



Bryssel 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

**toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19-
pandemian johdosta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Covid-19-pandemia on johtanut merkittävään talouden häiriöön, jolla on huomattava kielteinen vaikutus Euroopan unionissa ja koko maailmassa. Seurausten vakavuus riippuu sekä pandemian kestosta että sen maantieteellisestä leviämisestä. Sillä on ennennäkemätön vaikutus liikenteeseen yleensä ja rautatiealaa erityisesti. Pandemian vuoksi rautatiealalla voidaan nähdä lukuisia maksukyvyttömyys- ja likviditeettivajetapauksia. Se vaikuttaa koko toimitusketjuun ja rautatieyrityksiin sekä lähettäjä- ja logistiikkayrityksiin. Pandemian taloudellisista seurauksista joutuvat kärsimään myös rataverkon haltijat ja palvelupaikkojen ylläpitäjät. Ilman korjaavia toimia pandemia aiheuttaa vakavia vaikutuksia kansainväliseen liikenteeseen, rahtivolyymeihin ja matkustajamääriin, digitalisointiin, markkinoiden avaamiseen ja markkinarakenteisiin. Nämä vaikutukset tuntuvat pitkään.

Rautatieala on Euroopan unionille strategisesti tärkeä toimiala. Alan panos EU:n koko talouteen ja työllisyyteen on ratkaisevan tärkeä: ala työllistää suoraan yli miljoona ihmistä, joista noin 600 000 työskentelee rautatieyritysten ja 440 000 rataverkon haltijoiden palveluksessa (vuoden 2016 lopun luvut).

Rautatieliikenteellä on tärkeä asema myös EU:n strategiassa, jolla parannetaan liikennealan kestävyyttä, taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta sekä tuodaan eurooppalaiset yhteen jäsenvaltioiden sisällä ja niiden välillä. Puhtaana ja erittäin tehokkaana liikennemuotona rautatieala on tärkeä osa EU:n liikennemuotojen yhdistelmää. Rautatieliikenne onkin ratkaisevassa asemassa pyrittäessä saavuttamaan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteet – onhan se liikennemuodoista kestävin ja ympäristöystävällisin.

Euroopan rautateillä kulkee vuosittain noin 1,6 miljardia tonnia rahtia ja 9 miljardia matkustajaa. Vuonna 2016 EU:n henkilöliikenne ylsi 450 miljardiin matkustajakilometriin, kun maaliikenteen matkustajakilometrejä kertyi kaiken kaikkiaan 6 biljoonaa. Rautateiden henkilöliikenteestä suurin osa on kotimaan liikennettä: rajat ylittävän liikenteen osuus oli vuonna 2016 vain kuusi prosenttia.

Vuonna 2016 EU:n tavaraliikenteen määrä kasvoi 419 miljardiin tonnikiilometriin, kun kaiken maaliikenteen kokonaismäärä oli 2,5 biljoonaa tonnikiilometriä. Noin puolet rautateiden tavaraliikenteen kokonaismäärästä on rajat ylittävää liikennettä. Näin ollen tavaraliikenne on luonteeltaan vahvasti eurooppalaista ja siten reagoi vielä herkemmin kansallisten rautatieverkkojen välisessä yhteentoimivuudessa ja yhteistyössä esiintyviin puutteisiin, jotka voivat vaikuttaa sen kilpailukykyyn.

Covid-19-taudin puhkeamisen jälkeen rautateiden henkilö- ja tavaraliikenne on rajoitusten ja pienemmän kysynnän vuoksi supistunut merkittävästi. Kun EU:n jäsenvaltioiden välisiä liikenneyhteyksiä on väliaikaisesti rajoitettu, seuraukset näkyvät selvästi: useimpien kansainvälisten matkustajajunayhteyksien liikennöinti on keskeytetty ja kotimaan

rautatieliikenne on supistunut jopa 90 prosentilla edellisvuodesta. Monet alalle vastikään tulleet toimijat ovat joutuneet lopettamaan toimintansa, ja kaikki rautatieliikenteen harjoittajat ovat joutuneet merkittävästi vähentämään liikennepalvelujaan.

Rautateiden tavaraliikenteen harjoittajat tarjoavat maiden rajat ylittäviä ja kotimaisia palveluja mutta kertovat volyymien pienentyneen. Tärkeimpiin syihin kuuluu se, että liikennöinnin kysyntä tietyiltä teollisuudenaloilta romahti, kun niiden tuotanto keskeytyi useimpien jäsenvaltioiden otettua käyttöön sulkutoimia. Sulkutoimia seuranneiden kuukausien jälkeen kysyntä on hitaasti kasvamassa. Vielä ei kuitenkaan täysin tiedetä, miten rautatieliikenteen kysyntä jatkossa kehittyy.

Matkustajaliikenteessä kysynnän ennustetaan jäävän koko vuonna 2020 huomattavasti alle vuoden 2019 tason. Viimevuotisista luvuista ollaan jäämässä selvästi myös tavaraliikenteessä.

Pandemian vaikutusten lieventämiseksi on jo ryhdytty pitkälle tähtääviin poliittisiin toimiin, jotka ulottuvat monille eri aloille. Tällä asetuksella pyritään täydentämään voimassa olevaa rautatiealaaan liittyvää järjestelyä, jotta kansalliset viranomaiset ja rautatiealan sidosryhmät voisivat helpommin käsitellä covid-19-pandemian aiheuttamia kielteisiä seurauksia. Lisäksi halutaan vastata rautatiealan kiireellisiin tarpeisiin niin kauan kuin nuo seuraukset jatkuvat. Kaavaillut toimenpiteet liittyvät erityisesti siihen, että rautateiden infrastruktuurin käytöstä perittävistä maksuista luovuttaisiin tai niitä alennettaisiin tai lykättäisiin ja että kapasiteetin varauksesta perittävistä maksuista luovuttaisiin. Toimenpiteitä on määrä soveltaa 1. maaliskuuta 2020 ja 31. joulukuuta 2020 välisellä viiteajanjaksolla, jonka osalta maksuja voidaan muuttaa poiketen direktiivin 2012/34/EY 27 artiklasta, jonka mukaan (kaikki sovellettavat maksut erittelevä) verkkoselostus on julkaistava vähintään neljä kuukautta ennen ratakapasiteettia koskevien hakemusten jättämiseksi asetetun määräajan päättymistä.

Tarkemmin sanottuna voidaan pitää voimassa seuraavat veloitukset:

- 1) Radan käyttöoikeuksista perittävät maksut eli suoria kustannuksia vastaava määrä: Direktiivin 31 artiklan 3 kohdassa edellytetään, että vähimmäiskäyttömahdollisuuksista perittävät maksut on vahvistettava niiden kustannusten perusteella, jotka aiheutuvat suoraan junaliikenteen harjoittamisesta. Periaatteessa tämä säännös estäisi maksujen alentamisen. Siihen ehdotetaan poikkeusta, jonka nojalla jäsenvaltioilla ja rataverkon haltijoilla olisi viiteajanjaksolla käytettävissään mahdollisimman laajat toimintamahdollisuudet.
- 2) Lisähinnat: Direktiivin 32 artiklan mukaan jäsenvaltiot voivat periä lisähintoja, jos asianomaisten rautatiealan markkinasegmenttien maksukyky sen sallii. Periaatteesta seuraa, että lisähinnat voivat vaihdella ja pienentyä, jos asianomaisten markkinasegmenttien maksukyky heikkenee. Pienentyminen voi johtua erityisesti nykyisestä kriisistä. Direktiivi 2012/34/EY ei kuitenkaan nykyisessä muodossaan periaatteessa salli lisähintojen muuttamista tietyn aikataulukauden soveltamisaikana. Tästä säännöstä poiketen ehdotetaan, että jäsenvaltiot voisivat alentaa niitä viiteajanjakson osalta.
- 3) Kapasiteetin varausmaksut: Direktiivin 2012/34/EU 36 artiklassa säädetään kapasiteetin varausmaksuja koskevasta järjestelystä. Maksujen tarkoituksena on saada rautatieyritykset luopumaan reittien peruuttamisesta lyhyellä varoitusajalla ja

siten edistää olemassa olevan kapasiteetin parasta mahdollista ja täysimääräistä käyttöä. Maksun taso nousee yleensä sen mukaan, kuinka vähän ennen liikennöintiä peruutus tehdään.

Direktiivin 2012/36/EU 36 artiklan mukaan kukin rataverkon haltija voi periaatteessa itse päättää kapasiteetin varausmaksujen perimisestä. Direktiivin 36 artiklan toisen virkkeen mukaan näiden maksujen periminen on kuitenkin pakollista, jos rautatieyritykset ovat ”säännöllisesti jättäneet käyttämättä niille myönnettyjä reittejä tai osaa niistä”.

Meneillään oleva pandemia on aiheuttanut rautatieliikenteeseen vakavia häiriöitä, joiden vuoksi reittejä on peruutettu runsaasti. Syyt ovat olleet ja ovat edelleen sellaisia, joihin rautatieyritykset eivät voi vaikuttaa. Ne ovat lisäksi aiheuttaneet (väliaikaista) ylikapasiteettia. Sen vuoksi voidaankin olettaa, että direktiivin 2012/34/EU 36 artiklan mukaisilla kapasiteetin varausmaksuilla tavoiteltu kannustava vaikutus ei toteudu viiteajanjakson aikana.

Siksi on aiheellista antaa jäsenvaltioille mahdollisuus luopua direktiivin 36 artiklan toisessa virkkeessä säädetystä velvollisuudesta kyseisen jakson aikana tehtyjen peruutusten osalta.

- 4) Jäsenvaltioiden suorittama takaisinmaksu: Kaikkiin edellä tarkoitettuihin maksuihin (suoriin kustannuksiin perustuvat maksut, lisähinnat ja kapasiteetin varausmaksut) liittyvät alennukset, jotka jäsenvaltiot ovat hyväksyneet ehdotetun asetuksen mukaisesti, merkitsisivät rataverkon haltijalle tulonmenetyksiä.

Nämä tulonmenetykset korvattaisiin periaatteessa direktiivin 2012/34/EY 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Kyseisen säännöksen mukaan jäsenvaltioiden on varmistettava, että tulonmenetyksiä esimerkiksi kysynnän vähentymisen vuoksi kärsineiden rataverkon haltijoiden tilit pysyvät tasapainossa viiden vuoden ajan tavanomaisissa liikeolosuhteissa.

Rataverkon haltijan kärsimät tulonmenetykset, jotka johtuvat ehdotetussa asetuksessa tarkoitetuista alennuksista, eivät määritelmällisesti toteutuisi nykymuotoisen direktiivin 2012/34/EU mukaisesti. Sen vuoksi ehdotetaan, että rataverkon haltijoille suoritetaan takaisinmaksu kyseisen direktiivin 8 artiklan 4 kohdassa määriteltyä aikaa lyhyemmässä ajassa eli viimeistään tulonmenetyksen aiheutumivuotta seuraavan vuoden joulukuun 31. päivänä.

- 5) Verkkoselostuksen mukautukset: Verkkoselostuksessa esitellään yksityiskohtaisesti hinnoittelujärjestelmien ja kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisyjärjestelmien yleiset säännöt, määräajat, menettelyt ja perusteet, mukaan lukien tiedot, joita tarvitaan ratakapasiteettia koskeissa hakemuksissa.

Ehdotuksen mukaan verkkoselostus olisi pidettävä ajan tasalla ja sitä olisi tarvittaessa muutettava viipymättä.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Direktiivissä 2012/34/EU ei käsitellä poikkeuksellisia olosuhteita, jollaiset covid-19-epidemia on aiheuttanut rautatiealalle. Sen vuoksi olisi sallittava kohdennetut poikkeukset, joilla voidaan lieventää pandemian vaikutuksia rautatieliikenteeseen ja säilyttää yhtenäinen eurooppalainen rautatiealue eheänä. Alan markkinarakente on avoin kilpailulle, ja

markkinoilla toimii sekä perinteisiä että uusia toimijoita. Sen vuoksi tarvitaan tukitoimia, joilla varmistetaan edelleen tasapuoliset toimintaedellytykset.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen tehokas toiminta riippuu markkinatoimijoiden taloudellisesta suorituskyvystä ja niiden jo toteutuneiden saavutusten turvaamisesta, jotka liittyvät rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten hallinnon riippumattomuuteen, hinnoittelua ja rataverkon käyttöoikeuksia koskevien säännösten läpinäkyvyyteen, syrjimättömään ja tasapuoliseen kohteluun reittien käyttöoikeuksien jaossa ja hinnoittelujärjestelmissä samoin kuin markkinoiden avaamiseen. Covid-19-pandemian kielteiset vaikutukset rautatiemarkkinoiden sidosryhmille voivat vaarantaa niiden taloudellisen elinkelpoisuuden ja mahdollisesti haitata vakavasti liikennejärjestelmän toimintaa, mikä vaikuttaisi kielteisesti koko talouteen. Rautatieyritysten vuoropuhelufoorumin kautta tehtiin touko–kesäkuussa 2020 rautatieyrityksille kysely, jonka mukaan rautatiealan sidosryhmille ei ole tähän mennessä annettu erityistä tukea. Nyt ehdotettavalla asetuksella puututaan näihin kysymyksiin.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Tämä aloite perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklaan, joka on myös direktiivin 2012/34/EU oikeusperusta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä: Radan käyttömaksuja säännellään kattavasti EU:n tasolla, joten jäsenvaltiot eivät voi poiketa unionin säännöistä, ellei perustana ole erityistä EU:n lainsäädäntöä. Direktiivi 2012/34/EY ei anna jäsenvaltioille mahdollisuutta reagoida covid-19-pandemiasta rautatiealalle aiheutuneisiin ennakoimattomiin vaikutuksiin erityisesti mukauttamalla hinnoittelua ja kapasiteetin jakamista koskevia sääntöjä. Tämä voidaan saavuttaa ainoastaan unionin antamalla säädöksellä, jossa sallitaan (kohdennetut) poikkeukset. Ehdotetun asetuksen mukaan jäsenvaltiot voivat lisäksi itse päättää, toteuttavatko ne säädetyt toimenpiteet ottaen samalla huomioon niiden käytettävissä olevan julkisen rahoituksen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen asetetun tavoitteen saavuttamiseksi eli meneillään olevan covid-19-pandemian vaikutusten lieventämiseksi säätämällä kohdennettuja poikkeuksia direktiivistä 2012/34/EY. Ehdotettu toimenpide on näin ollen oikeasuhteinen, myös sen viiteajanjakson osalta, johon sitä sovelletaan. Ajanjakso perustuu tämänhetkisiin arvioihin siitä, kuinka kauan covid-19-pandemia vaikuttaa rautatiemarkkinoihin. Ehdotuksella annettaisiin komissiolle valtuudet pidentää tätä määräaikaa tarvittaessa.

- **Toimintatavan valinta**

Jotta oikeudellinen väline voisi saavuttaa tavoitteensa, sen on oltava suoraan ja yleisesti sovellettava. Sen vuoksi asianmukainen oikeudellinen väline on asetus.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Kyseessä on kiireellinen toimenpide, jonka syynä on äkillinen ja ennalta-arvaamaton covid-19-epidemia.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Asian kiireellisyyden vuoksi sidosryhmien virallista kuulemistä ei ole toteutettu. Sekä jäsenvaltioiden viranomaiset että sidosryhmät ovat kuitenkin pyytäneet komissiota antamaan ehdotuksen asianmukaisiksi toimenpiteiksi, jotka liittyvät direktiivin 2012/34/EY mukaisiin myöntämis- ja hinnoittelupuitteisiin.

Erityisesti rautatieyrityksiä edustavat rautatiealan järjestöt ovat toistuvasti pyytäneet komissiolta pikaisia toimenpiteitä. Toimenpiteillä pyritäisiin varmistamaan, että ala pystyy selviytymään tulonmenetyksistä, ja pienentämään erityisesti yksityisten toiminnanharjoittajien konkurssiriskiä. Suositelluimpiin toimenpiteisiin kuuluu rataverkon, asemien, palvelupaikkojen ja seisontasivuraiteiden käytöstä perittävien maksujen keskeyttäminen.

Jotkin jäsenvaltiot ja rataverkon haltijat ovat reagoineet tähän toimintakehotukseen toteuttamalla ja/tai harkitsemalla tällaisia toimenpiteitä. Komissio teki maaliskuisen, huhtikuun ja toukokuun 2020 selvityksen eurooppalaisen rataverkon haltijoiden foorumin (PRIME) hinnoittelua käsittelevän alaryhmän kautta. Selvityksen tulokset osoittivat, että joillakin jäsenvaltioilla oli selvää valmiutta toteuttaa tukitoimenpiteitä tässä ehdotuksessa esitetyn mukaisesti.

Koska direktiivissä ei ole sopivia hätätilanteita koskevia säännöksiä, olisi tämän asetuksen avulla luotava puitteet covid-19-kriisin edellyttämille toimenpiteille.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Kuten edellä on selitetty, asiantuntijatietoa ei asian kiireellisyyden vuoksi voitu kerätä tavanomaisen yksityiskohtaisesti. Komissio on kuitenkin hyödyntänyt kokemuksia, joita se on saanut yhteydenpidostaan jäsenvaltioiden ja rautatiealan sidosryhmien kanssa.

- **Vaikutustenarviointi**

Asian kiireellisyyden vuoksi vaikutustenarviointia ei ole voitu tehdä.

- **Säätelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ei sovelleta.

- **Perusoikeudet**

Ei sovelleta.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ei sovelleta.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Toimenpiteeseen ei sisälly erityisiä seuranta- tai raportointijärjestelyjä. Komission olisi kuitenkin seurattava covid-19-pandemian kehittymistä ja sen vaikutuksia yhtenäiseen eurooppalaiseen rautatiealueeseen. Sillä pitäisi olla valtuudet hyväksyä tarvittaessa delegoitu säädös, jolla toimenpiteen soveltamisaikaa jatketaan.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Ei ole.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19-pandemian johdosta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,¹

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon,²

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Covid-19-pandemia on vähentänyt merkittävästi kysyntää, mikä on puolestaan johtanut rautatieliikenteen jyrkkään laskuun. Tällä on rautatieyrityksiin vakavia vaikutuksia, jotka alkoivat jo 1 päivänä maaliskuuta 2020 ja todennäköisesti vaikuttavat alaan vähintään 31 päivään joulukuuta 2020 saakka. Olosuhteet eivät ole rautatieyritysten hallittavissa. Ne kärsivät huomattavista maksuvalmiusongelmista ja tappioista, ja joissakin tapauksissa niitä uhkaa maksukyvyttömyys.
- (2) Covid-19-pandemian aiheuttamien kielteisten taloudellisten vaikutusten torjumiseksi rautatieyritykset voivat tarvita rahoitustukea. Rautatieyritykset eivät covid-19-hätätilanteessa välttämättä pysty maksamaan rautateiden infrastruktuurin käytöstä perittäviä maksuja, minkä vuoksi rataverkon haltijoiden olisi voitava alentaa näitä maksuja, luopua niistä tai lykätä niitä. Mahdollisuus olisi myönnettävä ajanjaksoksi, jonka aikana covid-19-pandemian vaikutukset rautatiemarkkinoihin ovat tuntuneet ja niiden odotetaan jatkuvan, eli 1 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2020 väliseksi ajaksi, jäljempänä 'viiteajanjakso'.
- (3) Direktiivin 2012/34/EU 31 artiklan 3 kohdan mukaan rataverkon haltijalle maksettavat rataverkon käyttömaksut eivät saa olla pienemmät kuin junaliikenteen harjoittamisesta suoraan aiheutuvat kustannukset. Luopumalla näistä maksuista osittain tai kokonaan läpinäkyvällä, puolueettomalla ja syrjimättömällä tavalla kaikkien tavara- ja

¹ EUVL C 132, 3.5.2011, s. 99.

² EUVL C 104, 2.4.2011, s. 53.

matkustajaliikennettä harjoittavien rautatieyritysten osalta voitaisiin lieventää covid-19-pandemian vaikutuksia viiteajanjaksolla. Jäsenvaltioille olisi sen vuoksi annettava mahdollisuus hyväksyä tällaisia rataverkon haltijoiden toteuttamia toimenpiteitä.

- (4) Direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 1 kohdassa annetaan jäsenvaltioille mahdollisuus periä lisähintoja, jos markkinat sen kestävät. Covid-19-pandemian vaikutukset ovat heikentäneet markkinasegmenttien kykyä kestää lisähintoja. Sen vuoksi on aiheellista antaa jäsenvaltioille mahdollisuus myöntää rataverkon haltijoille lupa arvioida uudelleen markkinasegmenttien kykyä kestää lisähintoja, jotta ne voivat mahdollisesti alentaa viiteajanjaksona erääntyviä määriä.
- (5) Direktiivin 2012/34/EU 36 artiklassa säädetään kapasiteetin varausmaksuja koskevasta järjestelystä, jolla on tarkoitus kannustaa tehokkaaseen kapasiteetin käyttöön. Kyseisen artiklan toisen virkkeen mukaan näiden maksujen periminen on kuitenkin pakollista, jos rautatieyritykset ovat säännöllisesti jättäneet käyttämättä niille myönnettyjä reittejä tai osaa niistä. Rataverkon haltijoiden on julkaistava verkkoselostuksessaan arviointiperusteet, joilla määritellään tällainen käyttämättä jättäminen. Meneillään oleva pandemia on aiheuttanut rautatieliikenteeseen vakavia häiriöitä, joiden vuoksi reittejä on peruutettu runsaasti. Syyt ovat olleet ja ovat edelleen sellaisia, joihin rautatieyritykset eivät voi vaikuttaa. Ne ovat lisäksi aiheuttaneet (väliaikaista) ylikapasiteettia. Sen vuoksi voidaankin olettaa, että direktiivin 2012/34/EU 36 artiklan mukaisilla kapasiteetin varausmaksuilla tavoiteltu kannustava vaikutus ei toteudu viiteajanjakson aikana. Sen vuoksi jäsenvaltioiden olisi 36 artiklan toisesta virkkeestä poiketen voitava antaa rataverkon haltijoille lupa olla perimättä varausmaksuja kapasiteetista, joka on myönnetty mutta jota ei ole käytetty viiteajanjakson aikana, vaikka käyttämättä jättämistä voitaisiin nykyisin sovellettavien perusteiden mukaisesti pitää myönnettyjen reittien tai niiden osien säännöllisenä käyttämättä jättämisenä.
- (6) Kaikkiin edellä tarkoitettuihin maksuihin liittyvät alennukset, jotka jäsenvaltiot hyväksyvät tämän asetuksen mukaisesti, merkitsisivät rataverkon haltijalle tulonmenetyksiä. Nämä tulonmenetykset korvattaisiin periaatteessa direktiivin 2012/34/EY 8 artiklan 4 kohdan mukaisesti. Tulonmenetysten poikkeuksellisen luonteen vuoksi takaisinmaksu rataverkon haltijoille olisi suoritettava nykyistä lyhyemmässä ajassa eli viimeistään tulonmenetyksen aiheutumisvuotta seuraavan vuoden joulukuun 31 päivänä.
- (7) Rautateiden infrastruktuurin käytön edellytyksiin olisi tehtävä väliaikaisia mukautuksia, ja verkkoselostukset olisi pidettävä ajan tasalla ja niitä olisi tarvittaessa muutettava.
- (8) Covid-19-pandemian äkillisen ja ennalta-arvaamattoman luonteen vuoksi ei ole voitu toteuttaa unionin tason toimenpiteitä nopeasti, minkä vuoksi tämän asetuksen olisi katettava edellä tarkoitettu viiteajanjakso, vaikka se on jo osittain kulunut, vaikuttamatta kuitenkaan perusteltuihin odotuksiin.
- (9) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli vastata covid-19-pandemian aiheuttamaan kiireellisiin toimia vaativaan tilanteeseen, vaan se voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

- (10) Koska ehdotetut toimenpiteet ovat kiireellisiä covid-19-pandemian aiheuttamien poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi ja erityisesti koska toimenpiteet olisi hyväksyttävä nopeasti rautatieyritysten taloudelliseen kestävyysmyötävaikuttamiseksi, olisi poikettava Euroopan unionista tehtyyn sopimukseen, Euroopan unionin toiminnasta tehtyyn sopimukseen ja Euroopan atomienergiayhteisön perustamissopimukseen liitettyssä, kansallisten parlamenttien asemasta Euroopan unionissa tehdyssä pöytäkirjassa N:o 1 olevassa 4 artiklassa tarkoitetusta kahdeksan viikon määräajasta.
- (11) Jotta tässä asetuksessa säädettyjä toimenpiteitä voidaan tarvittaessa ja perustelluissa tapauksissa jatkaa, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, jotka koskevat tässä asetuksessa säädettyjen toimenpiteiden soveltamisajan jatkamista. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa⁽³⁾ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (12) Tässä direktiivissä säädettyjen toimenpiteiden ripeän soveltamisen varmistamiseksi tämän direktiivin olisi tultava kiireellisesti voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

Tässä asetuksessa vahvistetaan väliaikaiset säännöt, jotka koskevat direktiivin 2012/34/EU IV luvussa säädettyjen rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimistä. Sitä sovelletaan mainitun direktiivin soveltamisalaan kuuluvaan rautateiden infrastruktuurin käyttöön kotimaisessa ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä 1 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2020 välisenä aikana, jäljempänä 'viiteajanjakso'.

2 artikla

Vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja kapasiteetin varauksesta perittävien maksujen alentaminen, niistä luopuminen tai niiden lykkääminen

1. Sen estämättä, mitä direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa ja 31 artiklan 3 kohdassa säädetään, ja jos valtioneuvoston päätöksen noudattamisesta ei muuta johdu, jäsenvaltiot voivat antaa rataverkon haltijoille luvan vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävien maksujen alentamiseen, niistä luopumiseen tai niiden suorittamisen lykkäämiseen läpinäkyvällä, puolueettomalla ja syrjimättömällä tavalla tapauksissa, joissa tällainen maksu on erääntynyt tai erääntyy viiteajanjakson aikana.

2. Sen estämättä, mitä direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa säädetään, ja jos valtiontukisääntöjen noudattamisesta ei muuta johdu, jäsenvaltiot voivat antaa rataverkon haltijoille luvan arvioida uudelleen markkinasegmenttien kykyä kestää direktiivin 2012/34/EY 32 artiklan 1 kohdassa tarkoitettut lisähinnat, jotta ne voivat mahdollisesti alentaa viiteajanjaksona erääntyviä määriä.
3. Sen estämättä, mitä direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa ja 36 artiklan toisessa virkkeessä säädetään, ja jos valtiontukisääntöjen noudattamisesta ei muuta johdu, jäsenvaltiot voivat antaa rataverkon haltijoille luvan jättää läpinäkyvällä, puolueettomalla ja syrjimättömällä tavalla perimättä rautatieyhteyksiltä varausmaksuja kapasiteetista, joka on myönnetty mutta jota ei ole käytetty viiteajanjakson aikana.
4. Sen estämättä, mitä direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 4 kohdassa säädetään, ja jos valtiontukisääntöjen noudattamisesta ei muuta johdu, jäsenvaltioiden on korvattava rataverkon haltijoille 1, 2 ja 3 kohdan soveltamisesta johtuvat taloudelliset tappiot viimeistään tappion aiheutumisvuotta seuraavan vuoden joulukuun 31 päivänä. Tämä korvaus ei rajoita jäsenvaltioille direktiivin 2012/34/EU 8 artiklan 4 kohdassa asetetun velvoitteen soveltamista eli sitä, että jäsenvaltioiden on varmistettava, että tavanomaisissa liikeolosuhteissa ja kohtuullisen ajanjakson aikana, joka ei saa ylittää viittä vuotta, rataverkon haltijan tuloslaskelma pysyy tasapainossa.

3 artikla

Rautateiden infrastruktuurin käytön edellytyksien mukauttaminen

Sen estämättä, mitä direktiivin 2012/34/EU 27 artiklassa säädetään, rataverkon haltijoiden on tarvittaessa ja viipymättä muutettava mainitun direktiivin 27 artiklassa tarkoitettua verkkoselostusta siten, että siinä esitetään niiden soveltamat edellytykset, joissa otetaan huomioon asianomaisen jäsenvaltion 2 artiklan mukaisesti toteuttamat toimenpiteet.

4 artikla

Säätelyelin

Tämä asetus ei rajoita säätelyelintä koskevien direktiivin 2012/34/EY säännösten soveltamista. Tämän asetuksen 2 ja 3 artiklan soveltamisalaan kuuluviin tapauksiin sovelletaan mainitun direktiivin 56 artiklaa siltä osin kuin kyse on siinä asetetuista rataverkon haltijoihin sovellettavista perusteista.

5 artikla

Viiteajanjakson jatkaminen

1. Rataverkon haltijoiden on viimeistään 1 päivänä marraskuuta 2020 toimitettava komissiolle direktiivin 2012/34/EU 32 artiklan 1 kohdan mukaisesti tiedot verkkojensa käytöstä markkinasegmentteittäin 1 päivän maaliskuuta 2019 ja 30 päivän syyskuuta 2019 sekä 1 päivän maaliskuuta 2020 ja 30 päivän syyskuuta 2020 välisiltä ajanjaksoilta.
2. Jos komissio toteaa 1 kohdassa tarkoitettujen tietojen perusteella, että rautatieliikenteen määrä vähenee jatkuvasti verrattuna edellisen vuoden vastaavaan ajanjaksoon ja että suuntaus todennäköisesti jatkuu, ja katsoo parhaiden käytettävissä olevien tieteellisten tietojen perusteella lisäksi, että tilanne johtuu covid-19-

pandemian vaikutuksista, komissio muuttaa viiteajanjaksoa 6 artiklan mukaisesti annettavilla delegoiduilla säädöksillä.

3. Tämän artiklan nojalla annettaviin delegoituihin säädöksiin sovelletaan 7 artiklassa säädettyä menettelyä, kun se on tarpeen erittäin kiireellisessä tapauksessa, joka liittyy unionin rautatieliikennealaan kohdistuvien covid-19-pandemian vaikutusten pitkittymiseen.

6 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artiklassa säädetty edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [*tämän asetuksen voimaantulopäivästä*] yhden vuoden ajaksi 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 5 artiklan 2 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

7 artikla

Kiireellinen menettely

1. Tämän artiklan nojalla annetut delegoidut säädökset tulevat voimaan viipymättä, ja niitä sovelletaan niin kauan kuin niitä ei vastusteta 2 kohdan mukaisesti. Kun delegoitu säädös annetaan tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, esitetään samalla ne perusteet, joiden vuoksi sovelletaan kiireellistä menettelyä.
2. Euroopan parlamentti ja neuvosto voivat 6 artiklan 6 kohdassa tarkoitetun menettelyn mukaisesti vastustaa delegoitua säädöstä. Siinä tapauksessa komissio kumoaa säädöksen välittömästi sen jälkeen, kun Euroopan parlamentin tai neuvoston päätös vastustaa sitä on annettu sille tiedoksi.

8 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan jäsenvaltioissa perussopimusten mukaisesti.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja