I

(Legislatívne akty)

NARIADENIA

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

(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 ([1]),

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([2]),

keďže:

(1) Výskyt ochorenia COVID-19 spôsobil prudký pokles dopytu po železničných dopravných službách. To malo vážny vplyv na železničné podniky. Tento vplyv sa začal prejavovať už od 1. marca 2020 a pravdepodobne bude pretrvávať najmenej do 31. decembra 2020. Okolnosti súvisiace s výskytom ochorenia COVID-19 sú mimo kontroly železničných podnikov, ktoré čelia značným problémom s likviditou a veľkým stratám a v niektorých prípadoch aj riziku platobnej neschopnosti.

(2) Aby sa zabránilo negatívnym hospodárskym účinkom výskytu ochorenia COVID-19, môžu železničné podniky potrebovať finančnú podporu. Železničné podniky nemusia byť schopné platiť poplatky za prístup k železničnej infraštruktúre počas núdzového stavu spôsobeného výskytom ochorenia COVID-19, a preto by manažéri infraštruktúry mali mať povolenie takéto poplatky znížiť, vzdať sa ich alebo ich odložiť. Táto možnosť by sa mala udeliť na obdobie, počas ktorého sa už prejavovali účinky výskytu ochorenia COVID-19 na železničnom trhu, a počas ktorého sa budú podľa očakávaní prejavovať, t. j. od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 (ďalej len „referenčné obdobie“).

(3) Podľa článku 31 ods. 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([3]) poplatky za prístup na trať, ktoré sa majú zaplatiť manažérovi infraštruktúry, nemajú klesnúť pod náklady, ktoré priamo vznikli v dôsledku prevádzky vlakovej služby. Čiastočné alebo úplné vzdanie sa poplatkov alebo ich odloženie uplatnené transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom na všetky železničné podniky pôsobiace v odvetviach nákladnej a/alebo osobnej železničnej dopravy by zmiernilo vplyv výskytu ochorenia COVID-19 počas referenčného obdobia. Členské štáty by preto mali mať možnosť povoliť manažérom infraštruktúry prijať opatrenia na uvedený účel.

([1]) Stanovisko zo 16. júla 2020 (zatiaľ neuverejnené v úradnom vestníku).

([2]) Pozícia Európskeho parlamentu zo 17. septembra 2020 (zatiaľ neuverejnená v úradnom vestníku) a rozhodnutie Rady z 2. októbra 2020.

([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

(4) Článok 32 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ umožňuje, aby členské štáty vyberali príplatky, ak ich trh môže znášať. Vzhľadom na vplyv výskytu ochorenia COVID-19 sa mohla znížiť schopnosť trhových segmentov znášať príplatky. Členské štáty by preto mali mať možnosť povoliť manažérom infraštruktúry prehodnotiť schopnosť trhových segmentov znášať príplatky na účel možného zníženia splatných súm v súvislosti s referenčným obdobím.

(5) V článku 36 smernice 2012/34/EÚ sa stanovuje režim rezervačných poplatkov, ktorých účelom je motivovať na efektívne využívanie kapacity. Podľa uvedeného článku je výber uvedených poplatkov povinný v prípade, že žiadateľ, vrátane železničných podnikov, pravidelne nevyužíva pridelené trasy alebo ich časť. Manažéri infraštruktúry majú uverejniť vo svojich podmienkach používania siete kritériá určujúce takéto nevyužitia. Výskyt ochorenia COVID-19 spôsobil vážne narušenie železničnej dopravy, ktoré viedlo k rozsiahlemu rušeniu vlakových trás. Príčinné udalosti boli a sú mimo kontroly železničných podnikov. Okrem toho mali za následok dočasné nižšie využitie kapacity. Preto možno predpokladať, že stimulačný účinok, ktorý majú mať rezervačné poplatky podľa článku 36 smernice 2012/34/EÚ nie je relevantný, pokiaľ ide o dotknuté referenčné obdobie. Členské štáty by preto mali mať možnosť povoliť manažérom infraštruktúry nevyberať poplatky za rezerváciu kapacity, ktorá bola pridelená, ale nevyužitá počas referenčného obdobia, a to aj v prípadoch, keď by sa takéto nevyužitie považovalo za pravidelné nevyužívanie pridelených trás alebo ich častí podľa v súčasnosti platných kritérií.

(6) Vzhľadom na poplatky za prístup na trať, vyberanie príplatkov a rezervačné poplatky by akékoľvek zníženie poplatkov povolené členskými štátmi v súlade s týmto nariadením viedlo k stratám príjmov na strane manažéra infraštruktúry. Tieto straty príjmov by boli v zásade kompenzované v súlade s článkom 8 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ. Vzhľadom na mimoriadnu povahu týchto strát by sa manažérom infraštruktúry mali nahradiť v lehote kratšej než je lehota stanovená v uvedenom článku, a to do 31. decembra roka nasledujúceho po roku, v ktorom vznikla strata.

(7) Mali by sa vykonať dočasné úpravy podmienok používania železničnej infraštruktúry a v prípade potreby by sa mali aktualizovať a meniť podmienky používania siete.

(8) Kvôli nepredvídateľnému a náhlemu charakteru výskytu ochorenia COVID-19, nebolo možné včas prijať príslušné opatrenia. Z uvedeného dôvodu by sa toto nariadenie malo vzťahovať aj na obdobie pred nadobudnutím jeho účinnosti. Vzhľadom na povahu opatrení stanovených týmto nariadením takýto prístup nevedie k porušeniu oprávnených očakávaní dotknutých osôb.

(9) Ďalší vývoj výskytu ochorenia COVID-19 a jeho vplyv na odvetvie železničnej dopravy ťažko predvídať. Komisia by mala priebežne analyzovať vplyv výskytu ochorenia COVID-19 na uvedené odvetvie a Únia by mala mať možnosť bez zbytočného odkladu predĺžiť obdobie, počas ktorého sa budú uplatňovať opatrenia stanovené v tomto nariadení, ak budú pretrvávať nepriaznivé podmienky.

(10) S cieľom predĺžiť platnosť opatrení stanovených v tomto nariadení, pokiaľ to bude potrebné a odôvodnené, by sa mala na Komisiu delegovať právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o predĺženie referenčného obdobia, počas ktorého sa uplatňujú opatrenia stanovené v tomto nariadení. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila príslušné konzultácie, a to aj na úrovni odborníkov, a aby tieto konzultácie vykonávala v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva ([4]). Predovšetkým, v záujme rovnakého zastúpenia pri príprave delegovaných aktov, sa všetky dokumenty doručujú Európskemu parlamentu a Rade v rovnakom čase ako odborníkom z členských štátov, a odborníci Európskeho parlamentu a Rady majú systematický prístup na zasadnutia skupín odborníkov Komisie, ktoré sa zaoberajú prípravou delegovaných aktov.

(11) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to to stanovenie dočasných pravidiel o vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry 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 a 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 sa toto nariadenie nepovažuje za prekračujúce rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

([4]) Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2016, s. 1.

(12) 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*,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

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 31. decembra 2020 (ďalej len „referenčné obdobie“).

Článok 2

Zníženie, vzdanie sa alebo odloženie poplatkov za minimálny prístupový balík a rezervačných poplatkov

1. Bez ohľadu na články 27 a 31 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ a s výhradou súladu s pravidlami štátnej pomoci 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, transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom v prípadoch, keď sa takáto platba stala alebo stane splatnou počas referenčného obdobia.

2. Bez ohľadu na článok 27 smernice 2012/34/EÚ a s výhradou súladu s pravidlami štátnej pomoci môžu členské štáty povoliť manažérom infraštruktúry, aby prehodnotili schopnosť trhových segmentov znášať príplatky v zmysle článku 32 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ na účel možného zníženia súm splatných za referenčné obdobie.

3. Bez ohľadu na článok 27 a článok 36 tretiu vetu smernice 2012/34/EÚ a s výhradou súladu s pravidlami štátnej pomoci môžu členské štáty povoliť manažérom infraštruktúry nevyberať rezervačné poplatky od žiadateľa, vrátane železničných podnikov, za kapacitu pridelenú, ale nevyužitú počas referenčného obdobia. Členské štáty a manažéri infraštruktúry pri tom konajú transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom.

4. Bez ohľadu na článok 8 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ a s výhradou súladu s pravidlami štátnej pomoci členské štáty poskytnú manažérom infraštruktúry náhradu za konkrétnu finančnú stratu vzniknutú v dôsledku uplatňovania odsekov 1, 2 a 3 tohto článku do 31. decembra roka nasledujúceho po roku, v ktorom vznikla strata. Uvedenou náhradou nie je dotknutá povinnosť členských štátov podľa článku 8 ods. 4 smernice 2012/34/EÚ zabezpečiť, aby v priebehu primeraného obdobia, ktoré nepresiahne päť rokov, ostal výkaz ziskov a strát manažéra infraštruktúry vyrovnaný.

5. Členské štáty informujú Komisiu o opatreniach prijatých podľa tohto článku najneskôr tri mesiace pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia a informujú Komisiu o následných opatreniach alebo ich zmenách. Komisia túto informáciu zverejní.

Článok 3

Úpravy podmienok používania železničnej infraštruktúry

Manažéri infraštruktúry podľa potreby a bezodkladne zmenia podmienky používania siete uvedené v článku 27 smernice 2012/34/EÚ, aby sa v nich uvádzali podmienky, ktoré uplatňujú, so zreteľom na opatrenia prijaté dotknutým členským štátom v súlade s článkom 2 tohto nariadenia.

Článok 4

Regulačný orgán

Článok 56 smernice 2012/34/EÚ sa uplatňuje na zníženie, vzdanie sa alebo odloženie poplatkov za minimálny prístupový balík a za rezervačné poplatky uvedené v článku 2 tohto nariadenia a na úpravy podmienok používania železničnej infraštruktúry uvedené v článku 3 tohto nariadenia, pokiaľ ide o kritériá stanovené v článkoch 2 a 3 tohto nariadenia, ktoré sa vzťahujú na manažérov infraštruktúry.

Článok 5

Predĺženie referenčných období

1. Do 1. novembra 2020 poskytnú manažéri infraštruktúry Komisii údaje o využívaní svojich sietí kategorizovaných podľa trhových segmentov v súlade s článkom 32 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ na obdobia od 1. marca 2019 do 30. septembra 2019 a od 1. marca 2020 do 30. septembra 2020.

Ak sa predĺži referenčné obdobie, manažéri infraštruktúry poskytnú Komisii nový súbor údajov po uplynutí polovice predĺženia referenčného obdobia, aby Komisii umožnili posúdiť vývoj situácie počas predĺženia referenčného obdobia.

2. Ak Komisia na základe údajov uvedených v odseku 1 zistí, že znížená úroveň železničnej dopravy v porovnaní s úrovňou v zodpovedajúcom období v predchádzajúcich rokoch pretrváva a je pravdepodobné, že bude naďalej pretrvávať, a na základe najlepších dostupných vedeckých údajov skonštatuje, že táto situácia je výsledkom vplyvu výskytu ochorenia COVID-19, Komisia prijme delegované akty v súlade s článkom 6 s cieľom zodpovedajúcim spôsobom zmeniť referenčné obdobie uvedené v článku 1. Každá takáto zmena môže predĺžiť referenčné obdobie iba o 6 mesiacov a referenčné obdobie nesmie byť predĺžené na obdobie po 14. apríli 2022.

3. Ak sa to v prípade pretrvávajúceho vplyvu výskytu ochorenia COVID-19 na odvetvie železničnej dopravy v Únii vyžaduje z mimoriadne naliehavých dôvodov, na delegované akty prijaté podľa tohto článku sa uplatňuje postup stanovený v článku 7.

Článok 6

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 2 sa Komisii udeľuje na obdobie jedného roka od 13. októbra 2020.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 5 ods. 2 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia pred prijatím delegovaného aktu konzultuje s odborníkmi určenými jednotlivými členskými štátmi v súlade so zásadami stanovenými v Medziinštitucionálnej dohode z 13. apríla 2016 o lepšej tvorbe práva.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 5 ods. 2 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament aj Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 7

Postup pre naliehavé prípady

1. Delegované akty prijaté podľa tohto článku nadobúdajú účinnosť okamžite a uplatňujú sa, pokiaľ voči nim nie je v súlade s odsekom 2 vznesená námietka. V oznámení delegovaného aktu Európskemu parlamentu a Rade sa uvedú dôvody použitia postupu pre naliehavé prípady.

2. Európsky parlament alebo Rada môžu vzniesť voči delegovanému aktu námietku v súlade s postupom uvedeným v článku 6 ods. 6 V takom prípade Komisia okamžite po oznámení rozhodnutia Európskeho parlamentu alebo Rady vzniesť námietku akt zruší.

Článok 8

Nadobudnutie účinnosti

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 7. októbra 2020

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*
D. M. SASSOLI	M. ROTH