

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****(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 členskými státy, 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 (dále jen „referenční období“).
- (4) Omezení mobility během pandemie měla významný dopad na využívání osobní železniční dopravy. Pandemie také vedla ke zpomalení, nebo dokonce zastavení výroby v mnoha průmyslových odvětvích, čímž se snížilo množství zboží přepravovaného železniční dopravou. Podle údajů poskytnutých provozovateli železniční infrastruktury v EU-27 pandemie zasáhla silněji segment osobní dopravy, zejména segment komerční osobní dopravy, přičemž došlo k výraznému snížení její nabídky ve všech členských státech. Mezi březnem a zářím 2020 poklesla osobní doprava vyjádřená ve vlakových kilometrech o 16,9 % v porovnání se stejným obdobím v předchozím roce, nákladní doprava o 11,1 %. Mezi březnem a zářím 2020 poklesla osobní doprava v závazku veřejné služby vyjádřená ve vlakových kilometrech o 12,2 % v porovnání se stejným obdobím v předchozím roce, komerční osobní doprava o 37,3 %. Osobní doprava v osobokilometrech klesla o 71,2 % ve druhém čtvrtletí roku 2020 v porovnání se stejným obdobím v roce 2019, nákladní doprava v tunokilometrech klesla o 15,9 %. Tento trend může mít nesmírný 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.
- (5) Údaje Světové zdravotnické organizace ukazují, že počet denně zaznamenaných případů v Evropě se opět zvýšil, přičemž během října 2020 bylo ve značném počtu dní zaznamenáno více než 300 000 nových případů.
- (6) Evropské středisko pro prevenci a kontrolu nemocí (ECDC) v listopadu 2020 odhadovalo, že „v celé Evropské unii/ Evropském hospodářském prostoru (EU/EHP) a ve Spojeném království došlo k výraznému dalšímu nárůstu infekcí COVID-19 a současná situace představuje velkou hrozbu pro veřejné zdraví“ a že „současná epidemiologická situace ve většině zemí je vážným problémem, protože představuje rostoucí riziko přenosu a vyžaduje okamžitě cílené opatření v oblasti veřejného zdraví“.

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

- (7) Vzhledem k tomuto vývoji přijímají členské státy od října stále častěji přísnější omezení mobility. V krátkodobém výhledu proto nejsou žádné vyhlídky na rychlé oživení železničního provozu.
- (8) Zdá se tedy, že snížení úrovně železničního provozu v porovnání s úrovní v odpovídajícím období předchozích let, k níž poskytuje referenční hodnoty rok 2019 v souladu s čl. 5 odst. 1 a 2 nařízení (EU) 2020/1429, přetrvává a že tato situace je výsledkem dopadu rozšíření onemocnění COVID-19.
- (9) Prognózy naznačují pouze velmi postupné oživení ekonomiky v příštích dvou letech, jelikož nastal obrat důvěry spotřebitelů a ukazatelů hospodářského klimatu k pesimismu. Navíc s ohledem na dostupné údaje za dřívější období bude mít jakékoli zlepšení v oblasti veřejného zdraví, například z důvodu dostupnosti vakcíny, za předpokladu, že by k takovému zlepšení došlo v první polovině roku 2021, znatelné pozitivní účinky na železniční dopravu pravděpodobně až se značným zpožděním. Tyto pozitivní účinky se pravděpodobně projeví nejdříve od druhé poloviny roku 2021.
- (10) Proto se zdá, že snížení objemu železniční dopravy v porovnání s úrovní v odpovídajícím období předchozích let bude pravděpodobně přetrvávat až do této doby a že je tato situace výsledkem dopadu rozšíření onemocnění COVID-19.
- (11) Je tedy nutné prodloužit referenční období stanovené v článku 1 nařízení až do konce června 2021.
- (12) Předpokládá se, že toto nařízení v přenesené pravomoci vstoupí v platnost po uplynutí referenčního období, které je nyní stanoveno v článku 1 nařízení (EU) 2020/1429. Aby se předešlo právní nejistotě, mělo by být toto nařízení přijato postupem pro naléhavé případy podrobně stanoveným v článku 7 nařízení a mělo by vstoupit v platnost bezodkladně v den po jeho zveřejnění 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 30. června 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 18. prosince 2020.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN