



Vijeće
Europske unije

Bruxelles, 22. prosinca 2021.
(OR. en)

15297/21

Međuinstitucijski predmet:
2021/0437(COD)

TRANS 773
COVID-19 420
CODEC 1697

PRIJEDLOG

Od:	Glavna tajnica Europske komisije, potpisala direktorica Martine DEPREZ
Datum primitka:	22. prosinca 2021.
Za:	Jepppe TRANHOLM-MIKKELSEN, glavni tajnik Vijeća Europske unije
Br. dok. Kom.:	COM(2021) 832 final
Predmet:	Prijedlog UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA o izmjeni Uredbe (EU) 2020/1429 u pogledu trajanja referentnog razdoblja za primjenu privremenih mjera koje se odnose na ubiranje naknada za korištenje željezničke infrastrukture

Za delegacije se u prilogu nalazi dokument COM(2021) 832 final.

Priloženo: COM(2021) 832 final



Bruxelles, 22.12.2021.
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

**o izmjeni Uredbe (EU) 2020/1429 u pogledu trajanja referentnog razdoblja za primjenu
privremenih mjera koje se odnose na ubiranje naknada za korištenje željezničke
infrastrukture**

(Tekst značajan za EGP)

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Željeznički sektor od strateške je važnosti za Europsku uniju. Uvelike doprinosi cjelokupnom gospodarstvu i zapošljavanju u EU-u jer je u njemu izravno zaposleno više od 900 000 ljudi, od čega na željezničke prijevoznike otpada oko 500 000 radnika, a na upravitelje infrastrukture oko 400 000 (podaci za kraj 2018.)¹.

Željeznički prijevoz ključan je za strategiju EU-a za održiviji prometni sektor, gospodarsku i socijalnu koheziju te povezivanje građana Europe unutar država članica i među njima. Željeznica predstavlja važan doprinos prometnoj ponudi u EU-u te pruža čistu mobilnost i visoku razinu učinkovitosti. Kao najodrživija i ekološki najprihvatljivija vrsta prijevoza, željeznički prijevoz stoga je presudan za postizanje ciljeva zelenog plana.

Europskim željeznicama 2018. se prevezlo oko 1,6 milijardi tona tereta i 7,1 milijarda putnika. Do 2018. putnički promet u EU-u dosegao je 400 milijardi putničkih kilometara od ukupno oko pet bilijuna putničkih kilometara ostvarenih u kopnenom prijevozu. Željeznički putnički promet uglavnom je domaći, sa samo 7 % prekograničnog prometa 2018.².

Teretni promet u EU-u dosegao je 2018.³ količinu od 435 milijardi tonskih kilometara od ukupno 2,3 bilijuna tonskih kilometara u kopnenom prijevozu. Približno je polovina ukupnoga željezničkog prijevoza tereta prekogranična. Željeznički prijevoz tereta stoga ima snažnu europsku dimenziju.

Od početka 2020. pandemija bolesti COVID-19 znatno je utjecala na željeznički prijevoz u Uniji. Željeznički prijevoz putnika i robe smanjio se zbog ograničenja kretanja i posljedičnog smanjenja potražnje za prijevozom. Tijekom prvog razdoblja pandemije u proljeće 2020. željeznički prijevoznici zaustavili su većinu međunarodnih putničkih vlakova. Broj putnika u domaćem željezničkom prijevozu za vrijeme prvog vala pandemije smanjio se za 90 % u odnosu na prethodnu godinu. Nekoliko prijevoznika, posebno novih sudionika na tržištu, moralo je prestati s radom, dok su željeznički prijevoznici tereta prijavili bitno smanjenje obujma prijevoza jer su mnogi industrijski sektori smanjili ili čak prekinuli proizvodnju zbog posljedica pandemije. Tijekom ljeta 2020. potražnja za prijevozom i njegov obujam ostali su na niskim razinama u sektorima željezničkog prijevoza putnika i tereta.

Mnoge su zemlje zbog drugog vala pandemije u jesen 2020. morale poduzeti dodatne mjere ograničenja kretanja građana. Izbijanje trećeg vala pandemije otežavalo je brz oporavak željezničkog prometa, posebno u području usluga željezničkog prijevoza putnika. U listopadu i studenome 2020. države članice uvele su nova ograničenja kretanja, koja su

¹ Radni dokument službi Komisije priložen Sedmom izvješću o praćenju razvoja željezničkog tržišta na temelju članka 15. stavka 4. Direktive 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća, COM(2021) 5 final.

² Isto.

³ Isto.

djelomično i postupno ukinuta tijekom 2021. Broj putnika još se nije vratio na razine prije pandemije, a oporavak do tih razina može trajati dulje od očekivanog posebno za komercijalni putnički promet. Stoga pandemija i dalje ima znatan učinak na prometni sektor. Pojava nove iznimno zarazne varijante bolesti COVID-19 nazvane omikron u jesen 2021. s još nepoznatim obilježjima u usporedbi s prethodnim varijantama izaziva zabrinutost zbog četvrtog vala pandemije i strožih mjera ograničavanja širenja zaraze.

Europski parlament i Vijeće donijeli su 7. listopada 2020. Uredbu (EU) 2020/1429 o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19⁴. Cilj Uredbe bio je omogućiti dionicima u željezničkom sektoru da se bolje nose s financijskim posljedicama pandemije bolesti COVID-19 i osigurati odgovor na njihove hitne potrebe za likvidnošću smanjenjem pristojbi za minimalni pristupni paket i pristup infrastrukturi kojom se povezuju uslužni objekti, oslobađanjem od njihova plaćanja ili odgodom njihova plaćanja.

Te mjere pomoći primjenjivale su se na pristojbe dospjele tijekom referentnog razdoblja utvrđenog u članku 1. Uredbe, odnosno od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. („referentno razdoblje”). Područje primjene ograničeno je na to razdoblje kako bi se osiguralo da se mjere primjenjuju samo onoliko dugo koliko je potrebno.

Člankom 5. Uredbe (EU) 2020/1429 Komisija je ovlaštena delegiranim aktima produljiti referentno razdoblje za najviše šest mjeseci na temelju podataka koje dostave upravitelji infrastrukture koji pokazuju trajno smanjenje željezničkog prometa očigledno povezano s izbijanjem bolesti COVID-19. Referentno razdoblje moglo bi se produljiti do 14. travnja 2022.

Komisija je to delegiranje ovlasti izvršila dvaput⁵ te referentno razdoblje produljila do 31. prosinca 2021. Ovlast za donošenje delegiranih akata radi produljenja referentnog razdoblja dodijeljena je Komisiji na razdoblje od jedne godine počevši od 13. listopada 2020. i sada je istekla.

Na temelju podataka koje su Komisiji dostavili upravitelji željezničke infrastrukture u Uniji koji obuhvaćaju razdoblje do rujna 2021. pandemija je teže pogodila segment usluga prijevoza putnika, a posebno segment komercijalnih usluga prijevoza putnika, uz znatno smanjenje ponude tih usluga u svim državama članicama, koja se još nije vratila na razine iz 2019. Broj putničkih vlakova koji su u okviru obveze pružanja javne usluge („PSO”) od siječnja do rujna 2021. prometovali u mreži usporediv je s istim razdobljem 2019., dok je 2020. bio 7,8 % manji u odnosu na 2019. Međutim, broj komercijalnih putničkih vlakova koji su prometovali u razdoblju od siječnja do rujna 2021. i dalje je bio 21,5 % niži nego u istom razdoblju 2019., što pokazuje da nije bilo oporavka u usporedbi s istim razdobljem 2020., kad je bio 23,3 % niži u odnosu na 2019. Broj teretnih vlakova koji su prometovali

⁴ *SL L 333, 12.10.2020., str. 1.–5.*

⁵ Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/2180 od 18. prosinca 2020. o produljenju referentnog razdoblja iz Uredbe (EU) 2020/1429 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19 (SL L 433, 22.12.2020., str. 37.); i Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1061 od 28. lipnja 2021. o produljenju referentnog razdoblja iz Uredbe (EU) 2020/1429 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19 (SL L 229, 29.6.2021., str. 1.).

mrežom i dalje je bio 2,5 % manji nego u odgovarajućem razdoblju 2019. Slični se trendovi mogu uočiti kad je promet izražen u broju prijeđenih kilometara putničkih vlakova. Od siječnja do rujna 2021. usluga prijevoza putnika u okviru PSO-a izraženih u broju prijeđenih kilometara putničkih vlakova bilo je 5,2 % manje u odnosu na isto razdoblje 2019. Komercijalnih usluga prijevoza putnika izraženih u broju prijeđenih kilometara putničkih vlakova 2021. još uvijek je bilo 25,6 % manje u odnosu na isto razdoblje 2019., u skladu s (niskom) razinom koja je dosegnuta već 2020. Broj prijeđenih kilometara teretnih vlakova koji su prometovali mrežom pokazao je znakove oporavka, ali je u razdoblju od siječnja do rujna 2021. ostao 2,6 % niži u usporedbi s istim razdobljem 2019. Prema tome, smanjenje opsega željezničkog prometa kao posljedica izbijanja pandemije bolesti COVID-19 i dalje je prisutno.

Stoga je potrebno izmijeniti Uredbu (EU) 2020/1429 kako bi se dodatno produljilo referentno razdoblje.

Budući da pandemija još nije završila i da je i dalje prisutna određena razina nepredvidljivosti budućeg razvoja događaja, Komisiji je potrebno delegirati i ovlast da u skladu s postojećim pravnim okvirom produlji navedeno razdoblje, svaki put za najviše šest mjeseci.

Predlaže se da se referentno razdoblje produlji do 30. lipnja 2022. i da se Komisija ovlasti za donošenje delegiranih akata kako bi se to razdoblje dodatno produljilo do 31. prosinca 2023. Predlaže se da delegiranje ovlasti istekne istog datuma, odnosno 31. prosinca 2023. Sve ostale odredbe važeće Uredbe trebale bi ostati nepromijenjene.

Zbog nepredvidivog razvoja pandemije bolesti COVID-19, a posebice iznenadne pojave novih varijanti koje izazivaju zabrinutost, nije bilo moguće na vrijeme donijeti relevantne mjere. Uredbom (EU) 2020/1429 od Komisije se zahtijeva da odluku o mogućem produljenju referentnog razdoblja temelji na podacima koje su upravitelji infrastrukture trebali dostaviti nakon isteka polovice produljenja referentnog razdoblja. Komisija nije mogla donijeti odluku o dodatnom produljenju referentnog razdoblja prije isteka delegiranih ovlasti jer u tom trenutku još nisu bili dostupni nužni podaci.

Kako bi se izbjegle manjkavosti u primjeni mjera nakon 31. prosinca 2021. (kraj trenutačnog referentnog razdoblja), ovom bi Uredbom trebalo obuhvatiti i razdoblje prije njezina stupanja na snagu. S obzirom na prirodu mjera predviđenih ovom Uredbom retroaktivnom primjenom ne uzrokuje se povreda legitimnih očekivanja zainteresiranih osoba.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Cilj je ovog prijedloga osigurati produljenje i kontinuitet trenutačnih izvanrednih mjera uvedenih kako bi se ublažile posljedice izbijanja bolesti COVID-19 na željeznički promet i očuvala cjelovitost jedinstvenog europskog željezničkog prostora. Tim se mjerama dopunjuje i uzima u obzir pravni okvir uspostavljen Direktivom 2012/34/EU.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Učinkovito funkcioniranje jedinstvenog europskog željezničkog prostora ovisi o gospodarskim rezultatima sudionika na tržištu i o zaštiti dosadašnjih postignuća u pogledu neovisnosti upravljanja koju imaju upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici, transparentnosti odredbi o pristojbama i pristupu mreži, nediskriminaciji i jednakom postupanju u programima dodjele trasa vlaka i ubiranja pristojbi, kao i otvaranju tržišta. Negativne gospodarske posljedice koje je izbijanje bolesti COVID-19 imalo za dionike na željezničkom tržištu mogle bi ugroziti njihovu financijsku održivost i potencijalno imati ozbiljne negativne učinke na funkcioniranje prometnog sustava, što bi negativno utjecalo na gospodarstvo u cjelini. Podaci o obujmu prikupljeni od upravitelja infrastrukture u EU-u za razdoblje od ožujka 2020. do rujna 2021. jasno pokazuju da učinak pandemije na željeznički promet još nije završen i da je oporavak nesiguran. Stoga je cilj predložene uredbe o izmjeni nastaviti ublažavati trajne učinke na sektor. To bi bilo u skladu i s produljenjem valjanosti drugih mjera kojima se državama članicama te poduzećima i građanima EU-a pomaže u suočavanju s negativnim posljedicama pandemije. Na primjer, Komisija je 18. studenoga 2021. produljila privremeni okvir za državne potpore⁶ do 30. lipnja 2022., čime se državama članicama omogućuje da prema potrebi nastave s programima potpore i osiguraju da se poduzeća koja su i dalje pogođena krizom iznenada ne isključe iz potrebne financijske potpore.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Ova se inicijativa temelji na članku 91. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, koji je i pravna osnova Uredbe (EU) 2020/1429.

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Države članice ne mogu u dovoljnoj mjeri ostvariti ciljeve prijedloga iz sljedećeg razloga: pristojbe za pristup pruži sveobuhvatno su regulirane na razini EU-a i stoga države članice ne mogu odstupati od pravila Unije ako ne postoji posebno europsko zakonodavstvo. Direktivom 2012/34/EU ne dopušta se državama članicama da u kontekstu izbijanja bolesti COVID-19 reagiraju na nepredvidive učinke na željeznički promet, posebno prilagodbom pravila o pristojbama i dodjeli kapaciteta. To je samo iznimno dopušteno, uz određena ograničenja, Uredbom (EU) 2020/1429. Nadalje, u skladu s uvjetima te uredbe, države članice same odlučuju hoće li provesti predviđene mjere, uzimajući u obzir i sredstva kojima raspolažu u okviru javnog financiranja. Stoga je predloženo produljenje primjene mjera predviđenih Uredbom (EU) 2020/1429 u skladu s načelom supsidijarnosti.

⁶ Komunikacija Komisije – Šesta izmjena privremenog okvira za mjere državne potpore u svrhu podrške gospodarstvu u aktualnoj pandemiji bolesti COVID-19 i izmjena Priloga Komunikaciji Komisije državama članicama o primjeni članaka 107. i 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije na kratkoročno osiguranje izvoznih kredita (2021/C 473/01) (SL C 473, 24.11.2021., str. 1.–15.).

- **Proporcionalnost**

Prijedlogom se ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje cilja ublažavanja učinka trenutačne pandemije COVID-a 19 produljenjem na ograničeno razdoblje ciljanih odstupanja od Direktive 2012/34/EU dopuštenim na temelju Uredbe (EU) 2020/1429. Stoga je predložena mjera proporcionalna. Produljenje referentnog razdoblja u skladu je s prethodnim produljenjima i odražava zaključke koji se mogu donijeti na temelju trenutačno dostupnih podataka. Predlaže se i vremensko produljenje ovlasti Komisije za produljenje referentnog razdoblja kako bi se uzeo u obzir budući razvoj pandemije.

- **Odabir instrumenta**

Budući da je riječ o prijedlogu izmjene postojeće Uredbe, trebalo bi upotrijebiti isti instrument.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Ova hitna mjera potaknuta je nepredvidivom prirodom pandemije COVID-a 19.

- **Savjetovanja s dionicima**

S obzirom na hitnost situacije, nisu provedena službena savjetovanja s dionicima. No, i tijela država članica i dionici pozvali su Komisiju da produlji Uredbu (EU) 2020/1429.

Konkretno, udruženja željezničkog sektora koja predstavljaju željezničke prijevoznike više su se puta obratila Komisiji tražeći da se nastave provoditi mjere. Osim toga, države članice i upravitelji infrastrukture već su uveli te mjere.

Budući da u Direktivi 2012/34/EU ne postoje odgovarajuće hitne odredbe i s obzirom na trajne posljedice pandemije na željeznički sektor, postoji potreba za produljenjem moguće primjene postojećih mjera.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Kako je objašnjeno, zbog hitnosti situacije nije bilo moguće prikupiti stručna znanja onoliko detaljno kao što je uobičajeno. Međutim, Komisija se oslonila na iskustvo stečeno u kontaktima s državama članicama i dionicima u željezničkom sektoru te stalnim praćenjem obujma željezničkog prometa putem podataka koje su u protekle dvije godine dostavljali upravitelji infrastrukture.

- **Procjena učinka**

S obzirom na hitnost situacije, nije provedena procjena učinka.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Nije primjenjivo.

- **Temeljna prava**

Nije primjenjivo.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenjivo.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Mjera ne uključuje posebne mehanizme praćenja ili izvješćivanja. Međutim, Komisija bi trebala pratiti tijek pandemije bolesti COVID-19 i njezin utjecaj na jedinstveni europski željeznički prostor te bi, prema potrebi, trebala biti ovlaštena za donošenje delegiranog akta kojim se produljuju rokovi na koje se odnosi ta mjera.

- **Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)**

Nema ih.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Člankom 1. predložene uredbe mijenjaju se članak 1., članak 5. stavak 2. i članak 6. stavak 2. Uredbe (EU) 2020/1429 tako što se produljuje referentno razdoblje, njegovo maksimalno dodatno produljenje i trajanje ovlasti Komisije u tom pogledu.

Člankom 2. predviđa se primjena predložene uredbe od 1. siječnja 2022.

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Uredbe (EU) 2020/1429 u pogledu trajanja referentnog razdoblja za primjenu privremenih mjera koje se odnose na ubiranje naknada za korištenje željezničke infrastrukture

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,
uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,
uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,
nakon prosljeđivanja nacрта zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,
uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora¹,
nakon savjetovanja s Odborom regija,
u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom²,
budući da:

- (1) Pandemija bolesti COVID-19 uzrokovala je nagli pad željezničkog prometa zbog znatnog smanjenja potražnje. To je imalo ozbiljan učinak na željezničke prijevoznike.
- (2) Te okolnosti nisu pod kontrolom željezničkih prijevoznika koji se neprestano suočavaju s problemima likvidnosti, velikim gubicima, a u nekim im slučajevima prijete i nesolventnost.
- (3) Kako bi se suzbili negativni gospodarski učinci pandemije bolesti COVID-19 i pomoglo željezničkim prijevoznicima, Uredbom (EU) 2020/1429 Europskog parlamenta i Vijeća³ državama članicama je omogućeno da ovlaste upravitelje infrastrukture da smanje, oslobode od plaćanja ili odgode plaćanja naknada za pristup željezničkoj infrastrukturi. Ta je mogućnost odobrena za referentno razdoblje od 1. ožujka 2020. do 31. prosinca 2020. te je dodatno produljena Delegiranom uredbom Komisije (EU) 2021/1061⁴ do 31. prosinca 2021. Komisija više nije ovlaštena dodatno produljiti to referentno razdoblje.
- (4) Pandemija bolesti COVID-19 nastavlja se, a pojava vrlo zaraznih i nepredvidivih varijanti, kao što je varijanta omikron, stvara nesigurnost u budućnost i rizik od novih mjera ograničavanja.

¹ Mišljenje od [ažurirati u konačnoj verziji EP-a i Vijeća].

² Stajalište Europskog parlamenta od [ažurirati u konačnoj verziji EP-a i Vijeća] i odluka Vijeća od [ažurirati u konačnoj verziji EP-a i Vijeća].

³ Uredba (EU) 2020/1429 Europskog parlamenta i Vijeća od 7. listopada 2020. o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19 (SL L 333, 12.10.2020., str. 1.).

⁴ Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1061 od 28. lipnja 2021. o produljenju referentnog razdoblja iz Uredbe (EU) 2020/1429 Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju mjera za održivo željezničko tržište s obzirom na izbijanje bolesti COVID-19 (SL L 229, 29.6.2021., str. 1.).

- (5) Pandemija bolesti COVID-19 i dalje ima negativan učinak na željeznički promet te je moguće da će željeznički prijevoznici i dalje biti pogođeni, ovisno o njezinu budućem razvoju. Kako bi se odgovorilo na hitne potrebe sektora, referentno razdoblje iz Uredbe (EU) 2020/1429 trebalo bi produljiti do 30. lipnja 2022.
- (6) Zbog nepredvidivog razvoja pandemije bolesti COVID-19, iznenadne pojave novih varijanti i potrebe za procjenom njihova učinka na željeznički sektor nužan je brz i fleksibilan regulatorni odgovor. Kako bi se izbjegle manjkavosti u reakciji na trenutačnu situaciju, primjereno je osigurati kontinuitet u primjeni mjera nakon 31. prosinca 2021. S obzirom na prirodu mjera predviđenih ovom Uredbom retroaktivnom primjenom navedenog produljenja referentnog razdoblja neće se uzrokovati povreda legitimnih očekivanja zainteresiranih osoba.
- (7) Komisija bi trebala neprekidno analizirati gospodarski učinak pandemije bolesti COVID-19 na željeznički sektor, a Unija bi trebala moći produljiti, bez nepotrebne odgode, razdoblje primjene mjera predviđenih ovom Uredbom ako se nepovoljne okolnosti nastave. Delegiranje ovlasti dodijeljenih na temelju Uredbe (EU) 2020/1429 trebalo bi pod istim uvjetima produljiti do 31. prosinca 2023.
- (8) S obzirom na to da cilj ove Uredbe, odnosno produljenje primjene privremenih pravila o ubiranju naknada za korištenje željezničke infrastrukture kao odgovor na hitnu situaciju uzrokovanu izbijanjem bolesti COVID-19, ne mogu dostatno ostvariti države članice, nego se zbog opsega ili učinaka djelovanja on na bolji način može ostvariti na razini Unije, Unija može donijeti mjere u skladu s načelom supsidijarnosti utvrđenim u članku 5. Ugovora o Europskoj uniji (UEU). U skladu s načelom proporcionalnosti utvrđenim u tom članku, ova Uredba ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.
- (9) Uredbu (EU) 2020/1429 trebalo bi stoga na odgovarajući način izmijeniti.
- (10) Kako bi se omogućila brza primjena mjera predviđenih u ovoj Uredbi, ona bi trebala hitno stupiti na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Izmjene Uredbe (EU) 2020/1429

Uredba (EU) 2020/1429 mijenja se kako slijedi:

- (1) u članku 1. druga rečenica zamjenjuje se sljedećim:
„Primjenjuje se na korištenje željezničke infrastrukture za domaće i međunarodne željezničke usluge obuhvaćene tom direktivom u razdoblju od 1. ožujka 2020. do 30. lipnja 2022. („referentno razdoblje”).“;
- (2) u članku 5. stavku 2. druga rečenica zamjenjuje se sljedećim:
„Svakom takvom izmjenom referentno razdoblje smije se produljiti za najviše šest mjeseci, a referentno razdoblje ne smije se produljiti dulje od 31. prosinca 2023.”;
- (3) u članku 6. stavak 2. zamjenjuje se sljedećim:
„2. Ovlast za donošenje delegiranih akata iz članka 5. stavka 2. dodjeljuje se Komisiji do 31. prosinca 2023.”.

Članak 2.

Stupanje na snagu

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Primjenjuje se od 1. siječnja 2022.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament
Predsjednik

Za Vijeće
Predsjednik