EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 19.6.2020.
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum

(Dokuments attiecas uz EEZ)

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

• Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Covid-19 pandēmija ir izraisījusi ievērojamu ekonomikas satricinājumu, kam ir būtiska negatīva ietekme Eiropas Savienībā un visā pasaulē. Seku smagums būs atkarīgs no pandēmijas ilguma un ģeogrāfiskās izplatības. Jo īpaši pandēmijai ir nepieredzēta ietekme uz transportu kopumā un uz dzelzceļa nozari konkrēti. Pandēmija var izraisīt ļoti daudz maksātnespējas gadījumu un ievērojamu likviditātes iztrūkumu dzelzceļa nozarē. Tā ietekmē visu piegādes ķēdi un tādējādi skar dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, kravu nosūtītājus un loģistikas uzņēmumus. Arī infrastruktūras pārvaldītāji un apkalpes vietu operatori izjutīs pandēmijas finansiālās sekas. Ja pandēmijas ietekme netiks mazināta, tā smagi skars starptautisko satiksmi, kravu apjomus un pasažieru skaitu, digitalizācijas progresu, tirgus atvēršanu un tirgus struktūras un sekas būs jūtamas ilgu laiku.

Dzelzceļa nozare Eiropas Savienībai ir stratēģiski svarīga. Tā sniedz neatsveramu ieguldījumu ES kopējā ekonomikā un nodarbinātībā, tieši dodot darbu vairāk nekā 1 miljonam cilvēku, no kuriem aptuveni 600 000 strādā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos un 440 000 – infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumos (2016. gada beigu dati).

Dzelzceļa transportam ir svarīga nozīme ES stratēģijā, kas paredz veidot ilgtspējīgāku transporta nozari, vairot ekonomisko un sociālo kohēziju un satuvināt Eiropas iedzīvotājus dalībvalstīs un starp tām. Dzelzceļš ievērojami veicina transporta veidu dažādību ES, nodrošinot tīru mobilitāti un augstu efektivitāti. Tāpēc dzelzceļa transportam, kas ir visilgtspējīgākais un videi nekaitīgākais transporta veids, ir izšķiroša nozīme zaļā kursa mērķu sasniegšanā.

Eiropā katru gadu pa dzelzceļu tiek pārvadāti aptuveni 1,6 miljardi tonnu kravu un deviņi miljardi pasažieru. Līdz 2016. gadam ES pasažieru pārvadājumu apjoms bija sasniedzis 450 miljardus pasažierkilometru no aptuveni 6 triljoniem pasažierkilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi 2016. gadā lielākoties bija vietēja rakstura, un tikai 6 % bija pārvadājumi uz citām valstīm.

2016. gadā ES kravu pārvadājumu apjoms sasniedza 419 miljardus tonnkilometru no 2,5 triljoniem tonnkilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi. Aptuveni puse no kopējiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem tika veikta uz citām valstīm. Tādējādi dzelzceļa kravu pārvadājumiem piemīt izteikta Eiropas dimensija un daudz jūtamāks ir valstu dzelzceļa tīklu savstarpējas izmantojamības un sadarbības trūkums, kas var ietekmēt konkurētspēju.

Pēc slimības uzliesmojuma ieviesto ierobežojumu un mazāka pieprasījuma dēļ dzelzceļa pasažieru un kravu pārvadājumi ir ievērojami samazinājušies. Pagaidu ierobežojumi devuši vērā ņemamu triecienu ceļošanai starp ES dalībvalstīm — lielākā daļa starptautisko pasažieru vilcienu vairs nedodas ceļā, un iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu apjoms salīdzinājumā ar pagājušā gada rādītājiem ir sarucis par līdz pat 90 %. Daudziem nesenajiem jaunpienācējiem

nācās pārtraukt darbību, un visi dzelzceļa nozares uzņēmumi cieš no apjomīga transporta pakalpojumu samazinājuma.

Dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumi joprojām veic pārrobežu un iekšzemes pārvadājumus, bet ziņo par to apjoma samazināšanos. Viens no galvenajiem iemesliem bija tas, ka aprāvās pieprasījums no dažām nozarēm, jo ražošana apstājās, kad lielākā daļa dalībvalstu ieviesa pārvietošanās ierobežojumus, kuri izraisīja pieprasījuma kritumu. Tagad, kad pagājuši vairāki mēneši pēc pārvietošanās ierobežojumu ieviešanas, pieprasījums lēnām atgūstas, bet dzelzceļa transportā vēl aizvien nav pilnīgas skaidrības par pieprasījuma attīstību.

Tiek prognozēts, ka pieprasījums pēc pasažieru pārvadājumiem 2020. gadā būs ievērojami mazāks par 2019. gada līmeni, un arī pieprasījums pēc kravu pārvadājumiem joprojām ievērojami atpaliks no pagājušā gada līmeņa.

Lai mazinātu pandēmijas ietekmi, tiek īstenota vērienīga politikas reakcija, kas aptver daudzas jomas. Šajā kontekstā šīs regulas mērķis ir papildināt spēkā esošo ar dzelzceļu saistīto regulējumu, lai valstu iestādēm un dzelzceļa nozares ieinteresētajām personām ļautu vieglāk novērst vairākas Covid-19 pandēmijas negatīvās sekas un līdz šo seku novēršanai reaģēt uz dzelzceļa nozares steidzamajām vajadzībām. Šādi pasākumi jo īpaši paredz atcelt, samazināt vai atlikt maksu par piekļuvi sliežu ceļiem, kas maksājama par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kā arī atcelt maksu par rezervēšanu. Tie attiecas uz pārskata periodu no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. decembrim, attiecībā uz kuru maksu var mainīt, atkāpjoties no Direktīvas 2012/34/ES 27. panta, kurā noteikts, ka tīkla pārskatu (kurā atspoguļotas visas piemērojamās maksas) publicē vismaz četrus mēnešus pirms infrastruktūras jaudas pieprasījumu iesniegšanas termiņa.

Konkrētāk, var apsvērt šādus pasākumus.

(1) *Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem — summa, kas atbilst tiešajām izmaksām:* direktīvas 31. panta 3. punktā prasīts maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu noteikt atbilstīgi tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Šis noteikums principā kavētu mazākas maksas noteikšanu. Lai dalībvalstīm un infrastruktūras pārvaldītājiem pārskata periodā būtu pieejamas visplašākās iespējas, tiek ierosināts no šā noteikuma atkāpties.

(2) *Uzcenojumi:* direktīvas 32. pants ļauj dalībvalstīm paredzēt iespēju piemērot uzcenojumus, kas noteikti attiecībā pret konkrēto dzelzceļa tirgus segmentu maksātspēju. Šis princips būtībā nozīmē, ka uzcenojumi var svārstīties un, iespējams, samazināties, ja samazinās konkrētā tirgus segmenta maksātspēja. Šāds samazinājums jo īpaši var rasties pašreizējās krīzes rezultātā. Tomēr atbilstīgi Direktīvas 2012/34/ES pašreizējai redakcijai uzcenojumu grozījumi konkrētā kustības grafika periodā principā nav iespējami. Atkāpjoties no šā noteikuma, tiek ierosināts dot dalībvalstīm iespēju attiecībā uz pārskata periodu atļaut lejupējas korekcijas.

(3) *Maksa par rezervēšanu*: Direktīvas 2012/34/ES 36. pantā paredzēts režīms, kas attiecas uz maksu par rezervēšanu. Šādas maksas mērķis ir atturēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus īsi pirms paredzētā pārvadājuma laika anulēt vilcienu

ceļus, un tādējādi tā veicina esošās jaudas optimālu un pilnīgu izmantošanu. Parasti šī maksa palielinās atkarībā no tā, cik īsi pirms paredzētā pārvadājuma laika uzņēmums anulējis vilcienu ceļu.

Saskaņā ar Direktīvas 2012/36/ES 36. pantu katram infrastruktūras pārvaldītājam principā ir jāizlemj, vai tas vēlas piemērot maksu par rezervēšanu. Tomēr 36. panta otrajā teikumā noteikts, ka šī maksa jāpiemēro obligāti, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums "iedalītos ceļus vai to daļu sistemātiski neizmanto".

Pandēmija ir izraisījusi nopietnus dzelzceļa satiksmes traucējumus, kuru rezultātā vilcienu ceļu anulēšana notikusi plašā mērogā. Šo situāciju izraisījušie notikumi bija un joprojām ir ārpus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kontroles. Turklāt tie ir radījuši jaudas (pagaidu) pārpalikumu. Tādējādi var pieņemt, ka stimulējošā ietekme, ko saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 36. pantu paredz maksa par rezervēšanu, pārskata periodā nav svarīga.

Tāpēc ir lietderīgi dot dalībvalstīm iespēju atcelt direktīvas 36. panta otrajā teikumā noteikto pienākumu attiecībā uz vilcienu ceļu anulēšanu minētajā periodā.

(4) *Dalībvalstu izmaksāta kompensācija:* Attiecībā uz katru no iepriekš minētajiem posteņiem (maksa, kas pamatojas uz tiešajām izmaksām, uzcenojumi un maksa par rezervēšanu) jebkurš maksas samazinājums, ko dalībvalstis atļāvušas saskaņā ar ierosināto regulu, radītu infrastruktūras pārvaldītāja ienākumu zaudējumus.

Šie ienākumu zaudējumi principā tiktu kompensēti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 4. punktu. Saskaņā ar minēto tiesību normu dalībvalstīm ir pienākums normālos saimnieciskās darbības apstākļos 5 gadu laikā nodrošināt peļņas un zaudējumu pārskata līdzsvarotību infrastruktūras pārvaldītājiem, kuri cieš zaudējumus, cita starpā, negaidītas pieprasījuma samazināšanās dēļ.

Infrastruktūras pārvaldītāju ienākumu zaudējumi, ko radītu ierosinātajā regulā iecerētie samazinājumi, nerastos, ja Direktīva 2012/34/ES tiktu piemērota tās pašreizējā redakcijā. Tāpēc tiek ierosināts kompensāciju infrastruktūras pārvaldītājiem izmaksāt īsākā laikā, nekā noteikts minētās direktīvas 8. panta 4. punktā, proti, līdz 31. decembrim nākamajā gadā pēc gada, kurā radušies zaudējumi.

(5) *Tīkla pārskata pielāgojumi*: tīkla pārskatā ir sīki izklāstīti maksas aprēķināšanas un jaudas sadales shēmu vispārīgie noteikumi, termiņi, procedūras un kritēriji, tostarp infrastruktūras jaudas pieprasījumiem vajadzīgā informācija.

Tiek ierosināts noteikt, ka tīkla pārskati būtu pastāvīgi jāatjaunina un bez kavēšanās jāgroza.

- **Saskanība ar spēkā esošajiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Direktīva 2012/34/ES neattiecas uz ārkārtējiem apstākļiem, piemēram, tādiem, kādus dzelzceļa nozarē radījis Covid-19 uzliesmojums. Tāpēc nolūkā mazināt pandēmijas ietekmi uz dzelzceļa transportu un saglabāt vienotās Eiropas dzelzceļa telpas integritāti būtu jāatļauj mērķorientētas atkāpes. Turklāt tirgus struktūrai, kas paredz konkurenci, kurā iesaistīti vēsturiskie operatori un jaunpienācēji, ir vajadzīgi atbalsta pasākumi, kas ļauj arī turpmāk nodrošināt vienlīdzīgus konkurences apstākļus.

- **Atbilstība pārējiem Savienības politikas virzieniem**

Vienotās Eiropas dzelzceļa telpas efektīva darbība ir atkarīga no tirgus dalībnieku saimnieciskās darbības rezultātiem un no tā, vai tiks saglabāti panākumi, kas jau gūti tādās jomās kā infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu pārvaldības neatkarība, pārredzami noteikumi par maksas iekasēšanu un piekļuvi tīklam, nediskriminējoša un vienlīdzīga attieksme, veicot vilcienu ceļu sadali un piemērojot maksas shēmas, kā arī tirgus atvēršana. Covid-19 uzliesmojuma negatīvās ekonomiskās sekas var apdraudēt dzelzceļa tirgus ieinteresēto personu finansiālo dzīvotspēju un, iespējams, smagi skart transporta sistēmas darbību, savukārt negatīvi ietekmējot ekonomiku kopumā. Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu aptaujā, kas 2020. gada maijā un jūnijā tika veikta, izmantojot Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu dialoga platformu, tika secināts, ka dzelzceļa nozares ieinteresētajām personām līdz šim nav sniegts īpašs atbalsts. Ierosinātā regula pievēršas šiem jautājumiem.

2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE

- **Juridiskais pamats**

Šīs iniciatīvas pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. pants, kas ir arī pašas Direktīvas 2012/34/ES juridiskais pamats.

- **Subsidiaritāte (neekskluzīvas kompetences gadījumā)**

Dalībvalstis nevar pilnībā sasniegt priekšlikuma mērķus šāda iemesla dēļ. Maksa par piekļuvi sliežu ceļiem tiek visaptveroši reglamentēta ES līmenī, tāpēc dalībvalstis nevar atkāpties no Savienības noteikumiem, ja nav īpašu Eiropas tiesību aktu. Direktīva 2012/34/ES neļauj dalībvalstīm Covid-19 uzliesmojuma apstākļos reaģēt uz neparedzamo ietekmi, kas skārusi dzelzceļa transportu, konkrēti, pielāgot noteikumus par maksas iekasēšanu un jaudas sadali. To var panākt tikai ar Savienības pieņemtu aktu, kas atļauj (mērķorientētas) atkāpes. Turklāt saskaņā ar ierosinātās regulas noteikumiem lēmums par to, vai īstenot paredzētos pasākumus, paliek dalībvalstu ziņā, ņemot vērā arī to rīcībā esošos publiskā finansējuma līdzekļus.

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums paredz vienīgi to, kas vajadzīgs, lai sasniegtu mērķi mazināt pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma ietekmi, tālab izmantojot mērķorientētas atkāpes no Direktīvas 2012/34/ES. Tāpēc ierosinātais pasākums ir samērīgs, tostarp attiecībā uz pārskata periodu, kurā tas piemērojams. Šis periods atspoguļo pašreizējās aplēses par to, cik ilgi turpināsies Covid-19 pandēmijas ietekme uz dzelzceļa tirgu. Tiek ierosināts pilnvarot Komisiju vajadzības gadījumā pagarināt šo periodu.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Lai sasniegtu mērķi, juridiskajam instrumentam jābūt tieši un vispārēji piemērojamam. Tāpēc vispiemērotākais juridiskais instruments ir regula.

3. *EX POST* IZVĒRTĒJUMU, APSPRIEŠANĀS AR IEINTERESĒTAJĀM PERSONĀM UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMU REZULTĀTI

- ***Ex post* izvērtējumi / spēkā esošo tiesību aktu atbilstības pārbaude**

Šis ir steidzams pasākums, kura pamatā ir pēkšņais un neparedzamais Covid-19 uzliesmojums.

- **Apspriešanās ar ieinteresētajām personām**

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, oficiāla apspriešanās ar ieinteresētajām personām nav veikta. Tomēr gan dalībvalstu iestādes, gan ieinteresētās personas ir aicinājušas Komisiju pieņemt priekšlikumu par pienācīgiem pasākumiem Direktīvā 2012/34/ES noteiktā jaudas sadales un maksas aprēķināšanas satvara kontekstā.

Jo īpaši dzelzceļa nozares apvienības, kas pārstāv dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, atkārtoti vērsās pie Komisijas, lūdzot veikt steidzamus pasākumus. Šo pasākumu mērķis būtu nodrošināt, ka nozare var pārvarēt ienākumu zaudējumus un samazināt bankrotu risku, kas jo īpaši apdraud privātos uzņēmējus. Viens no visvairāk atbalstītajiem pasākumiem paredz apturēt maksas iekasēšanu par sliežu ceļu infrastruktūras, staciju, apkalpes vietu un trakcijas rezerves ceļu izmantošanu.

Pēc šā aicinājuma rīkoties dažas dalībvalstis un infrastruktūras pārvaldītāji sāka reaģēt, pieņemot un/vai apsverot šādus pasākumus. Komisija 2020. gada martā, aprīlī un maijā veica apsekojumu ar *PRIME* maksu apakšgrupas starpniecību. Pamatojoties uz apsekojuma rezultātiem, tika secināts, ka dažas dalībvalstis ir izrādījušas acīmredzamu gatavību veikt palīdzības pasākumus, kas ir līdzīgi šajā regulā ierosinātajiem pasākumiem.

Ņemot vērā to, ka direktīvā nav ārkārtas situācijai piemērojamu noteikumu, pieņemot šo regulu, jāizveido satvars pasākumiem, kas vajadzīgi saistībā ar Covid-19 krīzi.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Kā paskaidrots iepriekš, steidzamības dēļ ekspertu atzinumu pieprasīšana parastajā detalizētības pakāpē nebija iespējama. Tomēr Komisija ir ņēmusi vērā pieredzi, kas gūta saziņā ar dalībvalstīm un dzelzceļa nozares ieinteresētajām personām.

- **Ietekmes novērtējums**

Ņemot vērā jautājuma steidzamību, ietekmes novērtējums nav veikts.

- **Normatīvā atbilstība un vienkāršošana**

Neattiecas.

- **Pamattiesības**

Neattiecas.

4. IETEKME UZ BUDŽETU

Neattiecas.

5. CITI ELEMENTI

- **Īstenošanas plāni un uzraudzības, izvērtēšanas un ziņošanas kārtība**

Pasākums neietver nekādu īpašu uzraudzības vai ziņošanas kārtību. Tomēr Komisijai būtu jāseko Covid-19 uzliesmojuma attīstībai un tā ietekmei uz vienoto Eiropas dzelzceļa telpu, un vajadzības gadījumā Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģēto aktu, lai pagarinātu laikposmus, uz kuriem attiecas šis pasākums.

- **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Nav.

2020/0127 (COD)

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,

ar ko, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

pēc leģislatīvā akta projekta nosūtīšanas valstu parlamentiem,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu[1],

ņemot vērā Reģionu komitejas atzinumu[2],

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru,

tā kā:

(1) Covid-19 pandēmija ir izraisījusi ievērojamu pieprasījuma kritumu, kas savukārt izraisījis krasu dzelzceļa pārvadājumu apjoma kritumu. Tas radījis smagu ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kura sākās jau 2020. gada 1. martā un, iespējams, skars nozari vismaz līdz 2020. gada 31. decembrim. Šos apstākļus nevar ietekmēt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi, kuri saskaras ar ievērojamām likviditātes problēmām, lieliem zaudējumiem un dažos gadījumos ar maksātnespējas draudiem.

(2) Lai pretotos Covid-19 pandēmijas negatīvajai ekonomiskajai ietekmei, dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem var būt vajadzīgs finansiāls atbalsts. Covid-19 ārkārtas situācijas laikā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem var nebūt iespējams maksāt maksu par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai, un šā iemesla dēļ infrastruktūras pārvaldītājiem vajadzētu būt iespējai samazināt, atcelt vai atlikt šādu maksu. Šī iespēja būtu jāpiešķir uz periodu, kurā bija jūtama un, paredzams, turpināsies Covid-19 pandēmijas ietekme uz dzelzceļa tirgu, proti, no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. decembrim (“pārskata periods”).

(3) Saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 31. panta 3. punktu maksa par piekļuvi sliežu ceļiem, kas maksājama infrastruktūras pārvaldītājam, nedrīkst būt mazāka par tiešajām izmaksām, kas radušās, sniedzot vilcienu satiksmes pakalpojumus. Daļēja vai pilnīga maksas atcelšana vai atlikšana, ko pārredzami, objektīvi un nediskriminējoši piemēro visiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, kuri darbojas kravu un pasažieru dzelzceļa pārvadājumu nozarē, pārskata periodā mazinātu Covid-19 pandēmijas

[1] OV C 132, 3.5.2011., 99. lpp.
[2] OV C 104, 2.4.2011., 53. lpp.

ietekmi. Tāpēc būtu jādod dalībvalstīm iespēja atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem veikt šādus pasākumus.

(4) Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punktā dalībvalstīm ir atļauts piemērot uzcenojumus, ja situācija tirgū to pieļauj. Covid-19 pandēmijas ietekmes rezultātā tirgus segmentu spēja maksāt uzcenojumus var būt samazinājusies. Tāpēc ir lietderīgi dot dalībvalstīm iespēju atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem atkārtoti novērtēt tirgus segmentu spēju maksāt uzcenojumus, šo novērtējumu veicot par pārskata periodu maksājamo summu iespējamas samazināšanas nolūkā.

(5) Direktīvas 2012/34/ES 36. pantā ir paredzēts režīms, kurš attiecas uz maksu par rezervēšanu un kura mērķis ir stimulēt efektīvu jaudas izmantošanu. Minētā panta otrajā teikumā noteikts, ka šī maksa jāpiemēro obligāti, ja dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums sistemātiski neizmanto iedalītos ceļus vai to daļu. Infrastruktūras pārvaldītājiem savos tīkla pārskatos jāpublicē kritēriji, saskaņā ar kuriem konstatē šādu sistemātisku neizmantošanu. Pandēmija ir izraisījusi nopietnus dzelzceļa satiksmes traucējumus, kuru rezultātā vilcienu ceļu anulēšana notikusi plašā mērogā. Šo situāciju izraisījušie notikumi bija un joprojām ir ārpus dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu kontroles. Turklāt tie ir radījuši jaudas (pagaidu) pārpalikumu. Tāpēc var pieņemt, ka stimulējošā ietekme, ko saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 36. pantu paredz maksa par rezervēšanu, pārskata periodā nav svarīga. Tāpēc, atkāpjoties no 36. panta otrā teikuma, būtu jādod dalībvalstīm iespēja atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem nepiemērot maksu par rezervēšanu attiecībā uz iedalīto jaudu, kas pārskata periodā nav izmantota, pat ja šāda neizmantošana saskaņā ar pašlaik piemērojamajiem kritērijiem tiktu uzskatīta par iedalīto ceļu vai to daļu sistemātisku neizmantošanu.

(6) Attiecībā uz katru no iepriekš minētajiem posteņiem jebkurš maksas samazinājums, ko dalībvalstis atļāvušas saskaņā ar šo regulu, radītu infrastruktūras pārvaldītāja ienākumu zaudējumus. Šie ienākumu zaudējumi principā tiktu kompensēti saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 4. punktu. Ņemot vērā šo zaudējumu ārkārtas raksturu, infrastruktūras pārvaldītājiem būtu jāsaņem kompensācija īsākā laikā, proti, līdz 31. decembrim nākamajā gadā pēc gada, kurā radušies zaudējumi.

(7) Būtu jāveic dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumu pagaidu pielāgojumi un tīkla pārskati būtu pastāvīgi jāatjaunina un vajadzības gadījumā jāgroza.

(8) Ņemot vērā Covid-19 pandēmijas pēkšņo un neparedzamo raksturu, kas neļāva laikus pieņemt Savienības pasākumus, šai regulai būtu jāaptver iepriekš minētais pārskata periods, pat ja daļa minētā perioda jau ir pagājusi, tomēr neietekmējot tiesisko paļāvību.

(9) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, reaģēt uz Covid-19 pandēmijas izraisīto steidzamo situāciju, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet ierosinātās darbības mēroga vai ietekmes dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu uzskatāms, ka šajā regulā paredzēti vienīgi tie pasākumi, kas vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.

(10) Ņemot vērā steidzamību, ko radījuši Covid-19 pandēmijas izraisītie ārkārtas apstākļi, kuri pamato ierosinātos pasākumus, un, konkrētāk, lai ātri pieņemtu nepieciešamos pasākumus nolūkā veicināt dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu finansiālo ilgtspēju, ir lietderīgi paredzēt izņēmumu attiecībā uz astoņu nedēļu laikposmu, kas minēts

4. pantā Protokolā Nr. 1 par valstu parlamentu lomu Eiropas Savienībā, kurš pievienots LES, Līgumam par Eiropas Savienības darbību un Eiropas Atomenerģijas kopienas dibināšanas līgumam.

(11) Lai vajadzības un pamatotas nepieciešamības gadījumā pagarinātu šajā regulā noteiktos pasākumus, būtu jādeleģē Komisijai pilnvaras pieņemt aktus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 290. pantu attiecībā uz šajā regulā paredzēto pasākumu piemērošanas perioda pagarināšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, rīkotu atbilstīgas apspriešanās, tostarp ekspertu līmenī, un lai minētās apspriešanās tiktu rīkotas saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu ([3]). Jo īpaši, lai deleģēto aktu sagatavošanā nodrošinātu vienādu dalību, Eiropas Parlaments un Padome visus dokumentus saņem vienlaicīgi ar dalībvalstu ekspertiem, un minēto iestāžu ekspertiem ir sistemātiska piekļuve Komisijas ekspertu grupu sanāksmēm, kurās notiek deleģēto aktu sagatavošana.

(12) Lai būtu iespējams nekavējoties piemērot šajā regulā paredzētos pasākumus, steidzamības kārtā šai regulai būtu jāstājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

Šajā regulā ir izklāstīti pagaidu noteikumi, saskaņā ar kuriem piemēro maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, kā noteikts Direktīvas 2012/34/ES IV nodaļā. Tā attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas ietilpst minētās direktīvas darbības jomā, laikā no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. decembrim ("pārskata periods").

2. pants

Maksas par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un maksas par rezervēšanu samazināšana, atcelšana vai atlikšana

1. Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 27. panta un 31. panta 3. punkta un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis var atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem pārredzami, objektīvi un nediskriminējoši samazināt, atcelt vai atlikt maksas iekasēšanu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un par piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno apkalpes vietas, gadījumos, kad šāda maksa ir vai būs jāmaksā pārskata periodā.

2. Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 27. panta un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis var atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem atkārtoti novērtēt tirgus segmentu spēju maksāt uzcenojumus Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punkta nozīmē, šo novērtējumu veicot par pārskata periodu maksājamo summu iespējamas samazināšanas nolūkā.

3. Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 27. panta un 36. panta otrā teikuma un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis var atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem pārredzami, objektīvi un nediskriminējoši nepiemērot dzelzceļa

pārvadājumu uzņēmumiem maksu par rezervēšanu attiecībā uz iedalīto jaudu, kas pārskata periodā nav izmantota.

4. Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 4. punkta un ievērojot valsts atbalsta noteikumus, dalībvalstis līdz 31. decembrim nākamajā gadā pēc gada, kurā radušies zaudējumi, infrastruktūras pārvaldītājiem kompensē konkrētos finansiālos zaudējumus, kas radušies, 1., 2. un 3. punkta piemērošanas rezultātā. Šī kompensācija neskar Direktīvas 2012/34/ES 8. panta 4. punktā paredzēto dalībvalstu pienākumu samērīgā laikposmā, kas nepārsniedz piecus gadus, nodrošināt infrastruktūras pārvaldītāja peļņas un zaudējumu pārskata līdzsvarotību.

3. pants

Dzelzceļa infrastruktūras izmantošanas nosacījumu pielāgošana

Neatkarīgi no Direktīvas 2012/34/ES 27. panta infrastruktūras pārvaldītāji pēc vajadzības un bez kavēšanās groza minētās direktīvas 27. pantā minēto tīkla pārskatu, lai atspoguļotu nosacījumus, ko tie piemēro, ņemot vērā pasākumus, kurus attiecīgā dalībvalsts veikusi saskaņā ar 2. pantu.

4. pants

Regulatīvā iestāde

Šī regula neskar Direktīvas 2012/34/ES noteikumus par regulatīvo iestādi. Minētās direktīvas 56. pantu piemēro gadījumos, uz kuriem attiecas šīs regulas 2. un 3. pants, attiecībā uz tajos noteiktajiem kritērijiem, kas piemērojami infrastruktūras pārvaldītājiem.

5. pants

Pārskata perioda pagarināšana

1. Līdz 2020. gada 1. novembrim infrastruktūras pārvaldītāji iesniedz Komisijai saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 32. panta 1. punktu kategorijās pa tirgus segmentiem sadalītus datus par attiecīgā infrastruktūras pārvaldītāja tīkla izmantojumu laikā no 2019. gada 1. marta līdz 2019. gada 30. septembrim un no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 30. septembrim.

2. Ja Komisija, pamatojoties uz 1. punktā minētajiem datiem, konstatē, ka dzelzceļa satiksmes apjoma samazināšanās salīdzinājumā ar satiksmes apjomu attiecīgajā iepriekšējā gada laikposmā turpinās un, visticamāk, turpināsies, un, pamatojoties uz vislabākajiem pieejamajiem zinātniskajiem datiem, arī konstatē, ka šī situācija ir Covid-19 pandēmijas ietekmes rezultāts, Komisija ar deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar 6. pantu, attiecīgi groza pārskata periodu.

3. Ja, Covid-19 pandēmijas ietekmei uz dzelzceļa pārvadājumu nozari Savienībā ieilgstot, tas nepieciešams nenovēršamu steidzamu iemeslu dēļ, 7. pantā paredzēto procedūru piemēro deleģētajiem aktiem, kas pieņemti saskaņā ar šo pantu.

6. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot šajā pantā izklāstītos nosacījumus.

2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir uz viena gada laikposmu no [*šīs regulas spēkā stāšanās diena*].

3. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 5. panta 2. punktā minēto pilnvaru deleģēšanu. Ar lēmumu par atsaukšanu izbeidz tajā norādīto pilnvaru deleģēšanu. Lēmums stājas spēkā nākamajā dienā pēc tā publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošos deleģētos aktus.

4. Pirms deleģētā akta pieņemšanas Komisija apspriežas ar ekspertiem, kurus katra dalībvalsts iecēlusi saskaņā ar principiem, kas noteikti 2016. gada 13. aprīļa Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu.

5. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

6. Saskaņā ar 5. panta 2. punktu pieņemts deleģētais akts stājas spēkā tikai tad, ja divu mēnešu laikā no dienas, kad minētais akts paziņots Eiropas Parlamentam un Padomei, ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus vai ja pirms minētā laikposma beigām gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu neizteikt iebildumus. Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo laikposmu pagarina par diviem mēnešiem.

7. pants

Steidzamības procedūra

1. Deleģētais akts, kas pieņemts saskaņā ar šo pantu, stājas spēkā nekavējoties, un to piemēro, kamēr nav izteikti nekādi iebildumi atbilstīgi 2. punktam. Paziņojot deleģēto aktu Eiropas Parlamentam un Padomei, izklāsta iemeslus, kādēļ izmanto steidzamības procedūru.

2. Eiropas Parlaments vai Padome var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu saskaņā ar 6. panta 6. punktā minēto procedūru. Šādā gadījumā Komisija atceļ aktu nekavējoties pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes paziņojuma par lēmumu izteikt iebildumus.

8. pants

Stāšanās spēkā

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama dalībvalstīs saskaņā ar Līgumiem.

Briselē,

Eiropas Parlamenta vārdā –	*Padomes vārdā –*
priekšsēdētājs	*priekšsēdētājs*