I

(Νομοθετικές πράξεις)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2020/1429 ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 7ης Οκτωβρίου 2020

σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ([1]),

Αφού ζήτησαν τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία ([2]),

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η επιδημική έκρηξη της COVID-19 έχει οδηγήσει σε απότομη πτώση της ζήτησης σιδηροδρομικών μεταφορών. Το γεγονός αυτό είχε σοβαρές επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι επιπτώσεις άρχισαν να εκδηλώνονται ήδη από την 1η Μαρτίου 2020 και ενδέχεται να διαρκέσουν τουλάχιστον έως την 31η Δεκεμβρίου 2020. Οι περιστάσεις που συνδέονται με την επιδημική έκρηξη της COVID-19 είναι εκτός του ελέγχου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα ρευστότητας και σημαντικές ζημίες, και, σε ορισμένες περιπτώσεις, τον κίνδυνο της αφερεγγυότητας.

(2) Για να αντιμετωπίσουν τις αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις της επιδημικής έκρηξης της COVID-19, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενδέχεται να χρειαστούν οικονομική στήριξη. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενδέχεται να μην μπορούν να καταβάλουν τα τέλη για την πρόσβαση σε σιδηροδρομική υποδομή εξαιτίας της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 και, για τον λόγο αυτό, θα πρέπει οι διαχειριστές υποδομής να έχουν τη δυνατότητα μείωσης, αναβολής των τελών αυτών ή απαλλαγής των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων από την καταβολή τους. Η δυνατότητα αυτή θα πρέπει να παρέχεται για μία περίοδο κατά την οποία έγιναν ήδη αισθητές οι επιπτώσεις της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 στη σιδηροδρομική αγορά και για όσο αναμένεται να διαρκέσουν, δηλαδή από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 («η περίοδος αναφοράς»).

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]), τα τέλη τροχαίας πρόσβασης που πρέπει να καταβάλλονται στον διαχειριστή υποδομής δεν επιτρέπεται να είναι χαμηλότερα από το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Η εφαρμογή μερικής ή πλήρους απαλλαγής από την καταβολή τελών ή αναβολής των τελών αυτών κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις για όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στους τομείς των εμπορευματικών και/ή επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών θα μπορούσε να αμβλύνει τις επιπτώσεις της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής τη λήψη μέτρων προς τον σκοπό αυτό.

([1]) Γνώμη της 16ης Ιουλίου 2020 (δεν έχει ακόμη δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

([2]) Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Σεπτεμβρίου 2020 (δεν έχει ακόμη δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα) και απόφαση του Συμβουλίου της 2ας Οκτωβρίου 2020.

([3]) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

(4) Το άρθρο 32 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ επιτρέπει στα κράτη μέλη να κάνουν προσαυξήσεις, εφόσον η αγορά μπορεί να το σηκώσει. Λόγω των επιπτώσεων της επιδημικής έκρηξης της COVID-19, η ικανότητα των τμημάτων της αγοράς να ανεχθούν προσαυξήσεις ενδέχεται να έχει μειωθεί. Επομένως, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να αξιολογούν εκ νέου την ικανότητα των τμημάτων της αγοράς να ανεχθούν προσαυξήσεις, με σκοπό πιθανή μείωση των οφειλόμενων ποσών για την περίοδο αναφοράς.

(5) Το άρθρο 36 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ προβλέπει καθεστώς τελών κράτησης με σκοπό την παροχή κινήτρων για την αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, η επιβολή τέτοιου τέλους είναι υποχρεωτική σε περίπτωση τακτικής μη χρήσης των εκχωρημένων διαδρομών ή τμημάτων αυτών από αιτούντα, όπου περιλαμβάνεται και μια σιδηροδρομική επιχείρηση. Οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να δημοσιεύουν στις δηλώσεις δικτύου τους τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ορίζεται αυτή η μη χρήση. Η επιδημική έκρηξη της COVID-19 έχει προκαλέσει σοβαρές διαταραχές στη σιδηροδρομική κυκλοφορία, οι οποίες έχουν οδηγήσει σε υψηλό αριθμό ματαιώσεων σιδηροδρομικών διαδρομών. Τα υποκείμενα γεγονότα ήταν και εξακολουθούν να είναι εκτός του ελέγχου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Επιπλέον, έχουν ως αποτέλεσμα προσωρινή χαμηλότερη χρήση της χωρητικότητας. Επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ότι το αποτέλεσμα της παροχής κινήτρων που επιδιώκεται με την επιβολή τελών κράτησης κατά το άρθρο 36 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, είναι άνευ σημασίας όσον αφορά την περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να μην επιβάλλουν τέλη κράτησης για χωρητικότητα που έχει κατανεμηθεί αλλά δεν χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, ακόμη και όταν η εν λόγω μη χρήση θα μπορούσε να θεωρηθεί τακτική μη χρήση των εκχωρημένων διαδρομών ή τμήματος αυτών κατά τα κριτήρια που ισχύουν επί του παρόντος.

(6) Σχετικά με τα τέλη τροχαίας πρόσβασης, την επιβολή προσαυξήσεων και τα τέλη κράτησης, κάθε μείωση των τελών που επιτρέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, θα μπορούσε να συνεπάγεται απώλειες εσόδων για τον διαχειριστή υποδομής. Οι εν λόγω απώλειες εσόδων θα έπρεπε, καταρχήν, να αντισταθμίζονται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Δεδομένου του έκτακτου χαρακτήρα των εν λόγω απωλειών, οι διαχειριστές υποδομής θα πρέπει να αποζημιώνονται εντός συντομότερου χρονικού διαστήματος σε σχέση με αυτό που προβλέπεται στο εν λόγω άρθρο, δηλαδή έως την 31η Δεκεμβρίου του έτους που έπεται του έτους κατά το οποίο επήλθε η απώλεια.

(7) Θα πρέπει να υπάρξει προσωρινή προσαρμογή των όρων για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής, ενώ οι δηλώσεις δικτύου θα πρέπει να επικαιροποιούνται και να τροποποιούνται ανάλογα με τις ανάγκες.

(8) Λόγω της αιφνίδιας και απρόβλεπτης φύσης της επιδημικής έκρηξης της COVID-19, κατέστη αδύνατη η έγκαιρη λήψη σχετικών μέτρων. Για τον λόγο αυτό, οι διατάξεις του παρόντα κανονισμού θα πρέπει επίσης να καλύπτουν την περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος του. Δεδομένης της φύσης των μέτρων του παρόντος κανονισμού, η προσέγγιση αυτή δεν έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης των ενδιαφερομένων.

(9) Η πορεία της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 και η επίπτωσή της στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών είναι δύσκολο να προβλεφθούν. Η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύει συνεχώς την οικονομική επίπτωση της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 στον εν λόγω τομέα και η Ενωση θα πρέπει να μπορεί να παρατείνει χωρίς καθυστέρηση την περίοδο εφαρμογής των μέτρων που προβλέπει ο παρών κανονισμός αν τα προβλήματα συνεχιστούν.

(10) Προκειμένου να παραταθούν τα μέτρα που προβλέπει ο παρών κανονισμός, εάν αυτό είναι αναγκαίο και δικαιολογημένο, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 290 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ώστε να παραταθεί η περίοδος εφαρμογής των μέτρων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό η Επιτροπή να διεξάγει, κατά τις προπαρασκευαστικές της εργασίες, τις κατάλληλες διαβουλεύσεις, μεταξύ άλλων σε επίπεδο εμπειρογνωμόνων, και οι διαβουλεύσεις αυτές να πραγματοποιούνται σύμφωνα με τις αρχές που ορίζονται στη διοργανική συμφωνία της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου ([4]). Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η ίση συμμετοχή στην προετοιμασία των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο λαμβάνουν όλα τα έγγραφα κατά τον ίδιο χρόνο με τους εμπειρογνώμονες των κρατών μελών, και οι εμπειρογνώμονές τους έχουν συστηματικά πρόσβαση στις συνεδριάσεις των ομάδων εμπειρογνωμόνων της Επιτροπής που ασχολούνται με την προετοιμασία κατ' εξουσιοδότηση πράξεων.

(11) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η θέσπιση προσωρινών κανόνων σχετικά με τη χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής για την αντιμετώπιση της επείγουσας κατάστασης που προκάλεσε η επιδημική έκρηξη της COVID-19, δεν μπορεί να επιτευχθεί ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, μπορεί όμως, λόγω της κλίμακας ή των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθεί καλύτερα σε επίπεδο Ένωσης, η Ένωση δύναται να λάβει μέτρα, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, όπως ορίζεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ). Σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, όπως ορίζεται στο εν λόγω άρθρο, ο παρών κανονισμός δεν θεωρείται ότι υπερβαίνει τα απαιτούμενα για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

([4]) ΕΕ L 123 της 12.5.2016, σ. 1.

(12) Για να εξασφαλιστεί η άμεση εφαρμογή των μέτρων που προβλέπει ο παρών κανονισμός, θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει επειγόντως την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός θεσπίζει προσωρινούς κανόνες σχετικά με τη χρέωση για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής όπως ορίζεται στο κεφάλαιο IV της οδηγίας 2012/34/ΕΕ. Εφαρμόζεται για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής εσωτερικών και διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών που καλύπτονται από την εν λόγω οδηγία, κατά την περίοδο από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 («η περίοδος αναφοράς»).

Άρθρο 2

Μείωση, απαλλαγή από την καταβολή και αναβολή της καταβολής των τελών για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και των τελών κράτησης

1. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 27 και από το άρθρο 31 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να μειώνουν, να απαλλάσσουν από την καταβολή ή να αναβάλλουν την καταβολή των τελών για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών, αν είναι σκόπιμο ανάλογα με τους τομείς της αγοράς που προβλέπονται στις οικείες δηλώσεις δικτύου, κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις, όταν η καταβολή έχει καταστεί ή θα καταστεί απαιτητή κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

2. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να αξιολογούν εκ νέου την ικανότητα των τμημάτων της αγοράς να ανεχθούν προσαυξήσεις κατά την έννοια του άρθρου 32 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, με σκοπό την πιθανή μείωση των οφειλόμενων ποσών για την περίοδο αναφοράς.

3. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 27 και από το άρθρο 36 τρίτη περίοδος της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, τα κράτη μέλη μπορούν να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να μην επιβάλλουν τέλη κράτησης σε κανέναν αιτούντα, περιλαμβανομένων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, για χωρητικότητα που έχει κατανεμηθεί κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Όταν συμβαίνει αυτό, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής ενεργούν κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις.

4. Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 8 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ και με την επιφύλαξη της συμμόρφωσης με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων, τα κράτη μέλη αποζημιώνουν τους διαχειριστές υποδομής για την ειδική οικονομική ζημία που υπέστησαν ως αποτέλεσμα της εφαρμογής των παραγράφων 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου, έως την 31η Δεκεμβρίου του έτους που έπεται του έτους κατά το οποίο επήλθε η ζημία. Η εν λόγω αποζημίωση δεν θίγει την υποχρέωση των κρατών μελών βάσει του άρθρου 8 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ να εξασφαλίζουν ότι, για εύλογο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει περίοδο πέντε ετών, ο λογαριασμός κερδών και ζημιών των διαχειριστών υποδομής παραμένει ισοσκελισμένος.

5. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν την Επιτροπή για τα ληφθέντα βάσει του παρόντος άρθρου μέτρα εντός τριών μηνών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού, και γνωστοποιούν στην Επιτροπή τα εν συνεχεία ληφθέντα μέτρα ή τις τροποποιήσεις τους. Η Επιτροπή δημοσιοποιεί τις πληροφορίες αυτές.

Άρθρο 3

Προσαρμογές των όρων χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής

Οι διαχειριστές υποδομής τροποποιούν, κατά περίπτωση και χωρίς καθυστέρηση, τη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, ώστε να παρουσιάζονται οι όροι που εφαρμόζουν, λαμβανομένων υπόψη των μέτρων που λαμβάνει το οικείο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Ρυθμιστικός φορέας

Το άρθρο 56 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ εφαρμόζεται στη μείωση, την απαλλαγή από την καταβολή και στην αναβολή της καταβολής των τελών για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και των τελών κράτησης που αναφέρονται στο άρθρο 2 του παρόντος κανονισμού, καθώς και στις προσαρμογές των όρων χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής που αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος κανονισμού όσον αφορά τα κριτήρια που ορίζονται στα άρθρα 2 και 3 αυτού, τα οποία εφαρμόζονται στους διαχειριστές υποδομής.

Άρθρο 5

Παράταση της περιόδου αναφοράς

1. Έως την 1η Νοεμβρίου 2020, οι διαχειριστές υποδομής παρέχουν στην Επιτροπή στοιχεία σχετικά με τη χρήση των δικτύων τους, κατηγοριοποιημένα ανά τμήμα της αγοράς, σύμφωνα με το άρθρο 32 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, για τις περιόδους από την 1η Μαρτίου 2019 έως την 30ή Σεπτεμβρίου 2019 και από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 30ή Σεπτεμβρίου 2020.

Όταν η περίοδος αναφοράς παρατείνεται, οι διαχειριστές υποδομής αποστέλλουν στην Επιτροπή μια νέα δέσμη δεδομένων όταν έχει περάσει η μισή παράταση της περιόδου αναφοράς, ώστε να μπορέσει η Επιτροπή να εκτιμήσει την κατάσταση κατά τη διάρκεια της παράτασης της περιόδου αναφοράς.

2. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει, με βάση τα στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1, ότι εξακολουθεί να υφίσταται μείωση του επιπέδου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας σε σύγκριση με το επίπεδο κατά την αντίστοιχη περίοδο των προηγουμένων ετών και ότι η τάση αυτή είναι πιθανό να συνεχιστεί, και εάν διαπιστώσει επίσης, βάσει των βέλτιστων διαθέσιμων επιστημονικών δεδομένων, ότι η κατάσταση αυτή αποτελεί συνέπεια των επιπτώσεων της επιδημικής έκρηξης της COVID-19, η Επιτροπή εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις σύμφωνα με το άρθρο 6 για την τροποποίηση της περιόδου αναφοράς που καθορίζεται στο άρθρο 1 αντίστοιχα. Κάθε τέτοια τροποποίηση μπορεί να παρατείνει την περίοδο αναφοράς μόνο κατά έξι μήνες το πολύ, ενώ η περίοδος αναφοράς δεν μπορεί να παραταθεί μετά τις 14 Απριλίου 2022.

3. Εάν, σε περίπτωση παρατεταμένων επιπτώσεων της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ένωση, το επιβάλλουν επιτακτικοί λόγοι επείγοντος, η διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 7 εφαρμόζεται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται δυνάμει του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 6

Άσκηση της εξουσιοδότησης

1. Ανατίθεται στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις υπό τους όρους του παρόντος άρθρου.

2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή για περίοδο ενός έτους από τις 13 Οκτωβρίου 2020.

3. Η εξουσιοδότηση που προβλέπεται στο άρθρο 5 παράγραφος 2 μπορεί να ανακληθεί ανά πάσα στιγμή από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο. Η απόφαση ανάκλησης περατώνει την εξουσιοδότηση που προσδιορίζεται στην εν λόγω απόφαση. Αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσης της απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ή σε μεταγενέστερη ημερομηνία που ορίζεται σε αυτήν. Δεν θίγει το κύρος των κατ' εξουσιοδότηση πράξεων που ισχύουν ήδη.

4. Πριν εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή διεξάγει διαβουλεύσεις με εμπειρογνώμονες που ορίζουν τα κράτη μέλη σύμφωνα με τις αρχές της διοργανικής συμφωνίας της 13ης Απριλίου 2016 για τη βελτίωση του νομοθετικού έργου.

5. Μόλις εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη, η Επιτροπή την κοινοποιεί ταυτόχρονα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο.

6. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 2 τίθεται σε ισχύ μόνο αν δεν διατυπωθεί αντίρρηση από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο εντός δύο μηνών από την ημέρα κοινοποίησης της πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο ή αν, πριν λήξει αυτή η περίοδος, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο ενημερώσουν αμφότερα την Επιτροπή ότι δεν θα προβάλουν αντιρρήσεις. Η προθεσμία αυτή παρατείνεται κατά δύο μήνες κατόπιν πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 7

Διαδικασία επείγοντος

1. Η κατ' εξουσιοδότηση πράξη που εκδίδεται σύμφωνα με το παρόν άρθρο αρχίζει να ισχύει αμέσως και εφαρμόζεται εφόσον δεν έχει διατυπωθεί αντίρρηση σύμφωνα με την παράγραφο 2. Η κοινοποίηση της κατ' εξουσιοδότηση πράξης στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο εκθέτει τους λόγους για τους οποίους γίνεται χρήση της διαδικασίας επείγοντος.

2. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ή το Συμβούλιο δύνανται να προβάλλουν αντιρρήσεις κατά της κατ' εξουσιοδότηση πράξης με τη διαδικασία του άρθρου 6 παράγραφος 6. Στην περίπτωση αυτή, η Επιτροπή καταργεί την πράξη αμέσως μόλις της κοινοποιηθεί η περί αντιρρήσεων απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ή του Συμβουλίου.

Άρθρο 8

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε όλα τα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 7 Οκτωβρίου 2020.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*
D. M. SASSOLI	M. ROTH