

DELEGERT KOMMISJONSFORORDNING (EU) 2022/1036**2023/EØS/91/09****av 29. juni 2022****om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1429 med hensyn til forlengelse av referanseperioden(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2020/1429 av 7. oktober 2020 om fastsettelse av tiltak for et bærekraftig jernbanemarked på bakgrunn av covid-19-utbruddet⁽¹⁾, særlig artikkel 5 nr. 2, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Covid-19-pandemien har ført til en kraftig reduksjon i jernbanetrafikken som følge av et betydelig fall i etterspørselen og direkte tiltak truffet av medlemsstatene for å begrense pandemien.
- 2) Disse omstendighetene ligger utenfor jernbaneforetakenes kontroll, og de har kontinuerlig stått overfor betydelige likviditetsproblemer og store tap, og risikerer i noen tilfeller å bli insolvente.
- 3) For å motvirke de negative økonomiske følgene av covid-19-pandemien og støtte jernbaneforetakene gjør forordning (EU) 2020/1429 det mulig for medlemsstatene å gi infrastrukturforvalterne tillatelse til å redusere, gi avkall på eller utsette avgiftene for å få tilgang til jernbaneinfrastrukturen. Denne muligheten ble gitt for en begrenset referanseperiode som sist ble forlenget til 30. juni 2022 ved europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2022/312⁽²⁾.
- 4) Mobilitetsbegrensningene som er innført under pandemien, har i vesentlig grad påvirket bruken av persontransport-tjenester på jernbanen. Godstransport med jernbane er også påvirket i mer begrenset omfang. Data fra Unionens jernbaneinfrastrukturforvaltere viser at pandemien rammet persontransportsegmentet hardest. Det segmentet som ble mest påvirket, var kommersiell persontransport, der tilbudet ble betydelig redusert i alle medlemsstater og ennå ikke er tilbake på 2019-nivå.
- 5) Antallet godstog som trafikkerte jernbanenettet hentet seg inn igjen, og 2021-nivået var bare 0,1% lavere enn 2019. Antallet passasjertog med plikt til å yte offentlig tjeneste som trafikkerte nettet i 2021, var 2 % høyere enn i 2019, mens det i 2020 var 5,1 % lavere enn i 2019. Ettersom antallet passasjerer verken i 2020 eller 2021 nådde to tredeler av antallet passasjerer som reiste i 2019, vil den fortsatte økonomiske støtten fra vedkommende myndigheter innenfor rammen av kontraktene om offentlig tjenesteyting sannsynligvis ha bidratt til å redusere virkningen av pandemien og til den påfølgende gjeninnhenting. Faktisk var antallet kommersielle passasjertog i 2021 fortsatt 18,2 % lavere enn i 2019. I 2020 var det 22, 9% lavere enn i 2019, og det har dermed ikke vært noen betydelig gjeninnhenting.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 173 av 30.6.2022, s. 50, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 284/2022 av 28. oktober 2022 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 35 av 4.5.2023, s. 13.

⁽¹⁾ EUT L 333 av 12.10.2020, s. 1.

⁽²⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2022/312 av 24. februar 2022 om endring av forordning (EU) 2020/1429 med hensyn til varigheten av referanseperioden for anvendelse av midlertidige tiltak for innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur (EUT L 55 av 28.2.2022, s. 1).

- 6) Lignende tendenser kan observeres når trafikken uttrykkes i togkilometer. Uttrykt i togkilometer viste trafikken med godstog på jernbanenettet tegn til gjeninnhenting med nivåer som var bare 0,5 % lavere i 2021 enn i 2019. Nivået på persontrafikken som omfattes av forpliktelser til å yte offentlig tjeneste, var 1,1 % høyere i 2021 enn i 2019 uttrykt i togkilometer. I 2021 var imidlertid den kommersielle persontrafikken uttrykt i togkilometer fortsatt 18,7 % lavere enn i 2019, som er en liten forbedring sammenlignet med 2020.
- 7) Det er derfor tydelig at det er en vedvarende nedgang i jernbanetrafikken som følge av covid-19-pandemiens virkning på passasjersegmentet, som i 2018 utgjorde rundt 80 % av all trafikk uttrykt i togkilometer.
- 8) Data fra Verdens helseorganisasjon viser at antallet daglig rapporterte tilfeller av covid-19 i Europa økte kraftig i begynnelsen av 2022 til nivåer som aldri tidligere var sett i pandemien. Antallet daglig rapporterte tilfeller er dessuten fortsatt svært høyt.
- 9) Det er sannsynlig at pandemien vil fortsette å påvirke jernbanetrafikken negativt, og det er like sannsynlig at jernbaneforetakenes vanskelige økonomiske situasjon vil vedvare til utgangen av 2022.
- 10) Referanseperioden fastsatt i artikkel 1 i forordning (EU) 2020/1429 bør derfor forlenges fram til 31. desember 2022.
- 11) Dersom Europaparlamentet og Rådet gjennomgår denne forordningen for hele innsigelsesperioden fastsatt i artikkel 6 nr. 6 i forordning (EU) 2020/1429, vil denne forordningen tre i kraft først etter utløpet av den referanseperioden som for tiden er angitt i artikkel 1 i forordning (EU) 2020/1429. For å unngå rettslig usikkerhet bør denne forordningen vedtas etter framgangsmåten for behandling av hastesaker i henhold til artikkel 7 i forordning (EU) 2020/1429, og bør tre i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

VEDTATT DENNE FORORDNINGEN:

Artikkel 1

Artikkel 1 i forordning (EU) 2020/1429 skal lyde:

«*Artikkel 1*

Denne forordningen fastsetter midlertidige regler for innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur som fastsatt i kapittel IV i direktiv 2012/34/EU. Den får anvendelse på bruk av jernbaneinfrastruktur for innenlands og internasjonal jernbanetransport som omfattes av nevnte direktiv, i perioden fra 1. mars 2020 til 31. desember 2022 («referanseperioden»).

Artikkel 2

Denne forordningen trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Denne forordningen er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utfærdiget i Brussel 29. juni 2022.

For Kommisjonen

Ursula VON DER LEYEN

President
