KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 22.12.2021 r.
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2020/1429 w odniesieniu do czasu trwania okresu odniesienia do celów stosowania środków tymczasowych dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Sektor kolejowy ma dla Unii Europejskiej strategiczne znaczenie. W istotny sposób działa on na rzecz gospodarki i zatrudnienia w UE, gdyż bezpośrednio daje zatrudnienie ponad 900 tys. osób, z czego około 500 tys. pracuje w przedsiębiorstwach kolejowych, a około 400 tys. – w firmach zarządców infrastruktury (dane na koniec 2018 r.)[1].

Transport kolejowy ma również zasadnicze znaczenie w kontekście unijnej strategii na rzecz bardziej zrównoważonego sektora transportu, spójności gospodarczej i społecznej oraz łączenia Europejczyków w obrębie państw członkowskich i pomiędzy nimi. Koleje odgrywają ważną rolę wśród poszczególnych rodzajów transportu w UE, zapewniając czystą mobilność i wysoki poziom efektywności. W związku z tym transport kolejowy ma kluczowe znaczenie dla osiągnięcia celów Zielonego Ładu ze względu na jego wartość jako najbardziej zrównoważonego i przyjaznego dla środowiska rodzaju transportu.

W roku 2018 europejskie koleje przewiozły około 1,6 mld ton towarów i 7,1 mld pasażerów. W tym samym roku transport lądowy ogółem w UE osiągnął poziom około 5 bln pasażerokilometrów, z czego 400 mld pasażerokilometrów przypadło na pasażerski ruch kolejowy. Pasażerski ruch kolejowy ma głównie charakter krajowy, w 2018 r. jedynie 7 % tego ruchu miało charakter transgraniczny[2].

W 2018 r.[3] wielkość unijnego ruchu towarowego wyniosła 435 mld tonokilometrów spośród około 2,3 bln w ramach transportu lądowego ogółem. Około połowa całkowitej wielkości kolejowych przewozów towarowych ma charakter transgraniczny. Nadaje to tym przewozom silny wymiar europejski.

Od początku 2020 r. epidemia COVID-19 ma poważny wpływ na transport kolejowy w Unii. Wielkość kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych zmniejszyła się ze względu na ograniczenie mobilności i wynikające z niego ograniczenie popytu na usługi przewozowe. W pierwszym okresie pandemii wiosną 2020 r. przewoźnicy kolejowi zawiesili większość kursów międzynarodowych pociągów pasażerskich. Podczas pierwszej fali pandemii liczba pasażerów w krajowym transporcie kolejowym zmniejszyła się nawet o 90 % w porównaniu z poprzednim rokiem. Niektórzy przewoźnicy, zwłaszcza nowe podmioty, musieli zaprzestać działalności, natomiast kolejowi przewoźnicy towarowi odnotowali poważny spadek wielkości przewozów, gdyż wiele gałęzi przemysłu zredukowało, a nawet wstrzymało produkcję z powodu skutków pandemii. Latem 2020 r. popyt i wielkość przewozów utrzymywały się na niskim poziomie, zarówno w transporcie pasażerskim, jak i towarowym.

---

1 Dokument roboczy służb Komisji towarzyszący siódmemu sprawozdaniu w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych zgodnie z art. 15 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE, COM(2021) 5 final.

2 Tamże.

3 Tamże.

Druga fala pandemii jesienią 2020 r. zmusiła wiele państw do wprowadzenia dodatkowych środków ograniczających w odniesieniu do mobilności obywateli. Wybuch trzeciej fali pandemii utrudnił szybkie wyjście transportu kolejowego z kryzysu, zwłaszcza w przypadku kolejowych przewozów pasażerskich. W październiku i listopadzie 2020 r. państwa członkowskie nałożyły nowe ograniczenia na mobilność, jedynie częściowo i stopniowo znosząc je w roku 2021. Liczba pasażerów nie powróciła jeszcze do poziomu sprzed pandemii, a powrót do tego poziomu może trwać dłużej niż sądzono, w szczególności w przypadku komercyjnego ruchu pasażerskiego. Tym samym wpływ pandemii na sektor transportu jest nadal istotny. Pojawienie się jesienią 2021 r. nowego wyjątkowo zaraźliwego wariantu omikron wirusa wywołującego COVID-19, o nadal nieznanych cechach w porównaniu z poprzednimi wariantami, budzi obawy związane z czwartą falą pandemii i surowszymi środkami powstrzymującymi rozprzestrzenianie się wirusa.

W dniu 7 października 2020 r. Parlament Europejski i Rada przyjęły rozporządzenie (UE) 2020/1429 ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19[4]. Celem rozporządzenia było umożliwienie zainteresowanym stronom sektora kolejowego lepszego radzenia sobie ze skutkami finansowymi pandemii COVID-19 oraz zaspokojenie ich pilnego zapotrzebowania na płynność poprzez obniżenie opłat za minimalny pakiet dostępu oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, zwolnienie z takich opłat lub ich odroczenie.

Te środki łagodzące miały zastosowanie do opłat należnych przez cały okres odniesienia określony w art. 1 rozporządzenia, tj. od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. („okres odniesienia”). Zakres stosowania był ograniczony do tego okresu, aby zapewnić, by środki były stosowane tylko tak długo, jak jest to konieczne.

W art. 5 rozporządzenia (UE) 2020/1429 uprawniono Komisję do przedłużenia okresu odniesienia maksymalnie o sześć miesięcy w drodze aktów delegowanych, w oparciu o dane przekazane przez zarządców infrastruktury wykazujące utrzymujące się ograniczenia ruchu kolejowego wyraźnie związane z pandemią COVID-19. Okres odniesienia mógłby zostać przedłużony do dnia 14 kwietnia 2022 r.

Komisja dwukrotnie skorzystała z tego przekazania uprawnień[5] i przedłużyła okres odniesienia do dnia 31 grudnia 2021 r. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych w celu przedłużenia okresu odniesienia zostały powierzone Komisji na okres jednego roku począwszy od dnia 13 października 2020 r. i obecnie wygasły.

Na podstawie danych przekazanych Komisji przez unijnych zarządców infrastruktury kolejowej obejmujących okres do września 2021 r. można stwierdzić, że pandemia uderzyła mocniej w segment usług pasażerskich, a zwłaszcza w segment komercyjnych przewozów

---

4 *Dz.U. L 333 z 12.10.2020, s. 1.*

5 Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2180 z dnia 18 grudnia 2020 r. wydłużające okres odniesienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz.U. L 433 z 22.12.2020, s. 37) oraz rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1061 z dnia 28 czerwca 2021 r. wydłużające okres odniesienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz.U. L 229 z 29.6.2021, s. 1).

pasażerskich, który znacznie zredukował swoją ofertę we wszystkich państwach członkowskich i wciąż nie powrócił do poziomów sprzed 2019 r. Liczba pociągów pasażerskich objętych obowiązkiem użyteczności publicznej poruszających się po sieci w okresie od stycznia do września 2021 r. jest porównywalna z liczbą dotyczącą tego samego okresu w roku 2019, natomiast w roku 2020 była o 7,8 % niższa w porównaniu z rokiem 2019. W okresie od stycznia do września 2021 r. liczba pasażerskich pociągów komercyjnych była jednak nadal o 21,5 % niższa niż w tym samym okresie w roku 2019, co świadczy o braku ożywienia w porównaniu z tym samym okresem w 2020 r., kiedy to była ona o 23,3 % niższa w porównaniu z rokiem 2019. Liczba pociągów towarowych poruszających się po sieci była nadal o 2,5 % niższa niż w analogicznym okresie w roku 2019. Podobne tendencje można zaobserwować, gdy ruch wyrażony jest w pociągokilometrach. W okresie od stycznia do września 2021 r. usługi przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usługi publicznej wyrażone w pociągokilometrach były o 5,2 % niższe w porównaniu z tym samym okresem w roku 2019. Komercyjne przewozy pasażerskie wyrażone w pociągokilometrach były w roku 2021 wciąż o 25,6 % niższe w porównaniu z tym samym okresem w roku 2019, co odpowiada (niskiemu) poziomowi osiągniętemu już w roku 2020. Pociągokilometry przejechane przez pociągi towarowe poruszające się po sieci wskazują na pewną poprawę, ale w okresie od stycznia do września 2021 r. utrzymały się na poziomie o 2,6 % niższym w porównaniu z tym samym okresem w roku 2019. Świadczy to o tym, że wciąż utrzymuje się spadek natężenia ruchu kolejowego wynikający ze skutków pandemii COVID-19.

Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) 2020/1429 w celu dalszego przedłużenia okresu odniesienia.

Ponieważ pandemia jeszcze się nie zakończyła i utrzymuje się pewien poziom nieprzewidywalności przyszłego rozwoju sytuacji, konieczne jest również przekazanie Komisji uprawnień do dalszego przedłużania powyższego okresu, za każdym razem maksymalnie o sześć miesięcy, zgodnie z obowiązującymi ramami prawnymi.

W związku z tym proponuje się przedłużenie okresu odniesienia do dnia 30 czerwca 2022 r. oraz upoważnienie Komisji do przyjmowania aktów delegowanych w celu dalszego przedłużania tego okresu do dnia 31 grudnia 2023 r. Proponuje się również, aby przekazanie uprawnień zakończyło się w tym samym dniu, tj. w dniu 31 grudnia 2023 r. Wszystkie pozostałe przepisy obecnego rozporządzenia powinny pozostać niezmienione.

Ze względu na nieprzewidywalną ewolucję pandemii COVID-19, a w szczególności nagłe pojawienie się nowych wariantów budzących obawy, przyjęcie odpowiednich środków w terminie nie było możliwe. Rozporządzenie (UE) 2020/1429 zobowiązuje Komisję do oparcia decyzji w sprawie ewentualnego przedłużenia okresu odniesienia na danych, które zarządcy infrastruktury mieli dostarczyć po upływie połowy czasu, o który został przedłużony okres odniesienia. Komisja nie była w stanie przyjąć dalszego przedłużenia okresu odniesienia przed wygaśnięciem przekazanych uprawnień, ponieważ w tym momencie nie były jeszcze dostępne niezbędne dane.

Aby uniknąć luk w stosowaniu środków po dniu 31 grudnia 2021 r. (koniec obecnego okresu odniesienia), niniejsze rozporządzenie powinno również obejmować okres przed jego

wejściem w życie. Z uwagi na charakter środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu stosowanie z mocą wsteczną nie skutkuje naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Niniejszy wniosek ma na celu zapewnienie przedłużenia i ciągłości obecnych środków nadzwyczajnych wprowadzonych w celu złagodzenia skutków pandemii COVID-19 dla transportu kolejowego i utrzymania integralności jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Środki te uzupełniają i uwzględniają ramy prawne ustanowione na mocy dyrektywy 2012/34/UE.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Skuteczne funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego zależy od wyników gospodarczych uczestników rynku oraz od ochrony dotychczasowych osiągnięć w zakresie niezależnego zarządzania przez zarządców infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe, przejrzystości przepisów dotyczących pobierania opłat i dostępu do sieci, niedyskryminacji i równego traktowania w systemach przydziału tras i pobierania opłat, a także otwarcia rynku. Negatywne skutki gospodarcze pandemii COVID-19 dla zainteresowanych stron na rynku kolejowym mogłyby zagrozić ich rentowności finansowej i mieć potencjalnie poważne negatywne następstwa dla funkcjonowania systemu transportowego, co miałoby negatywny wpływ na całą gospodarkę. Dane dotyczące natężenia ruchu zebrane od unijnych zarządców infrastruktury za okres od marca 2020 r. do września 2021 r. wyraźnie wskazują, że wpływ pandemii na ruch kolejowy jeszcze się nie zakończył, a poprawa sytuacji jest niestabilna. W związku z tym proponowane rozporządzenie zmieniające ma na celu dalsze przeciwstawianie się skutkom wciąż oddziałującym na ten sektor. Byłoby to również zgodne z przedłużeniem ważności innych środków pomagających państwom członkowskim oraz unijnym przedsiębiorstwom i obywatelom UE w radzeniu sobie z negatywnymi skutkami pandemii. Na przykład w dniu 18 listopada 2021 r. Komisja przedłużyła tymczasowe ramy pomocy państwa[6] do dnia 30 czerwca 2022 r., umożliwiając państwom członkowskim, w razie potrzeby, kontynuację ich programów wsparcia i zapewnienie, aby przedsiębiorstwa nadal dotknięte kryzysem nie zostały nagle odcięte od niezbędnego wsparcia finansowego.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą niniejszej inicjatywy jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który stanowi również podstawę prawną rozporządzenia (UE) 2020/1429.

---

[6] Komunikat Komisji – Szósta zmiana tymczasowych ram środków pomocy państwa w celu wsparcia gospodarki w kontekście trwającej epidemii COVID-19 oraz zmiana załącznika do komunikatu Komisji do państw członkowskich w sprawie zastosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do krótkoterminowego ubezpieczenia kredytów eksportowych (2021/C 473/01) (Dz.U. C 473 z 24.11.2021, s. 1).

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Cele wniosku nie mogą zostać osiągnięte w stopniu wystarczającym przez państwa członkowskie z następujących względów: opłaty za dostęp do infrastruktury są uregulowane w sposób kompleksowy na poziomie UE i w związku z tym państwa członkowskie nie mogą odstąpić od przepisów unijnych, chyba że istnieją umożliwiające to szczegółowe przepisy europejskie. Dyrektywa 2012/34/UE nie zezwala państwom członkowskim na reagowanie na nieprzewidywalne skutki dla transportu kolejowego w kontekście pandemii COVID-19, w szczególności poprzez dostosowanie przepisów dotyczących pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej. Zostało to dopuszczone jedynie wyjątkowo, w określonych granicach, rozporządzeniem (UE) 2020/1429. Ponadto, zgodnie z tym rozporządzeniem, do państw członkowskich należy decyzja, czy wdrożyć przewidziane środki, mając również na uwadze środki finansowania publicznego, którymi dysponują. W związku z tym proponowane przedłużenie stosowania środków przewidzianych w rozporządzeniu (UE) 2020/1429 jest zgodne z zasadą pomocniczości.

- **Proporcjonalność**

Wniosek nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest ograniczenie oddziaływania obecnej pandemii COVID-19 poprzez przedłużenie na ograniczony czas ukierunkowanych odstępstw od dyrektywy 2012/34/UE dopuszczonych na mocy rozporządzenia (UE) 2020/1429. Proponowany środek jest zatem proporcjonalny. Przedłużenie okresu odniesienia jest spójne z poprzednimi przedłużeniami i odzwierciedla wnioski, które można wyciągnąć na podstawie obecnie dostępnych danych. Proponuje się również przedłużenie obowiązywania uprawnienia Komisji do przedłużania okresu odniesienia w celu uwzględniania przyszłego rozwoju pandemii.

- **Wybór instrumentu**

Ponieważ jest to wniosek dotyczący zmiany obowiązującego rozporządzenia, należy zastosować ten sam instrument.

3. WYNIKI OCEN *EX POST,* KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Środek ma charakter pilny, który wynika z nieprzewidywalnego charakteru pandemii COVID-19.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Ze względu na pilny charakter problemu nie przeprowadzono formalnych konsultacji z zainteresowanymi stronami. Zarówno władze państw członkowskich, jak i zainteresowane strony wezwały jednak Komisję do przedłużenia obowiązywania rozporządzenia (UE) 2020/1429.

W szczególności stowarzyszenia działające w sektorze kolejowym, reprezentujące przedsiębiorstwa kolejowe, wielokrotnie zwracały się do Komisji z prośbą o kontynuowanie

przedmiotowych środków. Ponadto państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury już stosują takie środki.

Ze względu na brak odpowiednich przepisów dotyczących sytuacji nadzwyczajnych w dyrektywie 2012/34/UE oraz utrzymujące się skutki pandemii dla sektora kolejowego istnieje potrzeba przedłużenia możliwości stosowania obecnych środków.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Jak wyjaśniono, gromadzenie wiedzy eksperckiej z zachowaniem zwykłego stopnia szczegółowości nie było możliwe ze względu na pilny charakter sytuacji. Komisja skorzystała jednak z doświadczeń zdobytych w ramach kontaktów z państwami członkowskimi i zainteresowanymi stronami z sektora kolejowego oraz dzięki stałemu monitorowaniu natężenia ruchu kolejowego za pomocą danych przekazywanych przez zarządców infrastruktury w ciągu ostatnich dwóch lat.

- **Ocena skutków**

Z uwagi na pilny charakter problemu nie przeprowadzono oceny skutków.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

Nie dotyczy.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Środek nie obejmuje żadnych konkretnych mechanizmów monitorowania ani sprawozdawczości. Komisja powinna jednak śledzić rozwój pandemii COVID-19 i jej wpływ na jednolity europejski obszar kolejowy, a w razie konieczności otrzymać uprawnienia do przyjęcia aktu delegowanego w celu przedłużenia terminów, których dotyczy ten środek.

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Brak.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

W art. 1 rozporządzenia, którego dotyczy wniosek, zmienia się art. 1, art. 5 ust. 2 i art. 6 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2020/1429, przedłużając okres odniesienia, jego maksymalne dalsze przedłużenie oraz okres obowiązywania uprawnienia Komisji w tym zakresie.

W art. 2 przewidziano stosowanie rozporządzenia, którego dotyczy wniosek, od dnia 1 stycznia 2022 r.

2021/0437 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (UE) 2020/1429 w odniesieniu do czasu trwania okresu odniesienia do celów stosowania środków tymczasowych dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[1],

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą[2],

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Pandemia COVID-19 doprowadziła do gwałtownego spadku ruchu kolejowego ze względu na znaczny spadek popytu. Miało to istotny wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe.

(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 przedsiębiorstwom kolejowym, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429[3] umożliwiono państwom członkowskim zezwolenie zarządcom infrastruktury na obniżenie, uchylenie lub odroczenie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Możliwość tę przyznano na okres odniesienia od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., a następnie przedłużono ją rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2021/1061[4] do dnia 31 grudnia 2021 r. Komisja nie jest już uprawniona do dalszego przedłużania tego okresu odniesienia.

---

1 Opinia z dnia [do uaktualnienia w ostatecznej wersji przez PE i Radę] r.

2 Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia [do uaktualnienia w ostatecznej wersji przez PE i Radę] r. oraz decyzja Rady z dnia [do uaktualnienia w ostatecznej wersji przez PE i Radę] r.

3 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 (Dz.U. L 333 z 12.10.2020, s. 1).

4 Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1061 z dnia 28 czerwca 2021 r. wydłużające okres odniesienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz.U. L 229 z 29.6.2021, s. 1).

(4) Pandemia COVID-19 nadal trwa, a pojawienie się bardzo zaraźliwych i nieprzewidywalnych wariantów, takich jak wariant omikron wirusa wywołującego COVID-19, powoduje niepewność co do przyszłości i ryzyka nowych środków ograniczających.

(5) Negatywny wpływ pandemii COVID-19 na ruch kolejowy utrzymuje się i możliwe jest, że przedsiębiorstwa kolejowe będą nadal odczuwały jej skutki, w zależności od przyszłego jej rozwoju. Aby odpowiedzieć na pilne potrzeby przedmiotowego sektora, okres odniesienia określony w rozporządzeniu (UE) 2020/1429 należy przedłużyć do dnia 30 czerwca 2022 r.

(6) Nieprzewidywalny rozwój pandemii COVID-19, nagłe pojawienie się nowych wariantów oraz potrzeba oceny ich wpływu na sektor kolejowy wymagają szybkiej i elastycznej reakcji regulacyjnej. Aby uniknąć luki w reagowaniu na obecną sytuację, należy zapewnić ciągłość stosowania środków po dniu 31 grudnia 2021 r. Z uwagi na charakter środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu stosowanie z mocą wsteczną wspomnianego przedłużenia okresu odniesienia nie będzie skutkować naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.

(7) Komisja powinna stale analizować skutki gospodarcze epidemii COVID-19 dla sektora kolejowego, a Unia powinna być w stanie bez zbędnej zwłoki przedłużyć okres stosowania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli niekorzystne warunki będą się utrzymywać. Obowiązywanie przekazania uprawnień powierzonego na mocy rozporządzenia (UE) 2020/1429 należy przedłużyć, na tych samych warunkach, do dnia 31 grudnia 2023 r.

(8) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie przedłużenie stosowania tymczasowych zasad dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej ustanowionych w odpowiedzi na nagłą sytuację wywołaną epidemią COVID-19, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działania możliwe jest lepsze osiągnięcie tego celu na poziomie Unii, może ona przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

(9) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2020/1429.

(10) Aby umożliwić szybkie zastosowanie środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, powinno ono wejść w życie w trybie pilnym, następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) 2020/1429

W rozporządzeniu (UE) 2020/1429 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 1 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„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 30 czerwca 2022 r. (»okres odniesienia«).”;

2) art. 5 ust. 2 zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Każda taka zmiana może przedłużyć okres odniesienia maksymalnie o sześć miesięcy, a okres odniesienia nie może zostać przedłużony poza dzień 31 grudnia 2023 r.”;

3) art. 6 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, powierza się Komisji do dnia 31 grudnia 2023 r.”.

Artykuł 2

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2022 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*