EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2020/1429 glede trajanja referenčnega obdobja za uporabo začasnih ukrepov v zvezi z naložitvijo uporabnin za železniško infrastrukturo

(Besedilo velja za EGP)

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

Železniški sektor je za Evropsko unijo strateškega pomena. Bistveno prispeva k celotnemu gospodarstvu in zaposlovanju v EU, saj neposredno zaposluje več kot 900 000 ljudi, od tega jih približno 500 000 zaposlujejo prevozniki v železniškem prometu in 400 000 upravljavci infrastrukture (konec leta 2018)[1].

Železniški promet je bistven za strategijo EU za bolj trajnostni prometni sektor, ekonomsko in socialno kohezijo ter povezovanje Evropejcev znotraj držav članic in med njimi. Železnica pomembno prispeva h kombinaciji načinov prevoza v EU, saj zagotavlja čisto mobilnost in visoko raven učinkovitosti. Železniški promet je zato zaradi svoje vrednosti, ki jo ima kot najbolj trajnosten in okolju prijazen način prevoza, ključen pri doseganju ciljev zelenega dogovora.

Evropske železnice so leta 2018 prepeljale približno 1,6 milijarde ton tovora in 7,1 milijarde potnikov. Istega leta je obseg potniškega prometa v EU dosegel 400 milijard potniških kilometrov, skupni potniški kilometri kopenskega prometa pa so znašali približno 5 bilijonov kilometrov. Železniški potniški promet poteka predvsem znotraj držav, leta 2018 ga je bilo le 7 % čezmejnega[2].

Leta 2018[3] je obseg tovornega prometa v EU znašal 435 milijard tonskih kilometrov, skupni kopenski promet pa je znašal 2,3 bilijona tonskih kilometrov. Približno polovica vsega železniškega tovornega prometa je čezmejni promet. Železniški tovorni promet ima zato izrazito evropsko razsežnost.

Izbruh COVID-19 je od začetka leta 2020 močno vplival na železniški promet v Uniji. Železniški potniški in tovorni promet sta se zmanjšala zaradi omejitev mobilnosti in posledičnega zmanjšanja povpraševanja po prevozu. V prvem obdobju pandemije spomladi 2020 so prevozniki v železniškem prometu ustavili večino mednarodnih potniških vlakov. Število potnikov v domačem železniškem prometu se je med prvim valom pandemije v primerjavi s prejšnjim letom zmanjšalo za 90 %. Nekaj prevoznikov, zlasti novih ponudnikov, je moralo prenehati opravljati prevoze, prevozniki v železniškem tovornem prometu pa so poročali o močnem zmanjšanju prepeljanih količin, saj so številne panoge zaradi posledic pandemije upočasnile proizvodnjo ali z njo celo prenehale. Skozi celo poletje 2020 sta povpraševanje in obseg prometa ostala na nizki ravni v potniškem in tovornem prometu.

---

1 Delovni dokument služb Komisije, ki je priložen Sedmemu poročilu o spremljanju razvoja trga storitev v železniškem prometu v skladu s členom 15(4) Direktive 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta (COM(2021) 5 final).

2 Enako.

3 Enako.

Jeseni 2020 so morale številne države zaradi drugega vala pandemije sprejeti dodatne omejevalne ukrepe v zvezi z mobilnostjo državljanov. Izbruh tretjega vala pandemije je oviral hitro okrevanje železniškega prometa, zlasti železniškega potniškega prometa. Oktobra in novembra 2020 so države članice uvedle nove omejitve mobilnosti, ki so jih leta 2021 odpravile zgolj delno in postopoma. Število potnikov se še ni vrnilo na ravni pred pandemijo in morda bo trajalo dlje, kot je bilo pričakovano, da se vrne na ravni pred pandemijo, zlasti pri komercialnem potniškem prometu. Zato je vpliv pandemije na prometni sektor še vedno znaten. Jeseni 2021 se je pojavila nova izjemno nalezljiva različica COVID-19 omikron, lastnosti katere v primerjavi s prejšnjimi različicami še niso znane in ki vzbuja zaskrbljenost glede četrtega vala pandemije in strožjih zajezitvenih ukrepov.

Evropski parlament in Svet sta 7. oktobra 2020 sprejela Uredbo (EU) 2020/1429 o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi izbruha COVID-19[4]. Cilj Uredbe je bil omogočiti deležnikom v železniškem prometu, da se bolje spopadejo s finančnimi posledicami pandemije COVID-19, in se odzvati na njihove nujne likvidnostne potrebe z znižanjem, oprostitvijo ali odlogom plačila uporabnin za minimalni paket storitev dostopa in za dostop do infrastrukture, ki povezuje objekte za izvajanje železniških storitev.

Ti ukrepi pomoči so se uporabljali za uporabnine, ki bi jih bilo treba plačevati v celotnem referenčnem obdobju, določenem v členu 1 Uredbe, ki je trajalo od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 (v nadaljnjem besedilu: referenčno obdobje). Področje uporabe je bilo omejeno na ta časovni okvir, da bi se zagotovilo, da se ukrepi uporabljajo le toliko časa, kolikor je potrebno.

S členom 5 Uredbe (EU) 2020/1429 je bila Komisija pooblaščena, da na podlagi podatkov upravljavcev infrastrukture, ki kažejo vztrajno zmanjševanje železniškega prometa, ki je dokazljivo povezano z izbruhom COVID-19, z delegiranimi akti podaljša referenčno obdobje za največ šest mesecev. Referenčno obdobje bi se lahko podaljšalo najdlje do 14. aprila 2022.

Komisija je navedeni prenos pooblastila uporabila dvakrat[5] in je referenčno obdobje podaljšala do 31. decembra 2021. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi se podaljša referenčno obdobje, je bilo na Komisijo preneseno za enoletno obdobje od 13. oktobra 2020 in se je zdaj izteklo.

Na podlagi podatkov, ki so jih Komisiji predložili upravljavci železniške infrastrukture v Uniji in ki zajemajo obdobje do septembra 2021, je pandemija močneje prizadela segment potniških storitev, zlasti segment komercialnih storitev potniškega prometa, pri čemer se je ponudba znatno zmanjšala v vseh državah članicah in se še vedno ni vrnila na ravni iz leta 2019. Število potniških vlakov v okviru obveznosti javne službe v omrežju med januarjem in septembrom 2021 je primerljivo s številom iz enakega obdobja leta 2019,

[4] *UL L 333, 12.10.2020, str. 1.*

[5] Delegirana uredba Komisije (EU) 2020/2180 z dne 18. decembra 2020 o podaljšanju referenčnega obdobja iz Uredbe (EU) 2020/1429 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi izbruha COVID-19 (UL L 433, 22.12.2020, str. 37) in Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1061 z dne 28. junija 2021 o podaljšanju referenčnega obdobja iz Uredbe (EU) 2020/1429 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi izbruha COVID-19 (UL L 229, 29.6.2021, str. 1).

medtem ko je bilo leta 2020 v primerjavi z letom 2019 za 7,8 % manjše. Vendar je bilo število komercialnih potniških vlakov med januarjem in septembrom 2021 še vedno za 21,5 % manjše od števila v enakem obdobju leta 2019, kar kaže, da ni bilo okrevanja v primerjavi z enakim obdobjem leta 2020, ko je bilo to število za 23,3 % manjše v primerjavi z letom 2019. Število tovornih vlakov v omrežju je bilo še vedno za 2,5 % manjše v primerjavi z ustreznim obdobjem leta 2019. Podobne trende je mogoče opaziti, če promet izrazimo v vlakovnih kilometrih. Med januarjem in septembrom 2021 je bil obseg storitev potniškega prometa v okviru obveznosti javne službe, izraženih v vlakovnih kilometrih, za 5,2 % manjši v primerjavi z enakim obdobjem leta 2019. Komercialnih potniških storitev, izraženih v vlakovnih kilometrih, je bilo leta 2021 še vedno za 25,6 % manj kot v enakem obdobju leta 2019, kar je skladno z (nizko) ravnjo, doseženo že leta 2020. Pri vlakovnih kilometrih tovornih vlakov v omrežju so se pokazali nekateri znaki okrevanja, vendar so med januarjem in septembrom 2021 ostali za 2,6 % nižji v primerjavi z enakim obdobjem leta 2019. Iz tega je razvidno, da se zmanjševanje obsega železniškega prometa, ki je posledica izbruha pandemije COVID-19, nadaljuje.

Zato je treba Uredbo (EU) 2020/1429 spremeniti tako, da se nadalje podaljša referenčno obdobje.

Ker pandemije še ni konec in še vedno obstaja določena raven nepredvidljivosti glede prihodnjega razvoja dogodkov, je prav tako treba na Komisijo prenesti pooblastilo, da nadalje podaljša navedeno obdobje (vsakič za največ šest mesecev), da se zagotovi kontinuiteta obstoječega pravnega okvira.

Zato se predlaga, da se referenčno obdobje podaljša do 30. junija 2022 in na Komisijo prenese pooblastilo, da sprejema delegirane akte, s katerimi lahko to obdobje podaljša še do 31. decembra 2023. Predlaga se tudi, da bi moral prenos pooblastila prenehati veljati na isti datum, tj. 31. decembra 2023. Vse druge določbe sedanje uredbe bi morale ostati nespremenjene.

Zaradi nepredvidljivega razvoja izbruha COVID-19, zlasti zaradi nenadnega pojava novih skrb vzbujajočih različic, zadevnih ukrepov ni bilo mogoče sprejeti pravočasno. Z Uredbo (EU) 2020/1429 se od Komisije zahteva, da se pri odločitvi o morebitnem podaljšanju referenčnega obdobja opre na podatke, ki jih morajo upravljavci infrastrukture predložiti po preteku polovice podaljšanega referenčnega obdobja. Komisija ni mogla sprejeti nadaljnjega podaljšanja referenčnega obdobja pred prenehanjem veljavnosti prenesenih pooblastil, saj takrat potrebni podatki še niso bili na voljo.

Da bi preprečili vrzeli pri uporabi ukrepov po 31. decembru 2021 (konec sedanjega referenčnega obdobja), bi moralo biti v tej uredbi zajeto tudi obdobje pred njenim začetkom veljavnosti. Glede na naravo ukrepov, določenih v tej uredbi, retroaktivna uporaba ne povzroča kršitve legitimnih pričakovanj zadevnih oseb.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Cilj tega predloga je zagotoviti podaljšanje in nadaljevanje sedanjih izrednih ukrepov, ki so bili uvedeni, da bi se ublažili učinki izbruha COVID-19 na železniški promet in ohranila

celovitost enotnega evropskega železniškega območja. Ti ukrepi dopolnjujejo in upoštevajo pravni okvir, ki je bil vzpostavljen z Direktivo 2012/34/EU.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Učinkovito delovanje enotnega evropskega železniškega območja je odvisno od gospodarske uspešnosti subjektov na trgu in ohranjanja dosedanjih dosežkov v zvezi z upravljavsko neodvisnostjo upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu, preglednostjo določb o zaračunavanju uporabnin in dostopu do omrežja, nediskriminatorno in enako obravnavo pri ureditvah dodeljevanja vlakovnih poti in zaračunavanja uporabnin ter odprtostjo trga. Negativne gospodarske posledice izbruha COVID-19 za deležnike na trgu storitev v železniškem prometu bi lahko ogrozile njihovo finančno sposobnost in imele resne negativne učinke na delovanje prometnega sistema, kar bi lahko negativno vplivalo na gospodarstvo kot celoto. Podatki o obsegih, ki so jih zbrali upravljavci infrastrukture v EU in ki zajemajo obdobje od marca 2020 do septembra 2021, jasno kažejo, da pandemija še vedno vpliva na železniški promet in da je bilo okrevanje šibko. Zato je cilj predlagane uredbe o spremembi nadaljnje obravnavanje učinkov na sektor, ki še trajajo. To bi bilo tudi v skladu s podaljšanjem veljavnosti drugih ukrepov, ki pomagajo državam članicam ter podjetjem in državljanom EU pri spopadanju z negativnim vplivom pandemije. Komisija je na primer 18. novembra 2021 do 30. junija 2022 podaljšala začasni okvir za državno pomoč[6], ki državam članicam omogoča, da po potrebi še naprej izvajajo sheme podpore in zagotovijo, da podjetja, na katera kriza še vedno vpliva, ne bodo nenadoma ostala brez potrebne finančne pomoči.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Ta pobuda temelji na členu 91 Pogodbe o delovanju Evropske unije, ki je tudi pravna podlaga Uredbe (EU) 2020/1429.

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Države članice ne morejo zadovoljivo doseči ciljev predloga iz naslednjega razloga: uporabnine za dostop do tirov so celovito urejene na ravni EU, zato države članice ne morejo odstopati od pravil Unije, razen če obstaja posebna evropska zakonodaja. Direktiva 2012/34/EU državam članicam ne dovoljuje, da bi se v okviru izbruha COVID-19 odzvale na nepredvidljive učinke na železniški promet, zlasti ne s prilagoditvijo pravil o zaračunavanju uporabnin in dodeljevanju zmogljivosti. To je bilo ob upoštevanju določenih omejitev izjemoma dovoljeno z Uredbo (EU) 2020/1429. Poleg tega je na podlagi določb navedene uredbe državam članicam prepuščena odločitev, ali bodo določene ukrepe izvedle, tudi ob upoštevanju načinov, ki so jim na voljo v smislu javnih sredstev. Zato je predlagano

[6] Sporočilo Komisije – Šesta sprememba začasnega okvira za ukrepe državne pomoči v podporo gospodarstvu ob izbruhu COVID-19 in sprememba Priloge k Sporočilu Komisije državam članicam o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije za kratkoročno zavarovanje izvoznih kreditov (2021/C 473/01) (UL C 473, 24.11.2021, str. 1).

podaljšanje uporabe ukrepov, predvidenih v Uredbi (EU) 2020/1429, v skladu z načelom subsidiarnosti.

- **Sorazmernost**

Predlog ne presega okvirov, ki so potrebni za dosego cilja ublažitve učinka sedanjega izbruha COVID-19 s podaljšanjem ciljno usmerjenih odstopanj od Direktive 2012/34/EU, ki jih dovoljuje Uredba (EU) 2020/1429, za določen čas. Predlagani ukrep je zato sorazmeren. Podaljšanje referenčnega obdobja je skladno s prejšnjimi podaljšanji in odraža ugotovitve, ki jih je mogoče izpeljati iz trenutno razpoložljivih podatkov. Predlaga se tudi, da se podaljša veljavnost pooblastila, prenesenega na Komisijo, za podaljšanje referenčnega obdobja, da bi se upošteval prihodnji razvoj pandemije.

- **Izbira instrumenta**

Ker je to predlog za spremembo obstoječe uredbe, bi bilo treba uporabiti enak instrument.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z DELEŽNIKI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja primernosti obstoječe zakonodaje**

To je nujen ukrep, ki ga je sprožila nepredvidljiva narava pandemije COVID-19.

- **Posvetovanja z deležniki**

Zaradi nujnosti zadeve uradno posvetovanje z deležniki ni bilo opravljeno. Vendar so organi držav članic in deležniki Komisijo pozvali, naj podaljša Uredbo (EU) 2020/1429.

Zlasti združenja za železniški promet, ki zastopajo prevoznike v železniškem prometu, so se večkrat obrnila na Komisijo in jo prosila za nadaljevanje ukrepov. Tudi države članice in upravljavci infrastrukture imajo že vzpostavljene take ukrepe.

Ker Direktiva 2012/34/EU ne vsebuje ustreznih določb za nujne primere in ker pandemija še vedno vpliva na železniški sektor, obstaja potreba po podaljšanju morebitne uporabe sedanjih ukrepov.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Kot je bilo pojasnjeno, zbiranje strokovnih mnenj, ki bi bilo tako podrobno kot običajno, zaradi nujnosti razmer ni bilo mogoče. Vendar je Komisija upoštevala izkušnje, pridobljene v stikih z državami članicami in deležniki v železniškem prometu ter s stalnim spremljanjem obsega železniškega prometa na podlagi podatkov upravljavcev infrastrukture v zadnjih dveh letih.

- **Ocena učinka**

Glede na nujnost razmer ocena učinka ni bila izvedena.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ni relevantno.

- **Temeljne pravice**

Ni relevantno.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ni relevantno.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ukrep ne vključuje posebne ureditve spremljanja ali poročanja. Vendar bi morala Komisija spremljati razvoj dogodkov v zvezi z izbruhom COVID-19 in njegovim učinkom na enotno evropsko železniško območje ter po potrebi biti pooblaščena za sprejetje delegiranega akta za podaljšanje obdobij, na katera se ta ukrep nanaša.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Jih ni.

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

S členom 1 predlagane uredbe so spremenjeni člen 1, člen 5(2) in člen 6(2) Uredbe (EU) 2020/1429 ter podaljšani referenčno obdobje, njegovo najdaljše možno podaljšanje in trajanje pooblastila Komisije v zvezi s tem.

Člen 2 določa uporabo predlagane uredbe od 1. januarja 2022.

2021/0437 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Uredbe (EU) 2020/1429 glede trajanja referenčnega obdobja za uporabo začasnih ukrepov v zvezi z naložitvijo uporabnin za železniško infrastrukturo

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora[1],

po posvetovanju z Odborom regij,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom[2],

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Pandemija COVID-19 je povzročila močno zmanjšanje železniškega prometa zaradi znatnega upada povpraševanja. To je resno vplivalo na prevoznike v železniškem prometu.

(2) Prevozniki v železniškem prometu nimajo nadzora nad navedenimi okoliščinami ter se spopadajo s precejšnjimi likvidnostnimi težavami in velikimi izgubami, v nekaterih primerih pa jim grozi insolventnost.

(3) Da bi se preprečile negativne gospodarske posledice pandemije COVID-19 in podprli prevozniki v železniškem prometu, je Uredba (EU) 2020/1429 Evropskega parlamenta in Sveta[3] državam članicam omogočila, da upravljavcem infrastrukture dovolijo, da znižajo, oprostijo ali odložijo plačilo uporabnin za dostop do železniške infrastrukture. Navedena možnost je bila odobrena za referenčno obdobje od 1. marca 2020 do 31. decembra 2020 ter je bila z Delegirano uredbo Komisije (EU) 2021/1061[4] podaljšana do 31. decembra 2021. Komisija nima več pooblastila za nadaljnje podaljšanje navedenega referenčnega obdobja.

(4) Pandemija COVID-19 še traja in zaradi pojava novih zelo nalezljivih in nepredvidljivih različic, kot je različica COVID-19 omikron, obstaja negotovost glede prihodnosti in tveganj novih omejevalnih ukrepov.

---

1 Mnenje z dne [dopolnita Evropski parlament in Svet v končni različici].

2 Stališče Evropskega parlamenta z dne [dopolnita Evropski parlament in Svet v končni različici] in sklep Sveta z dne [dopolnita Evropski parlament in Svet v končni različici].

3 Uredba (EU) 2020/1429 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. oktobra 2020 o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi izbruha COVID-19 (UL L 333, 12.10.2020, str. 1).

4 Delegirana uredba Komisije (EU) 2021/1061 z dne 28. junija 2021 o podaljšanju referenčnega obdobja iz Uredbe (EU) 2020/1429 Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi ukrepov za trajnostni trg storitev v železniškem prometu zaradi izbruha COVID-19 (UL L 229, 29.6.2021, str. 1).

(5) Pandemija COVID-19 še naprej negativno vpliva na železniški promet in mogoče je, da bodo prevozniki v železniškem prometu še naprej prizadeti, odvisno od nadaljnjega razvoja pandemije. Da bi se odzvali na nujne potrebe tega sektorja, bi bilo treba referenčno obdobje iz Uredbe (EU) 2020/1429 podaljšati do 30. junija 2022.

(6) Zaradi nepredvidljivega razvoja izbruha COVID-19, nenadnega pojava novih različic in potrebe po oceni njihovega vpliva na železniški sektor je potreben hiter in prožen regulativni odziv. Da bi preprečili vrzel v odzivu na trenutne razmere, je ustrezno, da se zagotovi neprekinjena uporaba ukrepov po 31. decembru 2021. Glede na naravo ukrepov, določenih v tej uredbi, retroaktivna uporaba tega podaljšanja referenčnega obdobja ne bo povzročila kršitve legitimnih pričakovanj zadevnih oseb.

(7) Komisija bi morala stalno analizirati gospodarski vpliv izbruha COVID-19 na železniški sektor in, če se razmere ne izboljšajo, bi morala Unija imeti možnost, da brez nepotrebnega odlašanja podaljša obdobje uporabe ukrepov, določenih s to uredbo. Prenos pooblastil na podlagi Uredbe (EU) 2020/1429 bi bilo treba podaljšati pod enakimi pogoji do 31. decembra 2023.

(8) Ker cilja te uredbe, in sicer podaljšanja uporabe začasnih pravil o naložitvi uporabnin za železniško infrastrukturo, ki so bila določena v odziv na nujne razmere zaradi izbruha COVID-19, države članice ne morejo zadovoljivo doseči, temveč se zaradi obsega ali učinkov ukrepanja lažje doseže na ravni Unije, lahko Unija sprejme ukrepe v skladu z načelom subsidiarnosti iz člena 5 Pogodbe o Evropski uniji (PEU). V skladu z načelom sorazmernosti iz navedenega člena ta uredba ne presega tistega, kar je potrebno za doseganje navedenega cilja.

(9) Uredbo (EU) 2020/1429 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(10) Da bi se omogočila takojšnja uporaba ukrepov iz te uredbe, bi morala ta uredba nujno začeti veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Spremembe Uredbe (EU) 2020/1429

Uredba (EU) 2020/1429 se spremeni:

(1) v členu 1 se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Uporablja se za uporabo železniške infrastrukture za storitve v notranjem in mednarodnem železniškem prometu, ki spada na področje uporabe navedene direktive, v obdobju od 1. marca 2020 do 30. junija 2022 (v nadaljnjem besedilu: referenčno obdobje).“;

(2) v členu 5(2) se drugi stavek nadomesti z naslednjim:

„Z vsako tako spremembo se lahko referenčno obdobje podaljša samo za obdobje do šest mesecev, pri tem pa referenčno obdobje ne sme biti podaljšano po 31. decembru 2023.“;

(3) v členu 6 se odstavek 2 nadomesti z naslednjim:

„2. Pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov iz člena 5(2) se na Komisijo prenese do 31. decembra 2023.“.

Člen 2

Začetek veljavnosti

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 1. januarja 2022.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament *predsednik*	*Za Svet* *predsednik*