EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EU) 2020/1429 for så vidt angår varigheden af referenceperioden for anvendelsen af midlertidige foranstaltninger vedrørende opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Jernbanesektoren har strategisk betydning for EU. Den yder et afgørende bidrag til EU's samlede økonomi og beskæftigelse ved direkte at beskæftige over 900 000 mennesker, heraf ca. 500 000 i jernbanevirksomhederne og ca. 400 000 hos infrastrukturforvalterne (ved udgangen af 2018)[1].

Jernbanetransporten er desuden afgørende for EU's strategi for en mere bæredygtig transportsektor, for den økonomiske og sociale samhørighed og for at forbinde europæerne inden for og på tværs af medlemsstaterne. Jernbanetransport er et vigtigt led i EU's samlede transportsystem og giver ren mobilitet og høj effektivitet. Det er den mest bæredygtige og miljøvenlige transportform, og derfor er jernbanetransport afgørende for at nå målene i den grønne pagt.

De europæiske jernbaner transporterede i 2018 ca. 1,6 milliarder ton gods og 7,1 milliarder passagerer. I samme år var mængden af passagertransport i EU nået op på 400 milliarder passagerkilometer ud af de ca. 5 billioner passagerkilometer i alt inden for landtransport som helhed. Jernbanepassagertransporten er hovedsagelig indenlandsk, og blot 7 % af den krydsede grænserne i 2018[2].

Hvad angår godtransport i EU var mængden i 2018[3] nået op på 435 milliarder tonkilometer ud af de 2,3 billioner tonkilometer i alt inden for landtransport som helhed. Omkring halvdelen af den samlede jernbanegodstransport er grænseoverskridende. Dette giver jernbanegodstransporten en stærk europæisk dimension.

Siden begyndelsen af 2020 har udbruddet af covid-19 haft en stor indvirkning på jernbanetransporten i Unionen. Jernbanepassager- og godstransporten er faldet grundet begrænsninger af mobiliteten og det deraf følgende fald i efterspørgslen efter transport. I løbet af pandemiens første periode i foråret 2020 indstillede jernbaneoperatørerne de fleste internationale passagertog. Antallet af passagerer i den indenlandske jernbanetransport faldt i den første bølge af pandemien med op til 90 % sammenlignet med det foregående år. Nogle få operatører, særlig nytilkomne operatører, måtte indstille driften, mens jernbanegodsoperatører meldte om et alvorligt fald i mængderne af transporteret gods, da mange sektorer reducerede eller endda indstillede produktionen på grund af pandemien. I hele sommeren 2020 forblev efterspørgslen og transportmængderne lave, både for passager- og godstransport.

---

1 Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager syvende rapport om overvågning af udviklingen på jernbanemarkedet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU, artikel 15, stk. 4 (COM(2021) 5 final).

2 Idem.

3 Idem.

Den anden bølge af pandemien i efteråret 2020 gjorde det nødvendigt for mange lande at træffe yderligere restriktive foranstaltninger i forbindelse med borgernes mobilitet. Udbruddet af den tredje bølge af pandemien hindrede en hurtig genopretning af jernbanetrafikken, særlig hvad angår personbefordring med jernbane. I oktober og november 2020 indførte medlemsstaterne nye begrænsninger for mobiliteten og ophævede dem kun delvist og gradvist i løbet af 2021. Antallet af passagerer er fortsat ikke på niveauet før pandemien, og den tid, det vil tage at nå tilbage til niveauet før pandemien, kan være længere end forventet, navnlig for den kommercielle passagertrafik. Derfor er pandemiens virkninger på transportsektoren fortsat betydelige. Fremkomsten af den nye ekstremt smitsomme covid-19-variant omikron, hvis karakteristika stadig er ukendte sammenlignet med de tidligere varianter, i efteråret 2021 giver anledning til bekymring over en fjerde bølge af pandemien og strengere inddæmningsforanstaltninger.

Den 7. oktober 2020 vedtog Europa-Parlamentet og Rådet forordning (EU) 2020/1429 om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet[4]. Formålet med forordningen var at sætte interessenter i jernbanesektoren i stand til bedre at håndtere de økonomiske konsekvenser af covid-19-pandemien og opfylde deres presserende likviditetsbehov gennem nedsættelse af, afkald på eller udsættelse af afgifter for minimumsadgangsydelserne og adgangen til infrastruktur, der forbinder servicefaciliteter.

Disse hjælpeforanstaltninger gjaldt for afgifter, der skulle betales i hele den i forordningens artikel 1 fastsatte referenceperiode, som løber fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020 ("referenceperioden"). Anvendelsesområdet var begrænset til denne tidsramme for at sikre, at foranstaltningerne kun gjaldt, så længe det var nødvendigt.

Artikel 5 i forordning (EU) 2020/1429 gav Kommissionen beføjelse til på grundlag af data fra infrastrukturforvaltere, som viser en vedvarende nedgang i jernbanetrafikken, som påviseligt er knyttet til covid-19-udbruddet, at forlænge referenceperioden med op til seks måneder ved hjælp af delegerede retsakter. Referenceperioden kunne forlænges til den 14. april 2022.

Kommissionen udøvede denne delegation af beføjelsen to gange[5] og forlængede referenceperioden til den 31. december 2021. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter for at forlænge referenceperioden blev tillagt Kommissionen for en periode på et år fra den 13. oktober 2020 og er nu udløbet.

Det fremgår af de data, som jernbaneinfrastrukturforvalterne i EU har forelagt Kommissionen for perioden frem til september 2021, at pandemien ramte passagersegmentet hårdere, navnlig den kommercielle passagertransport, hvor udbuddet blev væsentligt

[4] *EUT L 333 af 12.10.2020, s. 1.*

[5] Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2180 af 18. december 2020 om forlængelse af referenceperioden i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429 om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet (EUT L 433 af 22.12.2020, s. 37) og Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1061 af 28. juni 2021 om forlængelse af referenceperioden i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429 af 7. oktober 2020 om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet (EUT L 229 af 29.6.2021, s. 1).

reduceret i alle medlemsstater og stadig ikke er nået tilbage til 2019-niveauerne. Antallet af passagertog, der var omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste (PSO), og som kørte på nettet mellem januar og september 2021, er sammenligneligt med antallet i samme periode i 2019, mens det i 2020 var 7,8 % lavere sammenlignet med 2019. Antallet af kommercielle passagertog mellem januar og september 2021 var dog stadig 21,5 % lavere end i samme periode i 2019, hvilket viser, at der ikke var noget opsving sammenlignet med samme periode i 2020, hvor antallet var 23,3 % lavere i forhold til 2019. Antallet af godstog, der kørte på nettet, var stadig 2,5 % lavere end i den tilsvarende periode i 2019. Lignende tendenser kan observeres, når trafikken udtrykkes i tog-km. Mellem januar og september 2021 var PSO-passagertjenesterne udtrykt i tog-km 5,2 % lavere end i samme periode i 2019. Kommercielle passagertjenester udtrykt i tog-km var fortsat 25,6 % lavere i 2021 sammenlignet med samme periode i 2019, hvilket er i overensstemmelse med det (lave) niveau, der blev nået allerede i 2020. Antallet af tog-km tilbagelagt af godstog, der kørte på nettet, viste tegn på nogen genopretning, men forblev 2,6 % lavere mellem januar og september 2021 sammenlignet med samme periode i 2019. Det følger heraf, at nedgangen i omfanget af jernbanetrafikken som følge af covid-19-pandemien er vedvarende.

Det er derfor nødvendigt at ændre forordning (EU) 2020/1429 for at forlænge referenceperioden yderligere.

Da pandemien endnu ikke er overstået, og den fremtidige udvikling til en vis grad stadig er uforudsigelig, er det også nødvendigt at give Kommissionen beføjelse til at forlænge ovennævnte periode yderligere med højest seks måneder af gangen i overensstemmelse med den eksisterende retlige ramme.

Det foreslås derfor at forlænge referenceperioden til den 30. juni 2022 og at give Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter for yderligere at forlænge denne periode indtil den 31. december 2023. Det foreslås også, at denne delegation af beføjelser udløber samme dag, dvs. den 31. december 2023. Alle andre bestemmelser i den nuværende forordning forbliver uændrede.

På grund af covid-19-udbruddets uforudsigelige udvikling, særlig den pludselige fremkomst af nye varianter, der giver anledning til bekymring, har det ikke været muligt at vedtage relevante foranstaltninger i tide. I henhold til forordning (EU) 2020/1429 skal Kommissionen basere sin afgørelse om en eventuel forlængelse af referenceperioden på data, som skulle forelægges af infrastrukturforvalterne, når halvdelen af referenceperiodens forlængelse er forløbet. Kommissionen var ikke været i stand til at vedtage en yderligere forlængelse af referenceperioden inden udløbet af de delegerede beføjelser, da de nødvendige data endnu ikke var tilgængelige på dette tidspunkt.

For at undgå huller i anvendelsen af foranstaltningerne efter den 31. december 2021 (udgangen af den nuværende referenceperiode) bør denne forordning også omfatte perioden forud for dens ikrafttræden. I betragtning af arten af de foranstaltninger, der fastsættes ved denne forordning, fører anvendelse med tilbagevirkende kraft ikke til en tilsidesættelse af de berørte personers berettigede forventninger.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Forslaget skal sikre forlængelsen og kontinuiteten af de aktuelle ekstraordinære foranstaltninger, som blev indført for at afbøde virkningerne af covid-19-udbruddet for jernbanetransport og opretholde det fælles europæiske jernbaneområdes integritet. Disse foranstaltninger supplerer og tager hensyn til de retlige rammer, som er fastlagt i direktiv 2012/34/EU.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Et velfungerende fælles europæisk jernbaneområde beror på markedsdeltagernes økonomiske resultater og på at sikre de fremskridt, der allerede er opnået med hensyn til infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes forvaltningsmæssige uafhængighed, gennemsigtighed i bestemmelserne om afgifter og netadgang, ikkediskrimination og ligebehandling i forbindelse med kanaltildeling og afgiftsordninger samt markedsåbning. De negative økonomiske konsekvenser af covid-19-udbruddet for interessenterne på jernbanemarkedet kan bringe deres økonomiske levedygtighed i fare og muligvis få alvorlige negative følger for hele transportsystemet, hvilket vil have en negativ indvirkning på økonomien som helhed. De data om mængder, der er indsamlet fra EU's infrastrukturforvaltere fra marts 2020 til september 2021, viser klart, at pandemiens indvirkning på jernbanetrafikken endnu ikke er overstået, og at opsvinget har været skrøbeligt. Den foreslåede ændringsforordning har derfor til formål fortsat at tackle de vedvarende virkninger for sektoren. Dette ville også være i overensstemmelse med forlængelsen af gyldigheden af andre foranstaltninger, der hjælper medlemsstaterne og EU's virksomheder og borgere med at håndtere pandemiens negative virkninger. Den 18. november 2021 forlængede Kommissionen f.eks. de midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger[6] indtil den 30. juni 2022, hvilket giver medlemsstaterne mulighed for om nødvendigt at fortsætte deres støtteordninger og sikre, at virksomheder, der stadig er ramt af krisen, ikke pludselig afskæres fra den nødvendige finansielle støtte.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Dette initiativ er baseret på artikel 91 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, som også er retsgrundlaget for forordning (EU) 2020/1429.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Målene med forslaget kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne af følgende grunde: Sporadgangsafgifterne er genstand for omfattende regulering på EU-plan, og medlemsstaterne kan ikke fravige EU-reglerne, medmindre der vedtages specifik EU-

[6] Meddelelse fra Kommissionen "Sjette ændring af de midlertidige rammebestemmelser for statslige foranstaltninger til støtte for økonomien under det nuværende covid-19-udbrud og ændring af bilaget til meddelelsen fra Kommissionen til medlemsstaterne om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på kortfristet eksportkreditforsikring (2021/C 473/01)" (EUT C 473 af 24.11.2021, s. 1).

lovgivning i dette øjemed. Direktiv 2012/34/EU giver ikke medlemsstaterne mulighed for i forbindelse med covid-19-udbruddet at reagere på de uforudsigelige følger for jernbanetransporten ved f.eks. at justere reglerne for afgifter og kapacitetstildeling. Dette var kun undtagelsesvis tilladt inden for visse grænser ved forordning (EU) 2020/1429. Desuden er det ifølge den pågældende forordning op til medlemsstaterne selv at afgøre, om de vil gennemføre de fastsatte foranstaltninger, idet der også tages hensyn til, hvilke midler de har til rådighed i form af offentlig finansiering. Den foreslåede forlængelse af anvendelsen af foranstaltningerne i forordning (EU) 2020/1429 er derfor i overensstemmelse med nærhedsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå målet om at afbøde virkningerne af det nuværende covid-19-udbrud ved for en begrænset periode at forlænge de målrettede undtagelser fra direktiv 2012/34/EU som tilladt i henhold til forordning (EU) 2020/1429. Den foreslåede foranstaltning står derfor i rimeligt forhold til formålet. Forlængelsen af referenceperioden er i overensstemmelse med tidligere forlængelser og afspejler de konklusioner, der kan drages ud fra de data, der foreligger på nuværende tidspunkt. Det foreslås også at forlænge Kommissionens beføjelse til at forlænge referenceperioden for at tage højde for den fremtidige udvikling af pandemien.

- **Valg af retsakt**

Da der er tale om et forslag om ændring af en eksisterende forordning, bør samme retsakt anvendes.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Dette er en hasteforanstaltning, der er udløst af covid-19-pandemiens uforudsigelige karakter.

- **Høringer af interesserede parter**

I betragtning af sagens hastende karakter er der ikke gennemført en formel høring af de interesserede parter. Både medlemsstaternes myndigheder og interesserede parter har imidlertid opfordret Kommissionen til at forlænge forordning (EU) 2020/1429.

Navnlig har sammenslutninger i jernbanesektoren, der repræsenterer jernbanevirksomhederne, gentagne gange henvendt sig til Kommissionen med anmodninger om en videreførelse af foranstaltningerne. Medlemsstaterne og infrastrukturforvalterne har også allerede indført sådanne foranstaltninger.

I betragtning af manglen på passende beredskabsbestemmelser i direktiv 2012/34/EU og pandemiens vedvarende indvirkning på jernbanesektoren er der behov for at forlænge den eventuelle anvendelse af de nuværende foranstaltninger.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Som nævnt har det ikke været muligt at indhente ekspertbistand i den sædvanlige detaljeringsgrad på grund af sagens hastende karakter. Kommissionen har imidlertid trukket på de erfaringer, den har opnået gennem sine kontakter med medlemsstaterne og interesserede parter i jernbanesektoren og fra den konstante overvågning af jernbanetrafikmængden gennem input fra infrastrukturforvalterne i de seneste to år.

- **Konsekvensanalyse**

I betragtning af situationens hastende karakter er der ikke foretaget en konsekvensanalyse.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Ikke relevant.

- **Grundlæggende rettigheder**

Ikke relevant.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Foranstaltningen omfatter ingen specifikke overvågnings- eller rapporteringsordninger. Kommissionen bør dog følge covid-19-udbruddets udvikling og dets konsekvenser for det fælles europæiske jernbaneområde, og den bør tillægges beføjelse til, om nødvendigt, at vedtage en delegeret retsakt for at forlænge den periode, der er fastsat ved denne foranstaltning.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Ingen.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 i den foreslåede forordning ændrer artikel 1, artikel 5, stk. 2, og artikel 6, stk. 2, i forordning (EU) 2020/1429 ved at forlænge referenceperioden, dens maksimale yderligere forlængelse og varigheden af Kommissionens beføjelser i denne henseende.

I artikel 2 fastsættes det, at den foreslåede forordning skal anvendes fra den 1. januar 2022.

2021/0437 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EU) 2020/1429 for så vidt angår varigheden af referenceperioden for anvendelsen af midlertidige foranstaltninger vedrørende opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, og

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[1],

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure[2], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Covid-19-pandemien har ført til et kraftigt fald i jernbanetrafikken på grund af et betydeligt fald i efterspørgslen. Dette har haft alvorlige følger for jernbanevirksomhederne.

(2) Disse omstændigheder ligger uden for jernbaneselskabernes kontrol, og disse virksomheder har haft betydelige likviditetsproblemer, lidt store tab og risikerer i nogle tilfælde at blive insolvente.

(3) For at afbøde de negative økonomiske virkninger af covid-19-pandemien og støtte jernbanevirksomhederne gav Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429[3] medlemsstaterne mulighed for at give infrastrukturforvalterne tilladelse til at nedsætte, give afkald på eller udsætte betalingen af afgifter for adgang til jernbaneinfrastrukturen. Denne mulighed blev indrømmet for en referenceperiode fra den 1. marts 2020 til den 31. december 2020 og blev forlænget ved Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1061[4] indtil den 31. december 2021. Kommissionen har ikke længere beføjelse til at forlænge denne referenceperiode yderligere.

---

1 Udtalelse af [skal ajourføres af Europa-Parlamentet og Rådet i den endelige udgave].

2 Europa-Parlamentets holdning af [skal ajourføres af Europa-Parlamentet og Rådet i den endelige udgave] og Rådets afgørelse af [skal ajourføres af Europa-Parlamentet og Rådet i den endelige udgave].

3 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429 af 7. oktober 2020 om fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet (EUT L 333 af 12.10.2020, s. 1).

4 Kommissionens delegerede forordning (EU) 2021/1061 af 28. juni 2021 om forlængelse af referenceperioden i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1429 af 7. oktober 2020 om

(4) Covid-19-pandemien fortsætter, og fremkomsten af meget smitsomme og uforudsigelige varianter såsom covid-19-varianten omikron skaber usikkerhed om fremtiden og om risiciene ved nye restriktive foranstaltninger.

(5) Covid-19-pandemiens negative indvirkning på jernbanetrafikken fortsætter, og det er muligt, at jernbanevirksomheden fortsat vil blive påvirket, afhængigt af pandemiens fremtidige udvikling. For at imødekomme sektorens presserende behov bør referenceperioden i forordning (EU) 2020/1429 forlænges indtil den 30. juni 2022.

(6) Covid-19-udbruddets uforudsigelige udvikling, den pludselige fremkomst af nye varianter og behovet for at vurdere deres indvirkning på jernbanesektoren kræver en hurtig og fleksibel reguleringsmæssig reaktion. For at undgå et hul i reaktionen på den nuværende situation bør der sikres kontinuitet i anvendelsen af foranstaltningerne efter den 31. december 2021. I betragtning af arten af de foranstaltninger, der fastsættes ved denne forordning, vil anvendelsen af denne forlængelse af referenceperioden med tilbagevirkende kraft ikke føre til en tilsidesættelse af de berørte personers berettigede forventninger.

(7) Kommissionen bør løbende analysere de økonomiske virkninger af covid-19-udbruddet på jernbanesektoren, og hvis de ugunstige betingelser fortsætter med at være til stede, bør Unionen være i stand til uden ugrundet ophold at forlænge anvendelsesperioden for de foranstaltninger, der er fastsat i denne forordning. Delegationen af beføjelser i henhold til forordning (EU) 2020/1429 bør forlænges indtil den 31. december 2023 på samme betingelser.

(8) Målet for denne forordning, nemlig at forlænge anvendelsen af de midlertidige regler for opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur, der er fastsat for at afhjælpe den akutte nødsituation, som covid-19-udbruddet har forårsaget, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af handlingens omfang eller virkninger bedre nås på EU-plan; Unionen kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union (TEU). I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå det pågældende mål.

(9) Forordning (EU) 2020/1429 bør derfor ændres.

(10) For at sikre omgående anvendelse af foranstaltningerne i denne forordning, bør den som følge af den hastende karakter træde i kraft på dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Ændring af forordning (EU) 2020/1429

I forordning (EU) 2020/1429 foretages følgende ændringer:

(1) Artikel 1, andet punktum, affattes således:

"Den finder anvendelse på infrastruktur, der anvendes til indenlandsk og international jernbanetransport, som er omfattet af nævnte direktiv, i perioden fra den 1. marts 2020 til den 30. juni 2022 ("referenceperioden")."

---

fastsættelse af foranstaltninger for at bidrage til et bæredygtigt jernbanemarked på baggrund af covid-19-udbruddet (EUT L 229 af 29.6.2021, s. 1).

(2) Artikel 5, stk. 2, andet punktum, affattes således:

"En sådan ændring må kun forlænge referenceperioden med op til seks måneder, og referenceperioden kan ikke forlænges ud over den 31. december 2023."

(3) Artikel 6, stk. 2, affattes således:

"2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 2, tillægges Kommissionen indtil den 31. december 2023."

Artikel 2

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 1. januar 2022.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*