



ЕВРОПЕЙСКИ СЪЮЗ

ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

СЪВЕТ

Брюксел, 23 септември 2020 г.
(OR. en)

2020/0127 (COD)

PE-CONS 30/20

TRANS 323
CODEC 656

ЗАКОНОДАТЕЛНИ АКТОВЕ И ДРУГИ ПРАВНИ ИНСТРУМЕНТИ

Относно: РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА за
установяване на мерки за устойчив железопътен пазар с оглед на
избухването на COVID-19

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/...
НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от ...

**за установяване на мерки за устойчив железопътен пазар
с оглед на избухването на 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 комитет¹,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура²,

¹ Становище от 16 юли 2020 г. (все още непубликувано в Официален вестник).

² Позиция на Европейския парламент от 17 септември 2020 г. (все още непубликувана в Официален вестник) и решение на Съвета от ...

като имат предвид, че:

- (1) Избухването на COVID-19 доведе до рязък спад на търсенето на железопътни транспортни услуги. Това оказва сериозно въздействие върху железопътните предприятия. То започна още на 1 март 2020 г. и вероятно ще продължи поне до 31 декември 2020 г. Обстоятелствата, свързани с избухването на COVID-19, са извън контрола на железопътните предприятия, които са изправени пред значителни проблеми с ликвидността и пред големи загуби, а в някои случаи и пред риск от изпадане в несъстоятелност.
- (2) За да противодействат на отрицателните икономически последици от избухването на COVID-19, железопътните предприятия може да имат нужда от финансово подпомагане. Вследствие на избухването на COVID-19 за тях може да стане невъзможно да плащат такси за достъп до железопътната инфраструктура и поради тази причина следва да се разреши на управителите на инфраструктура да намаляват, освобождават от плащане или отлагат плащането на такива такси. Тази възможност следва да се предостави за периода, през който последиците от избухването на COVID-19 върху железопътния пазар вече са били налице и се очаква да продължат, 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 на Европейския парламент и на Съвета¹ таксите за достъп до железен път, които се плащат на управителя на инфраструктура, не трябва да падат 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/или пътнически транспорт, биха смекчили въздействието от избухването на COVID-19 през референтния период. Поради това държавите членки следва да имат възможността да разрешават на управителите на инфраструктура да предприемат мерки за тази цел.
- (4) Член 32, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС допуска държавите членки да начисляват надценки, доколкото пазарът е в състояние да го понесе. Поради въздействието от избухването на COVID-19 може да е намаляла способността на пазарните сегменти да поемат надценки. Поради това държавите членки следва да имат възможността да разрешават на управителите на инфраструктура да направят нова оценка на способността на пазарните сегменти да поемат надценки с оглед на евентуално намаляване на дължимите суми във връзка с референтния период.

¹ Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство (ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32).

- (5) В член 36 от Директива 2012/34/ЕС се предвижда налагане на такси за резервации с цел осигуряване на стимули за ефикасно използване на капацитета. Съгласно посочения член налагането на тези такси става задължително в случай че заявител, включително железопътни предприятия, не използват редовно целия маршрут или части от него. Управителите на инфраструктура трябва да публикуват в своите референтни документи за железопътната мрежа критериите за определянето на такова неизползване. Избухването на COVID-19 предизвика сериозни смущения в железопътния трафик, които доведоха до масово анулиране на влакови маршрути. Причините за това са бяха и са извън контрола на железопътните предприятия. Освен това те доведоха до временно намалено използване на капацитета. Поради това може да се приеме, че стимулиращият ефект, който таксите за резервации съгласно член 36 от Директива 2012/34/ЕС беше предвидено да предизвикат, не е от значение за референтния период. Ето защо държавите членки следва да имат възможността 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 целия маршрут или на части от него в съответствие с приложимите понастоящем критерии.

- (6) По отношение на таксите за достъп до железен път, начисляването на надценки и таксите за резервации, 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 от този, предвиден в посочения член, 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 железопътната мрежа следва да се актуализират и изменят при необходимост.
- (8) Поради непредвидимия и внезапен характер на COVID-19 навременното приемане на съответни мерки беше невъзможно. Поради това настоящият регламент следва също да обхваща периода преди неговото влизане в сила. Предвид естеството на мерките, предвидени с настоящия регламент, подобен подход не води до нарушаване на оправданите правни очаквания на съответните лица.
- (9) Трудно е да се предскаже последващото развитие и въздействие от избухването на COVID-19 върху сектора на железопътния транспорт. Комисията следва непрекъснато да анализира икономическото въздействие от избухването на COVID-19 върху този сектор и Съюзът следва да бъде в състояние да удължи без ненужно забавяне периода, за който се прилагат предвидените в настоящия Регламент мерки, ако неблагоприятните условия продължават да са налице.

- (10) С цел да се удължи действието на 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 референтния период, 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, заложи в Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество¹. 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.
- (11) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно да се установяват временни правила за налагането на такси за ползване на железопътната инфраструктура в отговор на неотложната ситуация, възникнала вследствие на избухването на 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, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

¹ OB L 123, 12.5.2016 г., стр. 1.

- (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 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 налагането 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, обхваната 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 такси за пакета за минимален достъп и такси 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 такси за пакета за минимален достъп, както и за достъп до инфраструктура, която свързва обслужващите съоръжения, по целесъобразност спрямо пазарните сегменти, установени в техните референтни документи за железопътната мрежа, по прозрачен, обективен и недискриминационен начин, 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 във връзка с референтния период.

3. Независимо от член 27 и третото 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 заявител, включително железопътни предприятия, такси за резервации за капацитет, разпределен, но неизползван през референтния период. При това държавите членки и управителите на инфраструктура действат 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 от настоящия член, до 31 декември на годината, следваща годината, през която е възникнала загубата. Посочената 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 остава балансиран.
5. Държавите членки уведомят Комисията относно мерките, предприети съгласно настоящия член, не по-късно от три месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент, както и относно последващи мерки или тяхната промяна. Комисията прави публично достъпна тази информация.

Член 3

Корекции на условията за използване на железопътната инфраструктура

Управителите на инфраструктура изменят, по целесъобразност и без забавяне, референтния документ за железопътната мрежа, посочен в член 27 от Директива 2012/34/ЕС, така че да бъдат представени условията, прилагани от тях, с оглед на мерките, предприети от съответната държава членка в съответствие с член 2 от настоящия регламент.

Член 4

Регулаторен орган

Член 56 от Директива 2012/34/ЕС се прилага за намаляването, освобождаване от плащане или отлагане на плащането на такси за пакета за минимален достъп и такси за резервации, посочени в член 2 от настоящия регламент, и за корекциите на условията за използване на железопътната инфраструктура, посочени в член 3 от настоящия регламент, по отношение на критериите, определени в членове 2 и 3 от настоящия регламент, 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.

В случай на удължаване на референтния период, когато изтече половината от удължения референтен период, управителите на инфраструктура предоставят на Комисията нови данни, за да може Комисията да извърши оценка на развитието на ситуацията по време на удължаването на референтния период.

2. Когато въз основа на посочените в параграф 1 данни Комисията установи, че спадът на железопътния трафик в сравнение с нивото от съответния период на предходните години продължава и вероятно ще продължи, а също така, въз основа на най-надеждните налични научни данни, Комисията констатира, че тази ситуация е резултат от въздействието от избухването на COVID-19, Комисията приема делегирани актове в съответствие с член 6, за да измени съответно референтния период, определен в член 1. Всяко такова изменение може само да удължи референтния период с до шест месеца, като референтният период не може да бъде удължаван след ... [датата на влизане в сила плюс 18 месеца].
3. Когато, в случай на продължително въздействие от избухването на COVID-19 върху сектора на железопътния транспорт в Съюза, наложителни причини за спешност налагат това, предвидената в член 7 процедура се прилага за делегираните актове, приети съгласно настоящия член.

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 Междунституционалното споразумение от 13 април 2016 г. за по-добро законотворчество.
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 публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател
