



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2021 12 22
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

**kuriuo iš dalies keičiamos Reglamento (ES) 2020/1429 nuostatos dėl laikinųjų
priemonių, susijusių su mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimu,
taikymo trukmės**

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

Geležinkelių sektorius yra strategiškai svarbus Europos Sąjungai. Jo indėlis į visą ES ekonomiką ir užimtumą didžiulis: 2018 m. pabaigoje jame tiesiogiai dirbo per 900 000 žmonių, iš kurių apie 500 000 įdarbino geležinkelio įmonės, o apie 400 000 – infrastruktūros valdytojai¹.

Geležinkelių transportas turi lemiamą reikšmę įgyvendinant ES darnesnio transporto sektoriaus strategiją, užtikrinant ekonominę ir socialinę sanglaudą ir europiečių susisiekimą valstybėse narėse ir tarp jų. Geležinkeliai sudaro didelę ES transporto rūšių derinio dalį ir užtikrina netaršų susisiekimą ir didelį efektyvumą. Geležinkelių transportas – darniausia ir aplinką labiausiai tausojanti transporto rūšis, todėl jis yra labai svarbus siekiant žaliojo kurso tikslų.

2018 m. Europos geležinkeliais pervežta apie 1,6 mlrd. tonų krovinių ir 7,1 mlrd. keleivių. Tais pačiais metais ES keleivių vežimo apimtis siekė 400 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų iš bendro maždaug 5 trln. sausumos transportu keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus. Keleiviai geležinkeliais vyksta daugiausia šalių viduje, 2018 m. tik 7 proc. jų kirta sienas².

2018 m. ES krovinių vežimo geležinkeliais apimtis siekė 435 mlrd. tonkilometrų iš bendro 2,3 trln. sausumos transporto tonkilometrų skaičiaus³. Maždaug pusė visos krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdoma tarpvalstybiniu mastu. Tai šiai veiklai suteikia svarbų europinį aspektą.

Nuo 2020 m. pradžios COVID-19 protrūkis padarė didelį poveikį Sąjungos geležinkelių transportui. Dėl judumo apribojimų ir atitinkamai sumažėjusios transporto paklausos keleivių ir krovinių vežimas geležinkeliais sumažėjo. Per pirmąją pandemijos laikotarpį 2020 m. pavasarį vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjai atšaukė daugumą tarptautinių keleivinių traukinių. Per pirmąją pandemijos bangą keleivių, pervežtų šalių vidaus geležinkeliais, sumažėjo 90 proc., palyginti su praėjusiais metais. Keli vežėjai, visų pirma nauji rinkos dalyviai, turėjo nutraukti veiklą, o krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjai pranešė apie smarkiai sumažėjusį vežamų krovinių kiekį, nes daugelio pramonės šakų gamyba dėl pandemijos poveikio sulėtėjo arba net buvo nutraukta. 2020 m. vasarą keleivių ir krovinių vežimo paklausa ir apimtis išliko nedidelės.

2020 m. rudenį dėl antrosios pandemijos bangos daugelis šalių buvo priverstos imtis papildomų ribojamųjų priemonių, susijusių su piliečių judumu. Trečioji pandemijos banga

¹ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas, pridamas prie Septintosios geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaitos, teikiamos pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES 15 straipsnio 4 dalį (COM(2021) 5 *final*)

² Ten pat.

³ Ten pat.

sutrukdė greitai atsigauti geležinkelių eismui, visų pirma keleivių vežimo geležinkeliais paslaugoms. 2020 m. spalio ir lapkričio mėn. valstybės narės įvedė naujų judumo apribojimų ir tik dalį jų laipsniškai panaikino 2021 m. Keleivių skaičius sumažėjo ir vis dar yra mažesnis nei iki pandemijos, sugrįžimas prie ikipandeminio lygio, visų pirma komercinio keleivių vežimo srityje, gali užtrukti ilgiau, nei tikėtasi. Todėl pandemijos poveikis transporto sektoriui išlieka labai didelis. 2021 m. rudenį pasirodžiusi nauja labai užkrečiama COVID-19 ligą sukelianti omikron atmaina, nors dar ir nežinoma, kuo ji skiriasi nuo ankstesnių atmainų, kelia nerimą, kad gali kilti ketvirtoji pandemijos banga ir būtų imtasi griežtesnių plitimo valdymo priemonių.

2020 m. spalio 7 d. Europos Parlamento ir Taryba priėmė Reglamentą (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės⁴. Reglamentu siekta sudaryti sąlygas geležinkelių sektoriaus suinteresuotiesiems subjektams lengviau susidoroti su finansiniais COVID-19 pandemijos padariniais ir reaguoti į jų neatidėliotiną likvidumo poreikį – tuo tikslu buvo sumažinti mokesčiai už minimalų prieigos paketą ir už prieigą prie infrastruktūros, jungiančios paslaugų įrenginius, atidėtas jų mokėjimas arba nuo jų atleista.

Šios mokesčių lengvatos buvo taikomos visą reglamento 1 straipsnyje nustatytą laikotarpį, t. y. nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. (toliau – aptariamasis laikotarpis). Taikymas apribotas tuo laikotarpiu siekiant užtikrinti, kad priemonės būtų taikomos tik tol, kol reikia.

Reglamento (ES) 2020/1429 5 straipsniu Komisijai suteikti įgaliojimai remiantis infrastruktūros valdytojų pateiktais duomenimis, rodančiais, kad geležinkelių eismo lygis toliau išlieka mažas ir tai akivaizdžiai yra susiję su COVID-19 protrūkiu, pratęsti aptariamąjį laikotarpį ne daugiau kaip šešiais mėnesiais priimant deleguotuosius aktus. Aptariamasis laikotarpis galėtų būti pratęstas iki 2022 m. balandžio 14 d.

Komisija tais įgaliojimais pasinaudojo du kartus⁵ ir aptariamąjį laikotarpį pratęsė iki 2021 m. gruodžio 31 d. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus, kuriais pratęsiamas aptariamasis laikotarpis, Komisijai buvo suteikti vienų metų laikotarpiui nuo 2020 m. spalio 13 d., dabar šis laikotarpis jau pasibaigęs.

Remiantis laikotarpio iki 2021 m. rugsėjo mėn. duomenimis, kuriuos Komisijai pateikė Sąjungos geležinkelių infrastruktūros valdytojai, pandemija skaudžiau paveikė keleivių vežimo paslaugų segmentą, ypač komercinio keleivių vežimo paslaugų segmentą, todėl tų paslaugų pasiūla visose valstybėse narėse gerokai sumažėjo ir tebėra mažesnė už 2019 m. lygį. Vykdam vėšųjų paslaugų įsipareigojimus tinkle eksploatuojamų keleivinių traukinių skaičius 2021 m. sausio–rugsėjo mėn. buvo panašus į to paties 2019 m. laikotarpio skaičių, o

⁴ OL L 333, 2020 10 12, p. 1–5.

⁵ 2020 m. gruodžio 18 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2020/2180, kuriuo pratęsiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės, nustatytas laikotarpis (OL L 433, 2020 12 22, p. 37); 2021 m. birželio 28 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/1061, kuriuo pratęsiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės, nustatytas laikotarpis (OL L 229, 2021 6 29, p. 1).

2020 m. jis buvo 7,8 proc. mažesnis nei 2019 m. Tačiau komercinių keleivinių traukinių skaičius 2021 m. sausio–rugsėjo mėn. vis dar buvo 21,5 proc. mažesnis nei tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu, o tai rodo, kad padėtis nepagerėjo, nes tuo pačiu 2020 m. laikotarpiu, šis skaičius buvo 23,3 proc. mažesnis nei 2019 m. Tinklu važinėjančių krovinių traukinių skaičius vis dar buvo 2,5 proc. mažesnis nei atitinkamu 2019 m. laikotarpiu. Panašias tendencijas galima pastebėti, kai eismas išreiškiamas traukinio nuvažiuotais kilometrais. 2021 m. sausio–rugsėjo mėn. keleivių vežimo paslaugų, išreikštų traukinio nuvažiuotais kilometrais, vykdant viešųjų paslaugų įsipareigojimus suteikta 5,2 proc. mažiau, palyginti su tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu, o komercinio keleivių vežimo paslaugų, išreikštų traukinio nuvažiuotais kilometrais, 2021 m. suteikta 25,6 proc. mažiau nei tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu, tai atitinka (sumažėjusį) lygį, pasiektą dar 2020 m. Tinkle važinėjančių krovinių traukinių nuvažiuotų kilometrų skaičius šiek tiek padidėjo, bet 2021 m. sausio–rugsėjo mėn. vis dar buvo 2,6 proc. mažesnis nei tuo pačiu 2019 m. laikotarpiu. Vadinasi, dėl COVID-19 pandemijos poveikio sumažėjęs geležinkelių eismo lygis išlieka žemas.

Todėl būtina iš dalies pakeisti Reglamentą (ES) 2020/1429, kad aptariamasis laikotarpis būtų dar pratęstas.

Kadangi pandemija dar nesibaigė ir būsimų pokyčių ir toliau tiksliai negalima nuspėti, taip pat būtina deleguoti Komisijai įgaliojimus dar pratęsti minėtą laikotarpį, kaskart ne daugiau kaip šešiais mėnesiais, išlaikant esamą teisinę sistemą.

Todėl siūloma aptariamąjį laikotarpį pratęsti iki 2022 m. birželio 30 d. ir suteikti Komisijai įgaliojimus priimti deleguotuosius aktus, kuriais tas laikotarpis būtų dar pratęstas iki 2023 m. gruodžio 31 d. Taip pat siūloma ta pati deleguotųjų įgaliojimų pabaigos data, t. y. 2023 m. gruodžio 31 d. Visos kitos dabartinio reglamento nuostatos turėtų likti nepakeistos.

Kadangi COVID-19 protrūkio raidos nebuvo galima numatyti ir greitai radosi naujų susirūpinimą keliančių atmainų, buvo neįmanoma reikiamas priemones priimti laiku. Reglamente (ES) 2020/1429 reikalaujama, kad Komisija sprendimą dėl galimo aptariamojo laikotarpio pratęsimo priimtų remdamasi duomenimis, kuriuos infrastruktūros valdytojai jai turi pateikti praėjus pusei pratęsto aptariamojo laikotarpio. Komisija negalėjo dar kartą pratęsti aptariamojo laikotarpio, kol nebuvo pasibaigęs deleguotųjų įgaliojimų galiojimas, nes tuo metu dar neturėta būtinų duomenų.

Siekiant išvengti priemonių taikymo pertrūkio po 2021 m. gruodžio 31 d. (dabartinio aptariamojo laikotarpio pabaiga), šis reglamentas turėtų apimti ir laikotarpį iki jo įsigaliojimo. Atsižvelgiant į šiuo reglamentu nustatytų priemonių pobūdį, taikymas atgaline data nepažeidžia teisėtų suinteresuotųjų asmenų lūkesčių.

- **Suderinamumas su toje pačioje politikos srityje galiojančiomis nuostatomis**

Šiuo pasiūlymu siekiama užtikrinti dabartinių išskirtinių priemonių, nustatytų siekiant sušvelninti COVID-19 protrūkio poveikį geležinkelių transportui ir išlaikyti vientisą bendrą Europos geležinkelių erdvę, pratęsimą ir tęstinumą. Tomis priemonėmis papildoma Direktyva 2012/34/ES nustatyta teisinė sistema ir į ją atsižvelgiama.

- **Suderinamumas su kitomis Sąjungos politikos sritimis**

Veiksmingas bendros Europos geležinkelių erdvės veikimas priklauso nuo rinkos dalyvių ekonominės veiklos rezultatų ir jau pasiektų laimėjimų, susijusių su infrastruktūros valdytojų ir geležinkelio įmonių valdymo nepriklausomumu, nuostatų dėl apmokestinimo ir prieigos prie tinklo skaidrumu, nediskriminacija, vienodo požiūrio taikymu skiriant linijas ir taikant mokesčių sistemas ir rinkos atvėrimu, išsaugojimo. Neigiamos ekonominės COVID-19 protrūkio pasekmės geležinkelių rinkos suinteresuotiesiems subjektams galėtų kelti pavojų jų finansiniam gyvybingumui ir turėti didelį neigiamą poveikį transporto sistemos veikimui, o tai neigiamai paveiktų visą ekonomiką. ES infrastruktūros valdytojų surinkti vežimo apimtys 2020 metų kovo mėn. – 2021 m. rugsėjo mėn. duomenys aiškiai rodo, kad pandemija vis dar veikia geležinkelių sektorių ir jis sunkiai atsigauna. Todėl siūlomais pakeitimais siekiama ir toliau švelninti sektoriaus tebepatiriamą poveikį. Be to, tai derėtų su kitų priemonių, padedančių valstybėms narėms, ES įmonėms ir piliečiams kovoti su neigiamu pandemijos poveikiu, galiojimo pratęsimu. Pavyzdžiui, 2021 m. lapkričio 18 d. Komisija pratęsė laikinosios valstybės pagalbos priemonių sistemos⁶ taikymą iki 2022 m. birželio 30 d., taigi valstybės narės prireikus gali toliau taikyti paramos sistemas ir užtikrinti tolesnę finansinę paramą nuo krizės vis dar kenčiančioms įmonėms.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Ši iniciatyva grindžiama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsniu, šis straipsnis yra ir Reglamento (ES) 2020/1429 teisinis pagrindas.

- **Subsidiarumo principas (neišimtinės kompetencijos atveju)**

Pasiūlymo tikslų valstybės narės negali deramai pasiekti dėl toliau nurodytos priežasties. Mokesčiai už naudojimąsi keliais išsamiai reguliuojami ES lygmeniu, todėl valstybės narės nuo Sąjungos taisyklių gali nukrypti tik jei yra priimtas konkretus Europos Sąjungos teisės aktas. Direktyva 2012/34/ES neleidžiama valstybėms narėms reaguoti į nenuspėjamą COVID-19 protrūkio poveikį geležinkelių transportui, visų pirma, pritaikant apmokestinimo ir pajėgumų paskirstymo taisykles. Išimties tvarka Reglamentu (ES) 2020/1429 buvo leista tai daryti, laikantis tam tikrų apribojimų. Be to, tame reglamente nustatoma, kad nuspręsti, ar įgyvendinti jame numatytas priemonės, turi pačios valstybės narės, taip pat atsižvelgdamos į savo turimas viešojo finansavimo priemones. Todėl pasiūlymas pratęsti Reglamentu (ES) 2020/1429 numatytų priemonių taikymą atitinka subsidiarumo principą.

⁶ Komisijos komunikatas. Šeštas laikinosios valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistemos pakeitimas ir Komisijos komunikato valstybėms narėms dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 ir 108 straipsnių taikymo trumpalaikiam eksporto kredito draudimui priedo pakeitimas (2021/C 473/01) (OL C 473, 2021 11 24, p. 1–15).

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymu ribotam laikui pratęsiant tikslinių nuostatų, pagal Reglamentą (ES) 2020/1429 leidžiančių nukrypti nuo Direktyvos 2012/34/ES, taikymą neviršijama to, kas būtina tikslui – sumažinti dabartinio COVID-19 protrūkio poveikį – pasiekti. Todėl siūloma priemonė yra proporcinga. Aptariamojo laikotarpio pratęsimas dera su ankstesniais pratęsimais ir atspindi išvadas, kurias galima daryti remiantis turimais duomenimis. Taip pat siūloma pratęsti Komisijai suteiktų įgaliojimų pratęsti aptariamąjį laikotarpį trukmę, siekiant atsižvelgti į pandemijos raidą ateityje.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kadangi siūloma iš dalies pakeisti galiojantį reglamentą, turėtų būti naudojama ta pati priemonė.

3. **EX POST VERTINIMO, KONSULTACIJŲ SU SUINTERESUOTOSIOMIS ŠALIMIS IR POVEIKIO VERTINIMO REZULTATAI**

- **Galiojančių teisės aktų ex post vertinimas / tinkamumo patikrinimas**

Šios priemonės reikia skubiai imtis dėl COVID-19 pandemijos nenuspėjamumo.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Atsižvelgiant į klausimo skubumą, oficialių konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais surengta nebuvo. Vis dėlto pratęsti Reglamento (ES) 2020/1429 taikymą Komisiją paragino valstybės narės ir suinteresuotieji subjektai.

Visų pirma, tęsti priemonių taikymą Komisijos kelis kartus prašė geležinkelio įmonėms atstovaujanti geležinkelių sektoriaus asociacija. Be to, tokių priemonių jau ėmėsi valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai.

Atsižvelgiant į tai, kad Direktyvoje 2012/34/ES tinkamų neatidėliotiniams atvejams skirtų nuostatų nėra, o geležinkelių sektorius ir toliau patiria pandemijos poveikį, reikia pratęsti galimą dabartinių priemonių taikymą.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Kaip paaiškinta, dėl klausimo sprendimo skubumo surinkti tokių išsamių ekspertinių žinių, kokios paprastai surenkamos, nebuvo galima. Vis dėlto Komisija pasinaudojo patirtimi, sukaupta palaikant ryšius su valstybėmis narėmis ir geležinkelių sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais ir nuolat stebint geležinkelių eismo apimtį pagal infrastruktūros valdytojų per pastaruosius dvejus metus pateiktus duomenis.

- **Poveikio vertinimas**

Atsižvelgiant į klausimo sprendimo skubumą, poveikio vertinimo atlikta nebuvo.

- **Reglamentavimo tinkamumas ir supaprastinimas**

Netaikoma.

- **Pagrindinės teisės**

Netaikoma.

4. POVEIKIS BIUDŽETUI

Netaikoma.

5. KITI ELEMENTAI

- **Įgyvendinimo planai ir stebėseną, vertinimas ir ataskaitų teikimo tvarka**

Į priemonę jokios specialios stebėjimo ar ataskaitų teikimų tvarkos neįtraukta. Tačiau Komisija turėtų stebėti COVID-19 protrūkio raidą bei jo poveikį bendrai Europos geležinkelių erdvei ir prireikus turėtų būti įgaliota priimti deleguotąjį aktą, skirtą su šia priemone susijusiems laikotarpiams pratęsti.

- **Aiškinamieji dokumentai (direktyvoms)**

Nėra.

- **Išsamus konkrečių pasiūlymo nuostatų paaiškinimas**

Siūlomo reglamento 1 straipsniu iš dalies keičiami Reglamento (ES) 2020/1429 1 straipsnis, 5 straipsnio 2 dalis ir 6 straipsnio 2 dalis: pratęsiamas aptariamasis laikotarpis, maksimalus jo tolesnio pratęsimo laikotarpis ir su jais susijusių Komisijos įgaliojimų trukmė.

2 straipsnyje nustatoma, kad siūlomas reglamentas taikomas nuo 2022 m. sausio 1 d.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo iš dalies keičiamos Reglamento (ES) 2020/1429 nuostatos dėl laikinųjų priemonių, susijusių su mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimu, taikymo trukmės

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,
atsižvelgdami į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 91 straipsnį,
atsižvelgdami į Europos Komisijos pasiūlymą,
teisėkūros procedūra priimamo akto projektą perdavus nacionaliniams parlamentams,
atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę¹,
pasikonsultavę su Regionų komitetu,
laikydami įprastos teisėkūros procedūros²,
kadangi:

- (1) dėl COVID-19 pandemijos, labai sumažėjus paklausai, smarkiai sumažėjo geležinkelių eismas. Tai padarė didelį poveikį geležinkelio įmonėms;
- (2) geležinkelio įmonės šių aplinkybių negali kontroliuoti ir jau kurį laiką joms kyla didelių likvidumo problemų, jos patiria didelių nuostolių, o kai kuriais atvejais joms gresia nemokumas;
- (3) siekiant sumažinti neigiamą COVID-19 pandemijos poveikį ekonomikai ir paremti geležinkelio įmones, Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2020/1429³ valstybėms narėms suteikta galimybė leisti infrastruktūros valdytojams sumažinti mokesčius už prieigą prie geležinkelių infrastruktūros, atidėti jų mokėjimą arba nuo jų atleisti. Ta galimybė suteikta aptariamuoju laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d., Deleguotuoju reglamentu (ES) 2021/1061⁴ Komisija šį laikotarpį pratęsė iki 2021 m. gruodžio 31 d. Įgaliojimų dar kartą pratęsti aptariamąjį laikotarpį Komisija nebeturi;

¹ Nuomonė [bus atnaujinta galutinėje EP ir Tarybos redakcijoje].

² Europos Parlamento pozicija [bus atnaujinta galutinėje EP ir Tarybos redakcijoje] ir Tarybos sprendimas [bus atnaujinta galutinėje EP ir Tarybos redakcijoje].

³ 2020 m. spalio 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės (OL L 333, 2020 10 12, p. 1)

⁴ 2021 m. birželio 28 d. Komisijos deleguotasis reglamentas (ES) 2021/1061, kuriuo pratęsiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (ES) 2020/1429, kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 protrūkį, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės, nustatytas laikotarpis (OL L 229, 2021 6 29, p. 1).

- (4) COVID-19 pandemija tęsiasi ir randantis naujų labai užkrečiamų ir nenuspėjamų COVID-19 ligą sukeliančių atmainų, tokių kaip omikron atmaina, kyla neaiškumų dėl ateities ir naujų ribojamųjų priemonių rizikos;
- (5) COVID-19 pandemija ir toliau daro neigiamą poveikį geležinkelių sektoriui, gali būti, kad geležinkelio įmonės tą poveikį patirs ir toliau, priklausomai nuo būsimos pandemijos raidos. Siekiant reaguoti į neatidėliotinus sektoriaus poreikius, Reglamente (ES) 2020/1429 nurodytas aptariamasis laikotarpis turėtų būti pratęstas iki 2022 m. birželio 30 d.;
- (6) COVID-19 protrūkio raida nenuspėjama, greitai randasi naujų atmainų ir reikia įvertinti jų poveikį geležinkelių sektoriui, todėl reguliavimo veiksmų reikia imtis greitai ir lanksčiai. Siekiant išvengti reaguojant į dabartinę padėtį priimtų priemonių taikymo pertrūkio, tikslinga užtikrinti tolesnį jų taikymą po 2021 m. gruodžio 31 d. Atsižvelgiant į šiuo reglamentu nustatytų priemonių pobūdį, aptariamojo laikotarpio pratęsimo taikymas atgaline data nepažeis teisėtų suinteresuotųjų asmenų lūkesčių;
- (7) Komisija turėtų nuolat analizuoti ekonominį COVID-19 protrūkio poveikį geležinkelių sektoriui, ir, jei nepalankios sąlygos išliktų toliau, Sąjunga turėtų galėti nepagrįstai nedelsdama pratęsti šiuo reglamentu nustatytų priemonių taikymo laikotarpį. Reglamentu (ES) 2020/1429 Komisijai deleguoti įgaliojimai tomis pačiomis sąlygomis turėtų būti pratęsti iki 2023 m. gruodžio 31 d.;
- (8) kadangi šio reglamento tikslas, t. y. pratęsti reaguojant į neatidėliotiną padėtį, susidariusią dėl COVID-19 protrūkio, nustatytų laikinųjų mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo taisyklių taikymą, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl veiksmo masto arba poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą, šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytam tikslui pasiekti;
- (9) todėl Reglamentas (ES) 2020/1429 turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;
- (10) siekiant sudaryti sąlygas nedelsiant taikyti šiame reglamente nustatytas priemones, šis reglamentas turėtų įsigaliooti skubos tvarka kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Reglamento (ES) 2020/1429 pakeitimai

Reglamentas (ES) 2020/1429 iš dalies keičiamas taip:

- (1) 1 straipsnio antras sakinyss pakeičiamas taip:

„Jis taikomas geležinkelių infrastruktūros naudojimui teikiant vidaus ir tarptautines vežimo geležinkeliais paslaugas, kuriam taikoma ta direktyva, laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2022 m. birželio 30 d. (toliau – aptariamasis laikotarpis).“;
- (2) 5 straipsnio 2 dalies antras sakinyss pakeičiamas taip:

„Tokių pakeitimu aptariamasis laikotarpis gali būti pratęstas ne daugiau kaip šešiais mėnesiais ir jo negalima pratęsti ilgiau nei iki 2023 m. gruodžio 31 d.“;
- (3) 6 straipsnio 2 dalis pakeičiama taip:

„2. 5 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami iki 2023 m. gruodžio 31 d.“

2 straipsnis

Įsigaliojimas

Šis reglamentas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

Jis taikomas nuo 2022 m. sausio 1 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas

Tarybos vardu
Pirmininkas