky postupem uvedeným v čl. 6 odst. 6. V takovém případě zruší Komise tento akt neprodleně poté, co jí Evropský parlament nebo Rada oznámí rozhodnutí o vyslovení námitek.

Článek 8

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné v členských státech v souladu se Smlouvami.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda/předsedkyně*