EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) 2020/1429 muuttamisesta rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimistä koskevien väliaikaisten toimenpiteiden soveltamisen viiteajanjakson keston osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Rautatieala on Euroopan unionille strategisesti tärkeä toimiala. Alan panos EU:n koko talouteen ja työllisyyteen on ratkaisevan tärkeä: ala työllistää suoraan yli 900 000 ihmistä, joista noin 500 000 työskentelee rautatieyritysten ja arviolta 400 000 rataverkon haltijoiden palveluksessa (loppuvuoden 2018 luvut)[1].

Rautatieliikenteellä on tärkeä asema myös EU:n strategiassa, jolla parannetaan liikennealan kestävyyttä sekä taloudellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja jolla tuodaan eurooppalaiset yhteen jäsenvaltioiden sisällä ja niiden välillä. Puhtaana ja erittäin tehokkaana liikennemuotona rautatieliikenne on tärkeä osa EU:n liikennemuotojen yhdistelmää. Rautatieliikenne onkin ratkaisevassa asemassa vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamisessa, sillä onhan se liikennemuodoista kestävin ja ympäristöystävällisin.

Vuonna 2018 Euroopan rautateillä kulki noin 1,6 miljardia tonnia rahtia ja 7,1 miljardia matkustajaa. Samana vuonna EU:n henkilöliikenne ylsi 400 miljardiin matkustajakilometriin, kun maaliikenteen matkustajakilometrejä kertyi kaiken kaikkiaan 5 biljoonaa. Rautateiden henkilöliikenteestä suurin osa on kotimaan liikennettä: rajat ylittävän liikenteen osuus oli vuonna 2018 vain 7 prosenttia[2].

Vuonna 2018[3] EU:n tavaraliikenteen määrä kasvoi 435 miljardiin tonnikilometriin, kun kaiken maaliikenteen kokonaismäärä oli 2,3 biljoonaa tonnikilometriä. Noin puolet rautateiden tavaraliikenteen kokonaismäärästä on rajat ylittävää liikennettä. Näin ollen tavaraliikenne on luonteeltaan vahvasti eurooppalaista.

Covid-19-pandemialla on vuoden 2020 alusta alkaen ollut suuri vaikutus rautatieliikenteeseen Euroopan unionissa. Rautateiden henkilö- ja tavaraliikenne ovat vähentyneet liikkuvuusrajoitusten ja niistä johtuvan liikenteen kysynnän vähenemisen vuoksi. Pandemian ensimmäisen aallon aikana keväällä 2020 rautatieliikenteen harjoittajat pysäyttivät useimpien kansainvälisten matkustajajunien liikennöinnin. Kotimaan rautatieliikenteen matkustajamäärät vähenivät pandemian ensimmäisen aallon aikana jopa 90 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Muutamat liikenteenharjoittajat, erityisesti uudet tulokkaat, joutuivat lopettamaan toimintansa, ja rautateiden tavaraliikenteen harjoittajat ilmoittivat kuljetusmäärien vähentyneen huomattavasti, koska monet teollisuudenalat vähensivät tuotantoaan tai jopa lopettivat sen pandemian vaikutusten vuoksi. Kesäkaudella 2020 kysyntä ja liikennemäärät pysyivät alhaisina sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

---

1 Komission yksiköiden valmisteluasiakirja, joka liittyy Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU 15 artiklan 4 kohdan mukaiseen seitsemänteen kertomukseen rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta, COM(2021) 5 final.

2 Ks. edellä.

3 Ks. edellä.

Syksyllä 2020 pandemian toinen aalto pakotti monet maat toteuttamaan lisää kansalaisten liikkuvuutta rajoittavia toimenpiteitä. Pandemian kolmannen aallon puhkeaminen esti rautatieliikenteen, erityisesti henkilöliikenteen, nopean elpymisen. Loka- ja marraskuussa 2020 jäsenvaltiot asettivat uusia liikkuvuusrajoituksia ja poistivat niitä vain osittain ja asteittain vuoden 2021 aikana. Matkustajamäärät eivät ole vielä palautuneet pandemiaa edeltäneille tasoilla, ja palautuminen voi kestää odotettua kauemmin erityisesti kaupallisen henkilöliikenteen osalta. Näin ollen pandemialla on edelleenkin merkittävä vaikutus liikennealaan. Syksyllä 2021 ilmaantui uusi, erittäin tarttuva covid-19-muunnos omikron, jonka ominaisuuksia ei vieläkään tunneta yhtä hyvin kuin edellisten muunnosten ominaisuuksia. Tämä herättää huolta pandemian neljännestä aallosta ja tiukemmista rajoittamistoimenpiteistä.

Euroopan parlamentti ja neuvosto antoivat 7. lokakuuta 2020 asetuksen (EU) 2020/1429 toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19:n leviämisen johdosta[4]. Asetuksen tavoitteena oli antaa rautatiealan sidosryhmille mahdollisuus selviytyä paremmin covid-19-pandemian taloudellisista seurauksista ja vastata niiden kiireellisiin likviditeettitarpeisiin alentamalla vähimmäiskäyttömahdollisuuksista ja palvelupaikkoja yhdistävän infrastruktuurin käyttöoikeuksista perittäviä maksuja, luopumalla niistä tai lykkäämällä niitä.

Näitä tukitoimenpiteitä sovellettiin maksuihin koko 1 artiklassa säädetyn viiteajanjakson ajan eli 1. maaliskuuta 2020 ja 31. joulukuuta 2020 välisen ajan, jäljempänä ’viiteajanjakso’. Soveltaminen rajoitettiin kyseiseen ajanjaksoon sen varmistamiseksi, että toimenpiteitä sovellettiin vain niin kauan kuin oli tarpeen.

Asetuksen (EU) 2020/1429 5 artiklassa komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla viiteajanjaksoa jatketaan enintään kuudella kuukaudella rataverkon haltijoiden toimittamien tietojen perusteella, jos ne osoittavat, että rautatieliikenne on vähentynyt edelleen covid-19-pandemiaan liittyvistä syistä. Viiteajanjaksoa voitiin jatkaa 14. huhtikuuta 2022 saakka.

Komissio on käyttänyt tätä siirrettyä säädösvaltaa kahdesti[5] ja jatkanut viiteajanjaksoa 31. joulukuuta 2021 saakka. Valta antaa delegoituja säädöksiä viiteajanjakson jatkamiseksi siirrettiin komissiolle yhden vuoden ajaksi 13. lokakuuta 2020 alkaen, ja tämä jakso on nyt päättynyt.

Unionin rataverkon haltijoiden komissiolle toimittamien tietojen perusteella, joiden kattama ajanjakso ulottuu syyskuuhun 2021 saakka, pandemia on koetellut voimakkaammin henkilöliikenteen segmenttiä ja erityisesti kaupallisen henkilöliikenteen segmenttiä, jossa tarjonta on vähentynyt merkittävästi kaikissa jäsenvaltioissa eikä liikenne ole vieläkään

[4] *EUVL L 333, 12.10.2020, s. 1–5.*

[5] Komission delegoitu asetus (EU) 2020/2180, annettu 18 päivänä joulukuuta 2020, toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19:n leviämisen johdosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2020/1429 säädetyn viiteajanjakson jatkamisesta (EUVL L 433, 22.12.2020, s. 37) ja komission delegoitu asetus (EU) 2021/1061, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2021, toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19:n leviämisen johdosta annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2020/1429 säädetyn viiteajanjakson jatkamisesta (EUVL L 229, 29.6.2021, s. 1).

palautunut vuoden 2019 tasolle. Julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti rautatieverkossa liikennöineiden henkilöjunien määrä oli tammikuun ja syyskuun 2021 välisenä aikana vastaavaa tasolla kuin vuonna 2019 samojen kuukausien aikana, kun taas vuonna 2020 se oli 7,8 prosenttia pienempi kuin vuonna 2019. Kaupallisten henkilöjunien määrä oli sen sijaan tammikuun ja syyskuun 2021 välisenä aikana edelleen 21,5 prosenttia pienempi kuin samalla kaudella vuonna 2019, mikä osoittaa, ettei elpymistä ollut tapahtunut verrattuna samaan ajanjaksoon vuonna 2020, jolloin se oli 23,3 prosenttia pienempi kuin vuonna 2019. Rautatieverkossa liikkuneiden tavarajunien määrä oli edelleen 2,5 prosenttia pienempi kuin vastaavana ajanjaksona vuonna 2019. Samanlaisia suuntauksia voidaan havaita myös, kun liikenteen määrä ilmaistaan junakilometreinä. Julkisen palvelun velvoitteiden mukainen henkilöliikenne oli junakilometreinä laskettuna 5,2 prosenttia vähäisempää tammikuun ja syyskuun 2021 välisenä aikana kuin samojen kuukausien aikana vuonna 2019. Kaupallinen henkilöliikenne puolestaan oli junakilometreinä laskettuna 25,6 prosenttia vähäisempää vuonna 2021 kuin samana ajanjaksona vuonna 2019, mikä vastaa jo vuonna 2020 saavutettua (alhaista) tasoa. Tavarajunien liikennöinti rautatieverkossa osoitti junakilometrien perusteella jonkin verran elpymisen merkkejä mutta oli kuitenkin 2,6 prosenttia vähäisempää tammikuun ja syyskuun 2021 välisenä aikana kuin vastaavana ajanjaksona vuonna 2019. Tästä voidaan päätellä, että covid-19-pandemian vuoksi vähentynyt rautatieliikenne pysyy yhä alhaisella tasollaan.

Sen vuoksi on tarpeen muuttaa asetusta (EU) 2020/1429, jotta viiteajanjaksoa voidaan jatkaa uudelleen.

Koska pandemia ei ole vielä ohi ja kehitys on jossain määrin ennalta arvaamatonta, on myös tarpeen siirtää komissiolle valta jatkaa mainittua ajanjaksoa joka kerta enintään kuudella kuukaudella voimassa olevan säädöskehyksen mukaisesti.

Sen vuoksi ehdotetaan, että viiteajanjaksoa jatketaan 30. kesäkuuta 2022 saakka ja että komissiolle siirretään valta antaa delegoituja säädöksiä, joilla kyseistä ajanjaksoa voidaan jatkaa vielä 31. joulukuuta 2023 saakka. Lisäksi ehdotetaan, että säädösvallan siirto päättyy samana päivänä eli 31. joulukuuta 2023. Kaikki muut nykyisen asetuksen säännökset olisi pidettävä ennallaan.

Covid-19-pandemian ennalta arvaamattoman kehityksen vuoksi ja erityisesti uusien huolestuttavien virusmuunnosten äkillisen ilmaantumisen takia asiaankuuluvia toimenpiteitä on ollut mahdotonta toteuttaa ajoissa. Asetuksessa (EU) 2020/1429 edellytetään, että komissio tekee viiteajanjakson mahdollista jatkamista koskevan päätöksen niiden tietojen perusteella, jotka rataverkon haltijoiden on toimitettava, kun puolet viiteajanjakson pidennyksestä on kulunut. Komissio ei voinut jatkaa viiteajanjaksoa uudelleen ennen siirretyn säädösvallan päättymistä, koska tarvittavia tietoja ei vielä tuolloin ollut saatavilla.

Jotta toimenpiteitä voidaan soveltaa keskeytyksettä 31. joulukuuta 2021 (nykyisen viiteajanjakson päättymisen) jälkeen, tätä asetusta olisi sovellettava myös sen voimaantuloa edeltäneeseen ajanjaksoon. Kun otetaan huomioon tässä asetuksessa säädettyjen toimenpiteiden luonne, taannehtiva soveltaminen ei loukkaa asianomaisten henkilöiden oikeutettuja odotuksia.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämän ehdotuksen tavoitteena on jatkaa nykyisiä poikkeustoimenpiteitä, jotka on otettu käyttöön covid-19-pandemian rautatieliikenteelle aiheuttamien vaikutusten lieventämiseksi ja yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen eheyden säilyttämiseksi, sekä varmistaa näiden toimenpiteiden jatkuvuus. Toimenpiteissä otetaan huomioon direktiivillä 2012/34/EU luotu säädöskehys, ja niillä täydennetään sitä.

- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen tehokas toiminta riippuu markkinatoimijoiden taloudellisesta suorituskyvystä ja sellaisten jo toteutuneiden saavutusten turvaamisesta, jotka liittyvät rataverkon haltijoiden ja rautatieyritysten hallinnon riippumattomuuteen, hinnoittelua ja rataverkon käyttöoikeuksia koskevien säännösten läpinäkyvyyteen, syrjimättömään ja tasapuoliseen kohteluun reittien käyttöoikeuksien jaossa ja hinnoittelujärjestelmissä samoin kuin markkinoiden avaamiseen. Covid-19-pandemian rautatiemarkkinoiden sidosryhmille aiheuttamat kielteiset vaikutukset voivat vaarantaa niiden taloudellisen elinkelpoisuuden ja mahdollisesti haitata vakavasti liikennejärjestelmän toimintaa, mikä vaikuttaisi kielteisesti koko talouteen. EU:n rataverkon haltijoilta kerätyt liikennemääriä koskevat tiedot, jotka kattavat ajanjakson maaliskuusta 2020 syyskuuhun 2021, osoittavat selvästi, että pandemia ei ole vielä lakannut vaikuttamasta rautatieliikenteeseen ja että elpyminen on ollut haurasta. Ehdotetulla muutosasetuksella pyritäänkin jatkamaan alaan kohdistuvien jatkuvien vaikutusten käsittelyä vastaavalla tavalla kuin on jatkettu muita toimenpiteitä, joilla autetaan jäsenvaltioita ja EU:n yrityksiä ja kansalaisia selviytymään pandemian kielteisistä vaikutuksista. Esimerkkinä voidaan mainita, että komissio jatkoi 18. marraskuuta 2021 tilapäisten valtiontukipuitteiden[6] voimassaoloa 30. kesäkuuta 2022 saakka, jotta jäsenvaltiot voisivat tarvittaessa jatkaa tukiohjelmiaan ja varmistaa, että yritykset, joihin kriisi vaikuttaa edelleen, eivät jää yhtäkkiä ilman tarpeellista taloudellista tukea.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

- **Oikeusperusta**

Tämä aloite perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 91 artiklaan, joka on myös asetuksen (EU) 2020/1429 oikeusperusta.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Ehdotuksen tavoitteita ei voida saavuttaa riittävällä tavalla pelkästään jäsenvaltioiden toimin seuraavista syistä: Radan käyttömaksuja säännellään kattavasti EU:n tasolla, joten jäsenvaltiot eivät voi poiketa unionin säännöistä, ellei perustana ole erityistä EU:n

[6] Komission tiedonanto – Kuudes muutos valtiontukitoimenpiteitä talouden tukemiseksi tämänhetkisessä covid19-epidemiassa koskeviin tilapäisiin puitteisiin ja muutos Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta lyhytaikaisiin vientiluottovakuutuksiin annetun komission tiedonannon liitteeseen (2021/C 473/01) (EUVL C 473, 24.11.2021, s. 1–15).

lainsäädäntöä. Direktiivi 2012/34/EY ei anna jäsenvaltioille mahdollisuutta reagoida covid-19-pandemiasta rautatiealalle aiheutuneisiin ennakoimattomiin vaikutuksiin erityisesti mukauttamalla hinnoittelua ja kapasiteetin jakamista koskevia sääntöjä. Tämä on sallittu vain poikkeuksellisesti ja tietyin rajoituksin asetuksella (EU) 2020/1429. Kyseisen asetuksen mukaan jäsenvaltiot voivat itse päättää, toteuttavatko ne säädetyt toimenpiteet, ottaen samalla huomioon käytettävissään olevan julkisen rahoituksen. Sen vuoksi tämä ehdotus, jossa jatketaan asetuksessa (EU) 2020/1429 säädettyjen toimenpiteiden soveltamista, on toissijaisuusperiaatteen mukainen.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen asetetun tavoitteen saavuttamiseksi, kun tavoitteena on lieventää meneillään olevan covid-19-pandemian vaikutuksia jatkamalla asetuksessa (EU) 2020/1429 sallittuja kohdennettuja poikkeuksia direktiivistä 2012/34/EU rajoitetun ajan. Ehdotettu toimenpide on näin ollen oikeasuhteinen. Viiteajanjakson pidennys on aiempien pidennysten mukainen ja linjassa niiden päätelmien kanssa, jotka voidaan tehdä tällä hetkellä käytettävissä olevista tiedoista. Lisäksi ehdotuksessa pidennetään komission toimivaltaa jatkaa viiteajanjaksoa pandemian tulevan kehityksen huomioon ottamiseksi.

- **Toimintatavan valinta**

Koska kyseessä on ehdotus voimassa olevan asetuksen muuttamiseksi, siinä olisi käytettävä samaa säädöstyyppiä.

3. JÄLKIARVIOINTIEN, SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

- **Voimassa olevan lainsäädännön jälkiarvioinnit/toimivuustarkastukset**

Kyseessä on kiireellinen toimenpide, jonka syynä on äkillinen ja ennalta arvaamaton covid-19-pandemia.

- **Sidosryhmien kuuleminen**

Asian kiireellisyyden vuoksi sidosryhmien virallista kuulemista ei ole toteutettu. Sekä jäsenvaltioiden viranomaiset että sidosryhmät ovat kuitenkin kehottaneet komissiota jatkamaan asetuksen (EU) 2020/1429 voimassaoloa.

Erityisesti rautatieyrityksiä edustavat rautatiealan järjestöt ovat toistuvasti pyytäneet komissiolta toimenpiteiden jatkamista. Lisäksi jäsenvaltiot ja rataverkon haltijat ovat jo ottaneet käyttöön tällaisia toimenpiteitä.

Koska direktiivissä 2012/34/EU ei ole asianmukaisia säännöksiä hätätilanteista ja koska pandemian vaikutukset rautatiealaan jatkuvat, nykyisten toimenpiteiden mahdollista soveltamista on tarpeen jatkaa.

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Kuten edellä on selitetty, asiantuntijatietoa ei ole asian kiireellisyyden vuoksi voitu kerätä niin tarkasti kuin yleensä. Komissio on kuitenkin hyödyntänyt kokemuksia, joita se on saanut yhteydenpidostaan jäsenvaltioiden ja rautatiealan sidosryhmien kanssa sekä

rautatieliikenteen määrien jatkuvasta seurannasta, jota on harjoitettu rataverkon haltijoiden kahden viime vuoden aikana toimittamien tietojen avulla.

- **Vaikutustenarviointi**

Asian kiireellisyyden vuoksi vaikutustenarviointia ei ole voitu tehdä.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ei sovelleta.

- **Perusoikeudet**

Ei sovelleta.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Ei sovelleta.

5. LISÄTIEDOT

- **Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt**

Toimenpiteeseen ei sisälly erityisiä seuranta- tai raportointijärjestelyjä. Komission olisi kuitenkin seurattava covid-19-pandemian kehittymistä ja sen vaikutuksia yhtenäiseen eurooppalaiseen rautatiealueeseen. Sillä pitäisi olla toimivalta hyväksyä tarvittaessa delegoitu säädös, jolla toimenpiteen soveltamisaikaa jatketaan.

- **Selittävät asiakirjat (direktiivien osalta)**

Ei ole.

- **Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset**

Ehdotetun asetuksen 1 artiklalla muutetaan asetuksen (EU) 2020/1429 1 artiklaa, 5 artiklan 2 kohtaa ja 6 artiklan 2 kohtaa pidentämällä viiteajanjaksoa, vahvistamalla ajankohta, johon saakka sitä voidaan pidentää, sekä jatkamalla komission toimivallan kestoa tältä osin.

Ehdotuksen 2 artiklassa esitetään, että ehdotettua asetusta sovelletaan 1. tammikuuta 2022 alkaen.

2021/0437 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

asetuksen (EU) 2020/1429 muuttamisesta rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimistä koskevien väliaikaisten toimenpiteiden soveltamisen viiteajanjakson keston osalta

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon[1],

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä[2],

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Covid-19-pandemia on johtanut rautatieliikenteen jyrkkään supistumiseen, koska kysyntä on vähentynyt huomattavasti. Tällä on ollut vakava vaikutus rautatieyrityksiin.

(2) Nämä olosuhteet eivät ole rautatieyritysten hallittavissa. Ne ovat jatkuvasti kärsineet huomattavista maksuvalmiusongelmista ja tappioista, ja joissakin tapauksissa niitä uhkaa maksukyvyttömyys.

(3) Covid-19-pandemian kielteisten taloudellisten vaikutusten lieventämiseksi ja rautatieyritysten tukemiseksi Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2020/1429[3] annettiin jäsenvaltioille mahdollisuus antaa rataverkon haltijoille lupa rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuksista perittävien maksujen alentamiseen, niistä luopumiseen tai niiden suorittamisen lykkäämiseen. Tämä mahdollisuus annettiin 1 päivän maaliskuuta 2020 ja 31 päivän joulukuuta 2020 väliseksi viiteajanjaksoksi, ja sitä jatkettiin komission delegoidulla asetuksella (EU) 2021/1061[4] 31 päivään

---

1 Lausunto [päivitetään Euroopan parlamentin ja neuvoston lopullisessa versiossa].

2 Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu [päivitetään Euroopan parlamentin ja neuvoston lopullisessa versiossa], ja neuvoston päätös, annettu [päivitetään Euroopan parlamentin ja neuvoston lopullisessa versiossa].

3 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1429, annettu 7 päivänä lokakuuta 2020, toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19:n leviämisen johdosta (EUVL L 333, 12.10.2020, s. 1).

4 Komission delegoitu asetus (EU) 2021/1061, annettu 28 päivänä kesäkuuta 2021, toimenpiteiden vahvistamisesta kestäviä rautatiemarkkinoita varten covid-19:n leviämisen johdosta annetussa

joulukuuta 2021. Komissiolla ei ole enää toimivaltaa pidentää tätä viiteajanjaksoa uudelleen.

(4) Covid-19-pandemia jatkuu, ja erittäin tarttuvien ja ennalta arvaamattomien muunnosten, kuten covid-19-omikronmuunnoksen, ilmaantuminen aiheuttaa epävarmuutta tulevaisuudesta ja uusien rajoittavien toimenpiteiden riskeistä.

(5) Covid-19-pandemian kielteiset vaikutukset rautatieliikenteeseen jatkuvat, ja tämä voi koetella edelleen rautatieyrityksiä pandemian tulevasta kehityksestä riippuen. Jotta voidaan vastata alan kiireellisiin tarpeisiin, asetuksessa (EU) 2020/1429 säädettyä viiteajanjaksoa olisi jatkettava 30 päivään kesäkuuta 2022.

(6) Covid-19-pandemian ennalta arvaamaton kehitys, uusien muunnosten äkillinen ilmaantuminen ja tarve arvioida niiden vaikutuksia rautatiealaan edellyttävät nopeita ja joustavia sääntelytoimia. Jotta nykytilanteeseen voidaan reagoida keskeytyksettä, on aiheellista varmistaa toimenpiteiden soveltamisen jatkuminen 31 päivän joulukuuta 2021 jälkeen. Kun otetaan huomioon tässä asetuksessa säädettyjen toimenpiteiden luonne, viiteajanjakson pidennyksen taannehtiva soveltaminen ei johda asianomaisten henkilöiden oikeutettujen odotusten loukkaamiseen.

(7) Komission olisi analysoitava jatkuvasti covid-19-pandemian taloudellisia vaikutuksia rautatiealaan, ja unionin olisi voitava pidentää ilman aiheetonta viivytystä ajanjaksoa, jonka aikana tässä asetuksessa säädettyjä toimenpiteitä sovelletaan, jos epäsuotuisat olosuhteet jatkuvat edelleen. Asetuksella (EU) 2020/1429 siirrettyä säädösvaltaa olisi jatkettava samoin ehdoin 31 päivään joulukuuta 2023.

(8) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli jatkaa niiden väliaikaisten sääntöjen soveltamista, jotka koskevat rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimistä ja jotka on vahvistettu vastauksena covid-19-pandemian aiheuttamaan kiireelliseen tilanteeseen, vaan tämä tavoite voidaan toiminnan laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen tämän tavoitteen saavuttamiseksi.

(9) Sen vuoksi asetusta (EU) 2020/1429 olisi muutettava.

(10) Tässä direktiivissä säädettyjen toimenpiteiden ripeän soveltamisen varmistamiseksi tämän direktiivin olisi tultava kiireellisesti voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Asetuksen (EU) 2020/1429 muuttaminen

Muutetaan asetus (EU) 2020/1429 seuraavasti:

(1) Korvataan 1 artiklan toinen virke seuraavasti:

”Sitä sovelletaan mainitun direktiivin soveltamisalaan kuuluvaan rautateiden infrastruktuurin käyttöön kotimaisessa ja kansainvälisessä rautatieliikenteessä 1

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2020/1429 säädetyn viiteajanjakson jatkamisesta (EUVL L 229, 29.6.2021, s. 1).

päivän maaliskuuta 2020 ja 30 päivän kesäkuuta 2022 välisenä aikana, jäljempänä ’viiteajanjakso’.”

(2) Korvataan 5 artiklan 2 kohdan toinen virke seuraavasti:

”Tällaisella muutoksella viiteajanjaksoa voidaan jatkaa enintään kuudella kuukaudella, ja viiteajanjaksoa ei voi jatkaa pidempään kuin 31 päivään joulukuuta 2023.”

(3) Korvataan 6 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle 31 päivään joulukuuta 2023 asti 5 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.”

2 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona se julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 1 päivästä tammikuuta 2022.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*