EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2020 06 19
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 pandemiją, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės

(Tekstas svarbus EEE)

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO APLINKYBĖS

• Pasiūlymo pagrindimas ir tikslai

COVID-19 pandemijos sukeltas smarkus ekonominis sukrėtimas daro didelį neigiamą poveikį Europos Sąjungoje ir visame pasaulyje. Padarinių sunkumas priklausys tiek nuo pandemijos trukmės, tiek nuo jos geografinio paplitimo. Konkrečiau, pandemija daro precedento neturintį poveikį visam transportui ir, visų pirma, geležinkelių sektoriui. Dėl pandemijos geležinkelių sektoriuje gali būti daug nemokumo ir nepakankamo likvidumo atvejų. Ji daro poveikį visai tiekimo grandinei ir geležinkelio įmonėms, siuntėjams bei logistikos įmonėms. Nuo jos finansinių padarinių nukentės ir infrastruktūros valdytojai bei paslaugų įrenginių operatoriai. Jei nebus reaguojama, pandemija turės didelį poveikį tarptautiniam eismui, krovinių vežimo apimtims ir keleivių skaičiui, skaitmeninimo pažangai, rinkos atvėrimui bei jos struktūroms, o šio poveikio padariniai bus juntami ilgai.

Geležinkelių sektorius yra strategiškai svarbus Europos Sąjungai. Jo indėlis į visą ES ekonomiką ir užimtumą – didžiulis: 2016 m. pabaigoje jame tiesiogiai dirbo per 1 mln. žmonių, iš kurių apie 600 000 įdarbino geležinkelio įmonės, o 440 000 žmonių – infrastruktūros valdytojai.

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

Kiekvienais metais Europos geležinkeliais pervežama apie 1,6 mlrd. tonų krovinių ir 9 mlrd. keleivių. 2016 m. ES keleivių vežimo apimtis siekė 450 mlrd. keleivių nuvažiuotų kilometrų iš bendro maždaug 6 trln. sausumos transportu keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičiaus. Keleiviai vyksta geležinkeliais daugiausia šalių viduje, 2016 m. tik 6 proc. jų kirto sienas.

2016 m. ES krovinių vežimo geležinkeliais apimtis siekė 419 mlrd. tonkilometrių iš bendro 2,5 trln. sausumos transporto tonkilometrių skaičiaus. Maždaug pusė viso krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdoma tarpvalstybiniu mastu. Tai suteikia šiai veiklai svarbų europinį aspektą, todėl ją dar labiau veikia nacionalinių geležinkelių tinklų sąveikos ir bendradarbiavimo trūkumas, kuris gali turėti įtakos jos konkurencingumui.

Dėl ligos protrūkio nustačius apribojimus ir sumažėjus paklausai, keleivių ir krovinių vežimo geležinkeliais veikla gerokai sumažėjo. Laikini susisiekimo tarp ES valstybių narių apribojimai paliko reikšmingą žymę: daugumos tarptautinių keleivinių traukinių paslaugos nebeteikiamos, keleivių vežimo geležinkeliais valstybių viduje veikla, palyginti su paskutinių metų duomenimis, sumažėjo net 90 proc. Savo veiklą turėjo nutraukti daugelis neseniai ją

pradėjusių naujų rinkos dalyvių ir smarkiai sumažėjo visų geležinkelių operatorių transporto paslaugos.

Krovinių vežimo geležinkeliais operatoriai teikia tarpvalstybines ir vidaus paslaugas, tačiau praneša apie sumažėjusias transporto apimtis. Viena iš pagrindinių tokio sumažėjimo priežasčių buvo ta, kad daugeliui valstybių narių nustačius paklausą sužlugdžiusias izoliavimo priemones, buvo sustabdyta gamyba, todėl nebeliko paklausos tam tikruose sektoriuose. Dabar, praėjus keliems mėnesiams po izoliavimo priemonių įvedimo, paklausa po truputį didėja, tačiau aiškaus geležinkelių transporto paklausos didėjimo vis dar nematyti.

Prognozuojama, kad keleivinio transporto paklausa visus 2020 m. bus gerokai mažesnė nei 2019 m., praeitų metų paklausos lygio akivaizdžiai nesieks ir krovininio transporto paklausa.

Siekiant sušvelninti pandemijos poveikį, rengiamas daugelį sričių apimantis plataus užmojo politinis atsakas. Taigi šiuo reglamentu ketinama papildyti esamą su geležinkeliais susijusią sistemą, kad nacionalinės valdžios institucijos ir geležinkelių sektoriaus suinteresuotieji subjektai galėtų lengviau susidoroti su tam tikrais neigiamais COVID-19 pandemijos padariniais, ir, kol tie padariniai lieka nepašalinti, reaguoti į skubius geležinkelių sektoriaus poreikius. Tokios priemonės visų pirma susijusios su atleidimu nuo mokesčių už naudojimąsi keliais, imamų už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra, jų sumažinimu ar atidėjimu, taip pat atleidimu nuo mokesčių už pajėgumų rezervavimą. Šios priemonės taikomos aptariamuoju laikotarpiu nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d., kuriuo taikomi mokesčiai gali būti pakeisti nukrypstant nuo Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnio, pagal kurį tinklo nuostatai (kuriuose nurodomi taikomi mokesčiai) paskelbiami ne vėliau kaip likus keturiems mėnesiams iki termino pateikti prašymus skirti infrastruktūros pajėgumų.

Konkrečiau galima atkreipti dėmesį į toliau nurodytus aspektus.

(1) *Mokesčiai už naudojimąsi keliais. Tiesiogines išlaidas atitinkanti suma.* Direktyvos 31 straipsnio 3 dalyje reikalaujama, kad už minimalų prieigos paketą nustatomi mokesčiai būtų lygūs išlaidoms, kurios tiesiogiai patiriamos dėl traukinių eksploatavimo. Pagal šią nuostatą iš esmės nebūtų leidžiama nustatyti mažesnių mokesčių. Kad valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai aptariamuoju laikotarpiu galėtų pasinaudoti įvairiausiomis galimybėmis, siūloma nuo šios nuostatos nukrypti.

(2) *Antkainiai.* 32 straipsniu valstybėms narėms leidžiama taikyti antkainius, kurie nustatomi atsižvelgiant į atitinkamų geležinkelių transporto rinkos segmentų galimybes juos mokėti. Taigi, taikant šį principą antkainių dydis gali svyruoti ir jie gali sumažėti, jei sumažėja konkretaus rinkos segmento galimybė juos mokėti. Toks sumažėjimas visų pirma galimas dėl šios krizės. Tačiau dabartinės redakcijos Direktyvoje 2012/34/ES nustatyta, kad konkrečiu tarnybinio traukinių tvarkaraščio laikotarpiu koreguoti antkainių iš esmės negalima. Nukrypstant nuo šios taisyklės siūloma sudaryti sąlygas valstybėms narėms leisti atlikti koregavimus aptariamuoju laikotarpiu sumažinant antkainius.

(3) *Mokesčiai už pajėgumų rezervavimą.* Direktyvos 2012/34/ES 36 straipsnyje nustatyta mokesčių už pajėgumų rezervavimą taikymo tvarka. Taikant tokius mokesčius siekiama atgrasyti geležinkelio įmones nuo praktikos atsisakyti traukinių linijų likus mažai laiko ir taip skatinti geriausiai panaudoti visus turimus pajėgumus. Paprastai

šis mokestis tuo didesnis, kuo mažiau lieka laiko nuo atsisakymo iki panaudojimo laiko.

Direktyvos 2012/34/ES 36 straipsnyje nustatyta, kad iš esmės kiekvienas infrastruktūros valdytojas turi nuspręsti, ar nori taikyti mokesčius už pajėgumų rezervavimą. Tačiau pagal 36 straipsnio antrą sakinį tuos mokesčius taikyti privaloma, jei geležinkelio įmonė jai paskirtų traukinių linijų arba jų dalių reguliariai nepanaudoja.

Dėl pandemijos geležinkelių eismas buvo smarkiai sutrikdytas, todėl traukinių linijų buvo masiškai atsisakyta. Susijusių įvykių geležinkelio įmonės negalėjo ir negali kontroliuoti. Be to, dėl jų atsirado (laikinų) perteklinių pajėgumų. Taigi galima daryti prielaidą, kad skatinamasis poveikis, kurio siekiama pagal Direktyvos 2012/34/ES 36 straipsnį taikant mokesčius už pajėgumų rezervavimą, aptariamuoju laikotarpiu nėra aktualus.

Todėl tikslinga suteikti galimybę valstybėms narėms panaikinti direktyvos 36 straipsnio antru sakiniu nustatytą įpareigojimą taikyti mokesčius už traukinių linijų atsisakymą tuo laikotarpiu.

(4) *Valstybių narių skiriama kompensacija.* Valstybėms narėms pagal šį siūlomą reglamentą leidus sumažinti kiekviename pirmiau nurodytame punkte aptartus mokesčius (tiesioginėmis išlaidomis grindžiamus mokesčius, antkainius ir mokesčius už pajėgumų rezervavimą), infrastruktūros valdytojai prarastų pajamų.

Tos prarastos pajamos būtų iš esmės kompensuojamos pagal Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 4 dalį. Pagal tą nuostatą valstybės narės privalo užtikrinti, kad įprastomis verslo sąlygomis per 5 metų laikotarpį infrastruktūros valdytojų, patiriančių nuostolių dėl, *inter alia*, netikėtai sumažėjusios paklausos, sąskaitose būtų išlaikytas balansas.

Dėl siūlomame reglamente aptariamo mokesčių sumažinimo infrastruktūros valdytojai pajamas iš esmės prarastų ne dabartinės redakcijos Direktyvoje 2012/34/ES nurodytomis sąlygomis. Todėl siūloma, kad infrastruktūros valdytojams kompensacija būtų išmokėta per trumpesnį nei tos direktyvos 8 straipsnio 4 dalyje nurodytas laikotarpį, t. y. iki metų, einančių po metų, kuriais buvo prarastos pajamos, gruodžio 31 d.

(5) *Tinklo nuostatų koregavimas.* Tinklo nuostatuose išsamiai nustatomos apmokestinimo ir pajėgumų paskirstymo sistemų bendrosios taisyklės, galutiniai terminai, procedūros ir kriterijai, įskaitant informaciją, reikalingą norint kreiptis dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo.

Siūloma nustatyti reikalavimą tinklo nuostatus nuolat atnaujinti ir nedelsiant iš dalies pakeisti.

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

Direktyvoje 2012/34/ES tokios išskirtinės aplinkybės, kokios dėl COVID-19 protrūkio susiklostė geležinkelių sektoriuje, nenagrinėjamos. Todėl, siekiant sušvelninti pandemijos poveikį geležinkelių transportui ir išlaikyti bendros Europos geležinkelių erdvės vientisumą, turėtų būti leista taikyti tikslines nukrypti leidžiančias nuostatas. Be to, konkurencingai rinkai, kurioje veikia joje įsitvirtinę veiklos vykdytojai ir nauji rinkos dalyviai, reikalingos poveikio švelninimo priemonės, kuriomis būtų toliau užtikrinamos vienodos veiklos sąlygos.

- **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. Remiantis 2020 m. gegužės ir birželio mėn. Dialogo su geležinkelių įmonėmis platformoje atliktos geležinkelių įmonių apklausos rezultatais, jokios specialios pagalbos geležinkelių sektoriaus suinteresuotiesiems subjektams iki šiol nesuteikta. Šie klausimai sprendžiami siūlomu reglamentu.

2. TEISINIS PAGRINDAS, SUBSIDIARUMO IR PROPORCINGUMO PRINCIPAI

- **Teisinis pagrindas**

Ši iniciatyva grindžiama Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 91 straipsniu, kuris yra ir pačios Direktyvos 2012/34/ES 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. Tai gali būti atlikta tik Sąjungai priėmus aktą, kuriuo leidžiama taikyti (tikslines) nukrypti leidžiančias nuostatas. Be to, siūlomame reglamente nustatoma, kad nuspręsti, ar įgyvendinti jame numatytas priemones, turi pačios valstybės narės, taip pat atsižvelgdamos į savo turimas viešojo finansavimo priemones.

- **Proporcingumo principas**

Pasiūlymu nustatant tikslines nuo Direktyvos 2012/34/ES nukrypti leidžiančias nuostatas neviršijama to, kas būtina tikslui – sumažinti dabartinio COVID-19 protrūkio poveikį – pasiekti. Todėl siūloma priemonė ir, be kita ko, aptariamasis laikotarpis, kuriuo ji taikoma, yra proporcingi. Šis laikotarpis nustatytas atsižvelgiant į dabartinį vertinimą, kiek laiko tęsis COVID-19 pandemijos poveikis geležinkelių rinkai. Siūloma suteikti Komisijai įgaliojimus šį laikotarpį prireikus pratęsti.

- **Priemonės pasirinkimas**

Kad būtų pasiektas teisinės priemonės tikslas, ji turi būti taikoma tiesiogiai ir visuotinai. Todėl tinkama teisinė priemonė yra reglamentas.

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 staigaus ir nenumatyto COVID-19 ligos protrūkio.

- **Konsultacijos su suinteresuotosiomis šalimis**

Atsižvelgiant į klausimo skubumą, oficialių konsultacijų su suinteresuotaisiais subjektais surengta nebuvo. Tačiau valstybių narių valdžios institucijos ir suinteresuotieji subjektai paragino Komisiją priimti pasiūlymą dėl atitinkamų priemonių, susijusių su Direktyvoje 2012/34/ES nustatyta pajėgumų paskirstymo ir apmokestinimo sistema.

Visų pirma, imtis skubių priemonių Komisijos kelis kartus prašė geležinkelio įmonėms atstovaujančios geležinkelių sektoriaus asociacijos. Šiomis priemonėmis būtų siekiama užtikrinti, kad sektorius galėtų išspręsti prarastų pajamų problemą ir sumažinti bankroto, ypač privačių veiklos vykdytojų, riziką. Viena iš labiausiai rekomenduojamų priemonių – mokesčių už naudojimąsi bėgių kelių infrastruktūra, stotimis, paslaugų įrenginiais ir atsarginiais keliais mokėjimo sustabdymas.

Atsižvelgdamos į šį raginimą imtis veiksmų, kai kurios valstybės narės ir infrastruktūros valdytojai sureagavo imdamiesi ir (arba) svarstydami imtis tokių priemonių. 2020 m. kovo, balandžio ir gegužės mėn. Komisija atliko apklausą per platformos PRIME mokesčių pogrupį. Remiantis apklausos rezultatais padaryta išvada, kad kai kurios valstybės narės yra aiškiai pasirengusios taikyti pagalbos priemones, siūlomas šiame reglamente.

Atsižvelgiant į tai, kad direktyvoje tinkamų neatidėliotiniems atvejams skirtų nuostatų nėra, reikia priimti šį reglamentą, kad būtų sukurta dėl COVID-19 krizės reikalingų priemonių sistema.

- **Tiriamųjų duomenų rinkimas ir naudojimas**

Kaip paaiškinta, dėl klausimo sprendimo skubumo surinkti tokių išsamių ekspertinių žinių, kokios paprastai surenkamos, nebuvo galima. Tačiau Komisija rėmėsi patirtimi, įgyta palaikant ryšius su valstybėmis narėmis ir geležinkelių sektoriaus suinteresuotaisiais subjektais.

- **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 stebėsena, 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.

2020/0127 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS REGLAMENTAS

kuriuo, atsižvelgiant į COVID-19 pandemiją, nustatomos tvarios geležinkelių rinkos užtikrinimo priemonės

(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 nuomonę[1],

atsižvelgdami į Regionų komiteto nuomonę[2],

laikydamiesi įprastos teisėkūros procedūros,

kadangi:

(1) dėl COVID-19 pandemijos smarkiai sumažėjus paklausai labai sumažėjo geležinkelių transporto apimtys. Didelį šio sumažėjimo poveikį geležinkelio įmonės pajuto jau 2020 m. kovo 1 d. ir tikėtina, kad jis sektoriuje bus jaučiamas bent iki 2020 m. gruodžio 31 d. Geležinkelio įmonės šių aplinkybių negali kontroliuoti ir joms kyla didelių likvidumo problemų, jos patiria didelių nuostolių, o kai kuriais atvejais joms gresia nemokumas;

(2) siekiant neutralizuoti neigiamą ekonominį COVID-19 pandemijos poveikį, geležinkelio įmonėms gali būti reikalinga finansinė parama. Esant šiai su COVID-19 susijusiai nepaprastajai padėčiai geležinkelio įmonėms gali būti neįmanoma mokėti mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra, todėl infrastruktūros valdytojams turėtų būti suteikta galimybė sumažinti ar panaikinti tokius mokesčius arba atidėti jų mokėjimą. Šia galimybe turėtų būti leidžiama pasinaudoti laikotarpiu, kuriuo geležinkelių rinkoje buvo ir, tikėtina, bus toliau jaučiamas COVID-19 pandemijos poveikis, t. y. nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. (toliau – aptariamasis laikotarpis);

(3) pagal Direktyvos 2012/34/ES 31 straipsnio 3 dalį infrastruktūros valdytojui mokėtini mokesčiai už naudojimąsi keliais negali būti mažesni už tiesiogiai dėl traukinių eksploatavimo patiriamas išlaidas. COVID-19 pandemijos poveikis aptariamuoju laikotarpiu būtų sumažintas, jei visos geležinkelio įmonės būtų skaidriai, objektyviai ir nediskriminuojant iš dalies arba visiškai atleistos nuo mokesčių arba būtų atidėtas jų

[1] OL C 132, 2011 5 3, p. 99.
[2] OL C 104, 2011 4 2, p. 53.

mokėjimas. Todėl valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė leisti infrastruktūros valdytojams taikyti tokias priemones;

(4) Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 dalimi leidžiama valstybėms narėms numatyti galimybę, jei rinka pajėgi tai pakelti, taikyti antkainius. Dėl COVID-19 pandemijos poveikio rinkos segmentų galimybės mokėti antkainius gali būti sumažėjusios. Todėl tikslinga sudaryti sąlygas valstybėms narėms leisti infrastruktūros valdytojams, atsižvelgiant į galimybę mokėtinas sumas aptariamuoju laikotarpiu sumažinti, iš naujo įvertinti rinkos segmentų galimybes mokėti antkainius;

(5) Direktyvos 2012/34/ES 36 straipsnyje nustatyta mokesčių už pajėgumų rezervavimą, kuriais siekiama skatinti efektyviai naudoti pajėgumus, taikymo tvarka. To straipsnio antrajame sakinyje nustatoma, kad tuos mokesčius taikyti privaloma, jei geležinkelio įmonė jai paskirtų linijų arba jų dalių reguliariai nepanaudoja. Infrastruktūros valdytojai turi savo tinklo nuostatuose paskelbti kriterijus, kuriais remiantis nustatomas tokio nepanaudojimo faktas. Dėl pandemijos geležinkelių eismas buvo smarkiai sutrikdytas, todėl traukinių linijų buvo masiškai atsisakyta. Susijusių įvykių geležinkelio įmonės negalėjo ir negali kontroliuoti. Be to, dėl jų atsirado (laikinų) perteklinių pajėgumų. Taigi galima daryti prielaidą, kad skatinamasis poveikis, kurio siekiama pagal Direktyvos 2012/34/ES 36 straipsnį taikant mokesčius už pajėgumų rezervavimą, aptariamuoju laikotarpiu nėra aktualus. Todėl, nukrypstant nuo 36 straipsnio antrojo sakinio, valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė leisti infrastruktūros valdytojams aptariamuoju laikotarpiu netaikyti pajėgumų rezervavimo mokesčių už paskirtus, bet nepanaudotus pajėgumus, net jei toks nepanaudojimas, vadovaujantis šiuo metu taikomais kriterijais, būtų laikomas reguliariu paskirtų linijų arba jų dalių nepanaudojimu;

(6) valstybėms narėms pagal šį reglamentą leidus sumažinti kiekviename pirmiau nurodytame punkte aptartus mokesčius, infrastruktūros valdytojai prarastų pajamų. Tos prarastos pajamos būtų iš esmės kompensuojamos pagal Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 4 dalį. Atsižvelgiant į išskirtinį šių nuostolių pobūdį, kompensacija infrastruktūros valdytojams turėtų būti išmokama per trumpesnį laikotarpį, t. y. iki metų, einančių po metų, kuriais patirtas nuostolis, gruodžio 31 d.;

(7) turėtų būti laikinai pakoreguotos naudojimosi geležinkelių infrastruktūra sąlygos ir nuolat atnaujinami bei prireikus iš dalies pakeisti tinklo nuostatai;

(8) atsižvelgiant į tai, kad COVID-19 pandemija pasireiškė staigiai ir nenumatytai ir dėl to laiku patvirtinti Sąjungos priemonių nebuvo įmanoma, šis reglamentas, nedarant poveikio teisėtiems lūkesčiams, turėtų apimti pirmiau nurodytą aptariamąjį laikotarpį, nors dalis jo jau praėjo;

(9) kadangi šio reglamento tikslo, t. y. reaguoti į neatidėliotiną padėtį, susidariusią dėl COVID-19 pandemijos, valstybės narės negali deramai pasiekti, o dėl veiksmo masto arba poveikio to tikslo būtų geriau siekti Sąjungos lygmeniu, laikydamasi Europos Sąjungos sutarties (toliau – ES sutartis) 5 straipsnyje nustatyto subsidiarumo principo Sąjunga gali patvirtinti priemones. Pagal tame straipsnyje nustatytą proporcingumo principą manoma, kad šiuo reglamentu neviršijama to, kas būtina nurodytiems tikslams pasiekti;

(10) atsižvelgiant į tai, kad reikia skubiai imtis veiksmų dėl COVID-19 pandemijos nulemtų išskirtinių aplinkybių, pateisinančių siūlomas priemones, ir, konkrečiau, siekiant greitai patvirtinti būtinas priemones, kad būtų prisidėta prie geležinkelio įmonių finansinio tvarumo, tikslinga išimties tvarka nesilaikyti prie ES sutarties,

Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo ir Europos atominės energijos bendrijos steigimo sutarties pridėto Protokolo Nr. 1 dėl nacionalinių parlamentų vaidmens Europos Sąjungoje 4 straipsnyje nustatyto aštuonių savaičių laikotarpio;

(11) siekiant pratęsti, jei būtina ir pateisinama, šiame reglamente nustatytų priemonių taikymą, pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 290 straipsnį Komisijai turėtų būti deleguoti įgaliojimai priimti aktus dėl šiame reglamente numatytų priemonių taikymo laikotarpio pratęsimo. Ypač svarbu, kad atlikdama parengiamąjį darbą Komisija tinkamai konsultuotųsi, taip pat ir su ekspertais, ir kad tos konsultacijos būtų vykdomos vadovaujantis 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais ([3]). Visų pirma siekiant užtikrinti vienodas galimybes dalyvauti atliekant su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, Europos Parlamentas ir Taryba visus dokumentus gauna tuo pačiu metu kaip ir valstybių narių ekspertai, o jų ekspertams sistemingai suteikiama galimybė dalyvauti Komisijos ekspertų grupių, kurios atlieka su deleguotaisiais aktais susijusį parengiamąjį darbą, posėdžiuose;

(12) siekiant sudaryti sąlygas nedelsiant taikyti šiame reglamente nustatytas priemones, šis reglamentas turėtų įsigalioti skubos tvarka kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*,

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

Dalykas ir taikymo sritis

Šiuo reglamentu nustatomos Direktyvos 2012/34/ES IV skyriuje nustatyto mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra taikymo laikinosios taisyklės. Reglamentas taikomas geležinkelių infrastruktūros naudojimui teikiant vidaus ir tarptautines vežimo geležinkeliais paslaugas, kuriam taikoma ta Direktyva, nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. gruodžio 31 d. (toliau – aptariamasis laikotarpis).

2 straipsnis

Mokesčių už minimalų prieigos paketą ir už pajėgumų rezervavimą sumažinimas ar atidėjimas arba atleidimas nuo jų

1. Nepaisydamos Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnio bei 31 straipsnio 3 dalies ir laikydamosi valstybės pagalbos taisyklių, valstybės narės gali leisti infrastruktūros valdytojams skaidriai, objektyviai ir nediskriminuojant sumažinti ar atidėti mokesčių už minimalų prieigos paketą ir už prieigą prie infrastruktūros, jungiančios paslaugų įrenginius, mokėjimą tais atvejais, kai jis turi arba turės būti atliktas aptariamuoju laikotarpiu, arba atleisti nuo jo.

2. Nepaisydamos Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnio ir laikydamosi valstybės pagalbos taisyklių, valstybės narės gali leisti infrastruktūros valdytojams iš naujo įvertinti rinkos segmentų galimybes mokėti antkainius, nurodytus Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 dalyje, siekiant apsvarstyti galimybę sumažinti už aptariamąjį laikotarpį mokėtinas sumas.

3. Nepaisydamos Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnio bei 36 straipsnio antrojo sakinio ir laikydamosi valstybės pagalbos taisyklių, valstybės narės gali leisti infrastruktūros

valdytojams skaidriai, objektyviai ir nediskriminuojant jokioms geležinkelio įmonėms aptariamuoju laikotarpiu netaikyti pajėgumų rezervavimo mokesčių už paskirtus, bet nepanaudotus pajėgumus.

4. Nepaisydamos Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 4 dalies ir laikydamosi valstybės pagalbos taisyklių, valstybės narės infrastruktūros valdytojams kompensuoja konkrečius finansinius nuostolius, patirtus taikant 1, 2 ir 3 dalis, iki metų, einančių po metų, kuriais tie nuostoliai buvo patirti, gruodžio 31 d. Ši kompensacija nedaro poveikio Direktyvos 2012/34/ES 8 straipsnio 4 dalyje nustatytai valstybių narių pareigai užtikrinti, kad per pagrįstą laikotarpį, neviršijantį penkerių metų, infrastruktūros valdytojo pelno ir nuostolių ataskaitoje būtų išlaikytas balansas.

3 straipsnis

Naudojimosi geležinkelių infrastruktūra sąlygų pakoregavimas

Nepaisydami Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnio, infrastruktūros valdytojai nedelsdami atitinkamai iš dalies pakeičia tos direktyvos 27 straipsnyje nurodytus tinklo nuostatus, kad juose išdėstytų sąlygas, taikomas atsižvelgiant į priemones, kurių pagal 2 straipsnį ėmėsi atitinkamos valstybės narės.

4 straipsnis

Reguliavimo institucija

Reglamentas nedaro poveikio Direktyvos 2012/34/ES nuostatoms dėl reguliavimo institucijos. Atvejais, kai taikomi šio reglamento 2 ir 3 straipsniai, taikomos tos direktyvos 56 straipsnio nuostatos, susijusios su infrastruktūros valdytojams taikytinais kriterijais.

5 straipsnis

Aptariamojo laikotarpio pratęsimas

1. Infrastruktūros valdytojai iki 2020 m. lapkričio 1 d. pateikia Komisijai vadovaujantis Direktyvos 2012/34/ES 32 straipsnio 1 dalimi pagal rinkos segmentus suskirstytus duomenis apie jų tinklų naudojimą laikotarpiais nuo 2019 m. kovo 1 d. iki 2019 m. rugsėjo 30 d. ir nuo 2020 m. kovo 1 d. iki 2020 m. rugsėjo 30 d.

2. Jei Komisija, remdamasi 1 dalyje nurodytais duomenimis, nustato, kad geležinkelių eismo intensyvumas, palyginti su intensyvumu atitinkamu ankstesnių metų laikotarpiu, tebėra mažas ir ši tendencija greičiausiai nesikeis, ir, remdamasi geriausiais turimais moksliniais duomenimis, nustato, kad ši padėtis susiklostė dėl COVID-19 pandemijos poveikio, Komisija pagal 6 straipsnį priima deleguotuosius aktus aptariamajam laikotarpiui atitinkamai pakeisti.

3. Jei užsitęsusio COVID-19 pandemijos poveikio Sąjungos geležinkelių transporto sektoriui atveju yra priežasčių, dėl kurių privaloma skubėti, pagal šį straipsnį priimtiems deleguotiesiems aktams taikoma 7 straipsnyje nustatyta procedūra.

6 straipsnis

Įgaliojimų delegavimas

1. Įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis.

2. 5 straipsnio 2 dalyje nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus Komisijai suteikiami vienų metų laikotarpiui nuo [*šio reglamento įsigaliojimo datos*].

3. Europos Parlamentas arba Taryba gali bet kada atšaukti 5 straipsnio 2 dalyje nurodytus deleguotuosius įgaliojimus. Sprendimu dėl įgaliojimų atšaukimo nutraukiami tame sprendime nurodyti įgaliojimai priimti deleguotuosius aktus. Sprendimas įsigalioja kitą dieną po jo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* arba vėlesnę jame nurodytą dieną. Jis nedaro poveikio jau galiojančių deleguotųjų aktų galiojimui.

4. Prieš priimdama deleguotąjį aktą Komisija konsultuojasi su kiekvienos valstybės narės paskirtais ekspertais vadovaudamasi 2016 m. balandžio 13 d. Tarpinstituciniame susitarime dėl geresnės teisėkūros nustatytais principais.

5. Apie priimtą deleguotąjį aktą Komisija nedelsdama vienu metu praneša Europos Parlamentui ir Tarybai.

6. Pagal 5 straipsnio 2 dalį priimtas deleguotasis aktas įsigalioja tik tuo atveju, jeigu per du mėnesius nuo pranešimo Europos Parlamentui ir Tarybai apie šį aktą dienos nei Europos Parlamentas, nei Taryba nepareiškia prieštaravimų arba jeigu dar nepasibaigus šiam laikotarpiui ir Europos Parlamentas, ir Taryba praneša Komisijai, kad prieštaravimų nereikš. Europos Parlamento arba Tarybos iniciatyva šis laikotarpis pratęsiamas dviem mėnesiais.

7 straipsnis

Skubos procedūra

1. Pagal šį straipsnį priimti deleguotieji aktai įsigalioja nedelsiant ir taikomi, jei nepareiškiama 2 dalyje nurodytų prieštaravimų. Pranešime Europos Parlamentui ir Tarybai apie deleguotąjį aktą nurodomos skubos procedūros taikymo priežastys.

2. Europos Parlamentas arba Taryba, laikydamiesi 6 straipsnio 6 dalyje nurodytos procedūros, gali pareikšti prieštaravimų dėl deleguotojo akto. Tokiu atveju Komisija, gavusi Europos Parlamento arba Tarybos pranešimą apie sprendimą pareikšti prieštaravimų, nedelsdama panaikina aktą.

8 straipsnis

Įsigaliojimas

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

Šis reglamentas pagal Sutartis privalomas visas ir tiesiogiai taikomas valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje

Europos Parlamento vardu	*Tarybos vardu*
Pirmininkas	*Pirmininkas*