

Agata Pomykała

Propozycje legislacyjne Komisji Europejskiej w zakresie pomocy przewoźnikom kolejowym w ograniczeniu skutków COVID-19

19 czerwca 2020 roku Komisja Europejska opublikowała projekt Rozporządzenia ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19 COM(2020) 260, w którym między innymi zaleca państwom członkowskim obniżenie, odroczenie a nawet całkowite zniesienie opłat dla przewoźników kolejowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej a ponadto uchylenie opłat za rezerwację. Rozporządzenie to jest uzupełnieniem istniejących ram prawnych w dziedzinie kolei dla umożliwienia łatwiejszego radzenia sobie ze skutkami pandemii oraz zaspokojenia pilnych potrzeb sektora kolejowego przez cały okres oddziaływania tych skutków. W artykule przedstawiono kontekst rynkowy, kontekst prawny oraz proponowane, najważniejsze zapisy mogące przynieść korzyści zarówno świadczącym usługi na rynku kolejowym, jak i ich beneficjentom.

Słowa kluczowe: Komisja Europejska, regulacje unijne, koszty dostępu do infrastruktury, transport.

Wstęp

Unia Europejska (UE) od lat promuje zrównoważony rozwój wymagający efektywnego transportu kolejowego wpływającego pozytywnie na poprawę spójności gospodarczej i społecznej oraz na ograniczenie zmian klimatycznych[1,2]. Sektor kolejowy dając zatrudnienie blisko milionowi osób[9] oddziałuje w znaczący sposób na stan gospodarki i zatrudnienia. Pandemia COVID-19 doprowadziła do poważnego wstrząsu gospodarczego niosącego znaczące skutki na rynku UE. Jej wpływ na branżę transportową związany jest z ograniczeniem działalności i przerwaniem łańcuchów dostaw a dotyczy zarówno przedsiębiorstw logistycznych, spedytorów, jak i przewoźników oraz zarządców infrastruktury. Biorąc pod uwagę rolę transportu kolejowego w realizacji priorytetowych unijnych założeń dotyczących realizacji przyjętego strategicznego programu Green Deal (Zielony Ład)[12] i chcąc wspomóc działania polityczne mające na celu łagodzenie skutków pandemii Komisja Europejska przygotowała Rozporządzenie ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19[10]. Proponowane zmiany w szczególności dotyczą uchylenia, zmniejszenia lub odroczenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, a także uchylenia opłat za rezerwację. Mają odnosić się do okresu od 1 marca 2020 – do 31 grudnia 2020, w przypadku którego można zmienić opłaty w drodze odstępstwa od dyrektywy 2012/34/UE¹ [3]. Podstawą tej inicjatywy jest art. 91 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej[13], który stanowi również podstawą prawną dyrektywy 2012/34/UE.

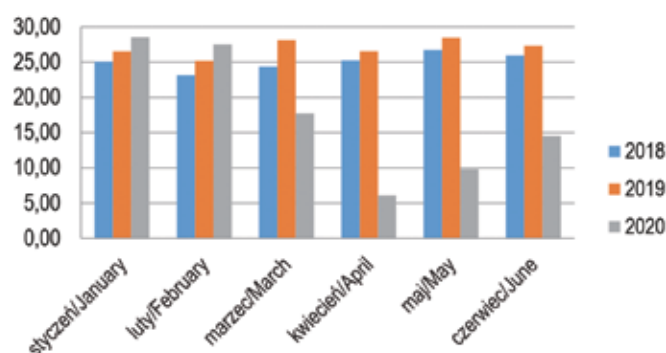
Kondycja rynku transportu kolejowego

W wyniku wdrożonych przez rządy państw członkowskich ograniczeń dla ludności w zakresie przemieszczania się z obawy o rozprzestrzenianie się wirusa Covid-19 europejscy przewoźnicy kolejowi ponieśli znaczne straty. Tymczasowe ograniczenia dotyczące połączeń między państwami członkowskimi UE wywarły duży wpływ na ten sektor: zawieszono większość międzynarodowych

wych pociągów pasażerskich a krajowy transport kolejowy spadł do 90% w porównaniu z danymi z poprzedniego roku. Wiele nowych podmiotów musiało zaprzestać działalności, a wszystkie przedsiębiorstwa kolejowe odnotowały znaczne straty w swoich usługach transportowych. Przewidywane jest także, że zapotrzebowanie ze strony pasażerów przez cały 2020 r. będzie znacznie niższe od poziomu z 2019 r., a popyt na transport towarów pozostanie znacząco mniejszy w stosunku do poziomów z ubiegłego roku.

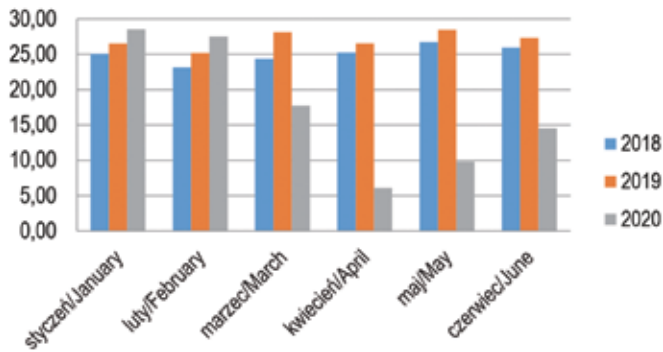
W warunkach polskich, największy i najszybciej zauważalny spadek przewozów dotknął sektor pasażerski co w naturalny sposób wynikało z ograniczeń dotyczących przemieszczania się ludności i wprowadzenia zasady *Zostań w domu*. Przewozy pasażerskie, liczone w milionach pasażerów w pierwszym półroczu 2020 r. zmniejszyły się w stosunku do roku 2019 o 35,72% wynosząc 104,26 mln osób. Praca przewozowa uległa obniżeniu o 41,76% (10 394,60 mln pas-km w 2019 w stosunku do 6 053,74 mln pas-km w 2020), zaś praca eksploatacyjna o 10,54% (83,14 mln poc-km w 2019 w stosunku do 74,38 w 2020 r.)[7]. Największy spadek dotyczył miesiąca kwietnia, kiedy to liczba pasażerów uległa obniżeniu o 77,1%, praca przewozowa o 83,59%, praca eksploatacyjna o 31,82%, zaś średnia odległość podróży o 28,59% w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedzającego. Rysunki 1 – 4 przedstawiają porównanie wyników sektora przewozów pasażerskich w okresie styczeń - czerwiec w latach 2018, 2019 i 2020.

Sektor towarowy, chociaż w mniej bezpośredni sposób został dotknięty kryzysem wywołanym epidemią, również zanotował spadek wyników za pierwsze półrocze 2020 r. w stosunku do analogicznego okresu roku 2019. W okresie tym przetransportowanych zostało o 13 mln ton (co stanowi 11%) mniej towarów w porównaniu z rokiem 2019 (odpowiednio 105,19 mln t i 118,21 mln t). Praca przewozowa zmniejszyła się o 13,3%, tj. 24,5 mld tonokilometrów, zaś praca eksploatacyjna doznała spadku o 12,3% (36,2 mln pociągokilometrów). Również średnia odległość prze-

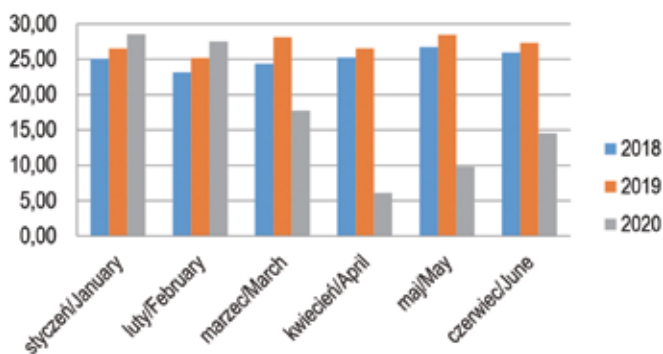


Rys. 1. Porównanie liczby pasażerów w Polsce w pierwszym półroczu lat 2018-2020, w mln osób

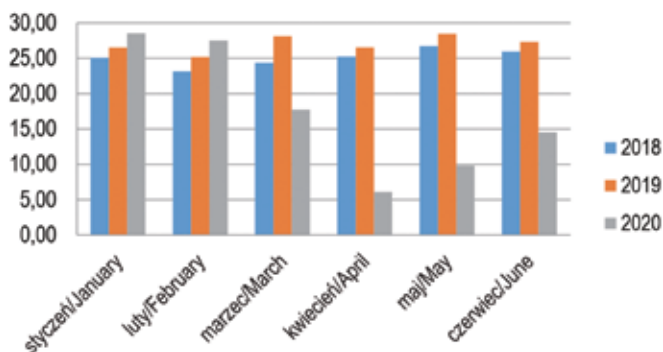
Źr.: oprac. własne na podst. [6]



Rys. 2. Porównanie pracy przewozowej w Polsce w pierwszym półroczu lat 2018-2020, w mln pas-km
 Źr.: oprac. własne na podst. [6]



Rys. 3. Porównanie pracy eksploatacyjnej w Polsce w pierwszym półroczu lat 2018-2020, w mln poc-km
 Źr.: oprac. własne na podst. [6]



Rys. 4. Porównanie średniej długości podróży w Polsce w pierwszym półroczu lat 2018-2020, w km
 Źr.: oprac. własne na podst. [6]

wozów uległa obniżeniu o 6 km i wyniosła 233 km[8]. Najwyższy spadek dotyczył kwietnia 2020 r. kiedy to wyniki osiągnęły poziom w stosunku do okresu analogicznego w roku 2019 niższy o: 16,62%, w przypadku przewiezionej masy towarów, 22% - wykonanej pracy przewozowej, 19,86% - pracy eksploatacyjnej i 6,45% - średniej odległości przewozu 1 tony towaru. Rysunki 5 - 8 przedstawiają porównanie wyników sektora

Koszty dostępu do infrastruktury w UE

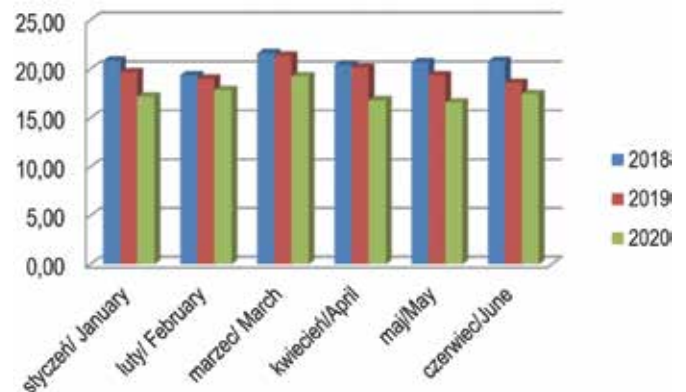
Zgodnie z regulacjami obowiązującymi w Unii Europejskiej opłaty za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej (ang. Track access charges, TAC), odpowiadają kosztom ponoszonym

bezpośrednio za przejazd pociągu². Natomiast opłaty za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej oraz świadczenie usług w tych obiektach nie mogą przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk³.

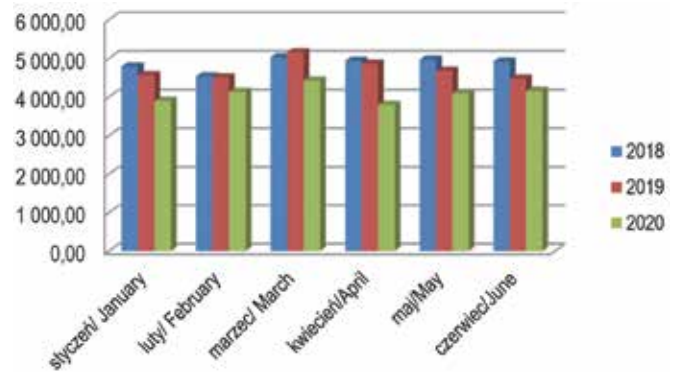
W przypadku przewozów towarowych opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej obejmują podstawowo:

1) opłatę za minimalny dostęp, w tym:

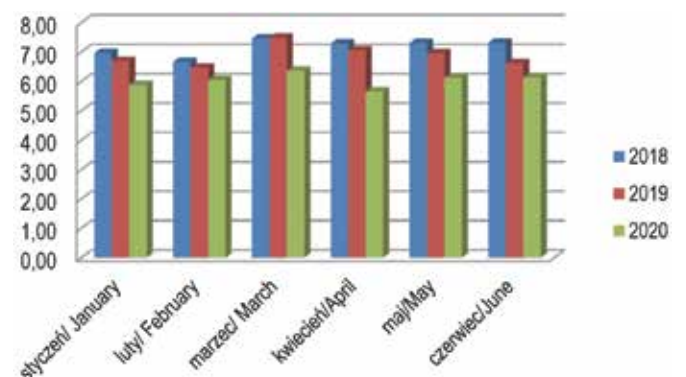
a) opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, związaną z przejazdem pociągu w tym opłatę



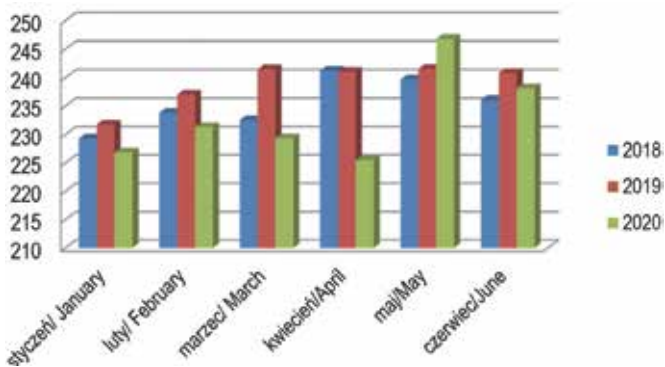
Rys. 5. Porównanie masy przewiezionych towarów w Polsce w pierwszym półroczu lat 2018-2020, w mln ton
 Źr.: oprac. własne na podst. [8]



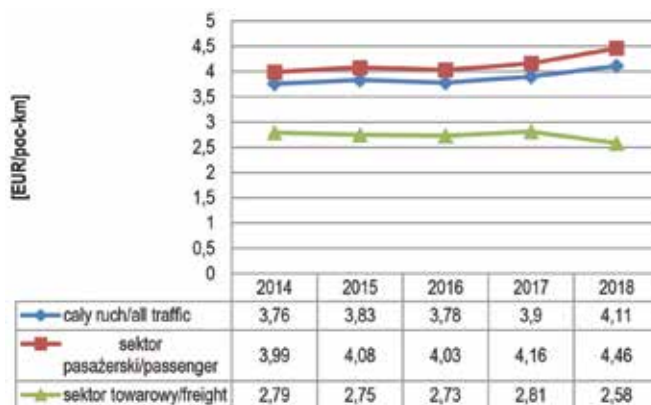
Rys. 6. Porównanie wykonanej pracy przewozowej w Polsce w pierwszym półroczu lat 2018-2020, w mln ton-km
 Źr.: oprac. własne na podst. [8]



Rys. 7. Porównanie wykonanej pracy eksploatacyjnej w Polsce w pierwszym półroczu lat 2018-2020, w mln poc-km
 Źr.: oprac. własne na podst. [8]



Rys. 8. Porównanie średniej odległości przewozu 1tony towaru w Polsce w pierwszym półroczu lat 2018-2020, w km
Źr.: oprac. własne na podst. [8]



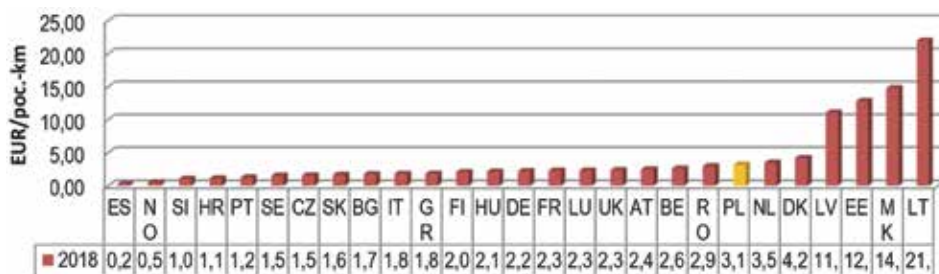
Rys. 9. Przeciętna stawka opłaty za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej w 24 państwach europejskich w okresie 2014-2018 (bez Estonii, Irlandii, Kosowa, Północnej Macedonii, Serbii, Szwecji i Szwajcarii).
Źr.: oprac. własne na podst. [4]

- rezerwacyjną za niewykorzystanie całości lub części trasy oraz za zmniejszenie brutto,
- b) opłatę manewrową,
- c) opłatę za postój nie krótszy niż 2 godziny na torach nie będących obiektami infrastruktury usługowej

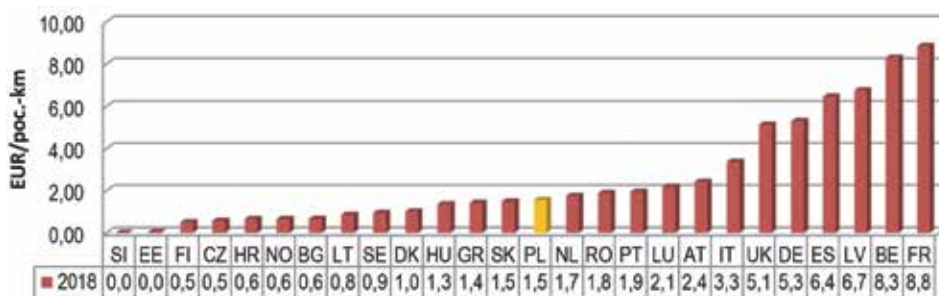
2) opłaty za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej [5].

Średnia stawka jednostkowa opłaty za dostęp do infrastruktury zarządcy PKP PLK S.A. w ostatnich latach ulega obniżkom i dla pociągów pasażerskich wynosi w rozkładzie jazdy 2018/2019 i 2019/2020 6,1 zł/poc-km, zaś dla pociągów towarowych – 12,8 zł/poc-km [11]. Są to wartości w przypadku ruchu pasażerskiego znacząco niższe niż średnia w krajach UE, zaś w przypadku ruchu towarowego wyższe od średniej w krajach Unii Europejskiej. Porównanie z innymi krajami UE przedstawiają rysunki 10, 11 i 12.

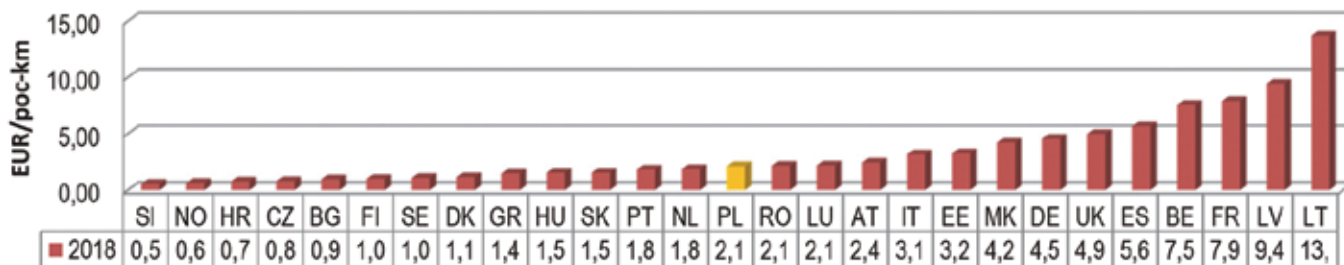
W Europie, w latach 2014-2018 średnia stawka dostępu do infrastruktury na poc-km w przypadku usług pasażerskich wykazywała tendencję wzrostową, szczególnie w 2018 r. W przypadku przewozów towarowych średnia stawka dostępu na pociągokilometr pozostawała na stałym poziomie



Rys. 12. Opłata za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej w sektorze przewozów towarowych w poszczególnych krajach europejskich w 2018 r.
Źr.: oprac. własne na podst. [4]



Rys. 11. Opłata za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej w sektorze pasażerskim w poszczególnych krajach europejskich w 2018 r.
Źr.: oprac. własne na podst. [4]



Rys. 10. Opłata za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej w poszczególnych krajach europejskich w 2018 r.
Źr.: oprac. własne na podst. [4]

Tab. 1. Proponowany zakres odstępstw

Obowiązująca regulacja	Zakres obowiązującej regulacji	Proponowany zakres odstępstwa
art. 31 ust. 3	Oplaty za dostęp do torów. Oplaty za minimalny pakiet dostępu ustala się po koszczie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu. Zasadniczo przepis ten stoi na przeszkodzie ustalaniu opłat na niższym poziomie.	Odstępstwo powinno umożliwić państwom członkowskim i zarządcóm infrastruktury skorzystanie w okresie odniesienia z jak najszerszego zakresu możliwości
art. 32	Podwyżki: art. 32 zezwala państwom członkowskim na dokonanie podwyżek ustalonych w odniesieniu do możliwości finansowych poszczególnych segmentów rynku kolejowego. W związku z tym zasada ta oznacza, że podwyżki mogą ulegać wahaniom i mogą się zmniejszać w razie spadku zdolności płatniczej danego segmentu rynku. Spadek ten może nastąpić w szczególności w wyniku obecnego kryzysu. Jednak w obecnym brzmieniu dyrektywy 2012/34/UE zmiany w podwyżkach zasadniczo nie są możliwe w trakcie danego okresu obowiązywania rozkładu jazdy.	proponuje się, aby umożliwić państwom członkowskim dopuszczenie korekt obniżających w okresie odniesienia.
art. 36	Oplaty rezerwacyjne. Celem system opłat rezerwacyjnych jest zniechęcenie przedsiębiorstw kolejowych do dokonywania z krótkim wyprzedzeniem rezygnacji z zarezerwowanych tras pociągów i w związku z tym promowanie najlepszego i pełnego wykorzystania istniejącej zdolności przepustowej. Zazwyczaj poziom tej opłaty zwiększa się w przypadku, gdy termin rezygnacji jest bliższy dacie planowanego przejazdu. Zgodnie z art. 36 dyrektywy 2012/36/UE co do zasady decyzja o poborze opłat z tytułu rezerwacji należy do każdego zarządcy infrastruktury. Jednakże art. 36 zdanie trzecie stanowi, że pobieranie tych opłat jest obowiązkowe w przypadku, gdy przedsiębiorstwa kolejowe „regulaminie nie wykorzystują przyznanych tras lub ich części”.	Należy umożliwić państwom członkowskim zniesienie obowiązku ustanowionego w art. 36 zdanie trzecie dyrektywy w odniesieniu do odwołań w tym okresie.
art. 8 ust. 4	Refundacja przez państwa członkowskie. W odniesieniu do każdej z pozycji, o których mowa powyżej (opłaty odpowiadające kosztom bezpośrednim, podwyżki i opłaty rezerwacyjne), wszelkie obniżki opłat zatwierdzone przez państwa członkowskie zgodnie z proponowanym rozporządzeniem mogłyby generować utratę dochodów po stronie zarządcy infrastruktury. Ta utrata dochodów co do zasady podlega rekompensacie i państwa członkowskie mają obowiązek zapewnić, aby rachunki zarządców infrastruktury, które odnotowują straty wynikające między innymi z nieprzewidzianego spadku popytu, zostały zbilansowane w okresie 5 lat w zwyczajnych warunkach działalności gospodarczej. Utrata dochodów zarządców infrastruktury, wynikająca z obniżek, o których mowa w proponowanym rozporządzeniu, z definicji nie miałyby miejsca zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE w jej obecnym brzmieniu.	Umożliwienie dokonania refundacji na rzecz zarządców infrastruktury w terminie krótszym niż okres ustanowiony w art. 8 ust. 4 tej dyrektywy, tj. do dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym poniesiono straty.
	Korekty regulaminu sieci. Regulamin sieci ustala szczegółowo ogólne zasady, terminy, procedury i kryteria dotyczące systemów pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej, w tym informacje na potrzeby wniosku w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury.	Wprowadzenie przepisu nakazującego bezwzłoczną aktualizację i zmianę regulaminu sieci

Źr.: oprac. własne na podst. [10]

mie od 2014 do 2017 roku. W 2018 r. nastąpił spadek wynikający głównie z wprowadzenia w Niemczech ograniczenia średnich stawek w transporcie kolejowym (inicjatywa rządu niemieckiego związana z realizacją planów przesunięcia transportu z drogi na kolej warta 350 mln EUR rocznie)[4]. Ze względu na ten spadek i trend wzrostowy dla usług pasażerskich, różnica w średniej TAC na pociągokilometr między przewozami pasażerskimi a towarowymi wzrosła [4]. Rysunek 9 przedstawia zmiany przeciętnej stawki za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej w 24 państwach europejskich w okresie 2014-2018 (bez Estonii, Irlandii, Kosowa, Północnej Macedonii, Serbii, Szwecji i Szwajcarii).

Rozporządzenie COM(2020) 260

Biorąc pod uwagę nadzwyczajne okoliczności jakie pojawiły się w sektorze kolejowym w związku z wybuchem pandemii COVID-19 Komisja Europejska przygotowała rozporządzenie mające na celu zezwolenie na ukierunkowane odstępstwa w regulacjach wynikających z dyrektywy 2012/34/UE w celu złagodzenia skutków pandemii dla transportu kolejowego i utrzymania integralności jednolitego europejskiego obszaru kolejowego oraz zachowania konkurencyjnej struktury rynku. Proponowane środki zaradcze mają zapewniać równe warunki działania zarówno tradycyjnym jak i nowym podmiotom.

Podstawą prawną tej istotnej dla sektora kolejowego regulacji jest Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, który w art. 90

i 91 odnosi się do wspólnej polityki transportowej i reguł mających zastosowanie do transportu międzynarodowego i warunków dostępu przewoźników[13].

Zgodnie z założeniami funkcjonowania Unii Europejskiej proponowana regulacja ma charakter pomocniczy (w przypadku kompetencji niewyłącznych), jako że opłaty za dostęp do torów są uregulowane w sposób kompleksowy na szczeblu UE i w związku z tym państwa członkowskie nie mogą odstąpić od przepisów unijnych, chyba że istnieją szczególne przepisy europejskie. Dyrektywa 2012/34/UE nie zezwala państwom członkowskim na reagowanie na nieprzewidywalne skutki dla transportu kolejowego w kontekście pandemii COVID-19, w szczególności poprzez dostosowanie przepisów dotyczących pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej. Można to osiągnąć jedynie za pomocą aktu prawnego przyjętego przez Unię, który pozwala na (ukierunkowane) odstępstwa. Ponadto, zgodnie z proponowanym rozporządzeniem, to państwa członkowskie będą decydowały, czy należy wdrożyć przewidziane środki, mając również na uwadze środki finansowania publicznego, którymi dysponują.

Propozycja przedmiotowego rozporządzenia nie wykracza poza działania konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest ograniczenie oddziaływania obecnej pandemii COVID-19 poprzez ukierunkowane odstępstwa od dyrektywy 2012/34/UE. Proponowany środek jest zatem proporcjonalny, również jeśli chodzi o okres odniesienia, do którego ma on zastosowanie. Okres ten odzwierciedla

aktualne szacunki dotyczące czasu oddziaływania pandemii COVID-19 na rynek kolejowy. Proponuje się upoważnienie Komisji do przedłużenia, w razie potrzeby, tego okresu. Ze względu na dynamiczny charakter zjawiska jakim jest pandemia COVID-19 i trudny do przewidzenia rozwój wypadków Komisja powinna monitorować rozwój pandemii i jej wpływ na jednolity obszar kolejowy i otrzymać uprawnienia do przyjęcia, w razie konieczności, aktu delegowanego w celu przedłużenia terminów, których dotyczy ten środek[10].

Zakres zmian proponowanych w konsultowanym Rozporządzeniu

Proponowane środki dotyczą w szczególności uchylenia, zmniejszenia lub odroczenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, a także uchylenia opłat za rezerwację. Obejmują one okres odniesienia od dnia 1 marca 2020 r. do dnia 31 grudnia 2020 r., w przypadku którego można zmienić opłaty w drodze odstępstwa od art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, zgodnie z którym regulamin sieci (wraz z mającymi zastosowanie opłatami) publikuje się nie mniej niż na cztery miesiące przed składaniem wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury. Wszelkie obniżki opłat zatwierdzone przez państwa członkowskie zgodnie z proponowanym 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, tj. w okresie 5 lat. Z uwagi na nadzwyczajny charakter tych strat, zarządcy infrastruktury powinni otrzymać zwrot kosztów w krótszym terminie, a mianowicie do dnia 31 grudnia roku następującego po roku, w którym poniesiono straty.

Podsumowanie

Nieoczekiwany kryzys jaki wywołany został epidemią koronawirusa COVID-19 dotknął również sektor kolejowy, który odniósł znaczące straty zarówno w przewozach pasażerskich jak i towarowych. Dla ograniczenia ich skutków podjęta została inicjatywa ustanowienia regulacji umożliwiających odstępstwa od istniejącego prawa i zaspokojenia pilnych potrzeb sektora kolejowego przez cały okres oddziaływania skutków epidemii. Zaproponowany przez Komisję Europejską sposób interwencji jest łatwy do wdrożenia i możliwy do automatycznego przedłużenia w przypadku wystąpienia takiej potrzeby. Ze względu na znaczący udział kosztów dostępu do infrastruktury w budżetach przewoźników będzie stanowił on dla nich duże wsparcie bezpośrednie.

Przypisy

¹ Art. 27 dyrektywy 2012/34/UE, odnosi się do regulaminu sieci wskazując m.in. termin jego publikacji: „Regulamin sieci publikuje się nie mniej niż na cztery miesiące przed składaniem wniosków o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury”.

² art. 31 ust. 3 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

³ art. 31 ust. 7 Ibid. Trybunału Sprawiedliwości UE wyrokiem z 10 lipca 2019 r. stwierdził, że „perony pasażerskie” są elementem infrastruktury kolejowej, której użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c załącznika II. <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/15147,Wyrok-w-sprawie-oplaty-peronowej.html>

Bibliografia

1. Dyr T., Europejska polityka transportowa na pierwszą połowę XXI w., „Technika Transportu Szynowego tts”, 2011, nr 5–6, s. 20–29.
2. Dyr T., i Dyr J., Trendy rozwoju transportu w Polsce i w Unii Europejskiej, „Technika Transportu Szynowego tts”, 2019, nr 6, s. 8–18.
3. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona), 2012.
4. Eighth Annual Market Monitoring Report, IRG-Rail, 2020.
5. PKP Cargo ma umowę dostępową z PKP PLK na 2019/2020 za szac. 608,9 mln zł netto, 2019, <https://www.money.pl/giela/pkp-cargo-ma-umowe-dostepowa-z-pkp-plk-na-2019-2020-za-szac-608-9-mln-zl-netto-6452653196216449a.html>, [dostęp 18.08.2020].
6. Przewozy pasażerskie. Dane eksploatacyjne w 2020 r. Statystyka miesięczna., UTK, Warszawa 2020, <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/statystyka-przewozow-pa/16179,Dane-eksploatacyjnew-%0A2020-rMonthly-statistics-2020.html>, [dostęp 28.08.2020]
7. Przewozy pasażerskie w czerwcu 2020 r., UTK, Warszawa 2020.
8. Przewozy towarowe w czerwcu 2020 r., UTK, Warszawa 2020.
9. Railway Statistics Synopsis 2020, Paris 2020.
10. Rozporządzenie ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z pandemią COVID-19 (Wniosek) COM(2020) 260 final, Bruksela, 19.06.2020 2020, t. 0127.
11. Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego 2019, UTK, Warszawa 2020.
12. The European Green Deal. Communication from the Commission to the European Parliament, the European Council, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions., Brussels, 11.12.2019.
13. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (wersja skonsolidowana), 26.10.2012, Dz. U. Unii Europejskiej C 306 t. 50 2010.

Autorka:

Agata Pomykała, Instytut Kolejnictwa

Legislation proposals of European Commission aimed to help the railways carriers with regard to fight COVID-19 impact?

On June 19, 2020, the European Commission published a draft Regulation establishing measures for a sustainable railway market in connection with the COVID-19 pandemic COM (2020) 260, in which, inter alia, it recommends Member States to reduce, postpone or even completely abolish charges for railway carriers for the use of railway infrastructure and also waiving booking fees. This regulation complements the existing legal framework in the field of railways to enable the effects of a pandemic to be dealt with more easily and to meet the urgent needs of the rail sector throughout their impact period. The article presents the market context, the legal one and the proposed, most important provisions that may bring benefits to both service providers on the railway market and their beneficiaries.

Keywords: European Commission, EU regulations, cost of access to infrastructure, transport.