II

(Nelegislatívne akty)

NARIADENIA

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2021/1061

z 28. júna 2021,

ktorým sa predlžuje referenčné obdobie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429 zo 7. októbra 2020, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429 zo 7. októbra 2020, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 ([1]), a najmä na jeho článok 5 ods. 2,

keďže:

(1) V dôsledku pandémie COVID-19 nastal prudký pokles železničnej dopravy z dôvodu výrazného poklesu dopytu a priamych opatrení prijatých členskými štátmi na zamedzenie šírenia tejto pandémie.

(2) Uvedené okolnosti sú mimo kontroly železničných podnikov, ktoré stále čelia značným problémom s likviditou, veľkým stratám a v niektorých prípadoch aj riziku platobnej neschopnosti.

(3) S cieľom zabrániť negatívnym hospodárskym účinkom pandémie COVID-19 a podporiť železničné podniky sa v nariadení (EÚ) 2020/1429 členským štátom umožňuje povoliť manažérom infraštruktúry znížiť poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre, vzdať sa ich alebo ich odložiť. Táto možnosť sa poskytla na obdobie od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 a delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2020/2180 ([2]) bola predĺžená do 30. júna 2021 (ďalej len „referenčné obdobie“).

(4) Obmedzenia mobility zavedené počas pandémie mali významný vplyv na využívanie služieb osobnej železničnej dopravy. Zasiahnuté boli aj služby nákladnej železničnej dopravy, ale v menšej miere. Na základe údajov, ktoré poskytli manažéri železničnej infraštruktúry v Únii, pandémia výraznejšie zasiahla segment osobnej dopravy, a najmä segment komerčnej osobnej dopravy, ktorý bol nútený výrazne znížiť ponuku vo všetkých členských štátoch, pričom táto ponuka sa ešte stále nevrátila na úroveň z roku 2019. Od marca 2020 do februára 2021 klesli služby osobnej dopravy vyjadrené vo vlakových kilometroch v porovnaní s rovnakým obdobím 2019 – 2020 o 11,5 % a v prípade služieb nákladnej dopravy o 6,1 %. Od marca 2020 do februára 2021 sa služby osobnej dopravy prevádzkované v rámci záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme vyjadrené vo vlakových kilometroch znížili v porovnaní s rovnakým obdobím 2019 – 2020 o 5,9 % a v prípade služieb komerčnej osobnej dopravy o 33,1 %. V štvrtom štvrťroku 2020 sa osobná doprava vyjadrená v osobokilometroch znížila o 56 % a počet cestujúcich sa v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019 znížil o polovicu. Tento trend môže mať významný vplyv na hospodársku súťaž na trhoch osobnej železničnej dopravy, na realizáciu skutočne jednotného európskeho železničného priestoru a v konečnom dôsledku na posun smerom k udržateľnejšiemu odvetviu dopravy, v ktorom by sa po železnici prepravovalo viac ľudí a tovaru. Nákladná doprava vyjadrená v tonokilometroch vzrástla v štvrtom štvrťroku 2020 v porovnaní s rokom 2019 o 5 % a množstvo ton prepravených vlakom sa zvýšilo o 3 %.

([1]) Ú. v. EÚ L 333, 12.10.2020, s. 1.

([2]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/2180 z 18. decembra 2020, ktorým sa predlžuje referenčné obdobie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 433, 22.12.2020, s. 37).

(5) Z údajov Svetovej zdravotníckej organizácie vyplýva, že počet každodenne zaznamenaných prípadov ochorenia na COVID-19 v Európe je stále veľmi vysoký, keďže počet prípadov nahlásených 9. mája 2021 bol len v ten deň na úrovni 107 253.

(6) Koncom apríla 2021 Európske centrum pre prevenciu a kontrolu chorôb zdôraznilo, že „*Európa sa dostala do kritického bodu boja proti COVID-19. Mnohé krajiny v súčasnosti uvoľňujú obmedzenia, niektoré na pozadí rastúceho počtu prípadov a objavujúcich sa nových variantov, pričom ešte stále zavádzajú celoštátne vakcinačné programy.*“

(7) Znížená úroveň železničnej dopravy v porovnaní s úrovňou v zodpovedajúcom období v predchádzajúcich rokoch pretrváva a pravdepodobne bude pokračovať prinajmenšom do ukončenia vakcinačného procesu. Táto situácia je výsledkom vplyvu pandémie COVID-19.

(8) Preto treba predĺžiť referenčné obdobie stanovené v článku 1 nariadenia (EÚ) 2020/1429 do konca decembra 2021.

(9) Keby Európsky parlament a Rada skúmali toto nariadenie počas celého obdobia na vznesenie námietok stanoveného v článku 6 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2020/1429, toto nariadenie by nadobudlo účinnosť až po skončení referenčného obdobia, ktoré je v súčasnosti stanovené v článku 1 nariadenia (EÚ) 2020/1429. S cieľom predísť právnej neistote by sa toto nariadenie malo prijať v rámci postupu pre naliehavé prípady stanoveného v článku 7 nariadenia (EÚ) 2020/1429 a malo by nadobudnúť účinnosť čo najskôr, a to dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Článok 1 nariadenia (EÚ) 2020/1429 sa nahrádza takto:

„*Článok 1*

Týmto nariadením sa stanovujú dočasné pravidlá vyberania poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry podľa kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ. Uplatňuje sa na používanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu, na ktorú sa vzťahuje uvedená smernica, počas obdobia od 1. marca 2020 do 31. decembra 2021 (ďalej len „referenčné obdobie“).“

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 28. júna 2021

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN