

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19”

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

(2020/C 364/22)

Sprawozdawca generalny: **Alberto MAZZOLA**

Wniosek o konsultację	Parlament Europejski, 8.7.2020 Rada, 30.6.2020
Podstawa prawna	Art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.
Sekcja odpowiedzialna	Sekcja Transportu Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego
Zatwierdzenie przez przewodniczącego EKES-u	25.6.2020 (tryb pilny – art. 62 regulaminu wewnętrznego)
Data przyjęcia na sesji plenarnej	16.7.2020
Sesja plenarna nr	553
Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się)	211/2/2

1. Wnioski i zalecenia

1.1. EKES z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji Europejskiej i stwierdza, że jest on zgodny z pkt 3.2 opinii EKES-u TEN/710 ⁽¹⁾ w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021), w której – wśród uwag na temat odporności, jaką wykazał sektor kolejowy nawet w szczytowym okresie pandemii COVID-19 – EKES stwierdził: „Jakkolwiek kolejowy transport towarów wykazał się dużą odpornością, to mógł osiągnąć jeszcze lepsze wyniki, [...] gdyby opłaty za dostęp do torów zostały zniesione w całości [...]”.

1.2. EKES podkreśla, jak ważne jest, by państwa członkowskie i zarządcy infrastruktury jak najszybciej zastosowali odstępstwa przyznane we wniosku Komisji Europejskiej w odniesieniu do całego okresu wskazanego we wniosku. Uważa, że proponowane środki będą przydatne w perspektywie krótkoterminowej i przez cały okres ich stosowania.

1.3. Sugeruje jednak, by przed zakończeniem okresu obowiązywania proponowanych odstępstw Komisja Europejska i prawodawcy rozważyli przedłużenie obowiązywania tych środków, zwłaszcza w przypadku, gdyby ożywienie gospodarcze okazało się wolniejsze niż oczekiwano.

1.4. EKES podkreśla znaczenie przepisów zapewniających rekompensaty ze strony państw członkowskich dla zarządców infrastruktury za wszelkie straty gospodarcze spowodowane stosowaniem odstępstw od dyrektywy 2012/34/UE ⁽²⁾ zaproponowanych przez Komisję.

2. Wniosek Komisji

2.1. Celem wniosku Komisji jest, podobnie jak w innych niedawnych wnioskach, zaproponowanie środków pomocy gospodarczej na rzecz europejskiego sektora kolejowego. W tym przypadku środki dotyczą uchylecia, zmniejszenia lub odroczenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, jak również uchylecia opłat rezerwacyjnych. Obejmują one okres odniesienia od 1 marca 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., w stosunku do którego można zmienić opłaty w drodze odstępstwa od art. 27 dyrektywy 2012/34/UE. Regulamin sieci zawierający wszystkie mające zastosowanie opłaty publikuje się nie mniej niż na cztery miesiące przed terminem składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury.

⁽¹⁾ Zob. s. 149 niniejszego Dziennika Urzędowego.

⁽²⁾ Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32.

2.2. W szczególności proponuje się odstąpienie od ustanowionej w art. 31 ust. 3 dyrektywy zasady, zgodnie z którą opłaty za minimalny pakiet dostępu do torów są ustalane na poziomie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu. W drodze odstępstwa od niektórych przepisów dyrektywy 2012/34/UE państwa członkowskie mogą dokonać korekt w dół przy ustalaniu podwyżek w trakcie danego okresu obowiązywania rozkładu jazdy. Na zasadzie odstępstwa od art. 36 dyrektywy 2012/34/UE zarządcy infrastruktury mogą podjąć decyzję o niepobieraniu opłat rezerwacyjnych w odniesieniu do odwołanych tras z powodu zakłóceń spowodowanych pandemią.

2.3. Komisja proponuje również upoważnienie państw członkowskich do przyznania rekompensat dla zarządców infrastruktury za straty gospodarcze spowodowane przez każde ze wspomnianych odstępstw od dyrektywy 2012/34/UE (opłaty oparte na kosztach bezpośrednich, podwyżki i opłaty z tytułu rezerwacji). W drodze odstępstwa od dyrektywy 2012/34/UE zarządcy infrastruktury mogą otrzymać zwrot kosztów w krótszym terminie niż okres ustanowiony w art. 8 ust. 4 tej dyrektywy, tj. do dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym poniesiono straty.

2.4. W regulaminie sieci określa się szczegółowo ogólne zasady, terminy, procedury i kryteria dotyczące pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej, w tym informacje dotyczące wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Proponuje się, aby regulaminy sieci były aktualizowane i zmieniane bezzwłocznie.

3. Uwagi ogólne

3.1. Ze względu na wybuch pandemii COVID-19 kolej doświadczyła poważnych i nieprzewidzianych zakłóceń działania związanych ze znacznym spadkiem mobilności. W szczytowym momencie kryzysu w niektórych krajach ruch spadł o ponad 90 %, a nawet po zakończeniu blokady liczba pasażerów w ruchu kolejowym nie osiągnęła jeszcze 50 % poziomu sprzed kryzysu.

3.2. Zgodnie z pierwszymi przybliżonymi szacunkami stowarzyszeń sektorowych, takich jak Stowarzyszenie Kolei Europejskich (CER), utrata przychodów wszystkich przewoźników pasażerskich wskutek pandemii wynosi, od początku kryzysu, 900 mln EUR tygodniowo. W marcu i kwietniu 2020 r. pandemia COVID-19 spowodowała w przybliżeniu średni spadek przychodów z tytułu kolejowych przewozów towarowych na poziomie 25 % w całej Unii Europejskiej (UE-27) i doprowadziła do utraty przychodów na poziomie ok. 78 mln EUR tygodniowo. Zarządcy infrastruktury kolejowej w coraz większym stopniu odczuwają skutki pandemii COVID-19 w związku z ograniczeniem ruchu i generowanego przez niego dochodu.

3.3. Obniżenie opłat za dostęp do torów poniżej poziomu przewidzianego w dyrektywie 2012/34/UE oraz większa elastyczność dla zarządców infrastruktury w zakresie przydzielania tras kolejowych częściowo zmniejszą wpływ kryzysu na przedsiębiorstwa kolejowe.

Bruksela, dnia 16 lipca 2020 r.

Luca JAHIER
Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
