



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**tot wijziging van Verordening (EU) 2020/1429 wat betreft de duur van de
referentieperiode voor de toepassing van tijdelijke maatregelen inzake heffingen voor
het gebruik van de spoorweginfrastructuur**

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

De spoorwegsector is van strategisch belang voor de Europese Unie. Het spoor levert een essentiële bijdrage aan de algemene economie en werkgelegenheid van de EU. De sector telt zelf meer dan 900 000 werknemers: ongeveer 500 000 bij spoorwegondernemingen en grofweg 400 000 bij de infrastructuurbeheerders (cijfers voor eind 2018)¹.

Spoorvervoer is van cruciaal belang voor de EU-strategie voor een duurzamere vervoerssector, voor economische en sociale cohesie en voor de contacten tussen Europese burgers binnen en tussen de lidstaten. Het spoor levert met schone mobiliteit en een grote efficiëntie een belangrijke bijdrage aan de Europese vervoersmix. Daarom is het spoorvervoer, als meest duurzame en milieuvriendelijke vervoerswijze, van cruciaal belang voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de Green Deal.

In 2018 vervoerden de Europese spoorwegen ongeveer 1,6 miljard ton goederen en 7,1 miljard passagiers. In datzelfde jaar werden in de Unie in totaal 400 miljard passagierskilometers met de trein afgelegd, ten opzichte van in totaal ongeveer 5 biljoen passagierskilometers voor alle vervoer over land. Het merendeel van het passagiersvervoer per spoor is binnenlands verkeer; in 2018² was slechts 7 % internationaal verkeer.

In 2018³ vertegenwoordigde het goederenvervoer per spoor een volume van 435 miljard tonkilometers op een totaal van ongeveer 2,3 biljoen voor alle vervoer over land. Ongeveer de helft van alle goederenvervoer per spoor is internationaal vervoer. Hierdoor heeft het goederenvervoer per spoor een sterke Europese dimensie.

Sinds begin 2020 heeft de uitbraak van COVID-19 grote gevolgen voor het spoorvervoer in de Unie. Het passagiers- en goederenvervoer per spoor is gedaald door de mobiliteitsbeperkingen en de lagere vervoersvraag die daaruit voortvloeit. Tijdens de eerste golf van de pandemie in het voorjaar van 2020 werden de meeste internationale passagierstreinen opgeheven. De passagiersaantallen in het binnenlands spoorvervoer daalden tijdens de eerste golf van de pandemie met 90 % ten opzichte van het vorige jaar. Enkele exploitanten, met name nieuwe spelers, moesten hun activiteiten stopzetten. Exploitanten van goederenvervoer per spoor zagen hun vervoersvolumes sterk dalen doordat veel bedrijven hun productie vanwege de pandemie beperkten of zelfs stopzetten. Ook in de zomer van 2020 bleven de vraag en de vervoersvolumes laag, in zowel het passagiers- als goederenvervoer.

¹ Werkdocument van de diensten van de Commissie bij het zevende monitoringsverslag over de ontwikkeling van de spoorwegmarkt overeenkomstig artikel 15, lid 4, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad, COM (2021) 5 final.

² Idem.

³ Idem.

In het najaar van 2020 zagen veel landen zich door een tweede golf van de pandemie genoodzaakt om de mobiliteit van burgers opnieuw te beperken. De derde golf van de pandemie dwarsboomde het snelle herstel van het spoorverkeer, met name van het passagiersvervoer per spoor. In oktober en november 2020 hebben de lidstaten nieuwe mobiliteitsbeperkingen opgelegd. Die werden in de loop van 2021 slechts gedeeltelijk en stapsgewijs opgeheven. De passagiersaantallen liggen nog steeds lager dan vóór de pandemie. Met name in het commercieel passagiersvervoer zal het herstel tot het niveau van vóór de pandemie wellicht langer duren dan verwacht. Daarom heeft de pandemie nog steeds een aanzienlijke impact op de vervoerssector. De opkomst van de nieuwe uiterst besmettelijke omikronvariant in het najaar van 2021, waarvan nog onduidelijk is in hoeverre die verschilt van eerdere varianten, geeft aanleiding tot bezorgdheid over een vierde golf van de pandemie en strengere beperkingen.

Op 7 oktober 2020 hebben het Europees Parlement en de Raad hun goedkeuring gehecht aan Verordening (EU) 2020/1429 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak⁴. De verordening moest de verschillende actoren in de spoorwegsector in staat stellen beter het hoofd te bieden aan de financiële gevolgen van de COVID-19-pandemie en tegemoetkomen aan hun dringende liquiditeitsbehoefte door de verlaging, de kwijtschelding of het uitstel van de heffingen voor het minimumtoegangspakket en voor de toegang tot infrastructuur die dienstvoorzieningen verbindt.

Deze versoepelingen golden voor de heffingen die gedurende de hele in artikel 1 van de verordening genoemde referentieperiode verschuldigd waren, namelijk van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 (“de referentieperiode”). Het toepassingsgebied was tot die periode beperkt om ervoor te zorgen dat de maatregelen niet langer dan nodig van toepassing zouden blijven.

Bij artikel 5 van Verordening (EU) 2020/1429 heeft de Commissie de bevoegdheid gekregen om de referentieperiode door middel van gedelegeerde handelingen met maximaal zes maanden te verlengen als uit gegevens van de infrastructuurbeheerders blijkt dat de door de uitbraak van COVID-19 veroorzaakte daling van het spoorverkeer aanhoudt. Die referentieperiode kon worden verlengd tot uiterlijk 14 april 2022.

De Commissie heeft deze bevoegdheidsdelegatie tweemaal⁵ uitgeoefend en de referentieperiode verlengd tot 31 december 2021. De bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen om de referentieperiode te verlengen, is aan de Commissie toegekend gedurende een periode van één jaar, met ingang van 13 oktober 2020, en is inmiddels verstreken.

⁴ *PB L 333 van 12.10.2020, blz. 1.*

⁵ Gedelegeerde Verordening (EU) 2020/2180 van de Commissie van 18 december 2020 tot verlenging van de referentieperiode als vastgesteld bij Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak (PB L 433 van 22.12.2020, blz. 37); en Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/1061 van de Commissie van 28 juni 2021 tot verlenging van de referentieperiode als vastgesteld bij Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak (PB L 229 van 29.6.2021, blz. 1).

Uit de door de Europese infrastructuurbeheerders aan de Commissie verstrekte gegevens voor de periode tot september 2021 blijkt dat de pandemie de zwaarste impact had op het passagiersvervoer, met name op de commerciële passagierstreinen. In alle lidstaten werd het aanbod sterk teruggeschoefd en ligt het nog steeds beneden het niveau van 2019. Het aantal passagierstreinen die tussen januari en september 2021 op grond van openbaredienstverplichtingen op het netwerk reden, is vergelijkbaar met dat in dezelfde periode in 2019, terwijl dat aantal in 2020 7,8 % lager lag dan in 2019. Tussen januari en september 2021 lag het aantal commerciële passagierstreinen echter nog steeds 21,5 % lager dan in dezelfde periode in 2019. Daaruit blijkt dat er geen sprake is van een herstel ten opzichte van dezelfde periode in 2020, toen het 23,3 % lager lag dan in 2019. Het aantal goederentreinen op het net lag nog steeds 2,5 % lager dan in de overeenkomstige periode in 2019. Dezelfde tendensen zijn zichtbaar als men het verkeer in aantal trein-km bekijkt. Tussen januari en september 2021 lag het aantal trein-km op grond van openbaredienstverplichtingen 5,2 % lager dan in dezelfde periode in 2019. De commerciële passagierstreinen, uitgedrukt in treinkilometers, bleven in 2021 25,6 % beneden het niveau in dezelfde periode in 2019, conform het (lage) niveau dat reeds in 2020 werd bereikt. Het aantal goederen-km op het spoorwegnet vertoonde tekenen van herstel, maar bleef tussen januari en september 2021 2,6 % beneden het niveau in dezelfde periode in 2019. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de daling van het spoorverkeer als gevolg van de COVID-19-pandemie nog niet voorbij is.

Daarom moet Verordening (EU) 2020/1429 worden gewijzigd om de referentieperiode andermaal te verlengen.

Aangezien de pandemie nog niet voorbij is en de toekomstige ontwikkelingen nog steeds tot op zekere hoogte onvoorspelbaar blijven, moet aan de Commissie ook de bevoegdheid worden verleend om de voornoemde periode, in overeenstemming met het bestaande rechtskader, telkens met zes maanden te verlengen.

Daarom wordt voorgesteld de referentieperiode te verlengen tot en met 30 juni 2022 en de Commissie te machtigen gedelegeerde handelingen vast te stellen om die periode verder te verlengen tot en met 31 december 2023. Tevens wordt voorgesteld de bevoegdheidsdelegatie te beëindigen op dezelfde datum, namelijk op 31 december 2023. Alle andere bepalingen van de huidige verordening moeten ongewijzigd blijven.

Door de onvoorziene ontwikkeling van de COVID-19-uitbraak en met name de plotse opkomst van nieuwe zorgwekkende varianten was het onmogelijk om tijdig passende maatregelen vast te stellen. Op grond van Verordening (EU) 2020/1429 moet de Commissie haar besluit over een mogelijke verlenging van de referentieperiode baseren op gegevens die infrastructuurbeheerders moesten verstrekken nadat de helft van de verlenging van de referentieperiode was verstreken. De Commissie was niet in staat om vóór het verstrijken van de gedelegeerde bevoegdheden een verdere verlenging van de referentieperiode vast te stellen, aangezien zij op dat moment nog niet over de vereiste gegevens beschikte.

Om lacunes in de toepassing van de maatregelen na 31 december 2021 (het einde van de huidige referentieperiode) te voorkomen, moet deze verordening ook betrekking hebben op de periode vóór de inwerkingtreding ervan. Gelet op de aard van de bij deze verordening

vastgestelde maatregelen, wordt het gewettigd vertrouwen van de betrokkenen niet geschonden door een toepassing met terugwerkende klacht.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel heeft enerzijds tot doel ervoor te zorgen dat de huidige buitengewone maatregelen om de gevolgen van de COVID-19-uitbraak voor het spoorvervoer te verzachten worden verlengd en gehandhaafd en anderzijds de integriteit van de gemeenschappelijke Europese spoorwegruiimte te bewaren. Deze maatregelen vormen een aanvulling op en sporen met het bij Richtlijn 2012/34/EU vastgestelde rechtskader.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

De effectieve werking van de interne Europese spoorwegruiimte is afhankelijk van de economische prestaties van de marktspelers en van het behoud van de reeds geboekte resultaten op het gebied van bestuurlijke onafhankelijkheid van infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, transparantie van de regels inzake tarifiering en toegang tot het net, non-discriminatie en gelijke behandeling bij de toekenning van treinpadden en de toepassing van heffingsregelingen en van de openstelling van de markt. De negatieve economische gevolgen van COVID-19 kunnen de financiële levensvatbaarheid van de actoren op de spoormarkt in gevaar brengen en de werking van het vervoerssysteem ernstig verstoren, hetgeen uiteindelijk de economie als geheel zou schaden. De gegevens over de verkeersvolumes die de infrastructuurbeheerders van de EU hebben verzameld voor de periode van maart 2020 tot en met september 2021 tonen duidelijk aan dat de gevolgen van de pandemie voor het spoorverkeer voelbaar blijven en dat het herstel broos is. De voorgestelde wijzigingsverordening is dan ook bedoeld om de aanhoudende gevolgen voor de sector te aan te pakken. Dit zou ook sporen met de verlenging van de andere maatregelen die de lidstaten, het bedrijfsleven en de burgers van de EU helpen om het hoofd te bieden aan de negatieve gevolgen van de pandemie. Zo heeft de Commissie op 18 november 2021 de tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun⁶ verlengd tot en met 30 juni 2022, zodat de lidstaten waar nodig hun steunregelingen kunnen handhaven en zij ervoor kunnen zorgen dat ondernemingen die nog steeds door de crisis worden getroffen op de nodige financiële steun kunnen blijven rekenen.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag voor dit initiatief is artikel 91 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, dat ook de rechtsgrondslag is voor Verordening (EU) 2020/1429.

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De doelstellingen van het voorstel kunnen niet in voldoende mate door de lidstaten worden bereikt om de volgende reden: De tarieven voor de toegang tot het net worden op

⁶ Mededeling van de Commissie – Zesde wijziging van de tijdelijke kaderregeling inzake staatssteun ter ondersteuning van de economie vanwege de huidige COVID-19-uitbraak en wijziging van de bijlage bij de mededeling van de Commissie aan de lidstaten inzake de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op kortlopende exportkredietverzekering (2021/C 473/01) (PB C 473 van 24.11.2021, blz. 1).

omvattende wijze op EU-niveau geregeld en de lidstaten mogen derhalve niet van de EU-regels afwijken, tenzij er specifieke Europese wetgeving bestaat die dat toestaat. Richtlijn 2012/34/EU biedt de lidstaten niet de mogelijkheid om in het kader van de uitbraak van COVID-19 te reageren op de onvoorzienbare gevolgen voor het spoorvervoer, met name door de regels inzake tarifiering en capaciteitstoewijzing aan te passen. Dit werd, binnen bepaalde grenzen, bij uitzondering toegestaan bij Verordening (EU) 2020/1429. Bovendien biedt die verordening de lidstaten de vrijheid om te beslissen of zij de ingevoerde maatregelen al dan niet ten uitvoer leggen, rekening houdend met de toestand van hun overheidsfinanciën. Daarom is de voorgestelde verlenging van de toepassing van de maatregelen waarin Verordening (EU) 2020/1429 voorziet, in overeenstemming met het subsidiariteitsbeginsel.

- **Evenredigheid**

Het voorstel gaat niet verder dan wat nodig is om ervoor te zorgen dat de impact van de uitbraak van COVID-19 wordt verlicht door middel van een tijdelijke verlenging van de gerichte afwijkingen van Richtlijn 2012/34/EU die zijn toegestaan bij Verordening (EU) 2020/1429. De voorgestelde maatregel is daarom evenredig. De verlenging van de referentieperiode is in overeenstemming met eerdere verlengingen en weerspiegelt de conclusies die uit de op dit moment beschikbare gegevens kunnen worden getrokken. Ook wordt de verlenging voorgesteld van de aan de Commissie verleende bevoegdheid om de referentieperiode te verlengen, teneinde rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen van de pandemie.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien het hier een voorstel tot wijziging van een bestaande verordening behelst, moet hetzelfde instrument worden gebruikt.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Het gaat om een dringende maatregel naar aanleiding van de onvoorspelbare aard van de COVID-19-pandemie.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Gezien de urgentie van de situatie zijn de belanghebbenden niet formeel geraadpleegd. Zowel de autoriteiten van de lidstaten als de belanghebbenden hebben de Commissie echter verzocht Verordening (EU) 2020/1429 te verlengen.

Met name de verenigingen van de spoorwegsector die de spoorwegondernemingen vertegenwoordigen, hebben de Commissie bij herhaling verzocht de maatregelen te handhaven. Ook de lidstaten en de infrastructuurbeheerders hebben al maatregelen genomen.

Gezien het ontbreken van passende noodbepalingen in Richtlijn 2012/34/EU en de aanhoudende gevolgen van de pandemie voor de spoorwegsector, moeten de huidige maatregelen kunnen worden verlengd.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Zoals toegelicht, was het verzamelen van deskundigheid van het gebruikelijke niveau niet mogelijk vanwege de urgentie van de situatie. De Commissie heeft lering getrokken uit haar contacten met de lidstaten en belanghebbenden in de spoorwegsector en uit de permanente monitoring van het spoorverkeer via de input die de infrastructuurbeheerders de afgelopen twee jaar hebben geleverd.

- **Effectbeoordeling**

Gezien de urgentie van de toestand is er geen formele effectbeoordeling uitgevoerd.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Niet van toepassing.

- **Grondrechten**

Niet van toepassing.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

De maatregel omvat geen specifieke controle- of rapportageregelingen. De Commissie moet echter de ontwikkeling van de uitbraak van COVID-19 en de gevolgen daarvan voor de Europese spoorwegruimte volgen en de bevoegdheid krijgen om indien nodig een gedelegeerde handeling vast te stellen om de looptijd van deze maatregel te verlengen.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

N.v.t

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 van de voorgestelde verordening voorziet in de wijziging van artikel 1, artikel 5, lid 2, en artikel 6, lid 2, van Verordening (EU) 2020/1429, waarbij de referentieperiode, de maximale verlenging daarvan en de looptijd van de machtiging van de Commissie in dat verband worden verlengd.

Artikel 2 voorziet in de toepassing van de voorgestelde verordening met ingang van 1 januari 2022.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Verordening (EU) 2020/1429 wat betreft de duur van de referentieperiode voor de toepassing van tijdelijke maatregelen inzake heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure²,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De COVID-19-pandemie heeft geleid tot een scherpe daling van het spoorverkeer, die op haar beurt het gevolg was van een sterke daling van de vraag. Dit had ernstige gevolgen voor spoorwegondernemingen.
- (2) Op deze omstandigheden hebben de spoorwegondernemingen, die blijvend geconfronteerd worden met aanzienlijke liquiditeitsproblemen en grote verliezen en in sommige gevallen failliet dreigen te gaan, geen vat.
- (3) Om de negatieve economische gevolgen van de COVID-19-pandemie op te vangen en spoorwegondernemingen te ondersteunen, bood Verordening (EU) 2020/1429³ van het Europees Parlement en de Raad de lidstaten de mogelijkheid om infrastructuurbeheerders toe te staan de heffingen voor de toegang tot spoorweginfrastructuur te verlagen, kwijt te schelden of uit te stellen. Die mogelijkheid werd verleend voor een referentieperiode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 en is bij Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/1061 van de Commissie⁴ verlengd tot en met 31 december 2021. De Commissie is niet langer bevoegd om deze referentieperiode nog verder te verlengen.

¹ Advies van [wordt door het EP en de Raad bijgewerkt in de definitieve versie].

² Standpunt van het Europees Parlement van [door het EP en de Raad te actualiseren in de definitieve versie] en besluit van de Raad van [door het EP en de Raad te actualiseren in de definitieve versie].

³ Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak (PB L 333 van 12.10.2020, blz. 1).

⁴ Gedelegeerde Verordening (EU) 2021/1061 van de Commissie van 28 juni 2021 tot verlenging van de referentieperiode als vastgesteld bij Verordening (EU) 2020/1429 van het Europees Parlement en de

- (4) De COVID-19-pandemie blijft duren en de opkomst van zeer besmettelijke en onvoorspelbare varianten, zoals de omikronvariant, leidt tot onzekerheid over de toekomst en over het risico dat nieuwe beperkende maatregelen worden opgelegd.
- (5) De negatieve gevolgen van de COVID-19-pandemie voor het spoorverkeer zijn nog niet voorbij en de kans bestaat dat spoorwegondernemingen, afhankelijk van de verdere ontwikkeling van de pandemie, daar ook in de toekomst nog de gevolgen van ondervinden. Om in te spelen op de dringende behoeften van de sector moet de referentieperiode van Verordening (EU) 2020/1429 worden verlengd tot en met 30 juni 2022.
- (6) De onvoorspelbare ontwikkeling van de COVID-19-uitbraak, de plotse opkomst van nieuwe varianten en de noodzaak om de gevolgen daarvan voor de spoorwegsector te beoordelen, vereisen een snelle en flexibele regelgevende respons. Om een breuk in de respons op de huidige situatie te vermijden, moet worden gewaarborgd dat de maatregelen na 31 december 2021 verder worden toegepast. Gelet op de aard van de bij deze verordening vastgestelde maatregelen, wordt het gewettigd vertrouwen van de betrokkenen niet geschonden door een verlenging van de referentieperiode met terugwerkende kracht.
- (7) De Commissie moet de economische gevolgen van de COVID-19-uitbraak voor de spoorwegsector voortdurend analyseren en de Unie moet, indien de ongunstige omstandigheden aanhouden, de toepassingstermijn van de in deze verordening bepaalde maatregelen zonder onnodige vertraging kunnen verlengen. De bij Verordening (EU) 2020/1429 verleende bevoegdheidsdelegatie moet onder dezelfde voorwaarden worden verlengd tot en met 31 december 2023.
- (8) Daar de doelstelling van deze verordening, namelijk het verlengen van de tijdelijke regels inzake de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur die zijn ingevoerd om het hoofd bieden aan de door de COVID-19-uitbraak veroorzaakte noodsituatie, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang of de gevolgen van het optreden, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU) neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om deze doelstellingen te verwezenlijken.
- (9) Verordening (EU) 2020/1429 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.
- (10) Opdat de maatregelen waarin deze verordening voorziet direct zouden kunnen worden toegepast, moet zij met spoed in werking treden op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Wijzigingen van Verordening (EU) 2020/1429

Verordening (EU) 2020/1429 wordt als volgt gewijzigd:

- (1) in artikel 1 wordt de tweede zin vervangen door:

Raad van 7 oktober 2020 tot vaststelling van maatregelen voor een duurzame spoorwegmarkt naar aanleiding van de COVID-19-uitbraak (PB L 229 van 29.6.2021, blz. 1).

“Zij is van 1 maart 2020 tot en met 30 juni 2022 (“de referentieperiode”) van toepassing op het gebruik van spoorweginfrastructuur voor binnenlands en internationaal spoorvervoer die onder die richtlijn valt.”;

(2) in artikel 5, lid 2, wordt de tweede zin vervangen door:

“Een dergelijke wijziging kan de referentieperiode slechts met maximaal zes maanden verlengen, waarbij de referentieperiode niet verlengd mag worden tot na 31 december 2023.”;

(3) in artikel 6 wordt lid 2 vervangen door:

“2. De in artikel 5, lid 2, bedoelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt aan de Commissie toegekend tot en met 31 december 2023.”.

Artikel 2

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2022.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter