EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) 2020/1429 seoses vaatlusperioodi kestusega raudteetaristu kasutustasude määramist käsitlevate ajutiste meetmete kohaldamisel

(EMPs kohaldatav tekst)

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

Raudteesektor on Euroopa Liidu jaoks strateegilise tähtsusega. See sektor on ELi majandusele ja tööhõivele väga oluline, kuna annab otseselt tööd rohkem kui 900 000 inimesele, kellest ligikaudu 500 000 töötab raudteeveo-ettevõtjate ja 400 000 taristuettevõtjate heaks (2018. aasta lõpu seisuga)[1].

Raudteetransport on väga oluline ELi strateegia jaoks, mille eesmärk on muuta transpordisektor keskkonnasäästlikumaks, parandada majanduslikku ja sotsiaalset sidusust ning ühendada eurooplasi liikmesriikide sees ja nende vahel. Raudtee on ELi transpordiliikide kogumi oluline osa, mis aitab tagada keskkonnahoidliku liikuvuse ja suure tõhususe. Seega on raudteetransport väga oluline rohelise kokkuleppe eesmärkide saavutamiseks, kuna see on kõige säästvam ja keskkonnahoidlikum transpordiliik.

2018. aastal veeti Euroopa raudteedel ligikaudu 1,6 miljardit tonni kaupa ja 7,1 miljardit reisijat. Samaks aastaks ulatus ELi reisijateveo maht 400 miljardi reisijakilomeetrini, maismaatranspordi reisijakilomeetrite arv oli kokku ligikaudu 5 triljonit. Reisijatevedu raudteel toimub enamjaolt liikmesriigi piires, piiriülese veo osakaal oli 2018. aastal vaid 7 %[2].

2018. aastal[3] ulatus ELi kaubaveo maht 435 miljardi tonnkilomeetrini, maismaatranspordi tonnkilomeetrite arv oli kokku ligikaudu 2,3 triljonit. Ligikaudu poole raudtee-kaubavedudest moodustavad piiriülesed veod. Sellest tulenevalt on raudtee-kaubaveol oluline üleeuroopaline mõõde.

Liidu raudteetranspordile on alates 2020. aasta algusest avaldanud suurt mõju COVID-19 puhang. Reisijate- ja kaubavedu raudteel on liikumispiirangute ja neist tulenenud väiksema transpordinõudluse tõttu vähenenud. Pandeemia esimesel perioodil – 2020. aasta kevadel – peatasid raudteeveo-ettevõtjad reisijateveo enamikul rahvusvaheliste liinide reisirongidel. Riigisisese raudteetranspordi puhul vähenes reisijate arv pandeemia esimese laine ajal eelneva aastaga võrreldes kuni 90 %. Mõned ettevõtjad, eelkõige uued turuosalised, pidid tegevuse peatama, raudtee-kaubaveoettevõtjad teatasid aga transpordimahtude olulisest vähenemisest, kuna paljudes tööstusharudes vähendati pandeemia mõju tõttu tootmist või isegi lõpetati see. 2020. aasta suvel püsis nii reisijate- kui ka kaubaveo nõudlus ja maht madalal tasemel.

2020. aasta sügisel sundis pandeemia teine laine paljusid riike võtma kodanike liikumisega seoses täiendavaid piiravaid meetmeid. Pandeemia kolmanda laine tulek takistas

---

1 Komisjoni talituste töödokument, mis on lisatud dokumendile „Seitsmes aruanne raudteeturu arengu seire kohta vastavalt Euroopa Liidu ja nõukogu direktiivi 2012/34/EL artikli 15 lõikele 4“ (COM(2021) 5 final).

2 Sama.

3 Sama.

raudteeliikluse kiiret taastumist, eelkõige raudtee-reisijateveoteenuste puhul. 2020. aasta oktoobris ja novembris kehtestasid liikmesriigid uusi liikumispiiranguid, kaotades need 2021. aastal vaid osaliselt ja järk-järgult. Reisijate arv ei ole veel jõudnud pandeemiaeelsele tasemele ning selleks võib kuluda oodatust rohkem aega, eriti ärilisel eesmärgil toimuva reisijateveo puhul. Seega on pandeemia mõju transpordisektorile jätkuvalt märkimisväärne. Kuna 2021. aasta sügisel hakkas levima COVID-19 uus väga nakkav omikronvariant, mille omadused eelmiste viirusevariantidega võrreldes pole veel teada, on tekkinud mure pandeemia neljanda laine ja rangemate piiravate meetmete pärast.

7. oktoobril 2020 võeti vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) 2020/1429, millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 puhanguga[4]. Määruse eesmärk oli võimaldada raudteevaldkonna sidusrühmadel paremini toime tulla COVID-19 pandeemia rahaliste tagajärgedega ja reageerida nende kiireloomulisele likviidsusvajadusele selliste tasude vähendamise, nende nõudmisest loobumise või nende nõudmise edasilükkamise kaudu, mida võetakse minimaalse juurdepääsupaketi ja teenindusrajatisi ühendavale taristule juurdepääsu eest.

Neid leevendusmeetmeid kohaldati tasude suhtes, mis kuulusid maksmisele kõnealuse määruse artiklis 1 sätestatud vaatlusperioodil ehk vahemikul 1. märts 2020 kuni 31. detsember 2020 (edaspidi „vaatlusperiood“). Niisugune ajaline kohaldamispiirang nähti ette tagamaks, et meetmeid kohaldataks ainult seni, kuni need on vajalikud.

Määruse (EL) 2020/1429 artikliga 5 anti komisjonile õigus pikendada delegeeritud õigusaktide alusel vaatlusperioodi kuni kuue kuu võrra, tuginedes taristuettevõtjate esitatud andmetele, mis näitavad selgelt raudteeliikluse püsivat vähenemist seoses COVID-19 puhanguga. Vaatlusperioodi oli võimalik pikendada kuni 14. aprillini 2022.

Komisjon kasutas kõnealust delegeeritud volitust kaks korda[5] ja pikendas vaatlusperioodi 31. detsembrini 2021. Õigus võtta vaatlusperioodi pikendamiseks vastu delegeeritud õigusakte anti komisjonile üheks aastaks alates 13. oktoobrist 2020 ja see periood on nüüd möödas.

Vastavalt liidu raudteetaristu-ettevõtjate poolt komisjonile esitatud andmetele, mis hõlmavad kuni 2021. aasta septembrini kestvat perioodi, tabas pandeemia raskemalt reisijateveoteenuste segmenti ja eelkõige ärilisel eesmärgil osutatavate reisijateveoteenuste segmenti ning nende teenuste pakkumine vähenes oluliselt kõigis liikmesriikides ja pakkumise 2019. aasta tase pole siiani taastunud. Avaliku teenindamise kohustuse alusel raudteevõrgus liiklevate reisirongide arv perioodil jaanuar kuni september 2021 on võrreldav 2019. aasta sama perioodi arvuga, 2020. aastal oli see aga 7,8 % väiksem kui 2019. aastal. Ärilisel eesmärgil liiklevate reisirongide arv perioodil jaanuar kuni september 2021 oli siiski 21,5 % väiksem kui 2019. aasta samal perioodil, mis näitab, et võrreldes 2020. aasta sama

[4] ELT L 333, 12.10.2020, lk 1–5.

[5] Komisjoni 18. detsembri 2020. aasta delegeeritud määrus (EL) 2020/2180, millega pikendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1429 (millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 puhanguga) vaatlusperioodi (ELT L 433, 22.12.2020, lk 37); komisjoni 28. juuni 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1061, millega pikendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1429 (millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 puhanguga) vaatlusperioodi (ELT L 229, 29.6.2021, lk 1).

perioodiga, mil see arv oli 23,3 % väiksem kui 2019. aastal, olukord ei taastunud. Raudteevõrgus liiklevate kaubarongide arv oli endiselt 2,5 % väiksem kui 2019. aasta vastaval perioodil. Sarnaseid suundumusi võib täheldada ka siis, kui rongiliiklust väljendatakse rongikilomeetrites. Perioodil jaanuar kuni september 2021 oli avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate teenuste rongikilomeetrites väljendatud maht 5,2 % väiksem kui 2019. aasta samal perioodil. Ärilisel eesmärgil osutatavate resijateveoteenuste rongikilomeetrites väljendatud maht oli 2021. aastal 25,6 % väiksem kui 2019. aasta samal perioodil, jäädes samale (madalale) tasemele, milleni jõuti juba 2020. aastal. Raudteevõrgus liiklevate kaubarongide rongikilomeetrite arv mõningal määral taastus, kuid perioodil jaanuar kuni september 2021 oli see 2,6 % väiksem kui 2019. aasta samal perioodil. Eeltoodust nähtub, et COVID-19 pandeemia mõjust tingitud raudteeliikluse mahu vähenemine jätkub.

Seepärast tuleb muuta määrust (EL) 2020/1429, et vaatlusperioodi veelgi pikendada.

Kuna pandeemia pole veel lõppenud ja tulevased arengusuundumused on endiselt teataval määral ettearvamatud, tuleb ühtlasi komisjonile delegeerida õigus eelnevalt osutatud perioodi täiendavalt pikendada – iga kord maksimaalselt kuue kuu võrra – kooskõlas kehtiva õigusraamistikuga.

Sellest tulenevalt tehakse ettepanek pikendada vaatlusperioodi kuni 30. juunini 2022 ning anda komisjonile õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte, et pikendada kõnealust perioodi täiendavalt kuni 31. detsembrini 2023. Samuti tehakse ettepanek, et volituste delegeerimine peaks lõppema samal kuupäeval, st 31. detsembril 2023. Kõik muud kehtiva määruse sätted peaksid jääma samaks.

COVID-19 puhangu ettenägematu kulu ja eelkõige uute murettekitavate viirusevariantide ootamatu leviku tõttu ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid õigeaegselt vastu võtta. Määruse (EL) 2020/1429 kohaselt peab komisjon vaatlusperioodi võimaliku pikendamise kohta otsuse tegemisel tuginema andmetele, mille taristuettevõtjad pidid esitama, kui pool pikendatud vaatlusperioodist on möödunud. Komisjonil ei olnud võimalik vaatlusperioodi enne delegeeritud volituste kehtivuse lõppemist täiendavalt pikendada, sest selleks ajaks ei olnud vajalikud andmed veel kättesaadavad.

Selleks et vältida meetmete võtmise katkemist pärast 31. detsembrit 2021 (praeguse vaatlusperioodi lõpp), tuleks käesolevat määrust kohaldada ka selle jõustumisele eelneva perioodi suhtes. Võttes arvesse käesoleva määrusega ettenähtud meetmete olemust, ei riivata tagasiulatuva kohaldamisega asjaomaste isikute õiguspäraseid ootusi.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesoleva ettepaneku eesmärk on tagada selliste praeguste erakorraliste meetmete pikendamine ja järjepidevus, mis kehtestati selleks, et leevendada COVID-19 puhangu mõju raudteetranspordile ja säilitada ühtse Euroopa raudteepiirkonna terviklikkus. Nende meetmetega täiendatakse ja nende puhul võetakse arvesse direktiivi 2012/34/EL alusel kehtestatud õigusraamistikku.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ühtse Euroopa raudteepiirkonna tulemuslik toimimine sõltub turuosaliste majanduslikust suutlikkusest ja selliste edusammude kaitsmisest, mida on juba tehtud seoses taristuettevõtjate ja raudteeveo-ettevõtjate majandamisalase sõltumatusega, tasude määramist ja võrgule juurdepääsu käsitlevate sätete läbipaistvusega, mittediskrimineerimise ja võrdse kohtlemisega liinide jaotamisel ja kasutustasude määramisel ning turu avamisega. COVID-19 puhangu negatiivsed majanduslikud tagajärjed raudteeturu sidusrühmadele võivad ohustada nende rahalist elujõulisust ja avaldada olulist negatiivset mõju transpordisüsteemi toimimisele, mis kahjustaks majandust tervikuna. ELi taristuettevõtjatelt perioodi märts 2020 kuni september 2021 kohta kogutud mahuandmed näitavad selgelt, et pandeemia mõjutab raudteeliiklust jätkuvalt ja taastumine on olnud nõrk. Seega on kavandatava muutmismääruse eesmärk jätkata sektorile avalduva püsiva mõju leevendamist. See oleks ühtlasi kooskõlas muude selliste meetmete kehtivuse pikendamisega, mis aitavad liikmesriikidel, ELi ettevõtjatel ja kodanikel pandeemia negatiivse mõjuga toime tulla. Näiteks pikendas komisjon 18. novembril 2021 riigiabi ajutise raamistiku kehtivust[6] 30. juunini 2022, võimaldades liikmesriikidel vajaduse korral jätkata nende toetuskavade kohaldamist ja tagada, et kriisist endiselt mõjutatud ettevõtjatelt ei võetaks järsult võimalust saada vajalikku rahalist toetust.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Käesolev algatus põhineb Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklil 91, mis on ka määruse (EL) 2020/1429 õiguslik alus.

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

Liikmesriigid ei suuda ettepaneku eesmärke piisavalt saavutada järgmisel põhjusel: raudteekasutustasusid reguleeritakse põhjalikult ELi tasandil ja seetõttu ei saa liikmesriigid liidu eeskirjadest kõrvale kalduda, kui selleks ei ole kehtestatud konkreetseid ELi õigusakte. Direktiivi 2012/34/EL alusel ei ole liikmesriikidel võimalik COVID-19 puhangu olukorras reageerida raudteetranspordile avalduvale ettenägematule mõjule, seda eelkõige tasude määramise ja läbilaskevõime jaotamise eeskirjade kohandamise kaudu. See oli määruse (EL) 2020/1429 alusel lubatud ainult erandkorras ja teatavates piirides. Lisaks jääb kõnealuse määruse tingimuste kohaselt liikmesriikide otsustada, kas rakendada ettenähtud meetmeid, võttes arvesse ka nende käsutuses olevaid riikliku rahastamise vahendeid. Seega on määrusega (EL) 2020/1429 ettenähtud meetmete kohaldamise kavandatud pikendamine kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega.

[6] Komisjoni teatis „Praeguse COVID-19 puhangu kontekstis majanduse toetamiseks võetud riigiabi meetmete ajutise raamistiku kuues muudatus ja dokumendi „Komisjoni teatis liikmesriikidele Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohaldamise kohta lühiajalise ekspordikrediidikindlustuse suhtes“ lisa muutmine“ (2021/C 473/01) (ELT C 473, 24.11.2021, lk 1–15).

- **Proportsionaalsus**

Ettepanekus piirdutakse üksnes sellega, mis on vajalik praeguse COVID-19 puhangu mõju leevendamise eesmärgi saavutamiseks, pikendades piiratud ajaks perioodi, mil määruse (EL) 2020/1429 alusel on lubatud teha direktiivist 2012/34/EL sihipäraseid erandeid. Kavandatav meede on seega proportsionaalne. Vaatlusperioodi pikendatakse kooskõlas varasemate pikendustega ja lähtuvalt järeldustest, mida saab teha praegu kättesaadavate andmete põhjal. Samuti tehakse ettepanek pikendada õigeaegselt komisjoni volitust pikendada vaatlusperioodi, võimaldamaks võtta arvesse pandeemia edasist kulgu.

- **Vahendi valik**

Kuna käesolevaga tehakse ettepanek muuta kehtivat määrust, tuleks kasutada sama vahendit.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

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

Tegemist on kiireloomulise meetmega, mis on tingitud COVID-19 pandeemia ettenägematust olemusest.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Probleemi kiireloomulisuse tõttu ei ole sidusrühmadega ametlikult konsulteeritud. Nii liikmesriikide ametiasutused kui ka sidusrühmad on aga kutsunud komisjoni üles määruse (EL) 2020/1429 kehtivust pikendama.

Eelkõige pöördusid palvega meetmeid pikendada korduvalt komisjoni poole raudteeveo-ettevõtjaid esindavad raudteesektori ühendused. Samuti on liikmesriigid ja taristuettevõtjad sellised meetmed juba kehtestanud.

Võttes arvesse, et direktiivis 2012/34/EL asjakohased erakorralist olukorda käsitlevad sätted puuduvad ning et pandeemia avaldab raudteesektorile jätkuvalt mõju, on vaja praeguste meetmete kohaldamise võimalust pikendada.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Nagu eespool selgitatud, ei olnud tavapärase üksikasjalikkusega eksperdiarvamuste kogumine olukorra kiireloomulisuse tõttu võimalik. Komisjon on aga tuginenud kogemustele, mis on saadud liikmesriikide ja raudteesektori sidusrühmadega suhtlemisel ning jälgides pidevalt raudteeliikluse mahtu, mille kohta taristuettevõtjad viimase kahe aasta jooksul on andmeid esitanud.

- **Mõjuhinnang**

Olukorra kiireloomulisuse tõttu ei ole mõju hinnatud.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ei kohaldata.

- **Põhiõigused**

Ei kohaldata.

4. MÕJU EELARVELE

Ei kohaldata.

5. MUU TEAVE

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

Meetmega ei nähta ette konkreetset järelevalve- ega aruandluskorda. Komisjon peaks siiski jälgima COVID-19 puhangu kulgu ja selle mõju ühtsele Euroopa raudteepiirkonnale ning talle tuleks anda volitused võtta vajaduse korral vastu delegeeritud õigusakt, et pikendada käesoleva meetmega seotud perioode.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Puuduvad.

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Kavandatava määruse artikliga 1 muudetakse määruse (EL) 2020/1429 artiklit 1, artikli 5 lõiget 2 ja artikli 6 lõiget 2, pikendades vaatlusperioodi, selle täiendava pikendamise maksimaalset tähtaega ja sellega seoses komisjonile antud volituste kehtivusaega.

Artikliga 2 nähakse ette kavandatava määruse kohaldamine alates 1. jaanuarist 2022.

2021/0437 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse määrust (EL) 2020/1429 seoses vaatlusperioodi kestusega raudteetaristu kasutustasude määramist käsitlevate ajutiste meetmete kohaldamisel

(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],

olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt[2]

ning arvestades järgmist:

(1) COVID-19 pandeemia tõttu on raudteeliiklus järsult vähenenud, kuna nõudlus on märkimisväärselt kahanenud. See on oluliselt mõjutanud raudteeveo-ettevõtjaid.

(2) Kõnealune olukord ei sõltu raudteeveo-ettevõtjatest, kes on püsivalt seisnud silmitsi märkimisväärsete likviidsusprobleemidega, kannatanud suurt kahju ja keda mõnel juhul ähvardab maksejõuetuse oht.

(3) Selleks et võidelda COVID-19 pandeemia negatiivse majandusliku mõjuga ja toetada raudteeveo-ettevõtjaid, võimaldati Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2020/1429[3] liikmesriikidel lubada raudteetaristu-ettevõtjatel raudteetaristu kasutustasusid vähendada, nende nõudmisest loobuda või nende nõudmist edasi lükata. See võimalus anti vaatlusperioodiks, mis kestis 1. märtsist 2020 kuni 31. detsembrini 2020, ning seda perioodi pikendati komisjoni delegeeritud määrusega (EL) 2021/1061[4] kuni 31. detsembrini 2021. Komisjonil ei ole enam volitust seda vaatlusperioodi täiendavalt pikendada.

(4) COVID-19 pandeemia jätkub ning väga nakkavate ja ettearvamatute viirusevariantide, nagu COVID-19 omikronvariandi levik tekitab ebakindlust tuleviku suhtes ja uute piiravate meetmetega kaasnevate riskidega seoses.

---

1 Arvamus [ajakohase teabe lisavad lõplikus versioonis Euroopa Parlament ja nõukogu].

2 Euroopa Parlamendi seisukoht [ajakohase teabe lisavad lõplikus versioonis Euroopa Parlament ja nõukogu] ja nõukogu otsus [ajakohase teabe lisavad lõplikus versioonis Euroopa Parlament ja nõukogu].

3 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. oktoobri 2020. aasta määrus (EL) 2020/1429, millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 puhanguga (ELT L 333, 12.10.2020, lk 1).

4 Komisjoni 28. juuni 2021. aasta delegeeritud määrus (EL) 2021/1061, millega pikendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2020/1429 (millega kehtestatakse meetmed kestliku raudteeturu jaoks seoses COVID-19 puhanguga) vaatlusperioodi (ELT L 229, 29.6.2021, lk 1).

(5) COVID-19 pandeemia avaldab raudteeliiklusele püsivat negatiivset mõju ja on võimalik, et see mõjutab raudteeveo-ettevõtjaid ka edaspidi, sõltuvalt pandeemia edasisest kulust. Sektori pakiliste vajaduste rahuldamiseks tuleks määruses (EL) 2020/1429 sätestatud vaatlusperioodi pikendada kuni 30. juunini 2022.

(6) COVID-19 puhangu ettenägematu kulg, uute viirusevariantide ootamatu levik ja vajadus hinnata nende mõju raudteesektorile nõuavad kiireid ja paindlikke reguleerivaid meetmeid. Selleks et vältida lünka praegusele olukorrale reageerimisel, on asjakohane tagada meetmete järjepidev kohaldamine ka pärast 31. detsembrit 2021. Võttes arvesse käesoleva määrusega ette nähtud meetmete olemust, ei riivata vaatlusperioodi pikendamise tagasiulatuva kohaldamisega asjaomaste isikute õiguspäraseid ootusi.

(7) Komisjon peaks pidevalt analüüsima COVID-19 puhangu majanduslikku mõju raudteesektorile ning liidul peaks olema võimalik pikendada põhjendamatu viivituseta käesoleva määrusega ette nähtud meetmete kohaldamise perioodi, kui ebasoodsad tingimused püsivad. Määrusega (EL) 2020/1429 antud volituste delegeerimise perioodi tuleks samadel tingimustel pikendada 31. detsembrini 2023.

(8) Kuna käesoleva määruse eesmärki, nimelt pikendada COVID-19 puhangust tingitud kiireloomulisele olukorrale reageerimiseks kehtestatud, raudteetaristu kasutustasude määramist käsitlevate ajutiste normide kohaldamist, 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 (ELi leping) artiklis 5 sätestatud subsidiaarsuse põhimõttega. Kõnealuses artiklis sätestatud proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt ei lähe käesolev määrus nimetatud eesmärgi saavutamiseks vajalikust kaugemale.

(9) Seega tuleks määrust (EL) 2020/1429 vastavalt muuta.

(10) Et käesolevas määruses sätestatud meetmeid oleks võimalik viivitamata kohaldada, peaks see jõustuma kiirkorras ehk järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) 2020/1429 muutmine

Määrust (EL) 2020/1429 muudetakse järgmiselt.

(1) Artiklis 1 asendatakse teine lause järgmisega:

„Määrust kohaldatakse ajavahemikul 1. märtsist 2020 kuni 30. juunini 2022 (edaspidi „vaatlusperiood“) raudteetaristu kasutamise suhtes riigisisesteks ja rahvusvahelisteks raudteevedudeks, mis on hõlmatud kõnealuse direktiiviga.“

(2) Artikli 5 lõike 2 teine lause asendatakse järgmisega:

„Iga sellise muudatusega võib vaatlusperioodi pikendada ainult kuni kuus kuud ning vaatlusperioodi ei tohi pikendada kauemaks kui 31. detsembrini 2023.“

(3) Artikli 6 lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Artikli 5 lõikes 2 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile kuni 31. detsembrini 2023.“

Artikkel 2

Jõustumine

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

Seda kohaldatakse alates 1. jaanuarist 2022.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel *president*	*Nõukogu nimel* *eesistuja*