

V Bruseli 21. decembra 2020
(OR. en)

14286/20

TRANS 624
DELECT 181

SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	18. decembra 2020
Komu:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generálny tajomník Rady Európskej únie

Č. dok. Kom.:	C(2020) 9260 final
Predmet:	DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../... z 18. 12. 2020, ktorým sa predlžuje referenčné obdobie nariadenia 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

Delegáciám v prílohe zasielame dokument C(2020) 9260 final.

Príloha: C(2020) 9260 final



V Bruseli 18. 12. 2020
C(2020) 9260 final

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 18. 12. 2020,

ktorým sa predlžuje referenčné obdobie nariadenia 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

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT DELEGOVANÉHO AKTU

Od začiatku roka 2020 mala epidémia ochorenia COVID-19 veľký vplyv na železničnú dopravu v Európe. Železničná osobná a nákladná doprava výrazne poklesla v dôsledku obmedzení mobility a následného nižšieho dopytu po doprave. Počas prvého obdobia pandémie na jar 2020 prevádzkovatelia železničnej dopravy zrušili väčšinu medzinárodných osobných vlakov. Počet cestujúcich vo vnútroštátnej železničnej doprave klesol v porovnaní s minulým rokom až o 90 %. Niekoľko prevádzkovateľov, najmä nových účastníkov, muselo ukončiť prevádzku a prevádzkovatelia železničnej nákladnej dopravy hlásili pokles prepravených objemov, keďže mnohé odvetvia v dôsledku pandémie spomalili alebo dokonca zastavili svoju výrobu. Počas nasledujúceho obdobia v lete 2020 zostal dopyt po doprave a jej objem na nízkej úrovni v osobnej aj nákladnej doprave.

Na jeseň 2020 druhá vlna pandémie prinútila mnohé krajiny prijať ďalšie reštriktívne opatrenia v súvislosti s mobilitou občanov. Vplyv pandémie na odvetvie dopravy je preto naďalej značný.

EÚ prijala 7. októbra 2020 nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1429, ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na výskyt ochorenia COVID-19. Podľa článku 2 nariadenia (EÚ) 2020/1429 môžu členské štáty povoliť manažérom infraštruktúry zníženie, vzdanie sa alebo odloženie platby poplatkov za minimálny prístupový balík a za prístup k infraštruktúre spájajúcej servisné zariadenia, ak je to vhodné podľa trhových segmentov identifikovaných v ich podmienkach používania siete. Tieto podporné opatrenia by sa mali prijať transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom a mali by sa vzťahovať na platby poplatkov, ktoré boli alebo budú splatné počas referenčného obdobia nariadenia (EÚ) 2020/1429 (od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020). Cieľom nariadenia je umožniť zainteresovaným stranám v železničnej doprave lepšie sa vyrovnáť s finančnými dôsledkami pandémie COVID-19 a reagovať na ich naliehavé potreby likvidity, kým budú tieto dôsledky pretrvávajúť.

Nariadením (EÚ) 2020/1429 sa Komisii udeľujú delegované právomoci na predĺženie referenčného obdobia. Komisia môže konkrétne prijať delegovaný akt, ktorým sa mení referenčné obdobie uvedené v článku 1 nariadenia (EÚ) 2020/1429. Táto právomoc bude udelená, pokiaľ Komisia zistí, že znížená úroveň železničnej dopravy v porovnaní s úrovňou v zodpovedajúcom období v predchádzajúcich rokoch pretrváva a pravdepodobne bude pretrvávajúť a že táto situácia je výsledkom vplyvu pandémie COVID-19. Zistenia tohto druhu musia byť podložené údajmi uvedenými v článku 5 ods. 2. Každým takýmto delegovaným aktom sa môže referenčné obdobie predĺžiť iba o 6 mesiacov a nesmie byť predĺžené na obdobie po 14. apríli 2022. Ako vyplýva z článku 5 ods. 1 a 2 nariadenia, hodnoty za rok 2019 sa majú použiť ako náhradný indikátor úrovni dopravy prevládajúcich v „predchádzajúcich rokoch“. Je to odôvodnené pomerne stabilnými úrovňami dopravy v posledných rokoch pred vypuknutím pandémie a tým, že rok 2019 je posledným rokom pred týmto vypuknutím.

2. POSÚDENIE VPLYVU PANDÉMIE COVID-19 NA ŽELEZNIČNÚ DOPRAVU

Komisia posúdila údaje uvedené v článku 5 ods. 1 nariadenia spolu s údajmi o objemoch cestujúcich a nákladu, ktoré poskytol Eurostat, a inými informáciami z inštitucionálnych stránok, médií a interných zdrojov.

Komisia na základe analýzy údajov týkajúcich sa EÚ27 vyvodila tieto závery.

- Obmedzenia voľného pohybu osôb vážne zasiahli odvetvie železničnej dopravy v marci, apríli a máji 2020. Aj keď členské štáty tieto obmedzenia postupne rušili od mája, z údajov Eurostatu vyplýva, že dopyt naďalej klesal aspoň do júna 2020.
- Pandémia mala vo všeobecnosti väčší vplyv na osobnú dopravu ako na nákladnú dopravu, a to aj napriek rozdielom v jednotlivých členských štátoch¹.
 - Od marca do septembra 2020 sa služby osobnej dopravy vyjadrené vo vlakových kilometroch znížili v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka o 16,9 %, služby nákladnej dopravy o 11,1 %. Prvá vlna pandémie zasiahla oba segmenty ešte silnejšie v apríli 2020. Osobná doprava vyjadrená vo vlakových kilometroch klesla v porovnaní s aprílom 2019 o 40,6 % a nákladná doprava o 19,9 %. V septembri 2020 bol celkový počet vlakových kilometrov stále o 5,5 % nižší ako v septembri 2019, a to najmä v dôsledku pretrvávajúceho nízkeho počtu vlakových kilometrov v osobnej doprave, ktorý stále predstavoval pokles o 6,0 %.
 - Od marca do septembra 2020 klesol počet osobných vlakov premávajúcich po sieti v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka o 11,1 %, počet nákladných vlakov o 8,2 %. V apríli 2020 klesol počet osobných vlakov o 33,9 % a počet nákladných vlakov o 17,0 % v porovnaní s aprílom 2019. V septembri 2020 bol celkový počet vlakov premávajúcich po sieti v súlade s hodnotou zaznamenanou v septembri 2019, pričom medzi jednotlivými segmentmi boli výrazné rozdiely. Konkrétne počet osobných komerčných vlakov bol stále nižší ako v tom istom mesiaci v roku 2019, ale počet osobných vlakov, na ktoré sa vzťahuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, sa vrátil na úroveň z roku 2019.
- V segmentoch osobnej dopravy mala pandémia závažný a pretrvávajúci vplyv na komerčné služby. V prípade zmlúv o službách vo verejnom záujme môžu dopravné údaje vyjadrené vo vlakových kilometroch vplyv krízy podhodnocovať, pretože oprávnenie na zmenu frekvencie má iba príslušný orgán.
 - Od marca do septembra 2020 sa služby osobnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, vyjadrené vo vlakových kilometroch znížili v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka o 12,2 %, služby komerčnej osobnej dopravy o 37,3 %. V apríli 2020 klesla doprava, na ktorú sa vzťahuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, vyjadrená vo vlakových kilometroch v porovnaní s aprílom 2019 o 35,0 % a komerčná doprava o 64,5 %. V septembri 2020 bol celkový počet vlakových kilometrov v osobnej doprave stále o 6,0 % nižší ako v septembri 2019, a to najmä v dôsledku pretrvávajúceho nízkeho počtu vlakových kilometrov v komerčnej osobnej doprave, ktorý stále predstavoval pokles o 22,5 %.
 - Od marca do septembra 2020 klesol v EÚ27 počet osobných vlakov, na ktoré sa vzťahuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, premávajúcich po sieti v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho

¹ Súbor údajov EÚ27 nezahŕňa Luxembursko a Grécko, keďže manažéri infraštruktúry neposkytli požadované údaje včas.

roka o 10,8 %, počet komerčných osobných vlakov o 22,4 %. V apríli 2020 klesol počet vlakov, na ktoré sa vzťahuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, o 34,5 % a počet komerčných vlakov o 42,8 % v porovnaní s aprílom 2019. V septembri 2020 bol celkový počet osobných vlakov premávajúcich po sieti v súlade s hodnotou zaznamenanou v septembri 2019, pričom medzi jednotlivými segmentmi boli výrazné rozdiely. Konkrétne počet komerčných osobných vlakov bol stále o 9,3 % nižší ako v tom istom mesiaci v roku 2019.

- Z údajov manažérov infraštruktúry (počet vlakov, vlakových kilometrov) jasne vyplýva, aký výrazný bol vplyv pandémie COVID-19 na poskytovanie služieb železničnej dopravy a aké nestabilné bolo letné oživenie do septembra 2020. Štvrťročné údaje Eurostatu o osobokilometroch a tonokilometroch prepravených železnicou v prvých dvoch štvrťrokoch 2020 ukazujú vývoj dopytu zákazníkov po službách osobnej a nákladnej železničnej dopravy. Tieto údaje, ktoré sú k dispozícii do júna 2020², dokazujú obrovský vplyv na objemy dopytu počas prvej vlny pandémie. Okrem toho informujú o možných dôsledkoch druhej vlny pandémie, ktorá zasiahla sektor po lete:
 - objem dopravy v osobokilometroch v prvom štvrťroku 2020 klesol o 16,8 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019. V druhom štvrťroku 2020 nastal pokles o 71,2 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019 a
 - objem dopravy v tonokilometroch v prvom štvrťroku 2020 klesol o 8,3 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019. V druhom štvrťroku 2020 nastal pokles o 15,9 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019.
- Pokiaľ ide o osobnú dopravu, na ktorú sa vzťahuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, a služby komerčnej osobnej dopravy podľa jednotlivých krajín, tieto dva segmenty osobnej dopravy boli postihnuté dôsledkami pandémie v rôznej miere. Najmä komerčné služby sa ešte stále snažia vrátiť na úroveň z roku 2019.
 - V niektorých krajinách komerčná osobná doprava prestala svoje služby ponúkať počas niekoľkých mesiacov roku 2020, najmä ak boli objemy komerčnej osobnej dopravy nízke už pred pandemiou.
 - Aj keď boli komerčné služby odolnejšie, úrovne dopravy sú príliš nízke na to, aby zaručili prežitie železničných podnikov.
- Okrem toho pandémia vážne zasiahla aj segment služieb vysokorýchlostnej osobnej dopravy. Tomuto záveru nasvedčuje rýchly pokles počtu vlakových kilometrov v komerčnej osobnej doprave v krajinách s etablovanou ponukou služieb vysokorýchlostnej dopravy.

Z dostupných údajov vyplýva, že pandémia COVID-19 mala v období od marca 2020 do septembra 2020 výnimočne negatívny vplyv na odvetvie železničnej dopravy, a dokonca ohrozila prežitie niektorých prevádzkovateľov železničnej dopravy.

Napriek tomu, že neexistujú novšie dopravné údaje na posúdenie vplyvu druhej vlny, ktorá v súčasnosti zasahuje Európu, niektoré závery možno vyvodiť z prognózy hospodárskych

² Údaje Eurostatu o osobokilometroch za EÚ27 nezahŕňajú Rakúsko a Belgicko, údaje o tonokilometroch EÚ27 nezahŕňajú Belgicko.

činností a nedávnych rozhodnutí železničných podnikov o znížení služieb, ako sa uvádza v tlači.

Podľa hospodárskej prognózy Komisie z jesene 2020 boli hospodárske činnosti v Európe v prvom polroku postihnuté vážnym otrasom, pričom v treťom štvrtroku sa vzchopili vzhľadom na postupné rušenie opatrení na zamedzenie šírenia nákazy. Opätovný vzostup pandémie COVID-19 na jeseň v spojení s opätovným zavedením opatrení na zamedzenie šírenia nákazy zo strany vnútroštátnych orgánov však viedli k novému poklesu hospodárskych činností. Prognóza bola vypracovaná v kontexte veľkej neistoty, pričom sa predpokladalo výrazné sprísnenie opatrení v oblasti verejného zdravia vo štvrtom štvrtroku 2020 a postupné uvoľňovanie v rokoch 2021 a 2022. Neočakáva sa, že produkcia v eurozóne a v EÚ sa v roku 2022 dostane na úroveň pred pandemiou³.

Z najnovšieho dostupného rýchleho odhadu ukazovateľa dôvery spotrebiteľov⁴, ktorý Komisia uverejnila v novembri 2020, vyplývajú záporné hodnoty pre eurozónu (-17,6 bodu), ako aj pre EÚ (-18,7 bodu): obe hodnoty sú nižšie ako ich dlhodobé priemery -11,2 v prípade eurozóny a -10,6 v prípade EÚ a v porovnaní s októbrom ešte klesli.

Podobný stav vyplýva aj z indikátora ekonomického sentimentu (ESI), ktorý Komisia uverejnila. ESI bol obzvlášť zasiahnutý počas prvej vlny pandémie a začal sa zotavovať až v máji. Najnovší dostupný prieskum podnikov a spotrebiteľov⁵, ktorý Komisia uskutočnila, ukazuje, ako sa zotavovanie ESI v eurozóne aj v EÚ zastavilo v októbri 2020, keď kontinent zasiahla druhá vlna.

Členské štáty počas druhej vlny používajú cielenejšie, menej prísne opatrenia na obmedzenie pohybu. Tieto opatrenia však stále majú negatívny vplyv na železničnú dopravu a finančná rovnováha železničných podnikov ešte stále trpí dôsledkami prvej vlny. Rôzne vnútroštátne tlačové správy poukazujú na reakcie železničných podnikov, ktoré radikálne znížili svoju ponuku a obmedzili služby⁶.

Vypuknutie druhej vlny pandémie bráni rýchlemu oživeniu železničnej dopravy, najmä v prípade služieb osobnej železničnej dopravy. V októbri a novembri členské štáty opätovne zaviedli obmedzenia mobility. Z údajov dostupných do septembra 2020 a dostupných údajov o dôvere spotrebiteľov vyplýva, že účinky zlepšenia situácie v oblasti verejného zdravia, za predpokladu, že by k takémuto zlepšeniu došlo v prvom polroku 2021, napríklad vďaka dostupnej očkovacej látke, sa pravdepodobne prejavia až so značným oneskorením. Dá sa teda odhadnúť, že úrovne železničnej dopravy zostanú pod úrovňami pred pandemiou aspoň do polovice budúceho roka.

Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že zistená znížená úroveň železničnej dopravy pretrváva a je výsledkom vplyvu pandémie COVID-19. Ďalej, vzhľadom na súčasné opätovné zhoršovanie pandémie COVID-19 v Európe, skúsenosti vyjadrené údajmi o doprave dostupných do septembra 2020 a už opísanú hospodársku prognózu sa Komisia domnieva, že je veľmi pravdepodobné, že negatívny vplyv pandémie na železničnú

³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/ip_20_2021 a https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ecfin_forecast_autumn_2020_overview_en.pdf.

⁴ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/flash_consumers_2020_11_en.pdf.

⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/full_bcs_2020_10_en.pdf.

⁶ <https://quifinanza.it/info-utili/video/covid-italo-sospende-treni-rimborso/430356/>; <https://www.brusselstimes.com/news/business/139117/thalys-suspends-trains-between-brussels-and-germany-izy-paris-coronavirus-crisis-amsterdam/>; <https://www.railjournal.com/financial/flixtrain-suspends-services-for-second-time-in-2020/>; <https://www.railjournal.com/passenger/main-line/european-operators-reduce-services-again-as-passenger-numbers-drop/>.

dopravu bude naďalej pretrvávajúť minimálne do polovice budúceho roka. Predĺžením obdobia uplatňovania nariadenia o šesť mesiacov do konca júna 2021 sa obnoví povinnosť manažérov železničnej infraštruktúry poskytnúť nový súbor údajov. Ten pomôže posúdiť situáciu po uplynutí platnosti opatrení stanovených nariadením (EÚ) 2020/1429, ktorého platnosť sa predlžuje týmto delegovaným nariadením.

Komisia preto navrhuje predĺžiť referenčné obdobie o šesť mesiacov, a to do 30. júna 2021.

3. KONZULTÁCIE PRED PRIJATÍM AKTU

V súlade s článkom 6 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2020/1429 Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode o lepšej tvorbe práva z 13. apríla 2016. Komisia konzultovala návrh tohto delegovaného aktu so skupinou expertov na trh železničnej dopravy (GERM).

4. PRÁVNE PRVKY DELEGOVANÉHO AKTU

Článkom 1 sa mení „referenčné obdobie“, počas ktorého sa uplatňujú dočasné pravidlá vyberania poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a výnimky zo zásad spoplatňovania stanovených v kapitole IV smernice 2012/34/EÚ. Uplatňuje sa na používanie železničnej infraštruktúry na vnútroštátnu a medzinárodnú železničnú dopravu, na ktorú sa vzťahuje uvedená smernica.

S cieľom predísť riziku vážnej právnej neistoty je vhodné prijať toto delegované nariadenie v rámci postupu pre naliehavé prípady podrobne opísaného v článku 5 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2020/1429. Toto delegované nariadenie preto nadobúda účinnosť bezodkladne dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v úradnom vestníku a uplatňuje sa dovtedy, kým sa voči nemu nevznesie námietka.

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) .../...

z 18. 12. 2020,

ktorým sa predlžuje referenčné obdobie nariadenia 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

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na 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, a najmä na jeho článok 5 ods. 2,

keďže:

- (1) V dôsledku pandémie COVID-19 nastal prudký pokles železničnej dopravy z dôvodu výrazného poklesu dopytu a priamych opatrení prijatých členskými štátmi na zamedzenie šírenia tejto pandémie.
- (2) Tieto 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 (EÚ) 2020/1429 členským štátom umožňuje povoliť manažérom infraštruktúry znížiť poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre, vzdať sa ich alebo ich odložiť. Táto možnosť bola poskytnutá od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 (ďalej len „referenčné obdobie“).
- (4) Obmedzenia mobility zavedené počas pandémie mali významný vplyv na využívanie služieb železničnej osobnej dopravy. V dôsledku pandémie sa takisto spomalila alebo dokonca ukončila výroba v mnohých odvetviach, čím sa znížilo množstvo tovaru prepravovaného železničnou nákladnou dopravou. Na základe údajov, ktoré poskytli manažéri železničnej infraštruktúry v EÚ27, pandémia výraznejšie zasiahla segment osobnej dopravy, a najmä segment komerčnej osobnej dopravy, ktorý bol nútený výrazne znížiť svoju ponuku vo všetkých členských štátoch. Od marca do septembra 2020 sa služby osobnej dopravy vyjadrené vo vlakových kilometroch znížili v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka o 16,9 %, služby nákladnej dopravy o 11,1 %. Od marca do septembra 2020 sa služby osobnej dopravy, na ktoré sa vzťahuje záväzok vyplývajúci zo služieb vo verejnom záujme, vyjadrené vo vlakových kilometroch znížili v porovnaní s rovnakým obdobím predchádzajúceho roka o 12,2 %, služby komerčnej osobnej dopravy o 37,3 %. Objem osobnej dopravy v osobokilometroch klesol v druhom štvrtroku 2020 o 71,2 % v porovnaní s rovnakým obdobím v roku 2019, objem nákladnej dopravy v tonokilometroch klesol o 15,9 %. Tento trend môže mať obrovský vplyv na hospodársku súťaž na trhoch železničnej

osobnej dopravy, na realizáciu skutočne jednotného európskeho železničného priestoru a v konečnom dôsledku na posun smerom k udržateľnejšiemu odvetviu dopravy, v ktorom by sa po železnici prepravovalo viac ľudí a tovaru.

- (5) Z údajov Svetovej zdravotníckej organizácie vyplýva, že počet každodenne zaznamenaných prípadov v Európe sa opäť zvýšil, pričom v októbri 2020 bol značný počet dní, keď bolo zaznamenaných viac ako 300 000 nových prípadov.
- (6) V novembri 2020 Európske centrum pre prevenciu a kontrolu chorôb (ECDC) odhadovalo, že „v rámci Európskej únie/Európskeho hospodárskeho priestoru (EÚ/EHP) a Spojeného kráľovstva (UK) došlo k ďalšiemu výraznému nárastu infekcií COVID-19 a súčasná situácia predstavuje veľké ohrozenie verejného zdravia“ a že „súčasná epidemiologická situácia je vo väčšine krajín vážnym problémom, keďže predstavuje rastúce riziko prenosu, čo si vyžaduje okamžité a ciele opatrenia v oblasti verejného zdravia“.
- (7) V nadväznosti na tento vývoj členské štáty od októbra prijímali čoraz prísnejšie obmedzenia mobility. Preto v krátkodobom horizonte neexistujú žiadne vyhliadky na rýchle oživenie železničnej dopravy.
- (8) Zdá sa teda, že znížená úroveň železničnej dopravy v porovnaní s úrovňou v zodpovedajúcom období v predchádzajúcich rokoch, ku ktorej sa stanovujú referenčné hodnoty na základe roku 2019 v súlade s článkom 5 ods. 1 a 2 nariadenia (EÚ) 2020/1429, pretrváva a že táto situácia je výsledkom vplyvu pandémie COVID-19.
- (9) Prognózy naznačujú veľmi postupné oživenie hospodárstva v nasledujúcich dvoch rokoch, keďže ukazovateľ dôvery spotrebiteľov a indikátor ekonomického sentimentu vykazujú záporné hodnoty. Okrem toho vzhľadom na dostupné údaje za predchádzajúce obdobia je pravdepodobné, že akékoľvek zlepšenie v oblasti verejného zdravia, napríklad v dôsledku dostupnosti očkovacej látky, za predpokladu, že by k takémuto zlepšeniu došlo v prvej polovici roka 2021, bude mať citelne pozitívny vplyv na železničnú dopravu so značným oneskorením. Takéto pozitívne účinky sa pravdepodobne prejavia najskôr od druhého polroka 2021.
- (10) Zdá sa, že dovedy bude pravdepodobne pretrvávajúť znížená úroveň železničnej dopravy v porovnaní s úrovňou v zodpovedajúcom období v predchádzajúcich rokoch a že táto situácia je výsledkom vplyvu pandémie COVID-19.
- (11) Preto treba predĺžiť referenčné obdobie stanovené v článku 1 nariadenia do konca júna 2021.
- (12) Predpokladá sa, že toto delegované nariadenie nadobudne účinnosť až po uplynutí referenčného obdobia, s ktorým sa v súčasnosti počíta v článku 1 nariadenia (EÚ) 2020/1429. S cieľom predísť právnej neistote by sa toto nariadenie malo prijať v rámci postupu pre naliehavé prípady podrobne opísaného v článku 7 nariadenia a malo by nadobudnúť účinnosť čo najskôr, a to dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Článok 1 nariadenia (EÚ) 2020/1429 sa nahrádza takto:

„Týmto nariadením sa stanovujú dočasné pravidlá vyberania poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry podľa kapitoly IV smernice 2012/34/EÚ. 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 2021 (ďalej len „referenčné obdobie“).“

Článok 2

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

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

V Bruseli 18. 12. 2020

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN