ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

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

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

- **Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης**

Η πανδημία COVID-19 οδήγησε σε σοβαρό οικονομικό κλυδωνισμό, ο οποίος έχει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση και σε όλον τον κόσμο. Η σοβαρότητα των συνεπειών θα εξαρτηθεί τόσο από τη διάρκεια όσο και από τη γεωγραφική εξάπλωση της πανδημίας. Συγκεκριμένα, η πανδημία έχει πρωτοφανείς επιπτώσεις στις μεταφορές γενικότερα και στον σιδηροδρομικό τομέα ειδικότερα. Η πανδημία μπορεί να οδηγήσει σε μεγάλο αριθμό πτωχεύσεων και σε έλλειψη ρευστότητας στον σιδηροδρομικό τομέα. Επηρεάζει το σύνολο της αλυσίδας εφοδιασμού, τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τους φορτωτές και τις επιχειρήσεις εφοδιαστικής. Οι διαχειριστές υποδομής και οι φορείς εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών θα πληγούν επίσης από τις οικονομικές συνέπειες της πανδημίας. Αν δεν αντιμετωπιστεί η πανδημία, οι επιπτώσεις της στη διεθνή κυκλοφορία, στον όγκο των εμπορευματικών μεταφορών και στον αριθμό των επιβατών, στην πρόοδο της ψηφιοποίησης, στο άνοιγμα και στις δομές των αγορών θα είναι σοβαρές, τα δε αποτελέσματα των επιπτώσεων αυτών θα γίνουν αισθητά για παρατεταμένη περίοδο.

Ο σιδηροδρομικός τομέας είναι στρατηγικής σημασίας για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συμβάλλει σημαντικά στο σύνολο της οικονομίας και στην απασχόληση στην ΕΕ, δεδομένου ότι στον τομέα απασχολούνται άμεσα πάνω από 1 εκατομμύρια εργαζόμενοι, εκ των οποίων περίπου 600 000 σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και 440 000 σε διαχειριστές υποδομής (έως το τέλος του 2016).

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για τη στρατηγική της ΕΕ για έναν πιο βιώσιμο τομέα μεταφορών, την οικονομική και κοινωνική συνοχή και τη σύνδεση των Ευρωπαίων εντός και μεταξύ των κρατών μελών. Το σιδηροδρομικό δίκτυο συμβάλλει σημαντικά στο μείγμα μεταφορών της ΕΕ, παρέχοντας καθαρή κινητικότητα και υψηλή απόδοση. Επομένως, οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας λόγω της αξίας τους ως του πλέον βιώσιμου και φιλικού προς το περιβάλλον τρόπου μεταφοράς.

Οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι μεταφέρουν περίπου 1,6 δισ. τόνους εμπορευμάτων και 9 δισ. επιβάτες κάθε χρόνο. Μέχρι το 2016, ο όγκος της επιβατικής κυκλοφορίας στην ΕΕ είχε ανέλθει σε 450 δισ. επιβατοχιλιόμετρα από περίπου 6 τρισ. επιβατοχιλιόμετρα χερσαίων μεταφορών συνολικά. Η επιβατική σιδηροδρομική κυκλοφορία είναι ως επί το πλείστον εσωτερική, καθώς μόλις το 6 % είχε διασυνοριακό χαρακτήρα το 2016.

Το 2016, ο όγκος της εμπορευματικής κυκλοφορίας στην ΕΕ ανήλθε σε 419 δισ. τονοχιλιόμετρα από 2,5 τρισ. τονοχιλιόμετρα χερσαίων μεταφορών συνολικά. Περίπου το ήμισυ του συνόλου των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι διασυνοριακές. Αυτό προσδίδει στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ισχυρή ευρωπαϊκή διάσταση και τις καθιστά ακόμα πιο ευαίσθητες στην έλλειψη διαλειτουργικότητας και συνεργασίας

μεταξύ των εθνικών σιδηροδρομικών δικτύων, που μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητά της.

Αφότου εκδηλώθηκε η έξαρση της νόσου, οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μειώθηκαν σημαντικά λόγω των περιορισμών και της χαμηλότερης ζήτησης. Οι προσωρινοί περιορισμοί στις ταξιδιωτικές συνδέσεις μεταξύ των κρατών μελών της ΕΕ έχουν αφήσει το στίγμα τους: τα δρομολόγια των περισσότερων διεθνών επιβατικών συρμών δεν πραγματοποιούνται πλέον, ενώ οι εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν μειωθεί έως και κατά 90 % σε σύγκριση με τα στοιχεία του προηγούμενου έτους. Πολλές πρόσφατα νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να παύσουν τις δραστηριότητές τους, ενώ σημειώθηκε μεγάλη μείωση στις υπηρεσίες μεταφορών όλων των σιδηροδρομικών φορέων.

Οι φορείς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών παρέχουν διασυνοριακές και εσωτερικές υπηρεσίες, αλλά αναφέρουν μείωση του όγκου των μεταφορών. Ένας από τους βασικούς λόγους ήταν ότι δεν υπήρχε πλέον ζήτηση από ορισμένους βιομηχανικούς κλάδους λόγω της διακοπής της παραγωγής, καθώς τα περισσότερα κράτη μέλη είχαν θεσπίσει μέτρα περιορισμού της κυκλοφορίας, προκαλώντας την κατάρρευση της ζήτησης. Επί του παρόντος, κατά τους μήνες που έπονται της περιόδου περιορισμού της κυκλοφορίας, η ζήτηση ανακάμπτει με αργούς ρυθμούς, αλλά δεν υπάρχει ακόμη πλήρης εικόνα σχετικά με την εξέλιξη της ζήτησης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η επιβατική ζήτηση για ολόκληρο το 2020 προβλέπεται να είναι σημαντικά χαμηλότερη από τα επίπεδα του 2019, ενώ η ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές θα συνεχίσει να υπολείπεται σημαντικά των επιπέδων του προηγούμενου έτους.

Προκειμένου να περιοριστεί ο αντίκτυπος της πανδημίας, τίθενται σε εφαρμογή φιλόδοξα μέτρα πολιτικής σε πολλούς τομείς. Στο πλαίσιο αυτό, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη συμπλήρωση του υφιστάμενου πλαισίου για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ώστε να μπορέσουν οι εθνικές αρχές και οι ενδιαφερόμενοι φορείς του σιδηροδρομικού τομέα να αντιμετωπίσουν ευκολότερα ορισμένες αρνητικές συνέπειες της πανδημίας COVID-19 και να ανταποκριθούν στις επείγουσες ανάγκες του σιδηροδρομικού τομέα, όσο οι συνέπειες αυτές εξακολουθούν να υφίστανται. Τα μέτρα αυτά αφορούν κυρίως την απαλλαγή από τα τέλη τροχαίας πρόσβασης για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, τη μείωση ή την αναβολή των τελών αυτών, καθώς και την απαλλαγή από τα τέλη κράτησης. Καλύπτουν περίοδο αναφοράς από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020, για την οποία τα τέλη μπορούν να τροποποιηθούν, κατά παρέκκλιση από το άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, σύμφωνα με το οποίο η δήλωση δικτύου (στην οποία περιλαμβάνονται όλα τα εφαρμοστέα τέλη) δημοσιεύεται το αργότερο τέσσερις μήνες πριν από την καταληκτική ημερομηνία για την υποβολή αιτήματος χορήγησης μεταφορικής ικανότητας υποδομής.

Επισημαίνονται κυρίως τα ακόλουθα:

(1) *Τέλη τροχαίας πρόσβασης – το ποσό που αντιστοιχεί στο άμεσο κόστος:* σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 3 της οδηγίας, το τέλος για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης πρέπει να ορίζεται ίσο με το κόστος που προκύπτει άμεσα ως αποτέλεσμα της εκτέλεσης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Λόγω της διάταξης αυτής, δεν είναι

δυνατόν, καταρχήν, να οριστεί το τέλος σε χαμηλότερο επίπεδο. Προτείνεται η παρέκκλιση από τη διάταξη αυτή, προκειμένου τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής να έχουν στη διάθεσή τους το ευρύτερο δυνατό φάσμα δυνατοτήτων κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς.

(2) *Προσαυξήσεις:* το άρθρο 32 επιτρέπει στα κράτη μέλη να προβλέπουν την επιβολή προσαυξήσεων ανάλογα με την ικανότητα πληρωμής των αντίστοιχων τμημάτων της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών. Η αρχή αυτή συνεπάγεται ότι οι προσαυξήσεις μπορεί να υποστούν διακυμάνσεις και ότι ενδέχεται να μειωθούν σε περίπτωση που μειωθεί η ικανότητα πληρωμής του εκάστοτε τμήματος της αγοράς. Συγκεκριμένα, τέτοια μείωση μπορεί να προκύψει ως συνέπεια της παρούσας κρίσης. Ωστόσο, επί του παρόντος, σύμφωνα με την οδηγία 2012/34/ΕΕ, οι τροποποιήσεις των προσαυξήσεων δεν είναι καταρχήν δυνατές κατά τη διάρκεια μιας δεδομένης περιόδου πίνακα δρομολογίων. Κατά παρέκκλιση από τον εν λόγω κανόνα, προτείνεται να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επιτρέπουν προσαρμογές προς τα κάτω για την περίοδο αναφοράς.

(3) *Τέλη κράτησης*: Το άρθρο 36 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ προβλέπει καθεστώς τελών κράτησης. Σκοπός των τελών αυτών είναι να αποθαρρύνονται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από τη ματαίωση σιδηροδρομικών διαδρομών σε σύντομο χρονικό διάστημα και, επομένως, να προωθείται η βέλτιστη και πλήρης χρήση της υπάρχουσας χωρητικότητας. Συνήθως, όσο πιο κοντά στη χρονική στιγμή της εκτέλεσης της μεταφοράς πραγματοποιείται η ματαίωση, τόσο αυξάνεται το ύψος του εν λόγω τέλους.

Σύμφωνα με το άρθρο 36 της οδηγίας 2012/36/ΕΕ, εναπόκειται καταρχήν σε κάθε διαχειριστή υποδομής να αποφασίσει κατά πόσον επιθυμεί να επιβάλει τέλη κράτησης. Ωστόσο, η δεύτερη περίοδος του άρθρου 36 καθιστά υποχρεωτική την επιβολή τέτοιου τέλους σε περίπτωση «τακτικής μη χρήσης των εκχωρημένων διαδρομών ή τμήματος αυτών» από μια σιδηροδρομική επιχείρηση.

Η πανδημία 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 οδηγήσει σε (προσωρινή) πλεονάζουσα χωρητικότητα. Επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ότι το αποτέλεσμα της παροχής κινήτρων που επιδιώκεται με την επιβολή τελών κράτησης σύμφωνα με το άρθρο 36 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, είναι άνευ σημασίας όσον αφορά την περίοδο αναφοράς.

Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να άρουν την υποχρέωση που θεσπίζεται στη δεύτερη περίοδο του άρθρου 36 της οδηγίας όσον αφορά τις ματαιώσεις κατά τη διάρκεια της εν λόγω περιόδου.

(4) *Αποζημίωση από τα κράτη μέλη:* όσον αφορά καθένα από τα προαναφερθέντα στοιχεία (τέλη με βάση το άμεσο κόστος, προσαυξήσεις και τέλη κράτησης), οποιαδήποτε μείωση των τελών, όπως προβλέπεται στα κράτη μέλη σύμφωνα με τον προτεινόμενο κανονισμό, θα συνεπαγόταν 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. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή, τα κράτη μέλη έχουν την υποχρέωση να διασφαλίζουν ότι οι λογαριασμοί των διαχειριστών υποδομής που αντιμετωπίζουν απώλειες εσόδων που οφείλονται,

μεταξύ άλλων, σε απρόβλεπτη μείωση της ζήτησης, παραμένουν ισοσκελισμένοι για περίοδο 5 ετών υπό κανονικές επιχειρηματικές συνθήκες.

Οι απώλειες εσόδων των διαχειριστών υποδομής, που αποτελούν συνέπεια των μειώσεων όπως προβλέπονται στον προτεινόμενο κανονισμό, εξ ορισμού δεν θα πραγματοποιούνταν στο πλαίσιο της οδηγίας 2012/34/ΕΕ υπό την παρούσα μορφή της. Επομένως, προτείνεται η αποζημίωση των διαχειριστών υποδομής εντός περιόδου μικρότερης από εκείνη που καθορίζεται στο άρθρο 8 παράγραφος 4 της εν λόγω οδηγίας, δηλαδή έως τις 31 Δεκεμβρίου του έτους που έπεται του έτους κατά το οποίο πραγματοποιήθηκε η απώλεια.

(5) *Προσαρμογές της δήλωσης δικτύου*: η δήλωση δικτύου ορίζει λεπτομερώς τους γενικούς κανόνες, τις προθεσμίες, τις διαδικασίες και τα κριτήρια για τα συστήματα χρέωσης και κατανομής χωρητικότητας και περιέχει πληροφορίες για την υποβολή αιτημάτων χωρητικότητας υποδομής.

Προτείνεται να οριστεί ότι οι δηλώσεις δικτύου πρέπει να επικαιροποιούνται και να τροποποιούνται χωρίς καθυστέρηση.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η οδηγία 2012/34/ΕΕ δεν καλύπτει έκτακτες περιστάσεις, όπως αυτές που έχουν προκληθεί στον σιδηροδρομικό τομέα λόγω της έξαρσης της νόσου COVID-19. Επομένως, θα πρέπει να επιτραπούν στοχευμένες παρεκκλίσεις για τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας στις σιδηροδρομικές μεταφορές και για τη διατήρηση της ακεραιότητας του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου. Επιπλέον, η ανταγωνιστική δομή της αγοράς στην οποία συμμετέχουν παραδοσιακοί φορείς και νεοεισερχόμενοι προϋποθέτει μέτρα αρωγής που εξακολουθούν να διασφαλίζουν ισότιμους όρους ανταγωνισμού.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η αποτελεσματική λειτουργία του ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου εξαρτάται από τις οικονομικές επιδόσεις των φορέων της αγοράς και από τη διασφάλιση των κεκτημένων όσον αφορά τη διαχειριστική ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τη διαφάνεια των διατάξεων για τη χρέωση και την πρόσβαση στο δίκτυο, τη μη διακριτική και ίση μεταχείριση όσον αφορά την κατανομή των διαδρομών και τα συστήματα χρέωσης, καθώς και το άνοιγμα της αγοράς. Οι αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις της έξαρσης της νόσου COVID-19 για τους ενδιαφερόμενους φορείς της σιδηροδρομικής αγοράς θα μπορούσαν να θέσουν σε κίνδυνο την οικονομική τους βιωσιμότητα και ενδεχομένως να έχουν σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία του συστήματος μεταφορών, γεγονός που θα επηρέαζε αρνητικά το σύνολο της οικονομίας. Σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη τον Μάιο και τον Ιούνιο του 2020 στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μέσω της πλατφόρμας διαλόγου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, δεν έχει παρασχεθεί μέχρι σήμερα ειδική ενίσχυση στους ενδιαφερόμενους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα. Ο προτεινόμενος κανονισμός εξετάζει τα ζητήματα αυτά.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Η παρούσα πρωτοβουλία βασίζεται στο άρθρο 91 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποτελεί επίσης τη νομική βάση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Οι στόχοι της πρότασης δεν μπορούν να επιτευχθούν ικανοποιητικά από τα κράτη μέλη, για τον ακόλουθο λόγο: τα τέλη τροχαίας πρόσβασης ρυθμίζονται πλήρως σε επίπεδο ΕΕ και, ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να παρεκκλίνουν από τους ενωσιακούς κανόνες, εκτός εάν υπάρχει ειδική ευρωπαϊκή νομοθεσία. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη, στο πλαίσιο έξαρσης της νόσου COVID-19, να αντιδράσουν στις απρόβλεπτες επιπτώσεις της στις σιδηροδρομικές μεταφορές, προσαρμόζοντας, ιδίως, τους κανόνες σχετικά με τη χρέωση και την κατανομή της χωρητικότητας. Τούτο μπορεί να επιτευχθεί μόνο με πράξη που εκδίδεται από την Ένωση και επιτρέπει (στοχευμένες) παρεκκλίσεις. Επιπλέον, σύμφωνα με τους όρους του προτεινόμενου κανονισμού, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν εάν θα εφαρμόσουν τα προβλεπόμενα μέτρα, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα μέσα που έχουν στη διάθεσή τους όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση.

- **Αναλογικότητα**

Η πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου της μείωσης των επιπτώσεων που προκάλεσε η τρέχουσα έξαρση της νόσου COVID-19, μέσω στοχευμένων παρεκκλίσεων από την οδηγία 2012/34. Ως εκ τούτου, το προτεινόμενο μέτρο είναι αναλογικό, μεταξύ άλλων όσον αφορά την περίοδο αναφοράς για την οποία εφαρμόζεται. Η περίοδος αυτή καθορίζεται με βάση τις τρέχουσες εκτιμήσεις όσον αφορά τη χρονική διάρκεια των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19 στη σιδηροδρομική αγορά. Προτείνεται να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να παρατείνει την εν λόγω περίοδο εφόσον είναι αναγκαίο.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Προκειμένου να επιτύχει τον στόχο της, η νομική πράξη πρέπει να έχει άμεση και γενική ισχύ. Για τον λόγο αυτό, η κατάλληλη νομική πράξη είναι ο κανονισμός.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Πρόκειται για επείγον μέτρο που λαμβάνεται λόγω της αιφνίδιας και απρόβλεπτης έξαρσης της νόσου COVID-19.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Δεδομένου του επείγοντος χαρακτήρα του ζητήματος, δεν διενεργήθηκε επίσημη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη. Ωστόσο, τόσο οι αρχές των κρατών μελών όσο και τα ενδιαφερόμενα μέρη κάλεσαν την Επιτροπή να εγκρίνει πρόταση κατάλληλων μέτρων σχετικά με το πλαίσιο κατανομής και χρέωσης της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

Ειδικότερα, οι ενώσεις του σιδηροδρομικού τομέα που εκπροσωπούν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν επανειλημμένως απευθυνθεί στην Επιτροπή ζητώντας επείγοντα μέτρα. Τα μέτρα αυτά θα έχουν ως στόχο να διασφαλίσουν ότι ο τομέας θα μπορέσει να αντιμετωπίσει την απώλεια εσόδων και να μειώσουν τον κίνδυνο πτωχεύσεων, ιδίως για τους ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης. Ένα από τα πλέον προκρινόμενα μέτρα είναι η αναστολή των τελών για την υποδομή τροχιάς, τους σταθμούς, τις εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών και τη χρήση των γραμμών στάθμευσης.

Σε συνέχεια αυτής της έκκλησης για ανάληψη δράσης, ορισμένα κράτη μέλη και ορισμένοι διαχειριστές υποδομών άρχισαν να αντιδρούν λαμβάνοντας και/ή εξετάζοντας τέτοια μέτρα. Η Επιτροπή διεξήγαγε έρευνα τον Μάρτιο, τον Απρίλιο και τον Μάιο του 2020 μέσω της υποομάδας της πλατφόρμας διαλόγου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων (PRIME) για τα τέλη. Με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας, συνήχθη το συμπέρασμα ότι ορισμένα κράτη μέλη ήταν εμφανώς διατεθειμένα να λάβουν μέτρα αρωγής σύμφωνα με τα προτεινόμενα στον παρόντα κανονισμό.

Δεδομένης της έλλειψης κατάλληλων διατάξεων έκτακτης ανάγκης στην οδηγία, είναι αναγκαίο να διαμορφωθεί ένα πλαίσιο για τα μέτρα που απαιτούνται λόγω της κρίσης COVID-19, με την έκδοση του παρόντος κανονισμού.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Όπως εξηγήθηκε, δεν κατέστη δυνατόν να πραγματοποιηθεί συλλογή εμπειρογνωσίας με τον συνήθη βαθμό λεπτομέρειας λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της κατάστασης. Ωστόσο, η Επιτροπή βασίστηκε στην πείρα που αποκτήθηκε από τις επαφές της με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς του σιδηροδρομικού τομέα.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Δεδομένου του επείγοντος χαρακτήρα της κατάστασης, δεν διενεργήθηκε εκτίμηση επιπτώσεων.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Άνευ αντικειμένου.

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Άνευ αντικειμένου.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Άνευ αντικειμένου.

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Το μέτρο δεν περιλαμβάνει ειδικές ρυθμίσεις παρακολούθησης ή υποβολής εκθέσεων. Ωστόσο, θα πρέπει η Επιτροπή να παρακολουθεί την εξέλιξη της έξαρσης της νόσου COVID-19 και τις επιπτώσεις της στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο και, εν ανάγκη, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την παράταση των χρονικών περιόδων τις οποίες αφορά το παρόν μέτρο.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Ουδέν.

2020/0127 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της πανδημίας 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],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[2],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η πανδημία COVID-19 επέφερε σημαντική πτώση της ζήτησης, η οποία με τη σειρά της οδήγησε σε απότομη μείωση των σιδηροδρομικών μεταφορών. Το γεγονός αυτό έχει σοβαρές επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι οποίες άρχισαν να εκδηλώνονται ήδη από την 1η Μαρτίου 2020 και ενδέχεται να επηρεάσουν τον τομέα τουλάχιστον έως την 31η Δεκεμβρίου 2020. Οι περιστάσεις είναι εκτός του ελέγχου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα ρευστότητας, σημαντικές ζημίες και, σε ορισμένες περιπτώσεις, κίνδυνο αφερεγγυότητας.

(2) Για να αντιμετωπίσουν τις αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ενδέχεται να χρειαστούν οικονομική στήριξη. Κατά τη διάρκεια της κατάστασης έκτακτης ανάγκης που προκάλεσε η νόσος COVID-19 ενδέχεται να μην μπορούν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να καταβάλουν τα τέλη για την πρόσβαση σε σιδηροδρομική υποδομή 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 την περίοδο κατά την οποία έγιναν αισθητές και αναμένονται να διαρκέσουν οι επιπτώσεις της πανδημίας COVID-

[1] ΕΕ C 132 της 3.5.2011, σ. 99.
[2] ΕΕ C 104 της 2.4.2011, σ. 53.

19 στη σιδηροδρομική αγορά, δηλαδή από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 (στο εξής: περίοδος αναφοράς).

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 31 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, 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 επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών θα αμβλύνει τις επιπτώσεις της πανδημίας COVID-19 κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής την εφαρμογή τέτοιων μέτρων.

(4) Στόχος του άρθρου 32 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ είναι να επιτρέπεται στα κράτη μέλη να προβλέπουν την επιβολή προσαυξήσεων, εφόσον η αγορά μπορεί να το ανεχθεί. Λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας COVID-19, η ικανότητα των τμημάτων της αγοράς να ανεχθούν προσαυξήσεις ενδέχεται να έχει μειωθεί. Επομένως, είναι σκόπιμο να δοθεί στα κράτη μέλη η δυνατότητα να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να αξιολογούν εκ νέου την ικανότητα των τμημάτων της αγοράς να ανεχθούν προσαυξήσεις, με σκοπό την 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 αποδοτική χρήση της χωρητικότητας. Η δεύτερη περίοδος του εν λόγω άρθρου καθιστά υποχρεωτική την επιβολή τέτοιου τέλους σε περίπτωση τακτικής μη χρήσης των εκχωρημένων διαδρομών ή τμημάτων αυτών από μια σιδηροδρομική επιχείρηση. Οι διαχειριστές υποδομής πρέπει να δημοσιεύουν στις δηλώσεις δικτύου τους τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία ορίζεται η μη χρήση. Η πανδημία 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 οδηγήσει σε (προσωρινή) πλεονάζουσα χωρητικότητα. Επομένως, μπορεί να θεωρηθεί ότι το αποτέλεσμα της παροχής κινήτρων που επιδιώκεται με την επιβολή τελών κράτησης σύμφωνα με το άρθρο 36 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, είναι άνευ σημασίας όσον αφορά την περίοδο αναφοράς. Ως εκ τούτου, κατά παρέκκλιση από τη δεύτερη περίοδο του άρθρου 36, θα πρέπει να δοθεί στα κράτη μέλη η 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 θεωρείται τακτική μη χρήση των εκχωρημένων διαδρομών ή τμήματος αυτών σύμφωνα με τα κριτήρια που ισχύουν επί του παρόντος.

(6) Για καθένα από τα προαναφερθέντα στοιχεία, οι μειώσεις των τελών, όπως επιτρέπονται από τα κράτη μέλη σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό, συνεπάγονται 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, 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 του αιφνίδιου και απρόβλεπτου χαρακτήρα της πανδημίας COVID-19, που κατέστησε αδύνατη την έγκαιρη λήψη μέτρων από την Ένωση, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καλύπτει την περίοδο αναφοράς που αναφέρεται ανωτέρω, παρά το γεγονός ότι τμήματα της περιόδου αυτής έχουν παρέλθει, χωρίς ωστόσο να θίγεται η δικαιολογημένη εμπιστοσύνη.

(9) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η αντιμετώπιση της επείγουσας κατάστασης που προκάλεσε η πανδημία 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 αναγκαία για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

(10) Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα που συνεπάγονται οι έκτακτες περιστάσεις που προκάλεσε η έξαρση της νόσου COVID-19, οι οποίες δικαιολογούν τα προτεινόμενα μέτρα, και πιο συγκεκριμένα για να θεσπιστούν ταχέως τα αναγκαία μέτρα με στόχο τη συμβολή στην οικονομική βιωσιμότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, κρίνεται σκόπιμο να προβλεφθεί εξαίρεση από την προθεσμία των οκτώ εβδομάδων που αναφέρεται στο άρθρο 4 του πρωτοκόλλου αριθ. 1 σχετικά με τον ρόλο των εθνικών κοινοβουλίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο προσαρτάται στη ΣΕΕ, στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας.

(11) Προκειμένου να παραταθούν τα μέτρα που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό, 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 ([3]). 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.

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

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 (στο εξής: 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, κατά τρόπο διαφανή, αντικειμενικό και χωρίς διακρίσεις, στις περιπτώσεις στις οποίες 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 δεύτερη 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 σε καμία σιδηροδρομική επιχείρηση τέλη κράτησης για χωρητικότητα που έχει κατανεμηθεί αλλά δεν χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς, 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, έως την 31η Δεκεμβρίου του έτους που έπεται του έτους κατά το οποίο επήλθε η ζημία. Η αποζημίωση αυτή 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.

Άρθρο 3

Προσαρμογές των όρων χρήσης σιδηροδρομικής υποδομής

Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 27 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, οι διαχειριστές υποδομής τροποποιούν, κατά περίπτωση και χωρίς καθυστέρηση, τη δήλωση δικτύου που αναφέρεται στο άρθρο 27 της εν λόγω οδηγίας, ώστε να παρουσιάζονται οι όροι που εφαρμόζουν,

λαμβανομένων υπόψη των μέτρων που λαμβάνει το οικείο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 2.

Άρθρο 4

Ρυθμιστικός φορέας

Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τις διατάξεις της οδηγίας 2012/34/ΕΚ σχετικά με τον ρυθμιστικό φορέα. Το άρθρο 56 της εν λόγω οδηγίας εφαρμόζεται στις περιπτώσεις που καλύπτονται από τα άρθρα 2 και 3 του παρόντος κανονισμού, όσον αφορά τα κριτήρια που ορίζονται σε αυτά, τα οποία ισχύουν για τους 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.

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 του προηγούμενου έτους 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 πανδημίας COVID-19, η Επιτροπή τροποποιεί αναλόγως την περίοδο αναφοράς με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις που εκδίδονται σύμφωνα με το άρθρο 6.

3. Εάν, σε περίπτωση παρατεταμένων επιπτώσεων της πανδημίας 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 [*την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού*].

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 στα κράτη μέλη σύμφωνα με τις Συνθήκες.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*