

II

(Niet-wetgevingshandelingen)

VERORDENINGEN

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2022/1036 VAN DE COMMISSIE

van 29 juni 2022

tot wijziging van Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de verlenging van de referentieperiode

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak ⁽¹⁾, en met name artikel 5, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De COVID-19-pandemie en de maatregelen die de lidstaten hebben genomen om die pandemie in te dammen, hebben tot een sterke terugval van het spoorverkeer geleid.
- (2) De spoorwegondernemingen, die blijvend geconfronteerd worden met aanzienlijke liquiditeitsproblemen en grote verliezen en in sommige gevallen failliet dreigen te gaan, hebben geen vat op deze omstandigheden.
- (3) Om de negatieve economische gevolgen van de COVID-19-pandemie op te vangen en spoorwegondernemingen te ondersteunen, biedt Verordening (EU) 2020/1429 de lidstaten de mogelijkheid om infrastructuurbeheerders toe te staan de heffingen voor de toegang tot spoorweginfrastructuur te verlagen, kwijt te schelden of uit te stellen. Die mogelijkheid was verleend voor een beperkte referentieperiode, die laatstelijk bij Verordening (EU) 2022/312 van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾ werd verlengd tot en met 30 juni 2022.
- (4) Tijdens de pandemie opgelegde mobiliteitsbeperkingen hadden aanzienlijke gevolgen voor het gebruik van passagierstreinen. Ook het goederenvervoer per spoor werd in beperktere mate getroffen. Uit de door de spoorinfrastructuurbeheerders van de Unie verstrekte gegevens blijkt dat de pandemie het passagiersvervoer het hardst heeft getroffen. Commerciële passagiersdiensten werden het zwaarst getroffen; in alle lidstaten nam het aanbod aanzienlijk af en er rijden nog steeds minder commerciële passagierstreinen dan in 2019.
- (5) Het aantal goederentreinen op het net vertoonde een herstel en lag in 2021 slechts 0,1 % lager dan in 2019. In 2021 reden er op het spoornet 2 % meer passagierstreinen op grond van openbaredienstverplichtingen dan in 2019, terwijl dat aantal in 2020 nog 5,1 % beneden het cijfer van 2019 lag. Aangezien het aantal passagiers zowel in 2020 als in 2021 gedaald was tot minder dan twee derde van het aantal passagiers in 2019, werden de beperkte impact van de pandemie en het daaropvolgende herstel waarschijnlijk ondersteund door de blijvende financiële steun van de bevoegde autoriteiten in het kader van de openbaredienstcontracten. In 2021 reden er nog steeds 18,2 % minder commerciële passagierstreinen dan in 2019. Aangezien dat aantal in 2020 22,9 % lager lag dan in 2019, was er nog geen sprake van een significant herstel.

⁽¹⁾ PB L 333 van 12.10.2020, blz. 1.

⁽²⁾ Verordening (EU) 2022/312 van het Europees Parlement en de Raad van 24 februari 2022 tot wijziging van Verordening (EU) 2020/1429 wat betreft de duur van de referentieperiode voor de toepassing van tijdelijke maatregelen inzake heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (PB L 55 van 28.2.2022, blz. 1)

- (6) Als het verkeer wordt uitgedrukt in treinkm, kunnen vergelijkbare trends worden geobserveerd. Het door goederentreinen afgelegde aantal treinkilometers vertoonde tekenen van herstel en lag in 2021 slechts 0,5 % lager dan in 2019. Het aantal passagierstreinkilometers op basis van openbaredienstverplichtingen lag in 2021 1,1 % hoger dan in 2019. Het aantal commerciële passagierstreinkilometers lag in 2021 18,7 % onder het niveau van 2019, een lichte verbetering ten opzichte van 2020.
- (7) Het is dan ook duidelijk dat de gevolgen van de COVID-19-pandemie tot een aanhoudende terugval van het passagiersvervoer per spoor hebben geleid, waarbij het passagiersverkeer in 2018 ongeveer 80 % van het totale aantal treinkilometers vertegenwoordigde.
- (8) Uit de gegevens van de Wereldgezondheidsorganisatie blijkt dat het aantal dagelijks geregistreerde COVID-19-gevallen in Europa begin 2022 het hoogste niveau sinds het begin van de pandemie had bereikt. Het aantal dagelijks gerapporteerde gevallen blijft bovendien zeer hoog.
- (9) Het is waarschijnlijk dat het negatieve effect van de pandemie op het spoorverkeer aanhoudt en dat spoorwegondernemingen tot eind 2022 met financiële moeilijkheden zullen kampen.
- (10) Daarom moet de in artikel 1 van Verordening (EU) 2020/1429 vastgestelde referentieperiode worden verlengd tot 31 december 2022.
- (11) Als het Europees Parlement en de Raad deze verordening zouden onderzoeken voor de volledige bezwaartermijn als bedoeld in artikel 6, lid 6, van Verordening (EU) 2020/1429, zou deze verordening pas in werking treden na afloop van de momenteel in artikel 1 van Verordening (EU) 2020/1429 bedoelde referentieperiode. Om rechtsonzekerheid te voorkomen, moet de onderhavige verordening worden vastgesteld volgens de spoedprocedure van artikel 7 van Verordening (EU) 2020/1429, en moet zij met spoed in werking treden op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Artikel 1 van Verordening (EU) 2020/1429 wordt vervangen door:

“Artikel 1

Bij deze verordening worden tijdelijke regels vastgesteld inzake de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als bedoeld in hoofdstuk IV van Richtlijn 2012/34/EU. Zij is van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2022 (“de referentieperiode”) van toepassing op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor binnenlands en internationaal spoorvervoer die onder die richtlijn valt.”.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 29 juni 2022.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN