

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2022/1036

ze dne 29. června 2022,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1429, pokud jde o prodloužení referenčního období

(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) S cílem omezit negativní hospodářské dopady pandemie COVID-19 a podpořit železniční podniky umožňuje nařízení (EU) 2020/1429 členským státům, aby povolily provozovatelům infrastruktury snížit, prominout nebo odložit poplatky za přístup k železniční infrastruktuře. Tato možnost byla poskytnuta pro omezené referenční období, které bylo naposledy prodlouženo nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/312 ⁽²⁾ do 30. června 2022.
- (4) Omezení mobility během pandemie měla významný dopad na využívání osobní železniční dopravy. V omezenější míře byla ovlivněna i železniční nákladní doprava. Na základě údajů poskytnutých provozovateli železniční infrastruktury v Unii pandemie nejvíce zasáhla segment osobní dopravy. Nejvíce zasažen byl segment komerční osobní dopravy s výrazným snížením nabídky ve všech členských státech, který se ještě nevrátil na úroveň roku 2019.
- (5) Došlo k oživení, pokud jde o počet nákladních vlaků pohybujících se po železniční síti, přičemž úroveň z roku 2021 byly ve srovnání s rokem 2019 nižší jen o 0,1 %. Počet osobních vlaků v rámci závazku veřejné služby pohybujících se po železniční síti v roce 2021 byl oproti roku 2019 o 2 % vyšší, zatímco v roce 2020 byl ve srovnání s rokem 2019 o 5,1 % nižší. Avšak vzhledem k tomu, že počet cestujících v letech 2020 a 2021 nedosáhl ani dvou třetin počtu cestujících v roce 2019, je pravděpodobné, že menšímu dopadu pandemie a následnému oživení napomohla pokračující finanční podpora příslušných orgánů na základě smluv o závazku veřejné služby. V roce 2021 byl počet komerčních osobních vlaků stále o 18,2 % nižší než v roce 2019. V roce 2020 byl jejich počet oproti roku 2019 nižší o 22,9 %, tudíž nevykazoval žádné významné oživení.

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

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/312 ze dne 24. února 2022, kterým se mění nařízení (EU) 2020/1429, pokud jde o délku referenčního období pro uplatňování dočasných opatření týkajících se zpoplatnění použití železniční infrastruktury (Úř. věst. L 55, 28.2.2022, s. 1).

- (6) Podobné trendy lze pozorovat, je-li doprava vyjádřena ve vlakových kilometrech. Vlakové kilometry ujeté nákladními vlaky pohybujícími se po železniční síti vykazovaly známky oživení, když byl jejich počet v roce 2021 jen o 0,5 % nižší než v roce 2019. Služby v rámci závazku veřejné služby vyjádřené ve vlakových kilometrech byly v roce 2021 ve srovnání s rokem 2019 o 1,1 % vyšší. V roce 2021 však služby v komerční osobní dopravě vyjádřené ve vlakových kilometrech zaznamenaly oproti roku 2019 pokles o 18,7 %, což představuje mírné zlepšení ve srovnání s rokem 2020.
- (7) Je proto zřejmé, že kvůli dopadu pandemie COVID-19 na segment osobní dopravy, který v roce 2018 představoval přibližně 80 % veškeré dopravy vyjádřené ve vlakových kilometrech, dochází k trvalému snižování úrovně železniční dopravy.
- (8) Z údajů Světové zdravotnické organizace vyplývá, že počet denně zaznamenaných případů onemocnění COVID-19 v Evropě se na začátku roku 2022 prudce zvýšil na úroveň, která je za celou dobu pandemie rekordní. Počet denně hlášených případů je navíc stále velmi vysoký.
- (9) Je pravděpodobné, že negativní dopad pandemie na železniční dopravu stále přetrvává a stejně tak že bude až do konce roku 2022 přetrvávat obtížná finanční situace železničních podniků.
- (10) Je tedy nutné prodloužit referenční období stanovené v článku 1 nařízení (EU) 2020/1429 do dne 31. prosince 2022.
- (11) 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 2022 (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 29. června 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN