EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 19. 6. 2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na pandémiu COVID-19

(Text s významom pre EHP)

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Pandémia COVID-19 viedla k veľkému hospodárskemu otrasu, ktorý má výrazný negatívny vplyv na Európsku úniu a na celý svet. Závažnosť dôsledkov bude závisieť od trvania aj geografického rozšírenia pandémie. Konkrétnejšie má pandémia bezprecedentný vplyv na dopravu vo všeobecnosti, a najmä na odvetvie železničnej dopravy. Môže viesť k veľkému počtu prípadov platobnej neschopnosti a nedostatku likvidity v odvetví železničnej dopravy. Ovplyvňuje celý dodávateľský reťazec a má vplyv na železničné podniky, prepravcov a logistické podniky. Finančné dôsledky pocítia aj manažéri infraštruktúry a prevádzkovatelia servisných zariadení. Ak sa táto situácia nebude riešiť, pandémia bude mať závažný vplyv na medzinárodnú dopravu, objemy nákladu a počet cestujúcich, pokrok v oblasti digitalizácie, otvorenie trhu a trhové štruktúry, a jej účinky budú pretrvávať počas dlhšieho obdobia.

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 1 milión ľudí, z toho približne 600 000 zamestnávajú železničné podniky a 440 000 manažéri infraštruktúry (ku koncu roka 2016).

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 ekologickej dohody vzhľadom na jej hodnotu ako najudržateľnejšieho a najekologickejšieho druhu dopravy.

Po európskych železniciach sa prepraví ročne približne 1,6 miliardy ton nákladu a 9 miliárd cestujúcich. Do roku 2016 dosiahol objem osobnej dopravy v EÚ 450 miliárd osobokilometrov z celkového počtu približne 6 biliónov osobokilometrov v rámci pozemnej dopravy. Osobná železničná doprava je väčšinou vnútroštátna – v roku 2016 ju na cezhraničnú dopravu využilo len 6 % cestujúcich.

V roku 2016 dosiahol objem nákladnej dopravy v EÚ 419 miliárd tonokilometrov z celkového počtu 2,5 bilióna tonokilometrov v rámci pozemnej dopravy. Približne polovica celkového objemu nákladnej železničnej dopravy je cezhraničná. Nákladná železničná doprava má preto silný európsky rozmer a stáva sa citlivejšou na nedostatok interoperability a spolupráce medzi vnútroštátnymi železničnými sieťami, čo môže mať vplyv na jej konkurencieschopnosť.

Po vypuknutí choroby sa objem osobnej a nákladnej železničnej dopravy výrazne znížil v dôsledku obmedzení a nižšieho dopytu. Dočasné obmedzenia cestovných spojení medzi členskými štátmi EÚ zanechali výraznú stopu: väčšina medzinárodných osobných vlakov už nepremáva, vnútroštátna železničná doprava klesla až o 90 % v porovnaní s údajmi z minulého roka. Mnohé z nedávnych nových subjektov na trhu museli ukončiť svoju činnosť a

všetci prevádzkovatelia železničnej dopravy zaznamenali veľký pokles svojich dopravných služieb.

Prevádzkovatelia nákladnej železničnej dopravy poskytujú cezhraničné a domáce služby, ale zaznamenali zníženie objemu prepravy. Jedným z hlavných dôvodov bolo, že ustal dopyt určitých priemyselných odvetví, pretože sa zastavila výroba, keďže väčšina členských štátov zaviedla opatrenia na obmedzenie pohybu, ktoré spôsobili kolaps dopytu. V mesiacoch nasledujúcich po uvoľnení opatrení sa dopyt pomaly zvyšuje, ale zatiaľ nie je jasné, ako sa bude vyvíjať dopyt po železničnej doprave.

Predpokladá sa, že dopyt po osobnej doprave za celý rok 2020 bude výrazne pod úrovňou roku 2019 a aj dopyt po nákladnej doprave bude v značnom rozsahu stále zaostávať za minuloročnými úrovňami.

S cieľom zmierniť vplyv pandémie sa zavádza ambiciózna politická reakcia v mnohých oblastiach. V tejto súvislosti je zámerom súčasného nariadenia doplniť existujúci rámec týkajúci sa železničnej dopravy tak, aby vnútroštátne orgány a zainteresované strany v oblasti železničnej dopravy mohli ľahšie riešiť viaceré negatívne dôsledky pandémie COVID-19 a reagovať na naliehavé potreby odvetvia železničnej dopravy, pokiaľ tieto následky pretrvávajú. Takéto opatrenia sa týkajú najmä vzdania sa, obmedzenia alebo odkladu poplatkov za prístup na trať za využívanie železničnej infraštruktúry, ako aj vzdania sa rezervačných poplatkov. Vzťahujú sa na referenčné obdobie od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020, v súvislosti s ktorým možno meniť poplatky uplatnením výnimky z článku 27 smernice 2012/34/EÚ, podľa ktorého sa podmienky používania siete (ktoré uvádzajú všetky uplatniteľné poplatky) majú uverejniť minimálne štyri mesiace pred uplynutím lehoty na predkladanie žiadostí o kapacitu infraštruktúry.

Konkrétnejšie možno zachovať:

1. *Poplatky za prístup na trať – suma zodpovedajúca priamym nákladom:* v článku 31 ods. 3 smernice sa vyžaduje, aby sa poplatky za minimálny prístupový balík stanovili vo výške nákladov, ktoré priamo vyplývajú z prevádzky vlakových služieb. Toto ustanovenie by v zásade bránilo stanoveniu poplatkov na nižšej úrovni. Navrhuje sa odchýliť sa od neho s cieľom umožniť členským štátom a manažérom infraštruktúry, aby mali počas referenčného obdobia k dispozícii čo najširšie spektrum možností.
2. *Príplatky:* článok 32 umožňuje členským štátom stanoviť vyberanie príplatkov v súvislosti so schopnosťou platiť v príslušných segmentoch trhu železničnej dopravy. Táto zásada ako taká znamená, že príplatky môžu podliehať výkyvom a môžu sa znížiť, ak sa zníži platobná schopnosť príslušného trhového segmentu. Takéto zníženie môže nastať najmä v dôsledku súčasnej krízy. Vzhľadom na súčasné znenie smernice 2012/34/EÚ však v priebehu daného obdobia platnosti cestovného poriadku v zásade nie sú možné zmeny príplatkov. Odchylne od tohto pravidla sa navrhuje umožniť členským štátom povoliť za referenčné obdobie úpravy smerom nadol.
3. *Rezervačné poplatky*: v článku 36 smernice 2012/34/EÚ sa stanovuje režim rezervačných poplatkov. Cieľom týchto poplatkov je odrádzať železničné podniky od toho, aby na poslednú chvíľu rušili vlakové trasy, a tým podporiť najlepšie a plné

využitie existujúcej kapacity. Úroveň tohto poplatku sa zvyčajne zvyšuje, čím bližšie je dané zrušenie k času prevádzky.

Podľa článku 36 smernice 2012/36/EÚ je v zásade na každom manažérovi infraštruktúry, aby rozhodol, či si želá vyberať rezervačné poplatky. V druhej vete článku 36 sa však výber týchto poplatkov stáva povinným v prípade, že železničné podniky „pravidelne nevyužívajú pridelené trasy alebo ich časti“.

Pandémia spôsobila vážne narušenie železničnej dopravy, ktoré viedlo k rozsiahlemu rušeniu vlakových trás. Príčinné udalosti boli a sú mimo kontroly železničných podnikov. Okrem toho spôsobili (dočasnú) nadmernú kapacitu. Preto možno predpokladať, že zamýšľaný stimulačný účinok na základe rezervačných poplatkov v súlade s článkom 36 smernice 2012/34/EÚ nie je relevantný, pokiaľ ide o dotknuté referenčné obdobie.

Je preto vhodné umožniť členským štátom, aby zrušili povinnosť stanovenú v druhej vete článku 36 smernice, pokiaľ ide o zrušenia počas uvedeného obdobia.

4. *Refundácia členskými štátmi:* vzhľadom na každú z vyššie uvedených položiek (poplatky založené na priamych nákladoch, príplatky a rezervačné poplatky) by akékoľvek zníženie poplatkov povolené členskými štátmi v súlade s navrhovaným 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. Podľa uvedeného ustanovenia sú členské štáty povinné zabezpečiť, aby účty manažérov infraštruktúry, ktorí čelia stratám, okrem iného v dôsledku nečakaného nižšieho dopytu, boli naďalej vyrovnané v priebehu 5 rokov za bežných obchodných podmienok.

   Straty príjmov manažérov infraštruktúry spôsobené zníženiami, ktoré sa predpokladajú v navrhovanom nariadení, by z podstaty veci nenastali podľa smernice 2012/34/EÚ v jej súčasnej podobe. Preto sa navrhuje, aby manažéri infraštruktúry dostali kompenzáciu v rámci kratšieho obdobia než je stanovené v článku 8 ods. 4 uvedenej smernice, t. j. do 31. decembra roku nasledujúceho po roku, v ktorom vznikla strata.

5. *Úprava podmienok používania siete*: podmienky používania siete podrobne stanovujú všeobecné pravidlá, lehoty, postupy a kritériá režimov spoplatňovania a prideľovania kapacity vrátane informácií potrebných na podanie žiadostí o pridelenie kapacity.

   Navrhuje sa stanoviť, aby podmienky používania siete boli aktuálne a bezodkladne zmenené.

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

Smernica 2012/34/EÚ sa nezaoberá mimoriadnymi okolnosťami, ako sú napríklad tie, ktoré vznikli v odvetví železničnej dopravy následkom vypuknutia ochorenia COVID-19. Mali by sa preto povoliť cielené výnimky na zmiernenie účinkov pandémie na železničnú dopravu a na zachovanie celistvosti jednotného európskeho železničného priestoru. Okrem toho štruktúra konkurenčného trhu zahŕňajúca historických prevádzkovateľov a nové subjekty si vyžaduje podporné opatrenia, ktoré aj naďalej zabezpečia rovnaké podmienky.

- **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 prideľovania trás a spoplatňovania, ako aj otvorenie trhu. Negatívne hospodárske dôsledky ochorenia 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. Podľa prieskumu, ktorý sa uskutočnil v máji a júni 2020, na ktorom sa zúčastnili železničné podniky prostredníctvom platformy pre dialóg so železničnými podnikmi, doteraz nebola pre zainteresované strany v odvetví železničnej dopravy poskytnutá žiadna osobitná pomoc. Navrhované nariadenie sa zaoberá týmito otázkami.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Táto iniciatíva vychádza z článku 91 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, ktorý je rovnako právnym základom samotnej smernice 2012/34/EÚ.

- **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 vypuknutia pandémie COVID-19 na nepredvídateľné vplyvy na železničnú dopravu, a to najmä prispôsobením pravidiel spoplatňovania a prideľovania kapacity. To sa môže dosiahnuť len prostredníctvom aktu prijatého Úniou, ktorý umožňuje (cielené) odchýlky. Okrem toho podľa ustanovení navrhovaného 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.

- **Proporcionalita**

Návrh neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie cieľa zmierniť vplyv súčasnej pandémie COVID-19, a to prostredníctvom cielených výnimiek zo smernice 2012/34/EÚ. Navrhované opatrenie je preto primerané, a to aj pokiaľ ide o referenčné obdobie, na ktoré sa vzťahuje. Toto obdobie je vyjadrením súčasných odhadov trvania vplyvu pandémie COVID-19 na trh železničnej dopravy. Navrhuje sa splnomocniť Komisiu, aby v prípade potreby toto obdobie predĺžila.

- **Výber nástroja**

Na dosiahnutie svojho cieľa musí mať právny nástroj priamu a všeobecnú pôsobnosť. Preto je najvhodnejším právnym nástrojom nariadenie.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Ide o naliehavé opatrenie, ktorého spúšťačom bolo náhle a nepredvídateľné vypuknutie ochorenia 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 prijala návrh vhodných opatrení v kontexte rámca smernice 2012/34/EÚ pre prideľovanie a spoplatňovanie.

Najmä združenia v odvetví železničnej dopravy, ktoré zastupujú železničné podniky, sa opakovane obrátili na Komisiu so žiadosťou o naliehavé opatrenia. Cieľom týchto opatrení by bolo zabezpečiť, aby sa toto odvetvie mohlo vyrovnať so stratou príjmov a znížiť riziko konkurzov, najmä súkromných prevádzkovateľov. Jedným z najpožadovanejších opatrení je pozastavenie poplatkov za traťovú infraštruktúru, stanice, servisné zariadenia a používanie odstavných koľají.

V nadväznosti na túto výzvu na prijatie opatrení začali niektoré členské štáty a manažéri infraštruktúry reagovať prijatím a/alebo zvažovaním takýchto opatrení. V rámci podskupiny pre poplatky platformy PRIME Komisia vykonala prieskum v marci, apríli a máji 2020. Na základe výsledkov prieskumu sa dospelo k záveru, že niektoré členské štáty preukázali zjavnú pripravenosť prijať podporné opatrenia v súlade s navrhovanými ustanoveniami tohto nariadenia.

Vzhľadom na nedostatok vhodných núdzových ustanovení v smernici je potrebné vytvoriť rámec pre opatrenia, ktoré si vyžaduje kríza COVID-19 prostredníctvom prijatia tohto nariadenia.

- **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 v rámci svojich kontaktov s členskými štátmi a zainteresovanými stranami v oblasti železničnej dopravy.

- **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)**

Žiadny.

2020/0127 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa stanovujú opatrenia pre udržateľný trh železničnej dopravy vzhľadom na pandémiu 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],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[2],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) Pandémia COVID-19 spôsobila výrazný pokles dopytu, čo následne viedlo k prudkému poklesu železničnej dopravy. To má vážny vplyv na železničné podniky, ktorý trvá už od 1. marca 2020 a pravdepodobne bude v tomto odvetví pretrvávať najmenej do 31. decembra 2020. Tieto okolnosti sú mimo kontroly železničných podnikov, ktoré čelia značným problémom s likviditou, veľkým stratám a v niektorých prípadoch aj riziku platobnej neschopnosti.

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

(3) Podľa článku 31 ods. 3 smernice 2012/34/EÚ poplatky za prístup na trať, ktoré sa majú zaplatiť manažérovi infraštruktúry, nesmú klesnúť pod náklady, ktoré priamo vznikli v dôsledku prevádzky vlakovej služby. Čiastočné alebo úplné oslobodenie od poplatkov alebo ich odloženie uplatnené transparentným, objektívnym a nediskriminačným spôsobom na všetky železničné podniky pôsobiace v odvetviach

[1] Ú. v. EÚ C 132, 3.5.2011, s. 99.
[2] Ú. v. EÚ C 104, 2.4.2011, s. 53.

nákladnej a osobnej železničnej dopravy by zmiernilo vplyv pandémie COVID-19 počas referenčného obdobia. Členským štátom by sa preto mala poskytnúť možnosť povoliť takéto opatrenia zo strany manažérov infraštruktúry.

(4) Článok 32 ods. 1 smernice 2012/34/EÚ umožňuje, aby členské štáty zabezpečili vyberanie príplatkov, ak ich trh môže znášať. Vzhľadom na vplyv pandémie COVID-19 sa mohla znížiť schopnosť trhových segmentov znášať príplatky. Preto je vhodné umožniť členským štátom, aby povolili manažérom infraštruktúry prehodnotiť schopnosť trhových segmentov znášať príplatky na účely možného zníženia splatných súm v súvislosti s referenčným obdobím.

(5) V článku 36 smernice 2012/34/EÚ sa stanovuje režim rezervačných poplatkov, ktorého účelom je stimulovať efektívne využívanie kapacity. V druhej vete uvedeného článku sa výber týchto poplatkov stáva povinným v prípade, že železničný podnik pravidelne nevyužíva pridelené trasy alebo ich časti. Manažéri infraštruktúry majú uverejniť vo svojich podmienkach používania siete kritériá na určenie takéhoto nevyužitia. Pandémia spôsobila vážne narušenie železničnej dopravy, ktoré viedlo k rozsiahlemu rušeniu vlakových trás. Príčinné udalosti boli a sú mimo kontroly železničných podnikov. Okrem toho spôsobili (dočasnú) nadmernú kapacitu. Preto možno predpokladať, že zamýšľaný stimulačný účinok na základe rezervačných poplatkov v súlade s článkom 36 smernice 2012/34/EÚ nie je relevantný, pokiaľ ide o dotknuté referenčné obdobie. Odchylne od článku 36 druhej vety by sa preto členským štátom malo umožniť, aby povolili manažérom infraštruktúry nevyberať poplatky za rezerváciu kapacity, ktoré boli pridelené, ale nevyužité 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 každý z vyššie uvedených aspektov 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 kratšom čase, 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) Vzhľadom na náhly a nepredvídateľný charakter pandémie COVID-19, ktorá znemožnila včasné prijatie opatrení Únie, by sa toto nariadenie malo vzťahovať na uvedené referenčné obdobie, aj keď sa časti tohto obdobia nachádzajú v minulosti, bez toho, aby to malo vplyv na oprávnené očakávania.

(9) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to reagovať na naliehavú situáciu, ktorá vznikla následkom pandémie 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 „ZEÚ“). V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku sa toto nariadenie nepovažuje za prekračujúce rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

(10) Vzhľadom na naliehavosť spôsobenú výnimočnými okolnosťami v dôsledku pandémie COVID-19, ktoré opodstatňujú navrhnuté opatrenia, a konkrétnejšie na potrebu prijať rýchlo potrebné opatrenia, aby sa prispelo k finančnej udržateľnosti železničných podnikov, je vhodné uplatniť výnimku z osemtýždňovej lehoty uvedenej v článku 4

Protokolu č. 1 o úlohe národných parlamentov v Európskej únii, ktorý tvorí prílohu k ZEÚ, Zmluve o fungovaní Európskej únie a Zmluve o založení Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu.

(11) 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 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 ([3]). 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.

(12) S cieľom umožniť okamžité uplatňovanie opatrení stanovených v tomto nariadení by toto nariadenie malo nadobudnúť účinnosť z dôvodu naliehavosti dňom nasledujúcim po jej 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 článok 27 a článok 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 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 účely možného zníženia súm splatných za referenčné obdobie.

3. Bez ohľadu na článok 27 a článok 36 druhú vetu smernice 2012/34/EÚ a s výhradou súladu s pravidlami štátnej pomoci môžu členské štáty povoliť manažérom

infraštruktúry nevyberať rezervačné poplatky od železničných podnikov za kapacitu pridelenú, ale nevyužitú počas referenčného obdobia, 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 do 31. decembra roka nasledujúceho po roku, v ktorom vznikla strata. Touto 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.

Článok 3

Úpravy podmienok používania železničnej infraštruktúry

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

Článok 4

Regulačný orgán

Týmto nariadením nie sú dotknuté ustanovenia smernice 2012/34/ES týkajúce sa regulačného orgánu. Článok 56 uvedenej smernice sa uplatňuje na prípady, na ktoré sa vzťahujú články 2 a 3 tohto nariadenia, pokiaľ ide o kritériá v nich stanovené, 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.

2. Ak Komisia na základe údajov uvedených v odseku 1 zistí, že pretrváva znížená úroveň železničnej dopravy v porovnaní s úrovňou v zodpovedajúcom období v predchádzajúcom roku a že tento trend bude pravdepodobne pokračovať, a na základe najlepších dostupných vedeckých údajov skonštatuje, že táto situácia je výsledkom vplyvu pandémie COVID-19, Komisia prostredníctvom delegovaných aktov prijatých v súlade s článkom 6 zodpovedajúcim spôsobom zmení referenčné obdobie.

3. Ak sa to v prípade pretrvávajúceho vplyvu pandémie 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 [*dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia*].

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 v členských štátoch v súlade so zmluvami.

V Bruseli

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda