EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 pandeemiaga

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

COVID-19 pandeemia on toonud kaasa suure majandussõoki, millel on märkimisväärne negatiivne mõju Euroopa Liidus ja kogu maailmas. Tagajärgede tõsidus sõltub nii pandeemia kestusest kui ka geograafilisest levikust. Konkreetsemalt avaldab see enneolematut mõju transpordile üldiselt ja eelkõige raudteesektorile. Pandeemia võib raudteesektoris kaasa tuua palju maksejõuetuse ja likviidsuspuudujäägi juhtumeid. See mõjutab kogu tarneahelat ning raudteeveo-ettevõtjaid, kaubasaatjaid ja logistikaettevõtteid. Selle finantstagajärjed mõjutavad ka taristuettevõtjaid ja teenindusrajatiste käitajaid. Kui meetmeid ei võeta, mõjutab pandeemia rängalt rahvusvahelist liiklust, kaubaveo mahtu ja reisijate arvu, digiteerimise edenemist, turu avamist ja turustruktuure ning see mõju avaldub pikema aja jooksul.

Raudteesektor on Euroopa Liidu jaoks strateegilise tähtsusega. See sektor on ELi majandusele ja tööhõivele erakordselt oluline, kuna annab otseselt tööd rohkem kui miljonile inimesele, kellest umbes 600 000 töötab raudteeveo-ettevõtjate ja 440 000 taristuettevõtjate heaks (2016. aasta lõpu seisuga).

Raudteetransport on väga oluline ELi strateegia jaoks, mille eesmärk on parandada transpordisektori kestlikkust, majanduslikku ja sotsiaalset sidusust ning ühendada eurooplasi liikmesriikide sees ja nende vahel. Raudtee rikastab oluliselt ELi transpordiliike, on keskkonnasäästlik ja tõhus. Seepärast on raudteetransport väga oluline rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks, kuna see on kõige säästvam ja keskkonnahoidlikum transpordiliik.

Igal aastal liigub Euroopa raudteedel ligikaudu 1,6 miljardit tonni kaupa ja 9 miljardit reisijat. 2016. aastaks ulatus ELi reisijateveo maht 450 miljardi reisijakilomeetrini kokku ligikaudu 6 triljonist maismaatranspordi reisijakilomeetrist. Reisijatevedu raudteel toimub enamjaolt liikmesriigi piires, piiriülene vedu moodustas 2016. aastal vaid 6 %.

2016. aastaks ulatus ELi kaubaveo maht 419 miljardi tonnkilomeetrini kokku ligikaudu 2,5 triljonist maismaatranspordi tonnkilomeetrist. Ligikaudu pool raudtee-kaubaveo kogumahust on piiriülene. See annab raudtee-kaubaveole tugeva Euroopa mõõtme, mistõttu see on veelgi tundlikum koostalitluse ja riiklike raudteevõrkude koostöö puudumise suhtes, mis võib mõjutada selle konkurentsivõimet.

Praeguse haiguspuhangu järel on raudtee-reisijatevedu ja raudtee-kaubavedu piirangute ja väiksema nõudluse tõttu märkimisväärselt vähenenud. ELi liikmesriikide vaheliste reisiühenduste ajutised piirangud on jätnud tugeva jälje: enamikku rahvusvahelisi reisironge enam ei teenindata, riigisisese raudteetranspordi maht on eelmise aastaga võrreldes vähenenud kuni 90 %. Paljud uued turule sisenejad pidid oma tegevuse lõpetama ning kõigi raudteeveo-ettevõtjate transporditeenused vähenesid oluliselt.

Raudteel kaupu vedavad ettevõtjad osutasid piiriüleseid ja riigisiseseid teenuseid, kuid teatasid veomahtude vähenemisest. Üks peamisi põhjusi oli see, et teatavate tootmisharude

nõudlus kadus, sest tootmine peatus, kuna enamik liikmesriike kehtestas liikumispiirangud, mis põhjustasid nõudluse järsu vähenemise. Liikumispiirangute järgsetel kuudel on nõudlus hakanud aeglaselt kasvama, kuid raudteetranspordi nõudluse arengu osas ei ole veel täielikku ülevaadet.

Prognooside kohaselt jääb reisijate nõudlus 2020. aastal märgatavalt allapoole 2019. aasta taset ning ka kaubaveo nõudlus jääb märkimisväärselt allapoole eelneva aasta taset.

Pandeemia mõju leevendamiseks võetakse paljudes valdkondades ulatuslikke poliitilisi meetmeid. Sellega seoses on käesoleva määruse eesmärk täiendada olemasolevat raudteealast raamistikku, et liikmesriikide ametiasutustel ja raudteesektori sidusrühmadel oleks kergem tulla toime COVID-19 pandeemia paljude negatiivsete tagajärgedega ning et rahuldada raudteesektori pakilisi vajadusi seni, kuni need tagajärjed püsivad. Sellised meetmed hõlmavad eelkõige raudteekasutustasudest loobumist, nende vähendamist või edasilükkamist, samuti reserveerimistasudest loobumist. Erandina direktiivi 2012/34/EL artiklist 27 kohaldatakse meetmeid 1. märtsi 2020 ja 31. detsembri 2020 vahelisel vaatlusperioodil, mille puhul võib tasusid muuta, kusjuures võrgustiku teadaanne (milles on esitatud kõik kohaldatavad tasud) avaldatakse hiljemalt neli kuud enne taristu läbilaskevõime taotluste esitamise tähtpäeva.

Täpsemalt tuleks lähtuda järgmisest:

(1) *Raudteekasutustasud – otsestele kuludele vastav summa.* Direktiivi artikli 31 lõikes 3 on nõutud, et minimaalsele teenustepaketile juurdepääsu tasud kehtestataks tasemel, mis vastab raudteeveoteenuse osutamisega otseselt kaasnevatele kuludele. See säte takistaks põhimõtteliselt tasude kehtestamist madalamal tasemel. Tehakse ettepanek erandi tegemiseks, et liikmesriigid ja taristuettevõtjad saaksid kasutada vaatlusperioodil võimalikult mitmesuguseid võimalusi.

(2) *Lisatasud.* Artikkel 32 võimaldab liikmesriikidel näha ette lisatasud, mis on kehtestatud seoses vastavate raudteeturusegmentide maksevõimega. Seega tähendab see põhimõte, et lisatasud võivad kõikuda ja väheneda, kui asjaomase turusegmendi maksevõime väheneb. Selline vähenemine võib eelkõige tuleneda praegusest kriisist. Praegu kehtiva direktiivi 2012/34/EL kohaselt ei ole siiski põhimõtteliselt võimalik lisatasusid antud liiklusgraafikuperioodi jooksul muuta. Erandina sellest reeglist tehakse ettepanek võimaldada liikmesriikidel lubada vaatlusperioodil teha allapoole korrigeerimisi.

(3) *Reserveerimistasud*. Direktiivi 2012/34/EL artiklis 36 on sätestatud reserveerimistasude kord. Selliste tasude eesmärk on mõjutada raudteeveo-ettevõtjaid loobuma rongiliinide tühistamisest lühikese etteteatamisajaga ning seega edendada olemasoleva läbilaskevõime parimat ja täielikku kasutamist. Tavaliselt suureneb see tasu vastavalt sellele, mida vähem aega enne käitamist tühistamine tehakse.

Direktiivi 2012/36/EL artikli 36 kohaselt otsustab iga taristuettevõtja põhimõtteliselt ise, kas ta soovib kehtestada reserveerimistasusid. Artikli 36 teine lause muudab siiski kõnealuste tasude nõudmise kohustuslikuks juhul, kui raudteeveo-ettevõtja „ei kasuta jaotatud liini või selle osa korrapäraselt“.

Pandeemia on põhjustanud raudteeliikluses tõsiseid häireid, mis on kaasa toonud ulatusliku rongiliinide tühistamise. Selle aluseks olnud sündmused ei sõltunud ega sõltu raudteeveo-ettevõtjatest. Lisaks on need põhjustanud (ajutist) liigset läbilaskevõimet. Seega võib eeldada, et direktiivi 2012/34/EL artikli 36 kohaste reserveerimistasudega taotletav ergutav mõju ei ole vaatlusperioodi puhul asjakohane.

Seepärast on asjakohane võimaldada liikmesriikidel kaotada direktiivi artikli 36 teises lauses sätestatud kohustus seoses kõnealusel ajavahemikul toimunud tühistamistega.

(4) *Liikmesriikide tehtavad tagasimaksed.* Iga eespool nimetatud elemendi puhul (otsestel kuludel põhinevad tasud, lisatasud ja reserveerimistasud) tähendaks tasude vähendamine, mida liikmesriigid on kavandatava määruse kohaselt lubanud, taristuettevõtja jaoks saamata jäänud tulu.

Selline saamata jäänud tulu hüvitataks põhimõtteliselt vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikele 4. Selle sätte kohaselt on liikmesriigid kohustatud tagama, et selliste taristuettevõtjate raamatupidamisarvestus, kellel jääb muu hulgas ootamatult vähenenud nõudluse tõttu tulu saamata, oleks tavapärastes äritingimustes viie aasta jooksul tasakaalus.

Tulu, mis taristuettevõtjatel jääb kavandatava määrusega lubatud tasude vähendamise tõttu saamata, ei oleks praegu kehtiva direktiivi 2012/34/EL kohase määratluse järgi jäänud saamata. Seepärast tehakse ettepanek, et taristuettevõtjatele makstaks hüvitist lühema aja jooksul, kui on kehtestatud kõnealuse direktiivi artikli 8 lõikes 4, st saamata jäänud tulu tekkimise aastale järgneva aasta 31. detsembriks.

(5) *Võrgustiku teadaande kohandused*. Võrgustiku teadaandes esitatakse kasutustasude määramise ning läbilaskevõime jaotamise skeemidega seotud üksikasjalikud üldeeskirjad, tähtajad, menetlused ja kriteeriumid, sealhulgas raudteetaristu läbilaskevõime taotlemiseks vajalik teave.

Tehakse ettepanek sätestada, et võrgustiku teadaandeid tuleks pidevalt ajakohastada ja viivitamata muuta.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Direktiivis 2012/34/EL ei käsitleta erakorralisi asjaolusid, näiteks neid, mis tekkisid raudteesektoris COVID-19 puhangu tõttu. Seepärast tuleks lubada sihipäraseid erandeid, et leevendada pandeemia mõju raudteetranspordile ja säilitada ühtse Euroopa raudteepiirkonna terviklikkus. Sektori turu ülesehitus põhineb konkurentsil ning turul tegutsevad nii pikaajalised kui ka uued ettevõtjaid, mistõttu on vaja leevendusmeetmeid, mis tagavad jätkuvalt kõigile võrdsed võimalused.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ühtse Euroopa raudteepiirkonna tõhus toimimine sõltub turuosaliste majanduslikust suutlikkusest ja selliste edusammude kaitsmisest, mida on juba tehtud seoses taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate majandamisalase sõltumatusega, tasude kehtestamist ja võrgustikule juurdepääsu käsitlevate sätete läbipaistvusega, mittediskrimineerimise ja võrdse kohtlemisega liinide jaotamisel ja kasutustasude määramise süsteemides ning turu avamisega. COVID-19

puhangu negatiivsed majanduslikud tagajärjed raudteeturu sidusrühmadele võivad ohustada nende rahalist elujõulisust ja avaldada olulist negatiivset mõju transpordisüsteemi toimimisele, mis tekitaks suurt kahju majandusele tervikuna. Raudteeveo-ettevõtjate dialoogiplatvormi kaudu raudteeveo-ettevõtjate seas 2020. aasta mais ja juunis tehtud uuringu kohaselt ei ole raudteesektori sidusrühmadele seni sihtotstarbelist abi antud. Kavandatavas määruses käsitletakse neid küsimusi.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesolev algatus põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 91, mis on ka direktiivi 2012/34/EL õiguslik alus.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärke täielikult saavutada järgmisel põhjusel. Raudteekasutustasusid reguleeritakse põhjalikult ELi tasandil ja seetõttu ei saa liikmesriigid liidu eeskirjadest kõrvale kalduda, välja arvatud juhul, kui on olemas konkreetsed ELi õigusaktid. Direktiiviga 2012/34/EL ei võimaldata liikmesriikidel COVID-19 puhangu kontekstis reageerida raudteetranspordile avalduvale ettenägematule mõjule, eelkõige kohandades tasude kehtestamise ja läbilaskevõime jaotamise eeskirju. Seda on võimalik saavutada üksnes liidu õigusaktiga, millega lubatakse (suunatud) erandeid. Lisaks jääb kavandatava määruse tingimuste kohaselt liikmesriikide otsustada, kas rakendada ettenähtud meetmeid, võttes arvesse ka nende käsutuses olevaid riikliku rahastamise vahendeid.

- **Proportsionaalsus**

Ettepanek ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik praeguse COVID-19 puhangu mõju leevendamise eesmärgi saavutamiseks direktiivist 2012/34/EL tehtavate sihipäraste erandite kaudu. Kavandatav meede on seega proportsionaalne, sealhulgas vaatlusperioodi puhul, mille suhtes seda kohaldatakse. See periood põhineb praegustel hinnangutel selle kohta, kui kaua COVID-19 pandeemia raudteeturgu mõjutab. Tehakse ettepanek anda komisjonile volitused seda perioodi vajaduse korral pikendada.

- **Vahendi valik**

Selle eesmärgi saavutamiseks peab õiguslik vahend olema vahetult ja üldiselt kohaldatav. Seepärast on määrus asjakohane õiguslik vahend.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

See on kiireloomuline meede, mis on tingitud COVID-19 haiguse ootamatust ja ettenägematust puhangust.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Probleemi kiireloomulisuse tõttu ei ole sidusrühmadega ametlikult konsulteeritud. Nii liikmesriikide ametiasutused kui ka sidusrühmad on aga kutsunud komisjoni üles võtma vastu ettepanekut asjakohaste meetmete kohta seoses direktiivi 2012/34/EL kohase läbilaskevõime jaotamise ja kasutustasude määramise raamistikuga.

Eelkõige pöördusid raudteeveo-ettevõtjaid esindavad raudteeühingud korduvalt komisjoni poole, paludes võtta kiireloomulisi meetmeid. Nende meetmete eesmärk oleks tagada, et sektor suudaks tulla toime saamata jäänud tuluga ja vähendada eelkõige eraettevõtjate pankrottide ohtu. Üks kõige soovitatavam meede on raudteetaristu, jaamade, teenindusrajatiste ja seisuteede kasutamise tasude peatamine.

Mõned liikmesriigid ja taristuettevõtjad on sellele üleskutsele reageerinud, võttes ja/või kaaludes selliseid meetmeid. Komisjon korraldas 2020. aasta märtsis, aprillis ja mais PRIME tasude alarühma kaudu uuringu. Uuringu tulemuste põhjal järeldati, et mõned liikmesriigid näitasid üles ilmset valmisolekut võtta käesolevas määruses kavandatavaid leevendusmeetmeid.

Arvestades seda, et direktiivis puuduvad asjakohased erakorralised sätted, on vaja käesoleva määruse vastuvõtmisega luua raamistik COVID-19 kriisi tõttu nõutavate meetmete jaoks.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Nagu eespool selgitatud, ei olnud tavapärase üksikasjalikkusega eksperdiarvamuste kogumine olukorra kiireloomulisuse tõttu võimalik. Komisjon on siiski kasutanud kogemusi, mis on saadud tänu kontaktidele liikmesriikide ja raudteevaldkonna sidusrühmadega.

- **Mõjuhinnang**

Olukorra kiireloomulisuse tõttu ei ole mõjuhinnangut tehtud.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ei kohaldata.

- **Põhiõigused**

Ei kohaldata.

4. MÕJU EELARVELE

Ei kohaldata.

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Meede ei hõlma konkreetset järelevalve- ega aruandluskorda. Komisjon peaks siiski jälgima COVID-19 puhangu arengut ja selle mõju ühtsele Euroopa raudteepiirkonnale ning talle

tuleks vajaduse korral anda volitused võtta vastu delegeeritud õigusakt, et pikendada kõnealuse meetmega seotud ajavahemikke.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Puuduvad.

2020/0127 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 pandeemiaga

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,[1]

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust,[2]

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) COVID-19 pandeemia tõi kaasa nõudluse märkimisväärse languse, mille tulemusel vähenes omakorda järsult raudteetransport. See on avaldanud raudteeveo-ettevõtjatele tõsist mõju juba alates 1. märtsist 2020 ja see mõjutab sektorit tõenäoliselt vähemalt kuni 31. detsembrini 2020. Olukord ei sõltu raudteeveo-ettevõtjatest, kes seisavad silmitsi märkimisväärsete likviidsusprobleemide, suurte kahjude ja mõnel juhul maksejõuetuse ohuga.

(2) Selleks et võidelda COVID-19 pandeemia negatiivse majandusliku mõjuga, võivad raudteeveo-ettevõtjad vajada rahalist toetust. Raudteeveo-ettevõtjatel ei pruugi olla võimalik maksta raudteetaristu kasutustasusid COVID-19 hädaolukorras ning seetõttu peaks taristuettevõtjatel olema võimalik selliseid tasusid vähendada, neist loobuda või neid edasi lükata. See võimalus tuleks anda ajavahemikuks, mil COVID-19 pandeemia mõju raudteeturule on tunda ja eeldatavasti kestab, st 1. märtsist 2020 kuni 31. detsembrini 2020 (edaspidi „vaatlusperiood“).

(3) Direktiivi 2012/34/EL artikli 31 lõike 3 kohaselt ei või taristuettevõtjale makstavad raudteekasutustasud olla väiksemad kui rongiliikluse korraldamisega otseselt kaasnevad kulud. Tasudest osaline või täielik loobumine või nende edasilükkamine, mida kohaldatakse läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil kõikide raudtee-kaubaveo ja raudtee-reisijateveo sektoris tegutsevate raudteeveo-ettevõtjate suhtes, leevendaks COVID-19 pandeemia mõju vaatlusperioodil. Seepärast tuleks liikmesriikidele anda võimalus lubada taristuettevõtjatel selliseid meetmeid võtta.

[1] ELT C 132, 3.5.2011, lk 99.
[2] ELT C 104, 2.4.2011, lk 53.

(4) Direktiivi 2012/34/EL artikli 32 lõikega 1 lubatakse liikmesriikidel näha ette lisatasude kehtestamine, kui turg seda talub. COVID-19 pandeemia mõju tõttu võib olla vähenenud turusegmentide suutlikkus neid lisatasusid maksta. Seepärast on asjakohane anda liikmesriikidele võimalus lubada taristuettevõtjatel hinnata uuesti turusegmentide suutlikkust lisatasusid maksta, et vähendada vaatlusperioodil maksmisele kuuluvaid summasid.

(5) Direktiivi 2012/34/EL artiklis 36 on sätestatud reserveerimistasude kord, mille eesmärk on ergutada läbilaskevõime tõhusat kasutamist. Kõnealuse artikli teine lause muudab kõnealuste tasude nõudmise kohustuslikuks juhul, kui raudteeveo-ettevõtja ei kasuta jaotatud liine või osa neist korrapäraselt. Taristuettevõtjad peavad avaldama oma võrgustiku teadaandes kasutamatajätmise kindlakstegemise kriteeriumid. Pandeemia on põhjustanud raudteeliikluses tõsiseid häireid, mis on kaasa toonud ulatusliku rongiliinide tühistamise. Selle aluseks olnud sündmused ei sõltunud ega sõltu raudteeveo-ettevõtjatest. Lisaks on need põhjustanud (ajutist) liigset läbilaskevõimet. Seepärast võib eeldada, et direktiivi 2012/34/EL artikli 36 kohaste reserveerimistasudega taotletav ergutav mõju ei ole vaatlusperioodi puhul asjakohane. Seetõttu peaks liikmesriikidel erandina artikli 36 teisest lausest olema võimalik lubada taristuettevõtjatel mitte nõuda reserveerimistasusid vaatlusperioodil jaotatud, kuid kasutamata läbilaskevõime eest, isegi kui sellist kasutamata jätmist käsitataks vastavalt praegu kohaldatavatele kriteeriumidele jaotatud liini või selle osa korrapärase kasutamata jätmisena.

(6) Iga eespool nimetatud elemendi puhul tähendaks tasude vähendamine, mida liikmesriigid on käesoleva määruse kohaselt lubanud, taristuettevõtja jaoks saamata jäänud tulu. Selline saamata jäänud tulu hüvitataks põhimõtteliselt vastavalt direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikele 4. Arvestades, et see saamata jäänud tulu on erakorraline, tuleks see hüvitada taristuettevõtjatele lühema aja jooksul ehk saamata jäänud tulu tekkimise aastale järgneva aasta 31. detsembriks.

(7) Raudteetaristu kasutamise tingimusi tuleks ajutiselt kohandada ning võrgustiku teadaandeid tuleks ajakohastada ja vajaduse korral muuta.

(8) COVID-19 pandeemia ootamatu ja ettenägematu olemuse tõttu ei olnud võimalik võtta liidu meetmeid õigeaegselt, mistõttu peaks käesolev määrus hõlmama eespool osutatud vaatlusperioodi, isegi kui osa sellest perioodist on möödas, ilma et see mõjutaks siiski õiguspäraseid ootusi.

(9) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt reageerida COVID-19 puhangust tingitud kiireloomulisele olukorrale, ei suuda liikmesriigid piisavalt saavutada, küll aga saab seda meetme ulatuse või toime tõttu paremini saavutada liidu tasandil, võib liit võtta meetmeid kooskõlas Euroopa Liidu lepingu (edaspidi „ELi leping“) artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(10) Võttes arvesse COVID-19 pandeemia põhjustatud erakorralistest asjaoludest tingitud kiireloomulisust, mis õigustab kavandatud meetmete võtmist, ja täpsemalt selleks, et võtta vajalikud meetmed kiiresti vastu, aidates sellega kaasa raudteeveo-ettevõtjate finantsilisele jätkusuutlikkusele, on asjakohane näha ette erand kaheksanädalasest tähtajast, millele on osutatud ELi lepingule, Euroopa Liidu toimimise lepingule ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingule lisatud protokolli nr 1 (riikide parlamentide rolli kohta Euroopa Liidus) artiklis 4.

(11) Selleks et pikendada käesolevas määruses sätestatud meetmete kehtivust, kui see on vajalik ja põhjendatud, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas Euroopa Liidu toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte käesolevas määruses sätestatud meetmete kohaldamisaja pikendamise kohta. On eriti oluline, et komisjon viiks oma ettevalmistava töö käigus läbi asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega [3]. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.

(12) Selleks et käesolevas määruses sätestatud meetmeid oleks võimalik viivitamata kohaldada, peaks see jõustuma kiiremas korras järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese ja kohaldamisala

Käesoleva määrusega kehtestatakse ajutised eeskirjad raudteetaristu kasutustasude määramise kohta, nagu on sätestatud direktiivi 2012/34/EL IV peatükis. Määrust kohaldatakse ajavahemikul 1. märtsist 2020 kuni 31. detsembrini 2020 (edaspidi „vaatlusperiood“) raudteetaristu kasutamise suhtes riigisisesteks ja rahvusvahelisteks raudteevedudeks, mis on hõlmatud kõnealuse direktiiviga.

Artikkel 2

Minimaalse juurdepääsupaketi tasude ja reserveerimistasude vähendamine, nendest loobumine või nende edasilükkamine

1. Olenemata direktiivi 2012/34/EL artiklist 27 ja artikli 31 lõikest 3 ning tingimusel, et järgitakse riigiabi eeskirju, võivad liikmesriigid lubada taristuettevõtjatel läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil vähendada minimaalsele teenustepaketile ja teenindusrajatisi ühendavale taristule juurdepääsu eest võetavat kasutustasu, selle maksmisest loobuda või seda edasi lükata juhtudel, kui seda tasu tuleb maksta vaatlusperioodi jooksul.

2. Olenemata direktiivi 2012/34/EL artiklist 27 ja tingimusel, et järgitakse riigiabi eeskirju, võivad liikmesriigid lubada taristuettevõtjatel hinnata uuesti turusegmentide suutlikkust maksta lisatasusid direktiivi 2012/34/EL artikli 32 lõike 1 tähenduses, et nad võiksid vähendada vaatlusperioodil tasumisele kuuluvaid summasid.

3. Olenemata direktiivi 2012/34/EL artiklist 27 ja artikli 36 teisest lausest ning tingimusel, et järgitakse riigiabi eeskirju, võivad liikmesriigid lubada taristuettevõtjatel läbipaistval, objektiivsel ja mittediskrimineerival viisil mitte nõuda raudteeveo-ettevõtjatelt reserveerimistasusid vaatlusperioodil jaotatud, kuid kasutamata jäänud läbilaskevõime eest.

4. Olenemata direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikest 4 ja tingimusel, et järgitakse riigiabi eeskirju, hüvitavad liikmesriigid taristuettevõtjatele lõigete 1, 2 ja 3 kohaldamise tulemusel kantud konkreetse rahalise kahju selle tekkimise aastale järgneva aasta 31. detsembriks. See hüvitis ei piira liikmesriikide direktiivi 2012/34/EL artikli 8 lõikest 4 tulenevat kohustust tagada, et mõistliku ajavahemiku jooksul, mis ei ületa viit aastat, on taristuettevõtja kasumiaruanne tasakaalus.

Artikkel 3

Raudteetaristu kasutamise tingimuste kohandamine

Olenemata direktiivi 2012/34/EL artiklist 27 muudavad taristuettevõtjad vajaduse korral ja viivitamata kõnealuse direktiivi artiklis 27 osutatud võrgustiku teadaannet, et esitada tingimused, mida nad kohaldavad, pidades silmas meetmeid, mida asjaomane liikmesriik on võtnud kooskõlas artikliga 2.

Artikkel 4

Reguleeriv asutus

Käesolev määrus ei piira reguleerivat asutust käsitlevate direktiivi 2012/34/EL sätete kohaldamist. Kõnealuse direktiivi artiklit 56 kohaldatakse käesoleva määruse artiklitega 2 ja 3 hõlmatud juhtudel seoses selles sätestatud kriteeriumidega, mida kohaldatakse taristuettevõtjate suhtes.

Artikkel 5

Vaatlusperioodi pikendamine

1. Taristuettevõtjad peavad hiljemalt 1. novembriks 2020 esitama komisjonile direktiivi 2012/34/EL artikli 32 lõike 1 kohaselt andmed oma võrgustike kasutamise kohta turusegmentide kaupa 1. märtsi 2019 ja 30. septembri 2019 ning 1. märtsi 2020 ja 30. septembri 2020 vaheliste ajavahemike kohta.
2. Kui komisjon tõdeb lõikes 1 osutatud andmete põhjal, et raudteeliikluse maht on eelmise aasta vastava ajavahemikuga võrreldes pidevalt vähenenud ja et see suundumus tõenäoliselt jätkub, ning leiab parimate kättesaadavate teaduslike andmete põhjal, et olukord tuleneb COVID-19 pandeemia mõjust, muudab komisjon vaatlusperioodi artikli 6 kohaselt vastu võetud delegeeritud õigusaktidega.
3. Kui see osutub COVID-19 pandeemia pikaajalise mõju tõttu liidu raudteetranspordisektorile tungivalt vajalikuks, kohaldatakse käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusaktide suhtes artiklis 7 sätestatud menetlust.

Artikkel 6

Delegeeritud volituste rakendamine

1. Komisjonile antakse õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte käesolevas artiklis sätestatud tingimustel.
2. Artikli 5 lõikes 2 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile üheks aastaks alates [*käesoleva määruse jõustumise kuupäev*].

3. Euroopa Parlament või nõukogu võib artikli 5 lõikes 2 osutatud volituste delegeerimise igal ajal tagasi võtta. Tagasivõtmise otsusega lõpetatakse otsuses nimetatud volituste delegeerimine. Otsus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas* või otsuses nimetatud hilisemal kuupäeval. See ei mõjuta juba jõustunud delegeeritud õigusaktide kehtivust.

4. Enne delegeeritud õigusakti vastuvõtmist konsulteerib komisjon kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes sätestatud põhimõtetega iga liikmesriigi määratud ekspertidega.

5. Niipea kui komisjon on delegeeritud õigusakti vastu võtnud, teeb ta selle samal ajal teatavaks Euroopa Parlamendile ja nõukogule.

6. Artikli 5 lõike 2 alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile ja nõukogule esitanud selle suhtes vastuväiteid või kui Euroopa Parlament ja nõukogu on enne selle tähtaja möödumist komisjonile teatanud, et nad ei esita vastuväiteid. Euroopa Parlamendi või nõukogu algatusel pikendatakse seda tähtaega kahe kuu võrra.

Artikkel 7

Kiirmenetlus

1. Käesoleva artikli kohaselt vastuvõetud delegeeritud õigusakt jõustub viivitamata ja seda kohaldatakse seni, kuni selle suhtes ei esitata lõike 2 kohaselt vastuväiteid. Delegeeritud õigusakti teatavakstegemisel Euroopa Parlamendile ja nõukogule põhjendatakse kiirmenetluse kasutamist.

2. Euroopa Parlament ja nõukogu võivad delegeeritud õigusakti suhtes vastuväiteid esitada kooskõlas artikli 6 lõikes 6 osutatud menetlusega. Sellisel juhul tunnistab komisjon õigusakti viivitamata kehtetuks pärast seda, kui Euroopa Parlament või nõukogu teatab oma otsusest esitada vastuväiteid.

Artikkel 8

Jõustumine

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja liikmesriikides vahetult kohaldatav kooskõlas aluslepingutega.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*