II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2021/1061

ze dne 28. června 2021,

kterým se prodlužuje referenční období nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429 ze dne 7. října 2020, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19 ([1]), a zejména na čl. 5 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Pandemie COVID-19 vedla k prudkému poklesu železniční dopravy z důvodu významného poklesu poptávky a přímých opatření přijatých členskými státy k omezení šíření pandemie.

(2) Tyto okolnosti se vymykají kontrole železničních podniků, které nepřetržitě čelí značným problémům s likviditou a velkým ztrátám, přičemž v některých případech mohou být ohroženy úpadkem.

(3) Aby se železniční podniky vyrovnaly s negativními hospodářskými dopady pandemie COVID-19, a na jejich podporu umožňuje nařízení (EU) 2020/1429 členským státům, aby provozovatele infrastruktury oprávnily snížit, prominout nebo odložit poplatky za přístup k železniční infrastruktuře. Tato možnost byla poskytnuta od 1. března 2020 do 31. prosince 2020 a byla prodloužena nařízením Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2180 ([2]) do 30. června 2021 (dále jen „referenční období“).

(4) Omezení mobility během pandemie měla významný dopad na využívání osobní železniční dopravy. Ovlivněna byla i železniční nákladní doprava, avšak v omezenější míře. Podle údajů poskytnutých provozovateli železniční infrastruktury v Unii pandemie zasáhla silněji segment osobní dopravy, zejména segment komerční osobní dopravy, přičemž došlo k výraznému snížení její nabídky ve všech členských státech a dosud nenastal návrat k úrovni roku 2019. Mezi březnem 2020 a únorem 2021 poklesla osobní doprava vyjádřená ve vlakových kilometrech v porovnání se stejným obdobím v letech 2019–2020 o 11,5 %, nákladní doprava o 6,1 %. Mezi březnem 2020 a únorem 2021 klesla osobní doprava v závazku veřejné služby vyjádřená ve vlakových kilometrech v porovnání se stejným obdobím v letech 2019–2020 o 5,9 %, komerční osobní doprava o 33,1 %. Ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020 klesla osobní doprava v osobokilometrech oproti stejnému období roku 2019 o 56 % a počet cestujících poklesl o polovinu. Tento trend může mít významný dopad na hospodářskou soutěž na trzích osobní železniční dopravy, na realizaci skutečně jednotného evropského železničního prostoru a nakonec i na přechod k udržitelnějšímu odvětví dopravy s větším počtem osob a zboží přepravovaných po železnici. Nákladní doprava v tunokilometrech se ve čtvrtém čtvrtletí roku 2020 ve srovnání s rokem 2019 zvýšila o 5 % a množství přepravených tun se zvýšilo o 3 %.

([1]) Úř. věst. L 333, 12.10.2020, s. 1.

([2]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2180, ze dne 18. prosince 2020, kterým se prodlužuje referenční období nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na rozšíření onemocnění COVID-19 (Úř. věst. L 433, 22.12.2020, s. 37).

(5) Údaje Světové zdravotnické organizace ukazují, že počet denně zaznamenaných případů onemocnění COVID-19 v Evropě je stále velmi vysoký, neboť pouze za 9. květen 2021 bylo nahlášeno 107 253 případů.

(6) Evropské středisko pro prevenci a kontrolu nemocí na konci dubna 2021 zdůraznilo, že „*Evropa stojí v kritickém bodě boje proti COVID-19. Mnoho zemí v současnosti omezení zmírňuje – v některých přitom počet případů roste a objevují se nové varianty –, a přitom se celostátní programy očkování ještě rozbíhají.*“

(7) Snížení objemu železniční dopravy oproti úrovni v odpovídajícím období předchozích let nadále trvá a bude pravděpodobně přetrvávat nejméně do dokončení procesu očkování. Tato situace je důsledkem dopadu rozšíření onemocnění COVID-19.

(8) Je tedy nutné prodloužit referenční období stanovené v článku 1 nařízení (EU) 2020/1429 do konce prosince 2021.

(9) Pokud by Evropský parlament a Rada toto nařízení přezkoumávaly po celou dobu lhůty pro vyslovení námitek, kterou stanoví čl. 6 odst. 6 nařízení (EU) 2020/1429, vstoupilo by toto nařízení v platnost až po skončení referenčního období, které je v současnosti stanoveno v článku 1 nařízení (EU) 2020/1429. Aby se předešlo právní nejistotě, mělo by být toto nařízení přijato postupem pro naléhavé případy stanoveným v článku 7 nařízení (EU) 2020/1429 a mělo by vstoupit v platnost co nejdříve, a to prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Článek 1 nařízení (EU) 2020/1429 se nahrazuje tímto:

„*Článek 1*

Toto nařízení stanoví dočasná pravidla pro zpoplatnění použití železniční infrastruktury stanovené v kapitole IV směrnice 2012/34/EU. Vztahuje se na použití železniční infrastruktury pro vnitrostátní a mezinárodní železniční dopravu, jehož se uvedená směrnice týká, v období od 1. března 2020 do 31. prosince 2021 (dále jen „referenční období“).“

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 28. června 2021.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN