



UNIA EUROPEJSKA

PARLAMENT EUROPEJSKI

RADA

**Bruksela, 7 października 2020 r.
(OR. en)**

**2020/0127 (COD)
LEX 2021**

**PE-CONS 30/1/20
REV 1**

**TRANS 323
CODEC 656**

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
USTANAWIAJĄCE ŚRODKI NA RZECZ ZRÓWNOWAŻONEGO RYNKU KOLEJOWEGO
W ZWIĄZKU Z EPIDEMIĄ COVID-19**

ROZPORZĄDZENIE
PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/...

z dnia 7 października 2020 r.

ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego
w związku z epidemią COVID-19

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego¹,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą²,

¹ Opinia z dnia 16 lipca 2020 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

² Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 17 września 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) i decyzja Rady z dnia 2 października 2020 r.

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Epidemia COVID-19 spowodowała drastyczny spadek popytu w zakresie kolejowych usług transportowych. Miało to istotny wpływ na przedsiębiorstwa kolejowe. Wpływ ten dał się zauważyć już 1 marca 2020 r. i prawdopodobnie będzie trwał co najmniej do dnia 31 grudnia 2020 r. Okoliczności związane z epidemią COVID-19 wykraczają poza zakres kontroli ze strony przedsiębiorstw kolejowych, które borykają się ze znacznymi problemami z płynnością finansową i z poważnymi stratami, a w niektórych przypadkach z ryzykiem niewypłacalności.
- (2) Aby przeciwdziałać negatywnym skutkom gospodarczym epidemii COVID-19, przedsiębiorstwa kolejowe mogą potrzebować wsparcia finansowego. Ze względu na epidemię COVID-19 uiszczanie przez przedsiębiorstwa kolejowe opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej może okazać się niemożliwe i z tego powodu zarządcom infrastruktury powinno się zezwolić na obniżenie, uchylenie lub odroczenie takich opłat. Ta możliwość powinna zostać zapewniona w okresie, w którym skutki epidemii COVID-19 pojawiły się na rynku kolejowym oraz do końca ich prawdopodobnego oddziaływania, to znaczy od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. („okres odniesienia”).

- (3) Zgodnie z art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE¹ opłaty za dostęp do infrastruktury, które mają być uiszczane na rzecz zarządcy infrastruktury, nie mogą być niższe od kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Częściowe lub całkowite uchylenie opłat lub ich odroczenie, stosowane w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny wobec wszystkich przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność w sektorach towarowych lub pasażerskich przewozów kolejowych, złagodziłoby skutki epidemii COVID-19 w okresie odniesienia. Państwa członkowskie powinny zatem mieć możliwość zezwolenia zarządcom infrastruktury na zastosowanie środków w tym celu.
- (4) Art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE umożliwia państwom członkowskim dokonywanie podwyżek, jeżeli pozwala na to kondycja rynku. Ze względu na skutki epidemii COVID-19 kondycja niektórych segmentów rynku mogła się pogorszyć i nie pozwalać na dokonywanie podwyżek. Państwa członkowskie powinny zatem mieć możliwość zezwalania zarządcom infrastruktury na ponowną ocenę kondycji poszczególnych segmentów rynku w kontekście podwyżek w celu ewentualnego obniżenia należnych kwot w okresie odniesienia.

¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

- (5) Art. 36 dyrektywy 2012/34/UE przewiduje system opłat rezerwacyjnych, zapewniający zachęty do efektywnego wykorzystywania zdolności przepustowej. Zgodnie z tym artykułem pobieranie tych opłat jest obowiązkowe w przypadku, gdy wnioskodawca, w tym przedsiębiorstwa kolejowe, regularnie nie wykorzystuje przyznanych tras lub ich części. Zarządcy infrastruktury publikują w swoich regulaminach sieci kryteria służące określeniu takiego braku wykorzystania. Epidemia COVID-19 spowodowała poważne zakłócenia ruchu kolejowego, które doprowadziły do częstego odwoływania tras pociągów. Zdarzenia, które leżą u podstaw takiego stanu rzeczy, były i są poza kontrolą przedsiębiorstw kolejowych. Co więcej, spowodowały one tymczasową niższe wykorzystanie zdolności przepustowej. Można zatem przyjąć, że efekt zachęty jako opłaty rezerwacyjne miały spowodować zgodnie z art. 36 dyrektywy 2012/34/UE nie spełnia swojej roli w okresie odniesienia. Państwa członkowskie powinny zatem mieć możliwość zezwolenia zarządcom infrastruktury na niepobieranie opłat z tytułu rezerwacji zdolności przepustowej, która została alokowana, ale nie została wykorzystana podczas okresu odniesienia, nawet jeżeli takie niewykorzystanie mogłoby być uważane za regularne niewykorzystywanie przydzielonych tras lub ich części zgodnie z obecnie obowiązującymi kryteriami.

- (6) W odniesieniu do opłat za dostęp do infrastruktury, dokonywania podwyżek i opłat rezerwacyjnych, wszelkie obniżki opłat zatwierdzone przez państwa członkowskie zgodnie z niniejszym rozporządzeniem mogłyby generować utratę dochodów po stronie zarządcy infrastruktury. Ta utrata dochodów co do zasady podlega rekompensacie zgodnie z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE. Z uwagi na nadzwyczajny charakter tych strat, zarządcy infrastruktury powinni otrzymać zwrot kosztów w terminie krótszym niż przewidziany w tym artykule, a mianowicie do dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym poniesiono straty.
- (7) Należy dokonać tymczasowego dostosowania warunków korzystania z infrastruktury kolejowej, a regulaminy sieci należy aktualizować i zmieniać w razie konieczności.
- (8) Ze względu na nieprzewidywalny i nagły charakter epidemii COVID-19 nie było możliwe przyjęcie na czas odpowiednich środków . W związku z tym niniejsze rozporządzenie powinno również objąć okres przed jego wejściem w życie. Z uwagi na charakter środków określonych w niniejszym rozporządzeniu, takie podejście nie skutkuje naruszeniem uzasadnionych oczekiwań zainteresowanych osób.
- (9) Trudno przewidzieć dalszy przebieg epidemii COVID-19 oraz jej dalszy wpływ na sektor transportu kolejowego. Komisja powinna stale analizować wpływ epidemii COVID-19 na ten sektor, a Unia powinna być w stanie bez zbędnej zwłoki przedłużyć okres stosowania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu jeżeli niekorzystne warunki będą się utrzymywać.

- (10) W celu przedłużenia okresu obowiązywania środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, jeżeli będzie to konieczne i uzasadnione, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjmowania aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do przedłużania okresu odniesienia, w którym będą obowiązywały środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów, oraz aby konsultacje te prowadzone były zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa¹. W szczególności, aby zapewnić Parlamentowi Europejskiemu i Radzie udział na równych zasadach w przygotowaniu aktów delegowanych, instytucje te otrzymują wszelkie dokumenty w tym samym czasie co eksperci państw członkowskich, a eksperci tych instytucji mogą systematycznie brać udział w posiedzeniach grup eksperckich Komisji zajmujących się przygotowaniem aktów delegowanych.
- (11) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie tymczasowych zasad dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej w odpowiedzi na nagłą sytuację wywołaną epidemią COVID-19, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki działania możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej (TUE). Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

¹ Dz.U. L 123 z 12.5.2016, s. 1.

- (12) Aby umożliwić szybkie zastosowanie środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu, powinno ono wejść w życie w trybie pilnym, następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia tymczasowe zasady dotyczące pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej, określonych w rozdziale IV dyrektywy 2012/34/UE. Ma ono zastosowanie do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych, objętego zakresem tej dyrektywy, w okresie od 1 marca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. („okres odniesienia”).

Artykuł 2
Obniżenie, uchylenie lub odroczenie opłat za minimalny pakiet dostępu i opłat za rezerwację

1. Niezależnie od przepisów art. 27 i art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE oraz z zastrzeżeniem zgodności z zasadami pomocy państwa, państwa członkowskie mogą zezwolić zarządom infrastruktury na obniżenie, uchylenie lub odroczenie opłat za minimalny pakiet dostępu oraz za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej tam, gdzie jest to stosowne, zgodnie z segmentami rynku określonymi w ich regulaminach sieci, w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny w przypadkach, w których płatność stała się wymagalna w okresie odniesienia.
2. Niezależnie od art. 27 dyrektywy 2012/34/UE i z zastrzeżeniem zgodności z zasadami pomocy państwa, państwa członkowskie mogą zezwolić zarządom infrastruktury na dokonanie ponownej oceny kondycji segmentów rynku w kontekście podwyżek, w rozumieniu art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, w celu ewentualnego obniżenia kwot należnych w związku z okresem odniesienia.

3. Niezależnie od art. 27 i art. 36 zdanie trzecie dyrektywy 2012/34/UE oraz z zastrzeżeniem zgodności z zasadami pomocy państwa, państwa członkowskie mogą zezwolić zarządcom infrastruktury na nieakładanie na wnioskodawcę, w tym na przedsiębiorstwa kolejowe, opłat z tytułu rezerwacji w odniesieniu do zdolności przepustowej alokowanej, ale niewykorzystanej w trakcie okresu odniesienia. Państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury będą przy tym działały w sposób przejrzysty, obiektywny i niedyskryminacyjny.
4. Niezależnie od art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE i z zastrzeżeniem zgodności z zasadami pomocy państwa, państwa członkowskie przyznają zarządcy infrastruktury rekompensatę odpowiadającą szczególnej stracie finansowej poniesionej w wyniku zastosowania ust. 1, 2 i 3 niniejszego artykułu do dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym poniesiono straty. Rekompensata ta pozostaje bez uszczerbku dla zobowiązania państw członkowskich wynikającego z art. 8 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE do zapewnienia, aby w rozsądnym okresie, który nie przekracza pięciu lat, rachunek zysków i strat zarządcy infrastruktury pozostał zbilansowany.
5. Państwa członkowskie informują Komisję o środkach podjętych na podstawie niniejszego artykułu nie później niż trzy miesiące od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia i informują Komisję o kolejnych środkach lub ich zmianach. Komisja podaje te informacje do wiadomości publicznej

Artykuł 3

Dostosowania warunków korzystania z infrastruktury kolejowej

Zarządcy infrastruktury zmieniają, w stosownych przypadkach i bez zwłoki, regulamin sieci, o którym mowa w art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, aby uwzględnić przyjęte przez nich warunki, w świetle środków zastosowanych przez dane państwo członkowskie zgodnie z art. 2 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Organ regulacyjny

Art. 56 dyrektywy 2012/34/UE ma zastosowanie do obniżenia, uchylecia lub odroczenia opłat za minimalny pakiet dostępu i opłat za rezerwację, o których mowa w art. 2 i 3 niniejszego rozporządzenia, oraz do dostosowania warunków korzystania z infrastruktury kolejowej, o którym mowa w art. 3 niniejszego rozporządzenia, w odniesieniu do kryteriów określonych w art. 2 i 3 niniejszego rozporządzenia, mających zastosowanie do zarządców infrastruktury.

Artykuł 5

Przedłużenie okresu odniesienia

1. Do dnia 1 listopada 2020 r. zarządcy infrastruktury prześlą Komisji dane dotyczące wykorzystania swoich sieci w podziale na segmenty rynku, zgodnie z art. 32 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE, za okresy od dnia 1 marca 2019 r. do dnia 30 września 2019 r. oraz od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 30 września 2020 r.

W przypadku przedłużenia okresu odniesienia zarządcy infrastruktury przekazują Komisji nowy zestaw danych po upływie połowy przedłużenia okresu odniesienia, aby umożliwić Komisji ocenę rozwoju sytuacji w trakcie przedłużenia okresu odniesienia.

2. W przypadku gdy na podstawie danych, o których mowa w ust. 1, Komisja stwierdzi, że ograniczenie wielkości ruchu kolejowego w porównaniu z poziomem w analogicznym okresie w poprzednich latach utrzymuje się i prawdopodobnie się utrzyma, a także stwierdzi na podstawie najlepszych dostępnych danych naukowych, że sytuacja ta jest spowodowana skutkami epidemii COVID-19, Komisja przyjmie akty delegowane zgodnie z art. 6 w celu odpowiedniej zmiany okresu odniesienia określonego w art. 1. Każda taka zmiana może przedłużyć okres odniesienia maksymalnie o sześć miesięcy, a okres odniesienia nie może zostać przedłużony poza... [data wejścia w życie plus 18 miesięcy].
3. W przypadku gdy w odniesieniu do długotrwałego wpływu epidemii COVID-19 na sektor transportu kolejowego w Unii jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą, do aktów delegowanych przyjmowanych na podstawie niniejszego artykułu zastosowanie ma procedura przewidziana w art. 7.

Artykuł 6

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjmowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 5 ust. 2, powierza się Komisji na okres jednego roku od [Dz.U.: proszę wstawić datę: data wejścia w życie niniejszego rozporządzenia].
3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 5 ust. 2, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.
4. Przed przyjęciem aktu delegowanego Komisja konsultuje się z ekspertami wyznaczonymi przez każde państwo członkowskie zgodnie z zasadami określonymi w Porozumieniu międzyinstytucjonalnym z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie lepszego stanowienia prawa.
5. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.
6. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 5 ust. 2 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy ani Parlament Europejski, ani Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie dwóch miesięcy od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o dwa miesiące z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 7

Tryb pilny

1. Akty delegowane przyjęte w trybie niniejszego artykułu wchodzą w życie niezwłocznie i mają zastosowanie, dopóki nie zostanie wyrażony sprzeciw zgodnie z ust. 2. Przekazując akt delegowany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, podaje się powody zastosowania trybu pilnego.
2. Parlament Europejski lub Rada mogą wyrazić sprzeciw wobec aktu delegowanego zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 6 ust. 6. W takim przypadku Komisja uchyla akt natychmiast po powiadomieniu jej przez Parlament Europejski lub Radę o decyzji o sprzeciwie.

Artykuł 8
Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący

W imieniu Rady
Przewodniczący