ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/2180 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 18ης Δεκεμβρίου 2020

για την παράταση της περιόδου αναφοράς του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 ([1]), και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η πανδημία COVID-19 οδήγησε σε απότομη μείωση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας λόγω της σημαντικής πτώσης της ζήτησης και των άμεσων μέτρων που έλαβαν τα κράτη μέλη για την ανάσχεση της πανδημίας.

(2) Οι περιστάσεις αυτές είναι εκτός του ελέγχου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες αντιμετωπίζουν συνεχώς σημαντικά προβλήματα ρευστότητας, σημαντικές ζημίες, και, σε ορισμένες περιπτώσεις, τον κίνδυνο της αφερεγγυότητας.

(3) Για να αντιμετωπιστούν οι αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 και να στηριχθούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429 δίνει τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να μειώνουν τα τέλη για την πρόσβαση σε σιδηροδρομική υποδομή, να αναβάλλουν την καταβολή τους ή να απαλλάσσουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από την καταβολή τους. Αυτή η δυνατότητα είχε δοθεί για την περίοδο από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 (στο εξής: περίοδος αναφοράς).

(4) Οι περιορισμοί κινητικότητας που επιβλήθηκαν κατά την περίοδο της πανδημίας είχαν σημαντικές επιπτώσεις στη χρήση των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών. Η πανδημία είχε επίσης ως αποτέλεσμα την επιβράδυνση ή ακόμα και την παύση της παραγωγής πολλών βιομηχανικών κλάδων, με αποτέλεσμα να μειωθεί ο αριθμός των εμπορευμάτων που μεταφέρονται μέσω σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών. Με βάση τα στοιχεία που υπέβαλαν οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής στην ΕΕ των 27, η πανδημία έπληξε σφοδρότερα το τμήμα των επιβατικών μεταφορών και, ειδικότερα, το τμήμα των εμπορικών επιβατικών μεταφορών, η προσφορά των οποίων μειώθηκε σημαντικά σε όλα τα κράτη μέλη. Μεταξύ του Μαρτίου και του Σεπτεμβρίου 2020, οι επιβατικές μεταφορές, εκφραζόμενες σε συρμοχιλιόμετρα, μειώθηκαν κατά 16,9 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους, ενώ οι εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκαν κατά 11,1 %. Μεταξύ του Μαρτίου και του Σεπτεμβρίου του 2020, οι επιβατικές μεταφορές στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εκφραζόμενες σε συρμοχιλιόμετρα, μειώθηκαν κατά 12,2 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους, ενώ οι εμπορικές επιβατικές μεταφορές μειώθηκαν κατά 37,3 %. Η κυκλοφορία επιβατών, εκφραζόμενη σε επιβατοχιλιόμετρα, μειώθηκε κατά 71,2 % κατά το δεύτερο τρίμηνο του 2020 σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του 2019, ενώ η κυκλοφορία εμπορευμάτων σε τονοχιλιόμετρα μειώθηκε κατά 15,9 %. Αυτή η τάση ενδέχεται να έχει τεράστιες επιπτώσεις στον ανταγωνισμό στις αγορές σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών, στην πραγμάτωση ενός πραγματικά ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου και, τέλος, στη μετάβαση σε έναν πιο βιώσιμο τομέα μεταφορών, με περισσότερες σιδηροδρομικές μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων.

(5) Τα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας δείχνουν ότι ο αριθμός των κρουσμάτων που καταγράφονται καθημερινά στην Ευρώπη κορυφώθηκε ξανά, καθώς πολλές ήταν οι ημέρες στη διάρκεια του Οκτωβρίου του 2020 κατά τις οποίες καταγράφηκαν περισσότερα από 300 000 νέα κρούσματα.

(6) Σύμφωνα με εκτίμηση του Ευρωπαϊκού Κέντρου Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) τον Νοέμβριο του 2020, «*Στην Ευρωπαϊκή Ένωση/στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΕ/ΕΟΧ) και στο Ηνωμένο Βασίλειο σημειώθηκε σημαντική περαιτέρω αύξηση των λοιμώξεων COVID-19 και η τρέχουσα κατάσταση αποτελεί σοβαρή απειλή για τη δημόσια υγεία*» και «*η τρέχουσα επιδημιολογική κατάσταση στις περισσότερες χώρες εγείρει σοβαρή ανησυχία, καθώς δημιουργεί αυξανόμενο κίνδυνο μετάδοσης, με αποτέλεσμα να απαιτείται η ανάληψη άμεσης, στοχευμένης δράσης στον τομέα της δημόσιας υγείας*».

([1]) ΕΕ L 333 της 12.10.2020, σ. 1.

(7) Μετά από αυτή την εξέλιξη, τα κράτη μέλη επιβάλλουν από τον Οκτώβριο, σε αυξανόμενο βαθμό, αυστηρότερους περιορισμούς στην κινητικότητα. Επομένως, δεν υπάρχουν προοπτικές ταχείας ανάκαμψης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας βραχυπρόθεσμα.

(8) Ως εκ τούτου, διαφαίνεται ότι η μείωση του επιπέδου σιδηροδρομικής κυκλοφορίας σε σύγκριση με το επίπεδο της αντίστοιχης περιόδου προηγούμενων ετών, για τα οποία το 2019 αποτελεί το έτος των τιμών αναφοράς σύμφωνα το άρθρο 5 παράγραφοι 1 και 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429, συνεχίζεται και ότι αυτή η κατάσταση είναι αποτέλεσμα των επιπτώσεων της έξαρσης της COVID-19.

(9) Σύμφωνα με τις προβλέψεις, η ανάκαμψη της οικονομίας θα είναι πολύ σταδιακή κατά την επόμενη διετία, καθώς οι δείκτες εμπιστοσύνης των καταναλωτών και οικονομικού κλίματος είναι πλέον αρνητικοί. Επίσης, με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία για προηγούμενες περιόδους, τα θετικά αποτελέσματα τυχόν βελτίωσης στον τομέα της δημόσιας υγείας, για παράδειγμα λόγω της διαθεσιμότητας εμβολίου, αν υποτεθεί ότι θα σημειωθεί τέτοια βελτίωση κατά το πρώτο εξάμηνο του 2021, είναι πιθανόν να γίνουν αισθητά στη σιδηροδρομική κυκλοφορία με σημαντική καθυστέρηση. Τα εν λόγω θετικά αποτελέσματα είναι πιθανόν να γίνουν ορατά το νωρίτερο κατά το δεύτερο εξάμηνο του 2021.

(10) Συνεπώς, διαφαίνεται ότι η μείωση του επιπέδου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας σε σύγκριση με το επίπεδο κατά την αντίστοιχη περίοδο των προηγουμένων ετών είναι πιθανόν να συνεχιστεί έως τότε και ότι η κατάσταση αυτή αποτελεί συνέπεια των επιπτώσεων της επιδημικής έκρηξης της COVID-19.

(11) Επομένως, είναι απαραίτητο να παραταθεί η περίοδος αναφοράς που θεσπίζεται στο άρθρο 1 του κανονισμού έως το τέλος του Ιουνίου του 2021.

(12) Ο παρών κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός προβλέπεται ότι θα αρχίσει να ισχύει μετά το πέρας της περιόδου αναφοράς που προβλέπεται επί του παρόντος στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429. Για να αποφευχθεί η ανασφάλεια δικαίου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εκδοθεί με τη διαδικασία επείγοντος που περιγράφεται στο άρθρο 7 του κανονισμού και θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει επειγόντως την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 1

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει προσωρινούς κανόνες σχετικά με τη χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής όπως ορίζεται στο κεφάλαιο IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Εφαρμόζεται στη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής εσωτερικών και διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία, κατά την περίοδο από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 30ή Ιουνίου 2021 (στο εξής: περίοδος αναφοράς).».

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 18 Δεκεμβρίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN