

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2022/1036

z dnia 29 czerwca 2022 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 w odniesieniu przedłużenia okresu odniesienia

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Pandemia COVID-19 doprowadziła do gwałtownego spadku ruchu kolejowego z powodu znacznego obniżenia się popytu i bezpośrednich środków zastosowanych przez państwa członkowskie w celu powstrzymania pandemii.
- (2) Okoliczności te wykraczają poza możliwości kontroli ze strony przedsiębiorstw kolejowych, które wciąż borykają się ze znacznymi problemami z płynnością, poważnymi stratami, a w niektórych przypadkach są zagrożone niewypłacalnością.
- (3) Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom gospodarczym pandemii COVID-19 oraz aby udzielić wsparcia przedsiębiorstw kolejowym, rozporządzeniem (UE) 2020/1429 umożliwia się państwom członkowskim zezwolenie zarządcom infrastruktury na obniżenie, uchylenie lub odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Możliwość tę przyznano na ograniczony okres odniesienia, który został ostatnio przedłużony rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/312 ⁽²⁾ do dnia 30 czerwca 2022 r.
- (4) Ograniczenia nałożone na mobilność w okresie pandemii miały znaczący wpływ na korzystanie z kolejowego przewozu pasażerskiego. Skutki były też odczuwalne w bardziej ograniczony sposób w sektorze kolejowych przewozów towarowych. Na podstawie danych przekazanych przez unijnych zarządców infrastruktury kolejowej widać, że pandemia najbardziej dotknęła segment przewozów pasażerskich. Najbardziej dotknięty kryzysem był segment komercyjnych przewozów pasażerskich, w którym odnotowano znaczne ograniczenie oferty we wszystkich państwach członkowskich i który nie osiągnął jeszcze poziomu z 2019 r.
- (5) Odnotowano ożywienie w odniesieniu do liczby pociągów towarowych poruszających się w sieci, przy czym poziom z 2021 r. był niższy o zaledwie 0,1 % w porównaniu z 2019 r. Liczba pociągów pasażerskich objętych obowiązkiem użyteczności publicznej poruszających się po sieci w 2021 r. była o 2 % wyższa niż w roku 2019, natomiast w roku 2020 była o 5,1 % niższa w porównaniu z rokiem 2019. Biorąc jednak pod uwagę, że liczba pasażerów zarówno w 2020 r., jak i 2021 r. nie osiągnęła dwóch trzecich liczby pasażerów podróżujących w 2019 r., ograniczone skutki pandemii i następująca po niej odbudowa były najprawdopodobniej skutkiem ciągłego wsparcia finansowego ze strony właściwych organów na podstawie umów dotyczących świadczenia usługi publicznej. W 2021 r. liczba komercyjnych pociągów pasażerskich była nadal o 18,2 % niższa w porównaniu z liczbą w 2019 r. W 2020 r. była ona o 22,9 % niższa w porównaniu z 2019 r., co oznacza, że nie odnotowano znaczącej poprawy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 333 z 12.10.2020, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/312 z dnia 24 lutego 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) 2020/1429 w odniesieniu do czasu trwania okresu odniesienia do celów stosowania środków tymczasowych dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 55 z 28.2.2022, s. 1).

- (6) Podobne tendencje można zaobserwować, gdy ruch wyrażony jest w pociągokilometrach. Liczba pociągokilometrów w przypadku pociągów towarowych poruszających się w sieci wykazała oznaki ożywienia, a w 2021 r. była o zaledwie 0,5 % niższa w porównaniu z 2019 r. W 2021 r. przewozy pasażerskie świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej wyrażone w pociągokilometrach były o 1,1 % wyższe w porównaniu z 2019 r. W 2021 r. komercyjne przewozy pasażerskie wyrażone w pociągokilometrach pozostały jednak na poziomie o 18,7 % niższym niż w 2019 r., co stanowi niewielką poprawę w porównaniu z rokiem 2020.
- (7) W związku z tym oczywiste jest, że wskutek pandemii COVID-19 ruch kolejowy w segmencie pasażerskim, który w 2018 r. stanowił około 80 % całego ruchu wyrażonego w pociągokilometrach, utrzymuje się na niższym poziomie.
- (8) Dane Światowej Organizacji Zdrowia wskazują, że liczba codziennie rejestrowanych przypadków COVID-19 w Europie gwałtownie wzrosła na początku 2022 r. do poziomów, które nigdy wcześniej nie miały miejsca w czasie pandemii. Liczba dziennych przypadków COVID-19 pozostaje na bardzo wysokim poziomie.
- (9) Prawdopodobne jest utrzymywanie się negatywnego wpływu pandemii na ruch kolejowy, a trudna sytuacja finansowa przedsiębiorstw kolejowych z pewnością utrzyma się do końca 2022 r.
- (10) Dlatego też należy przedłużyć okres odniesienia określony w art. 1 rozporządzenia (UE) 2020/1429 do dnia 31 grudnia 2022 r.
- (11) Gdyby Parlament Europejski i Rada badały niniejsze rozporządzenie przez cały przysługujący im okres na wyrażenie sprzeciwu przewidziany w art. 6 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2020/1429, rozporządzenie to weszłoby w życie dopiero po zakończeniu okresu odniesienia przewidzianego obecnie w art. 1 rozporządzenia (UE) 2020/1429. W celu uniknięcia niepewności prawa, niniejsze rozporządzenie powinno zostać przyjęte w trybie pilnym przewidzianym w art. 7 rozporządzenia (UE) 2020/1429, i powinno wejść w życie niezwłocznie w dniu następującym po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Art. 1 rozporządzenia (UE) 2020/1429 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowe zasady dotyczące pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej określone w rozdziale IV dyrektywy 2012/34/UE. Ma ono zastosowanie do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych, objętego zakresem tej dyrektywy, w okresie od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2022 r. (»okres odniesienia«).

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 czerwca 2022 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN