II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2021/1061 VAN DE COMMISSIE

van 28 juni 2021

tot verlenging van de referentieperiode als vastgesteld bij Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak ([1]), en met name artikel 5, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De COVID-19-pandemie en de maatregelen die de lidstaten hebben genomen om die pandemie in te dammen, hebben tot een sterke terugval van het spoorverkeer geleid.

(2) Op deze omstandigheden hebben de spoorwegondernemingen, die blijvend geconfronteerd worden met aanzienlijke liquiditeitsproblemen en grote verliezen en in sommige gevallen failliet dreigen te gaan, geen vat.

(3) Om de negatieve economische gevolgen van de COVID-19-pandemie op te vangen en spoorwegondernemingen te ondersteunen, biedt Verordening (EU) 2020/1429 de lidstaten de mogelijkheid om infrastructuurbeheerders toe te staan de heffingen voor de toegang tot spoorweginfrastructuur te verlagen, kwijt te schelden of uit te stellen. Die mogelijkheid was verleend van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 en is bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/2180 van de Commissie ([2]) verlengd tot en met 30 juni 2021 (hierna: "de referentieperiode").

(4) De tijdens de pandemie opgelegde mobiliteitsbeperkingen hadden aanzienlijke gevolgen voor het gebruik van passagierstreinen. Ook het goederenvervoer per spoor werd getroffen, maar in beperktere mate. Uit gegevens van de spoorweginfrastructuurbeheerders in de Unie blijkt dat de pandemie de zwaarste impact had op het passagiersvervoer, met name op de commerciële passagierstreinen; in alle lidstaten werd het aanbod sterk teruggeschroefd en is het nog altijd niet terug op het niveau van 2019. Tussen maart 2020 en februari 2021 daalde het passagiersvervoer uitgedrukt in treinkilometers met 11,5 % ten opzichte van dezelfde periode in 2019-2020 en het goederenvervoer met 6,1 %. Tussen maart 2020 en februari 2021 daalde het passagiersvervoer in het kader van openbaredienstverplichtingen uitgedrukt in treinkilometers met 5,9 % ten opzichte van dezelfde periode in 2019-2020 en het commerciële passagiersvervoer met 33,1 %. In het vierde kwartaal van 2020 is het passagiersverkeer uitgedrukt in passagierskilometers met 56 % gedaald en is het aantal passagiers gehalveerd ten opzichte van dezelfde periode in 2019. Die tendens kan een grote impact hebben op de concurrentie in het passagiersvervoer per spoor, op de ontwikkeling van een echte eengemaakte Europese spoorwegruimte en uiteindelijk op de transitie naar een duurzamere vervoerssector met een groter aandeel van het spoor in het vervoer van passagiers en goederen. Het goederenvervoer uitgedrukt in tonkilometers steeg in het vierde kwartaal van 2020 met 5 % ten opzichte van 2019 en de hoeveelheid per trein vervoerde ton steeg met 3 %.

([1]) PB L 333 van 12.10.2020, blz. 1.

([2]) Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/2180 van de Commissie van 18 december 2020 tot verlenging van de referentieperiode als vastgesteld bij Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak (PB L 433 van 22.12.2020, blz. 37).

(5) Uit de gegevens van de Wereldgezondheidsorganisatie blijkt dat het aantal dagelijks geregistreerde gevallen van COVID-19 in Europa nog steeds zeer hoog is; op 9 mei 2021 alleen al werden 107 253 gevallen gemeld.

(6) Eind april 2021 benadrukte het Europees Centrum voor ziektebestrijding dat "Europa zich in een kritieke fase bevindt in zijn strijd tegen COVID-19. Veel landen versoepelen momenteel de beperkingen, hoewel het aantal gevallen stijgt en nieuwe varianten opduiken, en terwijl nationale vaccinatieprogramma's nog worden opgezet".

(7) De daling van het spoorwegverkeer ten opzichte van de overeenkomstige periode in de voorgaande jaren blijft aanhouden en zal waarschijnlijk ten minste tot het einde van het vaccinatieproces voortduren. Die situatie is het gevolg van het effect van de COVID-19-uitbraak.

(8) Daarom moet de in artikel 1 van Verordening (EU) 2020/1429 vastgestelde referentieperiode worden verlengd tot eind december 2021.

(9) Als het Europees Parlement en de Raad deze verordening zouden onderzoeken voor de volledige bezwaartermijn als bedoeld in artikel 6, lid 6, van Verordening (EU) 2020/1429, zou deze verordening pas in werking treden na afloop van de momenteel in artikel 1 van Verordening (EU) 2020/1429 bedoelde referentieperiode. Om rechtsonzekerheid te voorkomen, moet de onderhavige verordening worden vastgesteld volgens de spoedprocedure van artikel 7 van Verordening (EU) 2020/1429, en moet zij met spoed in werking treden op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Artikel 1 van Verordening (EU) 2020/1429 wordt vervangen door:

"*Artikel 1*

Bij deze verordening worden tijdelijke regels vastgesteld inzake de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als bedoeld in hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU. Zij is van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2021 ("de referentieperiode") van toepassing op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor binnenlands en internationaal spoorvervoer die onder die richtlijn valt.".

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 28 juni 2021.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN