

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví opatření pro udržitelný železniční trh s ohledem na pandemii COVID-19

[COM(2020) 260 final – 2020/0127 (COD)]

(2020/C 364/22)

Hlavní zpravodaj: **Alberto MAZZOLA**

Konzultace	Evropský parlament, 8. 7. 2020 Rada, 30. 6. 2020
Právní základ	článek 91 Smlouvy o fungování Evropské unie
Odpovědná sekce	Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Souhlas předsedy EHSV	25. 6. 2020 (zrychlený postup – článek 62 jednacího řádu)
Přijato na plenárním zasedání	16. 7. 2020
Plenární zasedání č.	553
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	211/2/2

1. Závěry a doporučení

1.1 EHSV vítá návrh Evropské komise a konstatuje, že je v souladu s odstavcem 3.2 stanoviska EHSV TEN/710 ⁽¹⁾ k Evropskému roku železnice (2021). V tomto stanovisku EHSV v připomínkách k odolnosti odvětví železniční dopravy i během vrcholu pandemie COVID-19 uvádí, že „ačkoli železniční nákladní doprava prokázala velkou odolnost, mohla si vést ještě lépe, [...] kdyby byly poplatky za přístup k infrastruktuře sníženy na nulu“.

1.2 EHSV zdůrazňuje, že je důležité, aby členské státy a provozovatelé infrastruktury co nejdříve uplatňovali odchylky umožněné návrhem Evropské komise na celé období v něm uvedené. EHSV se domnívá, že navrhovaná opatření budou v krátkodobém horizontu i po celou dobu jejich uplatňování užitečná.

1.3 EHSV však navrhuje, aby Evropská komise a normotvůrci před koncem platnosti navrhovaných odchylek zvážili prodloužení platnosti těchto opatření, zejména v případě, že hospodářské oživení tohoto odvětví bude pomalejší, než se očekávalo.

1.4 EHSV zdůrazňuje význam ustanovení, jejichž cílem je zajistit, aby členské státy kompenzovaly provozovatelům infrastruktury veškeré hospodářské ztráty způsobené uplatněním odchylek od směrnice 2012/34/EU ⁽²⁾, které Komise navrhla.

2. Návrh Komise

2.1 Cílem návrhu Komise je, stejně jako v případě jiných nedávných návrhů, poskytnout evropskému odvětví železniční dopravy podpůrná hospodářská opatření. Opatření se v tomto případě týkají prominutí, snížení nebo odložení splatnosti poplatků za přístup k železniční infrastruktuře a její užívání, jakož i zrušení poplatků za rezervaci kapacity. Vztahují se na referenční období od 1. března 2020 do 31. prosince 2020, za které lze poplatky změnit, odchýlně od článku 27 směrnice 2012/34/EU. Zpráva o síti, s uvedením všech příslušných poplatků, se podle něj musí zveřejnit nejpozději čtyři měsíce před konečným termínem pro podání žádostí o přidělení kapacity infrastruktury.

⁽¹⁾ Viz strana 149 v tomto čísle Úředního věstníku.

⁽²⁾ Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

2.2 Konkrétně se navrhuje odchylka od zásady stanovené v čl. 31 odst. 3 směrnice, jež vyžaduje, aby poplatky za přístup k infrastruktuře v podobě minimálního přístupového balíku byly stanoveny ve výši nákladů přímo vynaložených na provoz železniční dopravy. Odchylně od některých ustanovení směrnice 2012/34/EU se členskými státy povoluje provádět při výběrání přírážek v průběhu aktuálně platného jízdního řádu úpravy směrem dolů. Odchylně od článku 36 směrnice 2012/34/EU se provozovatelům infrastruktury povoluje, aby rozhodli o prominutí poplatků za rezervaci kapacity za trasy vlaků zrušené kvůli narušením způsobeným pandemií.

2.3 Komise dále navrhuje, aby bylo členskými státy povoleno kompenzovat provozovatelům infrastruktury hospodářské ztráty způsobené každou z výše uvedených odchylek od směrnice 2012/34/EU (poplatky na základě přímých nákladů, přírážky a poplatky za rezervaci kapacity). Odchylně od směrnice 2012/34/EU mohou provozovatelé infrastruktury získat kompenzaci v kratší lhůtě, než je doba stanovená v čl. 8 odst. 4 uvedené směrnice, tj. do 31. prosince roku následujícího po roce, kdy došlo ke ztrátě.

2.4 Ve zprávě o síti jsou podrobně popsána všeobecná pravidla, lhůty, postupy a kritéria systému zpoplatnění a systému přidělování kapacity, včetně informací pro podání žádosti o přidělení kapacity infrastruktury. Navrhuje se stanovit, že zprávy o síti by měly být průběžně aktualizovány a bez odkladu pozměněny.

3. Obecné připomínky

3.1 V důsledku šíření pandemie COVID-19 byly železnice vystaveny značnému a neočekávanému narušení kontinuity provozu spojenému s obrovským poklesem mobility. Na vrcholu krize se v několika zemích snížil počet cestujících o více než 90 % a dokonce ani po skončení omezení volného pohybu osob zatím nedosáhly počty cestujících v železniční dopravě 50 % úrovně před krizí.

3.2 Podle prvních hrubých odhadů, jež vypočítala odvětvová sdružení, jako je Společenství evropských železničních společností (CER), dosahuje ztráta příjmů, kterou utrpěli všichni provozovatelé osobní dopravy v důsledku pandemie, výše 900 milionů EUR za týden, a to od počátku krize. Dopad rozšíření onemocnění COVID-19 způsobil průměrný pokles příjmů v oblasti železniční nákladní dopravy v celé Evropské unii (EU-27) během března a dubna 2020 přibližně o 25 % a ztrátu příjmů ve výši okolo 78 milionů EUR za týden. Provozovatelé železniční infrastruktury jsou rozšířením onemocnění COVID-19 zasahováni ve stále větší míře, protože se omezuje doprava a snižují se příjmy, které vytváří.

3.3 Snížení poplatků za přístup k železniční infrastruktuře pod úroveň stanovenou směrnicí 2012/34/EU a větší flexibilita provozovatelů infrastruktury při přidělování železničních tras částečně zmírní dopad krize na provozovatele železniční dopravy.

V Bruselu dne 16. července 2020.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Luca JAHIER