



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 22. decembra 2021  
(OR. en)

15297/21

---

---

**Medziinštitucionálny spis:  
2021/0437(COD)**

---

---

**TRANS 773  
COVID-19 420  
CODEC 1697**

## **NÁVRH**

---

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	22. decembra 2021
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

---

Č. dok. Kom.:	COM(2021) 832 final
Predmet:	Návrh NARIADENIA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2020/1429, pokiaľ ide o trvanie referenčného obdobia na uplatňovanie dočasných opatrení týkajúcich sa vyberania poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2021) 832 final.

---

Príloha: COM(2021) 832 final



V Bruseli 22. 12. 2021  
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2020/1429, pokiaľ ide o trvanie referenčného obdobia  
na uplatňovanie dočasných opatrení týkajúcich sa vyberania poplatkov za používanie  
železničnej infraštruktúry**

(Text s významom pre EHP)

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

#### • Dôvody a ciele návrhu

Odvetvie železničnej dopravy má pre Európsku úniu strategický význam. Zásadným spôsobom prispieva k celkovému hospodárstvu a zamestnanosti v EÚ tým, že priamo zamestnáva viac ako 900 000 ľudí; z toho približne 500 000 zamestnávajú železničné podniky a zhruba 400 000 manažéri infraštruktúry (ku koncu roka 2018)<sup>1</sup>.

Železničná doprava je rozhodujúca z hľadiska stratégie EÚ pre udržateľnejšie odvetvie dopravy, hospodársku a sociálnu súdržnosť a prepájanie Európanov v členských štátoch a medzi členskými štátmi. Železničná doprava významne prispieva ku kombinácii druhov dopravy v EÚ, pričom poskytuje čistú mobilitu a vysokú mieru efektívnosti. Železničná doprava je preto kľúčová pre dosiahnutie cieľov zelenej dohody vzhľadom na svoju hodnotu ako najudržateľnejšieho a najekologickejšieho druhu dopravy.

Po európskych železniciach sa v roku 2018 prepravilo približne 1,6 miliardy ton nákladu a 7,1 miliardy cestujúcich. Do uvedeného roku dosiahol objem osobnej dopravy v EÚ 400 miliárd osobokilometrov z celkového počtu približne 5 biliónov osobokilometrov v rámci pozemnej dopravy. Osobná železničná doprava je väčšinou vnútroštátna – v roku 2018 ju na cezhraničnú dopravu využilo len 7 % cestujúcich<sup>2</sup>.

V roku 2018<sup>3</sup> dosiahol objem nákladnej dopravy v EÚ 435 miliárd tonokilometrov z celkového počtu 2,3 bilióna tonokilometrov v rámci pozemnej dopravy. Približne polovica celkového objemu nákladnej železničnej dopravy je cezhraničná. Vďaka tomu má železničná nákladná doprava silný európsky rozmer.

Od začiatku roka 2020 mala pandémia COVID-19 veľký vplyv na železničnú dopravu v Únii. Osobná a nákladná železničná doprava klesla v dôsledku obmedzení mobility a následného zníženia dopytu po doprave. Počas prvého obdobia pandémie na jar 2020 prevádzkovatelia železničnej dopravy zastavili prevádzku väčšiny medzinárodných osobných vlakov. Počet cestujúcich vo vnútroštátnej železničnej doprave klesol počas prvej vlny pandémie v porovnaní s predchádzajúcim rokom až o 90 %. Niekoľko prevádzkovateľov, najmä nových dopravcov, muselo ukončiť prevádzku, zatiaľ čo prevádzkovatelia nákladnej železničnej dopravy hlásili dramatický pokles prepravených objemov, keďže mnohé odvetvia v dôsledku pandémie spomalili alebo dokonca zastavili

---

<sup>1</sup> Pracovný dokument útvarov Komisie – Sprievodný dokument k siedmej správe o monitorovaní vývoja železničného trhu podľa článku 15 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ [COM(2021) 5 final].

<sup>2</sup> Tamže.

<sup>3</sup> Tamže.

svoju výrobu. Počas celého leta 2020 dosahoval dopyt po doprave a jej objem nízke úrovne tak v osobnej, ako aj nákladnej doprave.

Druhá vlna pandémie v jeseni 2020 prinútila mnohé krajiny prijať ďalšie reštriktívne opatrenia v súvislosti s mobilitou občanov. Vypuknutie tretej vlny pandémie zabránilo rýchlemu oživeniu železničnej dopravy, najmä v prípade služieb osobnej železničnej dopravy. V októbri a novembri 2020 členské štáty zaviedli nové obmedzenia mobility, ktoré v roku 2021 rušili len čiastočne a postupne. Počet cestujúcich sa ešte nevrátil na úroveň pred pandemiou a čas na návrat na úroveň pred pandemiou môže byť dlhší, ako sa očakávalo, najmä v prípade komerčnej osobnej dopravy. Vplyv pandémie na odvetvie dopravy je preto naďalej značný. Príchod nového mimoriadne nákazlivého variantu ochorenia COVID-19 omikron na jeseň 2021 so stále neznámymi vlastnosťami v porovnaní s predchádzajúcimi variantmi vyvoláva obavy v súvislosti so štvrtou vlnou pandémie a prísnejšími opatreniami na zamedzenie šírenia nákazy.

Európsky parlament a Rada prijali 7. októbra 2020 nariadenie (EÚ) 2020/1429, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19<sup>4</sup>. Cieľom nariadenia bolo umožniť zainteresovaným stranám v oblasti železničnej dopravy lepšie zvládať finančné dôsledky pandémie COVID-19 a reagovať na ich naliehavú potrebu likvidity prostredníctvom zníženia, odpustenia alebo odkladu poplatkov za minimálny prístupový balík a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia.

Tieto podporné opatrenia sa vzťahovali na poplatky splatné počas celého referenčného obdobia stanoveného v článku 1 nariadenia, t. j. od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 (ďalej len „referenčné obdobie“). Rozsah uplatňovania bol obmedzený na tento časový rámec, aby sa zabezpečilo, že opatrenia sa budú uplatňovať len tak dlho, ako to bude potrebné.

Článkom 5 nariadenia (EÚ) 2020/1429 bolo Komisii udelené splnomocnenie, aby na základe údajov poskytnutých manažermi infraštruktúry, ktoré preukazujú pretrvávajúce zníženie objemu železničnej dopravy preukázateľne spojené s pandemiou COVID-19, predĺžila referenčné obdobie najviac o šesť mesiacov prostredníctvom delegovaných aktov. Referenčné obdobie by sa mohlo predĺžiť do 14. apríla 2022.

Komisia toto delegovanie právomoci uplatnila dvakrát<sup>5</sup> a referenčné obdobie predĺžila do 31. decembra 2021. Právomoc prijímať delegované akty s cieľom predĺžiť referenčné obdobie

---

<sup>4</sup> Ú. v. EÚ L 333, 12.10.2020, s. 1 – 5.

<sup>5</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2020/2180 z 18. decembra 2020, ktorým sa predlžuje referenčné obdobie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 433, 22.12.2020, s. 37). a delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1061 z 28. júna 2021, ktorým sa predlžuje referenčné obdobie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 229, 29.6.2021, s. 1).

bola Komisii udelená na obdobie jedného roka od 13. októbra 2020 a jej platnosť už uplynula.

Na základe údajov, ktoré Komisii poskytli manažéri železničnej infraštruktúry v Únii za obdobie do septembra 2021, pandémie výraznejšie zasiahla segment osobnej dopravy, a najmä segment komerčnej osobnej dopravy, ktorý bol nútený výrazne znížiť ponuku vo všetkých členských štátoch, pričom táto ponuka sa ešte stále nevrátila na úroveň z roku 2019. Počet osobných vlakov v rámci služieb vo verejnom záujme prevádzkovaných v sieti v období od januára do septembra 2021 je porovnateľný s počtom za rovnaké obdobie v roku 2019, zatiaľ čo v roku 2020 bol v porovnaní s rokom 2019 o 7,8 % nižší. Počet komerčných osobných vlakov v období od januára do septembra 2021 bol však stále o 21,5 % nižší ako v rovnakom období v roku 2019, čo znamená, že v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2020, keď bol o 23,3 % nižší v porovnaní s rokom 2019, nedošlo k žiadnemu zotaveniu. Počet nákladných vlakov prevádzkovaných v sieti bol stále o 2,5 % nižší ako v zodpovedajúcom období v roku 2019. Podobné trendy možno pozorovať aj pri vyjadrení objemu dopravy vo vlakokilometroch. Od januára do septembra 2021 bol objem osobnej dopravy v rámci služieb vo verejnom záujme vyjadrený vo vlakokilometroch o 5,2 % nižší v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019. Komerčné služby osobnej dopravy vyjadrené vo vlakokilometroch zostali v roku 2021 v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019 o 25,6 % nižšie, čo je v súlade s (nízkou) úrovňou dosiahnutou už v roku 2020. Pokiaľ ide o vlakokilometre nákladných vlakov, ktoré sú prevádzkované v sieti, ich počet vykazoval určité známky zotavenia, ale v období od januára do septembra 2021 zostal o 2,6 % nižší v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019. Z toho vyplýva, že znížená úroveň železničnej dopravy spôsobená pandemiou COVID-19 stále pretrváva.

Preto je potrebné zmeniť nariadenie (EÚ) 2020/1429 s cieľom ďalej predĺžiť referenčné obdobie.

Keďže pandémia sa ešte neskončila a určitá úroveň nepredvídateľnosti budúceho vývoja pretrváva, je takisto potrebné delegovať na Komisiu právomoc ďalej predlžovať uvedené obdobie, a to vždy najviac o šesť mesiacov, v nadväznosti na existujúci právny rámec.

Preto sa navrhuje predĺžiť referenčné obdobie do 30. júna 2022 a splnomocniť Komisiu na prijímanie delegovaných aktov na ďalšie predlžovanie tohto obdobia do 31. decembra 2023. Navrhuje sa tiež, aby sa toto delegovanie právomoci skončilo v ten istý deň, t. j. 31. decembra 2023. Všetky ostatné ustanovenia súčasného nariadenia by mali zostať nezmenené.

Vzhľadom na nepredvídateľný vývoj pandémie COVID-19, a najmä náhly výskyt nových variantov vzbudzujúcich obavy nebolo možné včas prijať príslušné opatrenia. V nariadení (EÚ) 2020/1429 sa od Komisie vyžaduje, aby rozhodnutie o možnom predĺžení referenčného obdobia založila na údajoch, ktoré mali manažéri infraštruktúry poskytnúť po uplynutí polovice predĺženia referenčného obdobia. Komisia nemohla prijať ďalšie predĺženie referenčného obdobia pred uplynutím platnosti delegovaných právomocí, keďže potrebné údaje v tom čase ešte neboli k dispozícii.

S cieľom vyhnúť sa medzerám pri uplatňovaní opatrení po 31. decembri 2021 (koniec súčasného referenčného obdobia) by sa toto nariadenie malo vzťahovať aj na obdobie pred nadobudnutím jeho účinnosti. Vzhľadom na povahu opatrení stanovených týmto nariadením uplatňovanie so spätnou účinnosťou nevedie k porušeniu oprávnených očakávaní dotknutých osôb.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami v tejto oblasti politiky**

Cieľom súčasného návrhu je zabezpečiť predĺženie a pokračovanie súčasných mimoriadnych opatrení, ktoré boli zavedené na zmiernenie účinkov pandémie COVID-19 na železničnú dopravu a zachovanie integrity jednotného európskeho železničného priestoru. Tieto opatrenia dopĺňajú a zohľadňujú právny rámec stanovený v smernici 2012/34/EÚ.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Účinné fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru závisí od ekonomickej výkonnosti účastníkov trhu a od ochrany už dosiahnutých výsledkov, pokiaľ ide o nezávislosť riadenia manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, transparentnosť ustanovení týkajúcich sa spoplatňovania a prístupu do siete, nediskriminácie a rovnakého zaobchádzania v systémoch pridelovania trás a spoplatňovania, ako aj otvorenie trhu. Negatívne hospodárske dôsledky pandémie COVID-19 pre zainteresované strany na trhu železničnej dopravy by mohli ohroziť ich finančnú životaschopnosť a prípadne mať vážne negatívne účinky na fungovanie dopravného systému, čo by malo negatívny vplyv na hospodárstvo ako celok. Z údajov o objemoch zhromaždených od manažérov infraštruktúry EÚ za obdobie od marca 2020 do septembra 2021 jasne vyplýva, že vplyv pandémie na železničnú dopravu ešte nie je ukončený a že zotavenie je krehké. Cieľom navrhovaného pozmeňujúceho nariadenia je preto naďalej riešiť pretrvávajúce účinky na toto odvetvie. To by bolo aj v súlade s predĺžením platnosti iných opatrení, ktoré členským štátom a podnikom a občanom EÚ pomáhajú zvládnuť negatívny vplyv pandémie. Komisia napríklad 18. novembra 2021 predĺžila dočasný rámec štátnej pomoci<sup>6</sup> do 30. júna 2022, čo členským štátom umožnilo v prípade potreby pokračovať v systémoch podpory a zabezpečiť, aby podniky, ktoré sú stále postihnuté krízou, neboli náhle odrezané od potrebnej finančnej podpory.

---

<sup>6</sup> Oznámenie Komisie – Šiesta zmena dočasného rámca pre opatrenia štátnej pomoci na podporu hospodárstva v súčasnej situácii spôsobenej nákazou COVID-19 a zmena prílohy k oznámeniu Komisie členským štátom o uplatňovaní článkov 107 a 108 Zmluvy o fungovaní Európskej únie na krátkodobé poistenie vývozných úverov (Ú. v. EÚ C 473, 24.11.2021, s. 1 – 15).

## **2. PRÁVNÝ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

### **• Právny základ**

Táto iniciatíva vychádza z článku 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ktorý je aj právnym základom nariadenia (EÚ) 2020/1429.

### **• Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Ciele návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov z tohto dôvodu: poplatky za prístup na trať sú komplexne regulované na úrovni EÚ, a preto sa členské štáty nemôžu odchýliť od pravidiel Únie, pokiaľ neexistujú špecifické európske právne predpisy. Smernica 2012/34/EÚ neumožňuje členským štátom reagovať v kontexte pandémie COVID-19 na nepredvídateľné vplyvy na železničnú dopravu, a to najmä prispôbením pravidiel spoplatňovania a pridelovania kapacity. Len výnimočne sa to povolilo v nariadení (EÚ) 2020/1429, a to v rámci určitých obmedzení. Okrem toho podľa ustanovení uvedeného nariadenia je naďalej na členských štátoch, aby sa rozhodli, či implementujú stanovené opatrenia, a to aj so zreteľom na prostriedky, ktoré majú k dispozícii, pokiaľ ide o verejné financovanie. Navrhované predĺženie uplatňovania opatrení stanovených v nariadení (EÚ) 2020/1429 je preto v súlade so zásadou subsidiarity.

### **• Proporcionalita**

Návrh neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľa zmierniť vplyv súčasnej pandémie COVID-19, a to prostredníctvom časovo obmedzeného predĺženia platnosti cielených výnimiek zo smernice 2012/34/EÚ povolených podľa nariadenia (EÚ) 2020/1429. Navrhované opatrenie je preto primerané. Predĺženie referenčného obdobia je v súlade s predchádzajúcimi predĺženiami a odzrkadľuje závery, ktoré možno vyvodiť z údajov, ktoré sú v súčasnosti k dispozícii. Takisto sa navrhuje časovo predĺžiť mandát Komisie na predĺženie referenčného obdobia s cieľom zohľadniť budúci vývoj pandémie.

### **• Výber nástroja**

Keďže ide o návrh na zmenu existujúceho nariadenia, mal by sa použiť ten istý nástroj.

## **3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAJAHOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

### **• Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Ide o naliehavé opatrenie, ktorého spúšťačom je nepredvídateľná povaha pandémie COVID-19.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Vzhľadom na naliehavosť tejto záležitosti sa neuskutočnili formálne konzultácie so zainteresovanými stranami. Orgány členských štátov aj zainteresované strany však vyzvali Komisiu, aby predĺžila platnosť nariadenia (EÚ) 2020/1429.

Najmä združenia v odvetví železničnej dopravy, ktoré zastupujú železničné podniky, sa opakovane obrátili na Komisiu so žiadosťou o pokračovanie opatrení. Členské štáty a manažéri infraštruktúry už takéto opatrenia zaviedli.

Vzhľadom na nedostatok vhodných núdzových ustanovení v smernici 2012/34/EÚ a pretrvávajúce účinky pandémie na odvetvie železničnej dopravy je potrebné rozšíriť možné uplatňovanie súčasných opatrení.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Ako už bolo vysvetlené, získavanie expertízy na zvyčajnej úrovni podrobnosti nebolo možné vzhľadom na naliehavosť situácie. Komisia však čerpala zo skúseností získaných prostredníctvom kontaktov s členskými štátmi a zainteresovanými stranami v oblasti železničnej dopravy a z neustáleho monitorovania objemu železničnej dopravy prostredníctvom informácií poskytovaných manažérmi infraštruktúry za posledné dva roky.

- **Posúdenie vplyvu**

Vzhľadom na naliehavosť situácie sa posúdenie vplyvu neuskutočnilo.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Neuplatňuje sa.

- **Základné práva**

Neuplatňuje sa.

#### **4. VPLYV NA ROZPOČET**

Neuplatňuje sa.

#### **5. ĎALŠIE PRVKY**

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Opatrenie nezahŕňa žiadne osobitné monitorovanie alebo podávanie správ. Komisia by však mala sledovať vývoj ochorenia COVID-19 a jeho vplyv na jednotný európsky železničný

priestor a v prípade potreby by mala byť splnomocnená na prijatie delegovaného aktu s cieľom predĺžiť lehoty, na ktoré sa vzťahuje toto opatrenie.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Žiadne.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Článkom 1 navrhovaného nariadenia sa mení článok 1, článok 5 ods. 2 a článok 6 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2020/1429, čím sa predlžuje referenčné obdobie, jeho maximálne ďalšie predĺženie a trvanie splnomocnenia Komisie v tejto súvislosti.

V článku 2 sa stanovuje uplatňovanie navrhovaného nariadenia od 1. januára 2022.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,**

**ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2020/1429, pokiaľ ide o trvanie referenčného obdobia na uplatňovanie dočasných opatrení týkajúcich sa vyberania poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>1</sup>,

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom<sup>2</sup>,

keďže:

- (1) Pandémia COVID-19 viedla k prudkému poklesu objemu železničnej dopravy z dôvodu výrazného poklesu dopytu. To malo vážny vplyv na železničné podniky.
- (2) Uvedené okolnosti sú mimo kontroly železničných podnikov, ktoré stále čelia značným problémom s likviditou, veľkým stratám a v niektorých prípadoch aj riziku platobnej neschopnosti.
- (3) S cieľom zabrániť negatívnym hospodárskym účinkom pandémie COVID-19 a podporiť železničné podniky sa v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429<sup>3</sup> členským štátom umožňuje povoliť manažérom infraštruktúry znížiť poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre, vzdať sa ich alebo ich odložiť. Táto možnosť bola poskytnutá na referenčné obdobie od 1. marca 2020 do 31. decembra

<sup>1</sup> Stanovisko z [aktualizuje EP a Rada v konečnom znení].

<sup>2</sup> Pozícia Európskeho parlamentu z [aktualizuje EP a Rada v konečnom znení] a rozhodnutie Rady z [aktualizuje EP a Rada v konečnom znení].

<sup>3</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429 zo 7. októbra 2020, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 333, 12.10.2020, s. 1).

2020 a bola ďalej predĺžená delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2021/1061<sup>4</sup> do 31. decembra 2021. Komisia už nie je oprávnená toto referenčné obdobie ďalej predlžovať.

- (4) Pandémia COVID-19 pokračuje a vznik veľmi nákazlivých a nepredvídateľných variantov, ako je variant COVID-19 s označením omikron, vytvára neistotu, pokiaľ ide o budúcnosť a riziká nových reštriktívnych opatrení.
- (5) Negatívny vplyv pandémie COVID-19 na železničnú dopravu pretrváva a je možné, že železničné podniky budú naďalej zasiahnuté v závislosti od budúceho vývoja pandémie. V snahe reagovať na naliehavé potreby odvetvia by sa referenčné obdobie stanovené v nariadení (EÚ) 2020/1429 malo predĺžiť do 30. júna 2022.
- (6) Nepredvídateľný vývoj pandémie COVID-19, náhly výskyt nových variantov a potreba posúdiť ich vplyv na odvetvie železničnej dopravy si vyžadujú rýchlu a flexibilnú regulačnú reakciu. S cieľom zabrániť medzere v reakcii na súčasnú situáciu je vhodné zabezpečiť kontinuitu pri uplatňovaní opatrení po 31. decembri 2021. Vzhľadom na povahu opatrení stanovených týmto nariadením uplatňovanie tohto predĺženia referenčného obdobia so spätnou účinnosťou nepovedie k porušeniu oprávnených očakávaní dotknutých osôb.
- (7) Komisia by mala priebežne analyzovať hospodársky vplyv výskytu ochorenia COVID-19 na odvetvie železničnej dopravy a Únia by mala mať možnosť bez zbytočného odkladu predĺžiť obdobie uplatňovania opatrení stanovené v tomto nariadení, ak budú pretrvávajúť nepriaznivé podmienky. Delegovanie právomocí udelené podľa nariadenia (EÚ) 2020/1429 by sa malo za rovnakých podmienok predĺžiť do 31. decembra 2023.
- (8) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to predĺženie uplatňovania dočasných pravidiel o vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry stanovených v reakcii na naliehavú situáciu, ktorá vznikla následkom výskytu ochorenia COVID-19, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodov rozsahu alebo dôsledkov činnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii (ďalej len „Zmluva o EÚ“). V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (9) Nariadenie (EÚ) 2020/1429 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.
- (10) S cieľom umožniť okamžité uplatňovanie opatrení stanovených v tomto nariadení by toto nariadenie malo nadobudnúť účinnosť z dôvodu naliehavosti dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie,

---

<sup>4</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2021/1061 z 28. júna 2021, ktorým sa predlžuje referenčné obdobie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19 (Ú. v. EÚ L 229, 29.6.2021, s. 1).

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

### *Článok 1*

#### **Zmeny nariadenia (EÚ) 2020/1429**

Nariadenie (EÚ) 2020/1429 sa mení takto:

1. V článku 1 sa druhá veta nahrádza takto:

„Uplatňuje sa na používanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu, na ktorú sa vzťahuje uvedená smernica, počas obdobia od 1. marca 2020 do 30. júna 2022 (ďalej len ‚referenčné obdobie‘).“

2. V článku 5 ods. 2 sa druhá veta nahrádza takto:

„Každá takáto zmena môže predĺžiť referenčné obdobie iba najvyššie o šesť mesiacov a referenčné obdobie nesmie byť predĺžené na obdobie po 31. decembri 2023.“

3. V článku 6 sa odsek 2 nahrádza takto:

„2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 2 sa Komisii udeľuje do 31. decembra 2023.“

### *Článok 2*

#### **Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 1. januára 2022.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*