

I

(Lagstiftningsakter)

FÖRORDNINGAR

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1429

av den 7 oktober 2020

om fastställande av åtgärder för en hållbar järnvägsmarknad mot bakgrund av covid-19-utbrottet

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande ⁽¹⁾,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ⁽²⁾, och

av följande skäl:

- (1) Covid-19-utbrottet har lett till en kraftig minskning av efterfrågan på järnvägstransporttjänster. Detta har haft en allvarlig inverkan på järnvägsföretag. Denna inverkan gjorde sig kännbar redan den 1 mars 2020 och kommer sannolikt att fortsätta åtminstone till och med den 31 december 2020. De omständigheter som covid-19-utbrottet ger upphov till ligger utanför järnvägsföretagens kontroll och de står inför betydande likviditetsproblem, stora förluster och, i en del fall, risk för insolvens.
- (2) Järnvägsföretag kan behöva ekonomiskt stöd för att motverka de negativa ekonomiska effekterna av covid-19-utbrottet. Det kanske inte är möjligt för järnvägsföretag att betala avgifter för tillträde till järnvägsinfrastruktur på grund av covid-19-utbrottet, och av denna anledning bör infrastrukturförvaltare ges tillstånd att sänka, avstå från eller senarelägga sådana avgifter. Denna möjlighet bör beviljas för en period då covid-19-utbrottets effekter på järnvägsmarknaden redan har visat sig och förväntas visa sig, nämligen från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020 (*referensperioden*).
- (3) Enligt artikel 31.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ⁽³⁾ får de avgifter för tillträde till järnvägsspår som ska betalas till infrastrukturförvaltaren inte understiga den kostnad som uppstår som en direkt följd av den tågtrafik som bedrivs. Om infrastrukturförvaltare avstår från eller senarelägger avgifterna, helt eller delvis, på ett öppet, objektiva och icke-diskriminerande sätt gentemot samtliga järnvägsföretag som är verksamma inom sektorerna för gods- och/eller persontrafik på järnväg skulle det lindra covid-19-utbrottets effekter under referensperioden. Medlemsstaterna bör därför ges möjlighet att tillåta infrastrukturförvaltare att vidta åtgärder i detta avseende.

⁽¹⁾ Yttrande av den 16 juli 2020 (ännu inte offentliggjort i EUT).

⁽²⁾ Europaparlamentets ståndpunkt av den 17 september 2020 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 2 oktober 2020.

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (4) I artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU ges medlemsstaterna möjlighet att lägga på uppräknings om marknaden kan tåla detta. Marknadssegmentens förmåga att tåla uppräknings kan ha minskat till följd av covid-19-utbrottets effekter. Medlemsstaterna bör därför ges möjlighet att tillåta att infrastrukturförvaltare gör en ny bedömning av marknadssegmentens förmåga att tåla uppräknings, för att eventuellt minska de belopp som ska betalas under referensperioden.
- (5) I artikel 36 i direktiv 2012/34/EU föreskrivs ett system med bokningsavgifter, avsett som incitament för ett effektivt utnyttjande av kapaciteten. Enligt den artikeln är uttag av dessa avgifter obligatoriskt i fråga om en sökande, inklusive järnvägsföretag, regelbundet underlåter att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa. Infrastrukturförvaltarna ska i sina beskrivningar av järnvägsnätet offentliggöra de kriterier som används för att fastställa om ett sådant underutnyttjande föreligger. Covid-19-utbrottet har orsakat allvarliga störningar i järnvägstrafiken som har lett till en utbredd annullering av tåglägen. De bakomliggande händelserna var och är utanför järnvägsföretagens kontroll. De har dessutom lett till ett tillfälligt lägre utnyttjande av kapacitet. Det kan därför antas att den incitamenteffekt som bokningsavgifterna enligt artikel 36 i direktiv 2012/34/EU avsåg att ge inte är relevant när det gäller referensperioden. Medlemsstaterna bör därför ha möjlighet att tillåta att infrastrukturförvaltare inte tar ut bokningsavgifter för tilldelad kapacitet som inte utnyttjas under referensperioden, inbegripet i de fall där uteblivet utnyttjande skulle anses vara en regelbunden underlåtelse att utnyttja hela tåglägen eller delar av dessa enligt de kriterier som för närvarande är tillämpliga.
- (6) När det gäller avgifter för tillträde till järnvägsspår, pålägg av uppräknings och bokningsavgifter skulle en sänkning av avgifter som tilläts av medlemsstaterna i enlighet med denna förordning medföra förlorade inkomster för infrastrukturförvaltaren. Dessa förlorade inkomster skulle i princip kompenseras i enlighet med artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU. Med tanke på den extraordinära karaktären hos dessa förlorade inkomster bör infrastrukturförvaltarna återbetalas inom en kortare period än den som föreskrivs i den artikeln, nämligen senast den 31 december det år som följer närmast efter det år då förlusten uppstod.
- (7) Villkoren för att utnyttja järnvägsinfrastruktur bör tillfälligt justeras och beskrivningar av järnvägsnäten bör hållas uppdaterade och ändras när så är nödvändigt.
- (8) På grund av covid-19-utbrottets oförutsebara och plötsliga utveckling var det omöjligt att i tid anta relevanta åtgärder. Av det skälet bör denna förordning även omfatta en period som ligger i tiden före denna förordnings ikraftträdande. Mot bakgrund av karaktären på de åtgärder som föreskrivs i denna förordning innebär ett sådant tillvägagångssätt inte att berörda personers berättigade förväntningar åsidosätts.
- (9) Den fortsatta utvecklingen av covid-19-utbrottet och dess fortsatta följder för järnvägstransportsektorn är svåra att förutsäga. Kommissionen bör kontinuerligt analysera de ekonomiska konsekvenserna av covid-19-utbrottet för den sektorn, och om de ogynnsamma förhållandena kvarstår bör unionen utan onödigt dröjsmål kunna förlänga den period under vilken de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska tillämpas.
- (10) I syfte att, om det är nödvändigt och motiverat, förlänga giltigheten av de åtgärder som föreskrivs i denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen med avseende på att förlänga den referensperiod under vilken de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska tillämpas. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning (*). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (11) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att fastställa tillfälliga regler för uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för att hantera den brådskande situation som uppstått genom covid-19-utbrottet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av åtgärdens omfattning eller verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget). I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel anses inte denna förordning gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

(*) EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

- (12) För att de åtgärder som föreskrivs i denna förordning ska kunna genomföras så snart som möjligt, bör den av brådskande skäl träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

I denna förordning fastställs tillfälliga regler för uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur enligt kapitel IV i direktiv 2012/34/EU. Den är tillämplig på utnyttjande av järnvägsinfrastruktur för inrikes och internationell järnvägstrafik som omfattas av det direktivet under perioden från och med den 1 mars 2020 till och med den 31 december 2020 (*referensperioden*).

Artikel 2

Sänkning av, avstående från eller senareläggande av avgifter för minimipaket av tillträdestjänster och bokningsavgifter

1. Utan hinder av artiklarna 27 och 31.3 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare sänker, avstår från eller senarelägger betalningar av avgifter för minimipaketet av tillträdestjänster och för tillträde till infrastruktur som förbinder anläggningar för tjänster, där så är lämpligt enligt de marknadssegment som identifierats i deras beskrivningar av järnvägsnätet, på ett öppet, objektivet och icke-diskriminerande sätt när sådana betalningar ska göras under referensperioden.
2. Utan hinder av artikel 27 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare gör en ny bedömning av marknadssegmentens förmåga att tåla uppräknings, i den mening som avses i artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU, för att eventuellt minska de belopp som ska betalas under referensperioden.
3. Utan hinder av artikel 27 och artikel 36 tredje meningen i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, får medlemsstaterna tillåta att infrastrukturförvaltare inte tar ut bokningsavgifter från en sökande, inklusive järnvägsföretag, för tilldelad kapacitet som inte utnyttjas under referensperioden. Medlemsstaterna och infrastrukturförvaltarna ska därvid agera på ett öppet, objektivet och icke-diskriminerande sätt.
4. Utan hinder av artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU, och under förutsättning att regler för statligt stöd efterlevs, ska medlemsstaterna kompensera infrastrukturförvaltare för den specifika ekonomiska förlust som lidits till följd av tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 i den här artikeln, och detta ska ske senast den 31 december det år som följer närmast efter det år då förlusten uppstod. Den kompensationen påverkar inte medlemsstaternas skyldighet enligt artikel 8.4 i direktiv 2012/34/EU att säkerställa att en infrastrukturförvaltares resultaträkningar är balanserade över en rimlig period av högst fem år.
5. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om de åtgärder som vidtagits enligt denna artikel senast tre månader efter den dag då denna förordning träder i kraft, samt underrätta kommissionen om eventuella efterföljande åtgärder eller ändringar därav. Kommissionen ska göra denna information tillgänglig för allmänheten.

Artikel 3

Justeringar av villkoren för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur

Infrastrukturförvaltaren ska, när så är lämpligt och utan dröjsmål, ändra den beskrivning av järnvägsnätet som avses i artikel 27 i direktiv 2012/34/EU för att på så sätt visa de villkor som de tillämpar mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits av de berörda medlemsstaterna i enlighet med artikel 2 i denna förordning.

Artikel 4

Regleringsorgan

Artikel 56 i direktiv 2012/34/EU är tillämpligt på sänkning av, avstående från eller senareläggande av avgifter för minimipaket av tillträdestjänster och bokningsavgifter som avses i artikel 2 i denna förordning och på justeringar av villkoren för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur som avses i artikel 3 i denna förordning i fråga om de kriterier som anges i artiklarna 2 och 3 i denna förordning och som gäller infrastrukturförvaltare.

Artikel 5

Förlängning av referensperioden

1. Infrastrukturförvaltare ska senast den 1 november 2020 tillhandahålla kommissionen uppgifter om utnyttjandet av deras järnvägsnät, uppdelat per marknadssegment, i enlighet med artikel 32.1 i direktiv 2012/34/EU, för perioderna från och med den 1 mars 2019 till och med den 30 september 2019 och från och med den 1 mars 2020 till och med den 30 september 2020.

Om referensperioden förlängs ska infrastrukturförvaltarna tillhandahålla kommissionen nya uppgifter när halva förlängningen av referensperioden har förflutit, i syfte att möjliggöra för kommissionen att bedöma utvecklingen av situationen under förlängningen av referensperioden.

2. Om kommissionen på grundval av de uppgifter som avses i punkt 1 konstaterar att minskningen av järnvägstrafiken, jämfört med den nivå som förelåg under motsvarande period de föregående åren, fortsätter och sannolikt kommer att fortsätta, och på grundval av bästa tillgängliga vetenskapliga uppgifter även konstaterar att denna situation är en följd av covid-19-utbrottets effekter, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 6 för att ändra den referensperiod som anges i artikel 1 i enlighet med detta. En eventuell ändring får endast förlänga referensperioden med upp till sex månader och referensperioden får inte förlängas bortom den 14 april 2022.

3. Om covid-19-utbrottet har långvariga effekter för järnvägstransportsektorn i unionen och om det föreligger tvingande skäl till skyndsamhet, ska det förfarande som anges i artikel 7 tillämpas på delegerade akter som antas enligt den här artikeln.

Artikel 6

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 5.2 ska ges till kommissionen för en period på ett år från och med den 13 oktober 2020.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 5.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artikel 5.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

*Artikel 7***Skyndsamt förfarande**

1. Delegerade akter som antas enligt denna artikel ska träda i kraft utan dröjsmål och ska tillämpas så länge ingen invändning görs i enlighet med punkt 2. Delgivningen av en delegerad akt till Europaparlamentet och rådet ska innehålla en motivering till varför det skyndsamma förfarandet tillämpas.
2. Såväl Europaparlamentet som rådet får invända mot en delegerad akt i enlighet med det förfarande som avses i artikel 6.6. I ett sådant fall ska kommissionen upphäva akten omedelbart efter det att Europaparlamentet eller rådet har delgett den sitt beslut om att invända.

*Artikel 8***Ikraftträdande**

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 7 oktober 2020.

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

D.M. SASSOLI

På rådets vägnar

Ordförande

M. ROTH
