



Eiropas Savienības  
Padome

Briselē, 2021. gada 22. decembrī  
(OR. en)

15297/21

---

---

**Starpiestāžu lieta:  
2021/0437(COD)**

---

---

**TRANS 773  
COVID-19 420  
CODEC 1697**

### **PRIEKŠLIKUMS**

---

Sūtītājs: Eiropas Komisijas ģenerālsekretāre, parakstījusi direktore *Martine DEPREZ*

Saņemšanas datums: 2021. gada 22. decembris

Saņēmējs: Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretārs *Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN*

---

K-jas dok. Nr.: COM(2021) 832 final

---

Temats: Priekšlikums - EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA, ar ko Regulu (ES) 2020/1429 groza attiecībā uz to pagaidu pasākumu piemērošanas pārskata perioda ilgumu, kuri attiecas uz maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu

---

Pielikumā ir pievienots dokuments COM(2021) 832 *final*.

---

Pielikumā: COM(2021) 832 *final*



Briselē, 22.12.2021.  
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**

**ar ko Regulu (ES) 2020/1429 groza attiecībā uz to pagaidu pasākumu piemērošanas  
pārskata perioda ilgumu, kuri attiecas uz maksas iekasēšanu par dzelzceļa  
infrastruktūras izmantošanu**

(Dokuments attiecas uz EEZ)

## PASKAIDROJUMA RAKSTS

### 1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

#### • Priekšlikuma pamatojums un mērķi

Dzelzceļa nozare Eiropas Savienībai ir stratēģiski svarīga. Tā sniedz neatsveramu ieguldījumu ES kopējā ekonomikā un nodarbinātībā, tieši dodot darbu vairāk nekā 900 000 cilvēku, no kuriem aptuveni 500 000 strādā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumos un apmēram 400 000 – infrastruktūras pārvaldītāju uzņēmumos (2018. gada beigu dati)<sup>1</sup>.

Dzelzceļa transportam ir svarīga nozīme ES stratēģijā, kas paredz veidot ilgtspējīgāku transporta nozari, vairo ekonomisko un sociālo kohēziju un satvināt 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 2018. gadā pa dzelzceļu pārvadāja aptuveni 1,6 miljardus tonnu kravu un 7,1 miljardu pasažieru. Tajā pat gadā ES pasažieru pārvadājumu apjoms bija sasniedzis 400 miljardus pasažierkilometru no aptuveni 5 triljoniem pasažierkilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi. Dzelzceļa pasažieru pārvadājumi 2018. gadā lielākoties bija vietēja rakstura, un tikai 7 % bija pārrobežu pārvadājumi<sup>2</sup>.

2018. gadā<sup>3</sup> ES kravu pārvadājumu apjoms sasniedza 435 miljardus tonnkilometru no 2,3 triljoniem tonnkilometru, ko vispārēji veidoja sauszemes pārvadājumi. Aptuveni puse no kopējiem dzelzceļa kravu pārvadājumiem tika veikta uz citām valstīm. Tas dzelzceļa kravu pārvadājumiem piešķir spēcīgu Eiropas dimensiju.

Kopš 2020. gada sākuma Covid-19 uzliesmojums ir būtiski ietekmējis dzelzceļa transportu Savienībā. Pasažieru un kravu pārvadājumi pa dzelzceļu ir samazinājušies ierobežotas mobilitātes dēļ, un līdz ar to ir samazinājies pieprasījums pēc transporta. Pirmajā pandēmijas periodā 2020. gada pavasarī dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi apturēja lielāko daļu starptautisko pasažieru vilcienu. Pandēmijas pirmajā vilnī iekšzemes dzelzceļa pārvadājumu pasažieru skaits salīdzinājumā ar iepriekšējo gadu samazinājās par līdz pat 90 %. Dažiem uzņēmumiem, īpaši jaunpienācējiem, bija jāpārtrauc darbība, savukārt dzelzceļa kravu pārvadātāji ziņoja par pārvadājumu apjoma krasu samazināšanos, jo daudzas nozares pandēmijas dēļ samazināja ražošanas apjomus vai pat ražošanu pārtrauca. 2020. gada vasarā gan pasažieru, gan kravu pārvadājumu jomā pieprasījums un pārvadājumu apjomi saglabājās zemā līmenī.

---

<sup>1</sup> Komisijas dienestu darba dokuments, kas pievienots Septītajam uzraudzības ziņojumam par dzelzceļa tirgus atbilstību atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2012/34/ES 15. panta 4. punktam (COM(2021) 5 final).

<sup>2</sup> Turpat.

<sup>3</sup> Turpat.

2020. gada rudenī pandēmijas otrais vilnis daudzām valstīm lika piemērot turpmākus iedzīvotāju mobilitāti ierobežojošus pasākumus. Pandēmijas trešais vilnis kavēja ātru dzelzceļa satiksmes atjaunošanos, jo īpaši dzelzceļa pasažieru pārvadājumu jomā. 2020. gada oktobrī un novembrī dalībvalstis noteica jaunus mobilitātes ierobežojumus, 2021. gadā tikai daļēji un pakāpeniski tos atceļot. Pasažieru skaits vēl nav atgriezies pirmspandēmijas līmenī, un laiks, lai atgūtos līdz pirmspandēmijas līmenim, var būt ilgāks, nekā paredzēts, jo īpaši attiecībā uz pasažieru komercpārvadājumiem. Tādējādi pandēmijas ietekme uz transporta nozari joprojām ir ievērojama. Jaunā ārkārtīgi lipīgā Covid-19 omikrona varianta parādīšanās 2021. gada rudenī, kura īpašības salīdzinājumā ar iepriekšējiem variantiem joprojām nav zināmas, rada bažas par pandēmijas ceturto vilni un stingrākiem ierobežošanas pasākumiem.

Eiropas Parlaments un Padome 2020. gada 7. oktobrī pieņēma Regulu (ES) 2020/1429, ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum<sup>4</sup>. Regulas mērķis bija dot iespēju dzelzceļa nozares ieinteresētajām personām labāk tikt galā ar Covid-19 pandēmijas finansiālajām sekām un reaģēt uz savām steidzamajām likviditātes vajadzībām, samazinot, atceļot vai atliekot maksu par minimālo piekļuves pakalpojumu kompleksu un piekļuvi infrastruktūrai, kas savieno apkalpes vietas.

Šos atvieglojumu pasākumus piemēroja maksājumiem, kas maksājami visā regulas 1. pantā noteiktajā pārskata periodā, proti, no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. decembrim ("pārskata periods"). Minētajā termiņā piemērošanas joma bija ierobežota, lai nodrošinātu, ka pasākumus piemēro tikai tik ilgi, cik nepieciešams.

Ar Regulas (ES) 2020/1429 5. pantu, pamatojoties uz infrastruktūras pārvaldītāju sniegtajiem datiem, kas liecina par pastāvīgu dzelzceļa satiksmes samazināšanos, kura nepārprotami saistīta ar Covid-19 uzliesmojumu, Komisija tika pilnvarota pagarināt pārskata periodu par ne vairāk kā sešiem mēnešiem, izmantojot deleģētos aktus. Pārskata periodu varētu pagarināt līdz 2022. gada 14. aprīlim.

Komisija divas reizes īstenoja minēto pilnvaru deleģēšanu<sup>5</sup> un pagarināja pārskata periodu līdz 2021. gada 31. decembrim. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus, lai pagarinātu pārskata periodu, Komisijai tika piešķirtas uz viena gada termiņu no 2020. gada 13. oktobra, un tagad tās ir beigušās.

Pamatojoties uz datiem, ko par periodu līdz 2021. gada septembrim Savienības dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāji snieguši Komisijai, pandēmija vissmagāk skārusi pasažieru pārvadājumu segmentu un jo īpaši pasažieru komercpārvadājumu segmentu, visās dalībvalstīs ievērojami samazinot šādu pārvadājumu piedāvājumu, kas vēl nav atgriezies līdz 2019. gada līmenim. Sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību (SPS) pasažieru vilcienu skaits, kas pārvietojas tīklā no 2021. gada janvāra līdz septembrim, ir salīdzināms ar to pašu

<sup>4</sup> OV L 333, 12.10.2020., 1.–5. lpp.

<sup>5</sup> Komisijas Deleģētā regula (ES) 2020/2180 (2020. gada 18. decembris), ar ko pagarina pārskata periodu, kurš noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2020/1429, ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum (OV L 433, 22.12.2020., 37. lpp.) un Komisijas Deleģētā regula (ES) 2021/1061 (2021. gada 28. jūnijs), ar ko pagarina pārskata periodu, kurš noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2020/1429, ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum (OV L 229, 29.6.2021., 1. lpp.).

periodu 2019. gadā, bet 2020. gadā tas bija par 7,8 % zemāks nekā 2019. gadā. Tomēr pasažieru komercvilcienu skaits periodā no 2021. gada janvāra līdz septembrim joprojām bija par 21,5 % mazāks nekā tajā pašā periodā 2019. gadā, tātad tas neatveseļojās salīdzinājumā ar to pašu periodu 2020. gadā, kad tas bija par 23,3 % zemāks nekā 2019. gadā. Tīklā ekspluatēto kravas vilcienu skaits joprojām bija par 2,5 % mazāks nekā attiecīgajā periodā 2019. gadā. Līdzīgas tendences var novērot, ja satiksmi izsaka vilcienkilometros. No 2021. gada janvāra līdz septembrim pasažieru SPS pakalpojumi, kas izteikti vilcienkilometros, bija par 5,2 % mazāki nekā tajā pašā periodā 2019. gadā. Pasažieru komercpakalpojumi, kas izteikti vilcienkilometros, 2021. gadā joprojām bija par 25,6 % zemāki salīdzinājumā ar to pašu periodu 2019. gadā, kas atbilst (zemajam) līmenim, kurš tika sasniegts jau 2020. gadā. Vilcienkilometros, ko nobraukuši dzelzceļa tīklā ekspluatētie kravas vilcieni, bija vērojamas zināmas atveseļošanās pazīmes, taču laikā no 2021. gada janvāra līdz septembrim tie saglabājās par 2,6 % zemāki salīdzinājumā ar to pašu periodu 2019. gadā. Tātad Covid-19 pandēmijas uzliesmojuma ietekmē radusies dzelzceļa satiksmes apjoma samazināšanās turpinās.

Tāpēc Regula (ES) 2020/1429 ir jāgroza, lai vēl vairāk pagarinātu pārskata periodu.

Tā kā pandēmija vēl nav beigusies un saglabājas zināms turpmākās attīstības neprognozējamības līmenis, Komisijai jādeleģē arī pilnvaras katru reizi par ne vairāk kā sešiem mēnešiem pagarināt iepriekš minēto periodu, turpinot spēkā esošo tiesisko regulējumu.

Attiecīgi tiek ierosināts pagarināt pārskata periodu līdz 2022. gada 30. jūnijam un pilnvarot Komisiju pieņemt deleģētos aktus, lai pagarinātu šo periodu līdz 2023. gada 31. decembrim. Tiek arī ierosināts, ka pilnvaru deleģējumam būtu jābeidzas tajā pašā dienā, proti, 2023. gada 31. decembrī. Visiem pārējiem pašreizējās regulas noteikumiem būtu jāpaliek nemainīgiem.

Covid-19 uzliesmojuma neparedzamās attīstības un jo īpaši jaunu bažas raisošu variantu pēkšņas parādīšanās dēļ nebija iespējams laikus pieņemt attiecīgus pasākumus. Regulā (ES) 2020/1429 ir noteikts, ka Komisijai lēmums par pārskata perioda iespējamu pagarināšanu jāpamato ar datiem, kas infrastruktūras pārvaldītājiem bija jāsniedz, tiklīdz pagājusi puse no pārskata perioda pagarinājuma. Komisija nevarēja pieņemt turpmāku pārskata perioda pagarinājumu pirms deleģēto pilnvaru termiņa beigām, jo tajā brīdī vēl nebija pieejami vajadzīgie dati.

Lai izvairītos no nepilnībām pasākumu piemērošanā pēc 2021. gada 31. decembra (pašreizējā pārskata perioda beigām), šai regulai būtu jāattiecas arī uz periodu pirms tās stāšanās spēkā. Ņemot vērā šajā Regulā paredzēto pasākumu būtību, piemērošana ar atpakaļejošu spēku nerada attiecīgo personu tiesiskās palāvības pārkāpumu.

- **Saskanība ar pašreizējiem noteikumiem konkrētajā politikas jomā**

Šī priekšlikuma mērķis ir nodrošināt to pašreizējo ārkārtas pasākumu pagarināšanu un nepārtrauktību, kuri tika ieviesti, lai mazinātu Covid-19 uzliesmojuma ietekmi uz dzelzceļa transportu un saglabātu vienotās Eiropas dzelzceļa telpas integritāti. Minētie pasākumi papildina un ņem vērā tiesisko regulējumu, kas izveidots saskaņā ar Direktīvu 2012/34/ES.

- **Saskanība ar citām Savienības politikas jomām**

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 pārvaldījumu 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. Dati par apjomiem, kas savākti no ES infrastruktūras pārvaldītājiem par periodu no 2020. gada marta līdz 2021. gada septembrim, skaidri liecina, ka pandēmijas ietekme uz dzelzceļa satiksmi vēl nav beigusies un ka atveseļošanās ir bijusi nestabila. Tāpēc ierosinātās grozošās regulas mērķis ir arī turpmāk novērst ieilgušo ietekmi uz nozari. Tas atbilstu arī citu pasākumu termiņa pagarināšanai, kas palīdz dalībvalstīm un ES uzņēmumiem un iedzīvotājiem pārvarēt pandēmijas negatīvo ietekmi. Piemēram, 2021. gada 18. novembrī Komisija pagarināja pagaidu regulējumu valsts atbalsta pasākumiem<sup>6</sup> līdz 2022. gada 30. jūnijam, ļaujot dalībvalstīm vajadzības gadījumā turpināt atbalsta shēmas un nodrošināt, ka uzņēmumiem, kurus joprojām skar krīze, pēkšņi netiks liegts nepieciešamais finansiālais atbalsts.

## **2. JURIDISKAIS PAMATS, SUBSIDIARITĀTE UN PROPORCIONALITĀTE**

- **Juridiskais pamats**

Šīs iniciatīvas pamatā ir Līguma par Eiropas Savienības darbību 91. pants, kas ir arī Regulas (ES) 2020/1429 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. Tas bija atļauts ar Regulu (ES) 2020/1429 tikai izņēmuma kārtā, ievērojot konkrētus ierobežojumus. Turklāt saskaņā ar minētās regulas noteikumiem lēmums par to, vai īstenot paredzētos pasākumus, paliek dalībvalstu ziņā, ņemot vērā arī to rīcībā esošos publiskā finansējuma līdzekļus. Tāpēc ierosinātais Regulā (ES) 2020/1429 paredzēto pasākumu piemērošanas pagarinājums atbilst subsidiaritātes principam.

---

<sup>6</sup> Komisijas paziņojums – Sestais grozījums pagaidu regulējumā valsts atbalsta pasākumiem, ar ko atbalsta ekonomiku pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma situācijā, un grozījums pielikumā Komisijas Paziņojumam dalībvalstīm par Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. un 108. panta piemērošanu īstermiņa eksporta kredīta apdrošināšanai (OV C 473, 24.11.2021., 1.–15. lpp.).

- **Proporcionalitāte**

Priekšlikums paredz vienīgi to, kas vajadzīgs, lai sasniegtu mērķi mazināt pašreizējā Covid-19 uzliesmojuma ietekmi, uz ierobežotu laiku pagarinot mērķorientētas atkāpes no Direktīvas 2012/34/ES, ko atļauj Regula (ES) 2020/1429. Tāpēc ierosinātais pasākums ir samērīgs. Pārskata perioda pagarināšana atbilst iepriekšējiem pagarinājumiem un atspoguļo secinājumus, ko var izdarīt no pašlaik pieejamajiem datiem. Tiek arī ierosināts pagarināt Komisijai piešķirtās pilnvaras pagarināt pārskata periodu, ņemot vērā pandēmijas turpmāko attīstību.

- **Juridiskā instrumenta izvēle**

Tā kā šis ir priekšlikums grozīt spēkā esošu regulu, būtu jāizmanto tas pats instruments.

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

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

Šis ir steidzams pasākums, kura pamatā ir Covid-19 pandēmijas neparedzamais raksturs.

- **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 pagarināt Regulas (ES) 2020/1429 termiņu.

Jo īpaši dzelzceļa nozares apvienības, kas pārstāv dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, atkārtoti vērsās pie Komisijas, lūdzot turpināt pasākumus. Turklāt dalībvalstis un infrastruktūras pārvaldītāji jau ir ieviesuši šos pasākumus.

Ņemot vērā to, ka Direktīvā 2012/34/ES nav atbilstošu ārkārtas noteikumu, un pandēmijas ieilgušo ietekmi uz dzelzceļa nozari, ir jāpagarina pašreizējo pasākumu iespējamā piemērošana.

- **Ekspertu atzinumu pieprasīšana un izmantošana**

Kā paskaidrots iepriekš, steidzamības dēļ ekspertu atzinumu pieprasīšana parastajā detalizētības pakāpē nebija iespējama. Tomēr Komisija ir izmantojusi pieredzi, kas iegūta no dalībvalstīm un dzelzceļa nozares ieinteresētajām personām un pastāvīgi uzraugot dzelzceļa satiksmes apjomu, izmantojot infrastruktūras pārvaldītāju ieguldījumu pēdējo divu gadu laikā.

- **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 uzraudzīšanas, 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 tā jāpilnvaro pieņemt deleģēto aktu, lai pagarinātu periodus, uz kuriem attiecas šis pasākums.

- **Skaidrojošie dokumenti (direktīvām)**

Nav.

- **Detalizēts konkrētu priekšlikuma noteikumu skaidrojums**

Ar ierosinātās regulas 1. pantu groza Regulas (ES) 2020/1429 1. pantu, 5. panta 2. punktu un 6. panta 2. punktu, pagarinot pārskata periodu, tā maksimālo turpmāko pagarinājumu un Komisijas pilnvarojuma termiņu šajā sakarā.

Regulas 2. pantā paredzēts, ka ierosināto regulu piemēro no 2022. gada 1. janvāra.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA,**

**ar ko Regulu (ES) 2020/1429 groza attiecībā uz to pagaidu pasākumu piemērošanas  
pārskata perioda ilgumu, kuri attiecas uz maksas iekasēšanu par dzelzceļa  
infrastruktūras izmantošanu**

(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<sup>1</sup>,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru<sup>2</sup>,

tā kā:

- (1) Covid-19 pandēmija ir izraisījusi krasu dzelzceļa satiksmes kritumu, jo pieprasījums ir ievērojami samazinājies. Tas ir radījis smagu ietekmi uz dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem.
- (2) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi ilgstoši saskaras ar ievērojamām likviditātes problēmām, lieliem zaudējumiem un dažos gadījumos ar maksātnespējas draudiem, un šos apstākļus tie nevar ietekmēt.
- (3) Lai novērstu Covid-19 pandēmijas negatīvo ekonomisko ietekmi un atbalstītu dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumus, Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1429<sup>3</sup> ļāva dalībvalstīm atļaut infrastruktūras pārvaldītājiem samazināt, atcelt vai atlikt maksu par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai. Minētā iespēja tika piešķirta uz pārskata periodu no 2020. gada 1. marta līdz 2020. gada 31. decembrim, un ar Komisijas Deleģēto regulu (ES) 2021/1061<sup>4</sup> tā tika vēlreiz pagarināta līdz 2021. gada 31. decembrim. Komisija vairs nav pilnvarota pagarināt šo pārskata periodu.

<sup>1</sup> Atzinums [jāatjaunina EP un Padomes galīgajā redakcijā].

<sup>2</sup> Eiropas Parlamenta nostāja [jāatjaunina EP un Padomes galīgajā redakcijā] un Padomes lēmums [jāatjaunina EP un Padomes galīgajā redakcijā].

<sup>3</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2020/1429 (2020. gada 7. oktobris), ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum (OV L 333, 12.10.2020., 1. lpp.).

<sup>4</sup> Komisijas Deleģētā regula (ES) 2021/1061 (2021. gada 28. jūnijs), ar ko pagarina pārskata periodu, kurš noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2020/1429, ar ko, ņemot vērā Covid-19 uzliesmojumu, nosaka pasākumus ilgtspējīgam dzelzceļa tirgum (OV L 229, 29.6.2021., 1. lpp.).

- (4) Covid-19 pandēmija turpinās, un ļoti lipīgu un neparedzamu variantu, piemēram, Covid-19 omikrona varianta, parādīšanās rada nenoteiktību par nākotni un par jaunu ierobežojošu pasākumu riskiem.
- (5) Covid-19 pandēmijas negatīvā ietekme uz dzelzceļa satiksmi turpinās, un ir iespējams, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi tiks ietekmēti arī turpmāk atkarībā no pandēmijas turpmākās attīstības. Lai reaģētu uz nozares steidzamajām vajadzībām, Regulas (ES) 2020/1429 pārskata periods būtu jāpagarina līdz 2022. gada 30. jūnijam.
- (6) Covid-19 uzliesmojuma neparedzamā attīstība, jaunu variantu pēkšņa parādīšanās un nepieciešamība novērtēt to ietekmi uz dzelzceļa nozari prasa ātru un elastīgu regulatīvo reakciju. Lai novērstu nepilnības reaģēšanā uz pašreizējo situāciju, ir lietderīgi nodrošināt pasākumu piemērošanas nepārtrauktību pēc 2021. gada 31. decembra. Ņemot vērā šajā Regulā paredzēto pasākumu būtību, šī pārskata perioda pagarinājuma piemērošana ar atpakaļejošu spēku neradīs attiecīgo personu tiesiskās palāvības pārkāpumu.
- (7) Komisijai būtu pastāvīgi jāanalizē Covid-19 uzliesmojuma ietekme uz dzelzceļa nozari, un Savienībai vajadzētu būt spējīgai bez nepamatotas kavēšanās pagarināt šajā regulā noteikto pasākumu piemērošanas periodu, ja nelabvēlīgie apstākļi aizvien pastāv. Ar Regulu (ES) 2020/1429 piešķirto pilnvaru deleģējums ar tādiem pašiem noteikumiem būtu jāpagarina līdz 2023. gada 31. decembrim.
- (8) Ņemot vērā to, ka šīs regulas mērķi, proti, pagarināt to pagaidu noteikumu piemērošanas periodu, saskaņā ar kuriem piemēro maksu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu, reaģējot uz Covid-19 uzliesmojuma izraisīto steidzamo situāciju, nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, bet ierosinātās darbības mēroga vai iedarbības dēļ to var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība drīkst pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību (LES) 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā regulā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi minētā mērķa sasniegšanai.
- (9) Tāpēc Regula (ES) 2020/1429 būtu attiecīgi jāgroza.
- (10) 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 PIEŅĒMUŠI ŠO REGULU.

### *1. pants*

#### **Grozījumi Regulā (ES) 2020/1429**

Regulu (ES) 2020/1429 groza šādi:

- (1) regulas 1. panta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Tā attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu iekšzemes un starptautiskajiem dzelzceļa pārvadājumiem, kas ietilpst minētās direktīvas darbības jomā, laikā no 2020. gada 1. marta līdz 2022. gada 31. decembrim (“pārskata periods”).”
- (2) regulas 5. panta 2. punkta otro teikumu aizstāj ar šādu:

“Jebkurš šāds grozījums var pagarināt pārskata periodu tikai uz termiņu līdz sešiem mēnešiem, un pārskata periodu nedrīkst pagarināt ilgāk par 2023. gada 31. decembri.”

- (3) regulas 6. panta 2. punktu aizstāj ar šādu:  
“2. Pilnvaras pieņemt 5. panta 2. punktā minētos deleģētos aktus Komisijai piešķir līdz 2023. gada 31. decembrim.”

*2. pants*

**Stāšanās spēkā**

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

To piemēro no 2022. gada 1. janvāra.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē,

*Eiropas Parlamenta vārdā –  
priekšsēdētājs*

*Padomes vārdā –  
priekšsēdētājs*