ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 όσον αφορά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς για την εφαρμογή προσωρινών μέτρων σχετικά με τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Ο σιδηροδρομικός τομέας έχει στρατηγική σημασία για την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συμβάλλει σημαντικά στη συνολική οικονομία και απασχόληση στην ΕΕ, απασχολώντας άμεσα πάνω από 900 000 άτομα, εκ των οποίων περίπου 500 000 σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και περίπου 400 000 σε διαχειριστές υποδομής (έως τα τέλη του 2018)[1].

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για τη στρατηγική της ΕΕ για την αύξηση της βιωσιμότητας του τομέα των 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, διότι παρέχει καθαρή κινητικότητα και υψηλό επίπεδο απόδοσης. Επομένως, οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας, δεδομένου ότι αποτελούν τον πλέον βιώσιμο και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μεταφοράς.

Το 2018, μέσω του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου μεταφέρθηκαν περίπου 1,6 δισ. τόνοι εμπορευμάτων και 7,1 δισ. επιβάτες. Το ίδιο έτος, ο όγκος της επιβατικής κίνησης στην ΕΕ είχε ανέλθει σε 400 δισ. επιβατοχιλιόμετρα από περίπου 5 τρισ. επιβατοχιλιόμετρα χερσαίων μεταφορών συνολικά. Η σιδηροδρομική επιβατική κίνηση είναι κυρίως εσωτερική. Το 2018, μόλις το 7 % της σιδηροδρομικής επιβατικής κίνησης είχε διασυνοριακό χαρακτήρα[2].

Το 2018[3], ο όγκος της εμπορευματικής κίνησης στην ΕΕ ανήλθε σε 435 δισ. τονοχιλιόμετρα από 2,3 τρισ. τονοχιλιόμετρα χερσαίων μεταφορών συνολικά. Περίπου το ήμισυ του συνόλου των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έχει διασυνοριακό χαρακτήρα, γεγονός το οποίο προσδίδει ισχυρή ευρωπαϊκή διάσταση στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Από τις αρχές του 2020, η έξαρση της νόσου COVID-19 είχε σημαντικό αντίκτυπο στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ένωση. Οι σιδηροδρομικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές μειώθηκαν λόγω των περιορισμών στην κινητικότητα και της επακόλουθης μείωσης της ζήτησης για μεταφορές. Την άνοιξη του 2020, κατά τη διάρκεια της πρώτης περιόδου της πανδημίας, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις διέκοψαν τα δρομολόγια των περισσότερων διεθνών επιβατικών αμαξοστοιχιών. Ο αριθμός των επιβατών στις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές μειώθηκε κατά το πρώτο κύμα της πανδημίας έως και 90 % σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος. Ορισμένες επιχειρήσεις, ιδίως νεοεισερχόμενες, αναγκάστηκαν να σταματήσουν τις δραστηριότητές τους, ενώ οι επιχειρήσεις

---

1 Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει την έβδομη έκθεση παρακολούθησης σχετικά με την εξέλιξη της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 15 παράγραφος 4 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, COM(2021) 5 final.

2 Ό.π.

3 Ό.π.

σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανέφεραν σοβαρή μείωση του όγκου των μεταφορών, δεδομένου ότι πολλές βιομηχανίες επιβράδυναν ή διέκοψαν εντελώς την παραγωγή τους λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας. Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού του 2020, η ζήτηση και ο όγκος των μεταφορών παρέμειναν σε χαμηλά επίπεδα τόσο όσον αφορά τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές.

Το φθινόπωρο του 2020, κατά το δεύτερο κύμα της πανδημίας, πολλές χώρες αναγκάστηκαν να λάβουν περαιτέρω μέτρα για τον περιορισμό της κινητικότητας των πολιτών. Η έξαρση του τρίτου κύματος της πανδημίας εμπόδισε την ταχεία ανάκαμψη της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας και, ιδίως, των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Τον Οκτώβριο και τον Νοέμβριο του 2020, τα κράτη μέλη επέβαλαν νέους περιορισμούς στην κινητικότητα, οι οποίοι άρθηκαν μόνον εν μέρει και σταδιακά κατά τη διάρκεια του 2021. Ο αριθμός των επιβατών δεν έχει επανέλθει ακόμη στα προ της πανδημίας επίπεδα και ενδέχεται να χρειαστεί μεγαλύτερο χρονικό διάστημα από το αναμενόμενο για να επανέλθει στα προ της πανδημίας επίπεδα, ιδίως όσον αφορά την εμπορική επιβατική κίνηση. Επομένως, η πανδημία εξακολουθεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις στον τομέα των μεταφορών. Η εμφάνιση της νέας εξαιρετικά μεταδοτικής παραλλαγής Όμικρον του ιού της νόσου COVID-19 το φθινόπωρο του 2021, της οποίας τα χαρακτηριστικά είναι ακόμη άγνωστα σε σύγκριση με τις προηγούμενες παραλλαγές, εγείρει ανησυχίες σχετικά με την έξαρση ενός τέταρτου κύματος της πανδημίας και την επιβολή αυστηρότερων μέτρων ανάσχεσης.

Στις 7 Οκτωβρίου 2020, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο εξέδωσαν τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1429 σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19[4]. Στόχος του κανονισμού ήταν να δοθεί η δυνατότητα στα ενδιαφερόμενα μέρη του σιδηροδρομικού τομέα να αντιμετωπίσουν καλύτερα τις οικονομικές συνέπειες της πανδημίας της COVID-19 και να ανταποκριθούν στην επείγουσα ανάγκη ρευστότητάς τους, μέσω της μείωσης, της απαλλαγής από την καταβολή ή της αναβολής της καταβολής των τελών για την ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και για την πρόσβαση σε υποδομή που συνδέει εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών.

Τα εν λόγω μέτρα αρωγής εφαρμόζονταν σε οφειλόμενα τέλη καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς που ορίζεται στο άρθρο 1 του κανονισμού, δηλαδή από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 (στο εξής: περίοδος αναφοράς). Το πεδίο εφαρμογής περιορίστηκε εντός του εν λόγω χρονοδιαγράμματος για να εξασφαλιστεί ότι τα μέτρα εφαρμόζονταν μόνο για το χρονικό διάστημα που ήταν απαραίτητο.

Με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 ανατέθηκε η εξουσία στην Επιτροπή, με βάση τα στοιχεία που υπέβαλαν οι διαχειριστές υποδομής και τα οποία έδειχναν συνεχιζόμενη μείωση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας που συνδεόταν αποδεδειγμένα με την έξαρση της νόσου COVID-19, να παρατείνει την περίοδο αναφοράς κατά έξι μήνες το πολύ μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Η περίοδος αναφοράς θα μπορούσε να παραταθεί έως τις 14 Απριλίου 2022.

[4] *ΕΕ L 333 της 12.10.2020, σ. 1.*

Σύμφωνα με την εξουσιοδότηση αυτή, η Επιτροπή εξέδωσε κατ' εξουσιοδότηση πράξη δύο φορές[5] και παρέτεινε την περίοδο αναφοράς έως την 31η Δεκεμβρίου 2021. Η εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων για την παράταση της περιόδου αναφοράς ανατέθηκε στην Επιτροπή για περίοδο ενός έτους από τις 13 Οκτωβρίου 2020, και πλέον έχει λήξει.

Με βάση τα στοιχεία που υπέβαλαν στην Επιτροπή οι διαχειριστές σιδηροδρομικής υποδομής της Ένωσης, τα οποία κάλυπταν την περίοδο μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2021, η πανδημία έπληξε σφοδρότερα το τμήμα των επιβατικών μεταφορών και, ειδικότερα, το τμήμα των εμπορικών επιβατικών μεταφορών, η προσφορά των οποίων μειώθηκε σημαντικά σε όλα τα κράτη μέλη και δεν έχει επανέλθει ακόμη στα επίπεδα του 2019. Ο αριθμός των επιβατικών αμαξοστοιχιών με υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας που κυκλοφορούσαν στο δίκτυο μεταξύ Ιανουαρίου και Σεπτεμβρίου του 2021 είναι συγκρίσιμος με τον αριθμό των επιβατικών αμαξοστοιχιών που κυκλοφορούσαν στο δίκτυο την ίδια περίοδο το 2019, ενώ το 2020 μειώθηκε κατά 7,8 % σε σύγκριση με το 2019. Ωστόσο, ο αριθμός των επιβατικών εμπορικών αμαξοστοιχιών μεταξύ Ιανουαρίου και Σεπτεμβρίου του 2021 ήταν ακόμη κατά 21,5 % χαμηλότερος σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019, πράγμα το οποίο καταδεικνύει ότι δεν υπήρξε καμία ανάκαμψη σε σχέση με την ίδια περίοδο το 2020, κατά την οποία ο αριθμός αυτός ήταν κατά 23,3 % χαμηλότερος σε σύγκριση με το 2019. Ο αριθμός των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που κυκλοφορούσαν στο δίκτυο ήταν ακόμη κατά 2,5 % χαμηλότερος σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο το 2019. Παρόμοιες τάσεις παρατηρούνται όταν η κυκλοφορία εκφράζεται σε συρμοχιλιόμετρα. Μεταξύ Ιανουαρίου και Σεπτεμβρίου του 2021, οι επιβατικές μεταφορές με υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εκφρασμένες σε συρμοχιλιόμετρα, μειώθηκαν κατά 5,2 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019. Το 2021, οι επιβατικές εμπορικές μεταφορές, εκφρασμένες σε συρμοχιλιόμετρα, μειώθηκαν κατά 25,6 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019, ανάλογα με το ήδη (χαμηλό) επίπεδο του 2020. Υπήρξαν ορισμένες ενδείξεις ανάκαμψης όσον αφορά τα συρμοχιλιόμετρα των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών που κυκλοφορούσαν στο δίκτυο, αν και μεταξύ Ιανουαρίου και Σεπτεμβρίου του 2021 μειώθηκαν κατά 2,6 % σε σύγκριση με την ίδια περίοδο το 2019. Επομένως, το επίπεδο σιδηροδρομικής κυκλοφορίας εξακολουθεί να μειώνεται λόγω των επιπτώσεων της πανδημίας της COVID-19.

Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429 ώστε να παραταθεί περαιτέρω η περίοδος αναφοράς.

Δεδομένου ότι η πανδημία δεν έχει τελειώσει ακόμη και δεδομένου ότι οι μελλοντικές εξελίξεις εξακολουθούν να έχουν σε κάποιο βαθμό απρόβλεπτο χαρακτήρα, είναι επίσης αναγκαίο να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να παρατείνει περαιτέρω την

[5] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2020/2180 της Επιτροπής, της 18ης Δεκεμβρίου 2020, για την παράταση της περιόδου αναφοράς του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 (ΕΕ L 433 της 22.12.2020, σ. 37)· και κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1061 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 2021, για την παράταση της περιόδου αναφοράς του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 (ΕΕ L 229 της 29.6.2021, σ. 1).

προαναφερόμενη περίοδο, κατά έξι μήνες το πολύ κάθε φορά, σύμφωνα με το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο.

Συνεπώς, προτείνεται να παραταθεί η περίοδος αναφοράς έως τις 30 Ιουνίου 2022 και να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδίδει κατ' εξουσιοδότηση πράξεις για την περαιτέρω παράταση της εν λόγω περιόδου έως την 31η Δεκεμβρίου 2023. Επίσης, προτείνεται η εν λόγω εξουσιοδότηση να λήξει την ίδια ημερομηνία, δηλαδή την 31η Δεκεμβρίου 2023. Όλες οι υπόλοιπες διατάξεις του ισχύοντος κανονισμού θα πρέπει να παραμείνουν αμετάβλητες.

Λόγω της απρόβλεπτης εξέλιξης της έξαρσης της νόσου COVID-19 και, ιδίως, λόγω της αιφνίδιας εμφάνισης νέων ανησυχητικών παραλλαγών, ήταν αδύνατο να θεσπιστούν εγκαίρως τα σχετικά μέτρα. Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1429, η απόφαση της Επιτροπής σχετικά με την πιθανή παράταση της περιόδου αναφοράς πρέπει να βασίζεται στα στοιχεία που παρέχουν οι διαχειριστές υποδομής όταν έχει περάσει η μισή παράταση της περιόδου αναφοράς. Η Επιτροπή δεν ήταν σε θέση να εγκρίνει την περαιτέρω παράταση της περιόδου αναφοράς πριν από τη λήξη της εξουσιοδότησης, δεδομένου ότι δεν ήταν ακόμη διαθέσιμα τα απαραίτητα στοιχεία εκείνη τη χρονική στιγμή.

Για να αποφευχθούν κενά στην εφαρμογή των μέτρων μετά την 31η Δεκεμβρίου 2021 (λήξη της τρέχουσας περιόδου αναφοράς), ο εν λόγω κανονισμός θα πρέπει επίσης να καλύπτει την περίοδο πριν από την έναρξη ισχύος του. Δεδομένης της φύσης των μέτρων του εν λόγω κανονισμού, η αναδρομική εφαρμογή δεν έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση των θεμιτών προσδοκιών των ενδιαφερομένων.

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

Η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στη διασφάλιση της επέκτασης και της συνέχισης των ισχυόντων έκτακτων μέτρων που τέθηκαν σε εφαρμογή για να μετριαστούν οι επιπτώσεις της έξαρσης της νόσου COVID-19 στις σιδηροδρομικές μεταφορές και για να διατηρηθεί η ακεραιότητα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου. Τα μέτρα αυτά συμπληρώνουν και λαμβάνουν υπόψη το νομικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με την οδηγία 2012/34/ΕΕ.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η αποτελεσματική λειτουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου εξαρτάται από τις οικονομικές επιδόσεις των παραγόντων της αγοράς και από τη διαφύλαξη των επιτευγμάτων σχετικά τη διαχειριστική ανεξαρτησία των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, τη διαφάνεια των διατάξεων για τη χρέωση και την πρόσβαση στο δίκτυο, την απαγόρευση των διακρίσεων και την ίση μεταχείριση όσον αφορά την κατανομή των διαδρομών και τα συστήματα χρέωσης, καθώς και το άνοιγμα της αγοράς. Οι αρνητικές οικονομικές συνέπειες της έξαρσης της νόσου COVID-19 για τα ενδιαφερόμενα μέρη της αγοράς σιδηροδρομικών μεταφορών 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. Τα στοιχεία σχετικά με τον όγκο που συγκέντρωσαν οι διαχειριστές υποδομής της ΕΕ και τα οποία κάλυπταν την περίοδο από τον Μάρτιο του 2020

έως τον Σεπτέμβριο του 2021 καταδεικνύουν σαφώς ότι δεν έχουν υπερκεραστεί ακόμη οι επιπτώσεις της πανδημίας στη σιδηροδρομική κυκλοφορία και ότι η ανάκαμψη ήταν εύθραυστη. Ως εκ τούτου, στόχος του προτεινόμενου τροποποιητικού κανονισμού είναι να συνεχιστεί η αντιμετώπιση των συνεχιζόμενων επιπτώσεων στον τομέα. Αυτό συνάδει επίσης με την παράταση της ισχύος άλλων μέτρων που βοηθούν τα κράτη μέλη, καθώς και τις επιχειρήσεις και τους πολίτες της ΕΕ, να αντιμετωπίζουν τις αρνητικές επιπτώσεις της πανδημίας. Για παράδειγμα, στις 18 Νοεμβρίου 2021, η Επιτροπή παρέτεινε το προσωρινό πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις[6] έως τις 30 Ιουνίου 2022, δίνοντας τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να συνεχίσουν να εφαρμόζουν, κατά περίπτωση, τα οικεία συστήματα στήριξης και να εξασφαλίσουν ότι οι επιχειρήσεις που εξακολουθούν να πλήττονται από την κρίση δεν θα αποκοπούν ξαφνικά από τη στήριξη που χρειάζονται.

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 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429.

• Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)

Οι στόχοι της πρότασης δεν μπορούν να επιτευχθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη, για τον ακόλουθο λόγο: τα τέλη πρόσβασης τροχιάς ρυθμίζονται πλήρως σε επίπεδο ΕΕ και, ως εκ τούτου, τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αποκλίνουν από τους ενωσιακούς κανόνες, εκτός εάν υπάρχει ειδική ευρωπαϊκή νομοθεσία. Η οδηγία 2012/34/ΕΕ δεν επιτρέπει στα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της έξαρσης της νόσου COVID-19, να αντιδράσουν στις απρόβλεπτες επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ιδίως μέσω προσαρμογής των κανόνων σχετικά με τη χρέωση και την κατανομή της χωρητικότητας. Αυτό επιτρεπόταν μόνο κατ' εξαίρεση, εντός συγκεκριμένων ορίων, δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429. Επιπλέον, σύμφωνα με τους όρους του εν λόγω κανονισμού, εναπόκειται στα κράτη μέλη να αποφασίσουν αν θα εφαρμόσουν τα προβλεπόμενα μέτρα, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τα μέσα που έχουν στη διάθεσή τους όσον αφορά τη δημόσια χρηματοδότηση. Ως εκ τούτου, η προτεινόμενη παράταση της εφαρμογής των μέτρων που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1429 συνάδει με την αρχή της επικουρικότητας.

• Αναλογικότητα

Η πρόταση δεν υπερβαίνει τα αναγκαία για την επίτευξη του στόχου άμβλυνσης των επιπτώσεων της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19, μέσω παράτασης, για περιορισμένο χρονικό διάστημα, των στοχευμένων παρεκκλίσεων από την οδηγία

[6] Ανακοίνωση της Επιτροπής — Έκτη τροποποίηση του προσωρινού πλαισίου για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19 και τροποποίηση του παραρτήματος της ανακοίνωσης της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη για την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη βραχυπρόθεσμη ασφάλιση εξαγωγικών πιστώσεων (2021/C 473/01) (ΕΕ C 473 της 24.11.2021, σ. 1).

2012/34/ΕΕ, που επιτρέπεται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1429. Ως εκ τούτου, το προτεινόμενο μέτρο είναι σύμφωνο με την αρχή της αναλογικότητας. Η παράταση της περιόδου αναφοράς συνάδει με προηγούμενες παρατάσεις και αντικατοπτρίζει τα συμπεράσματα που μπορούν να συναχθούν από τα στοιχεία που είναι διαθέσιμα επί του παρόντος. Προτείνεται επίσης να παραταθεί εγκαίρως η εξουσιοδότηση της Επιτροπής να παρατείνει την περίοδο αναφοράς ώστε να ληφθούν υπόψη οι μελλοντικές εξελίξεις της πανδημίας.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Δεδομένου ότι η πρόταση αφορά την τροποποίηση ισχύοντος κανονισμού, θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί το ίδιο μέσο.

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, το οποίο λαμβάνεται λόγω της απρόβλεπτης φύσης της πανδημίας της 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 παρατείνει τον κανονισμό (ΕΕ) 2020/1429.

Ειδικότερα, οι ενώσεις του σιδηροδρομικού τομέα που εκπροσωπούν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν ζητήσει επανειλημμένως από την Επιτροπή να συνεχιστούν τα μέτρα. Επίσης, τα κράτη μέλη και οι διαχειριστές υποδομής έχουν ήδη εφαρμόσει τέτοια μέτρα.

Δεδομένου ότι δεν υπάρχουν κατάλληλες διατάξεις για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στην οδηγία 2012/34/ΕΕ και δεδομένου ότι η πανδημία εξακολουθεί να έχει επιπτώσεις στον σιδηροδρομικό τομέα, είναι αναγκαίο να επεκταθεί η πιθανή εφαρμογή των ισχυόντων μέτρων.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Όπως εξηγήθηκε, δεν κατέστη δυνατό να πραγματοποιηθεί συλλογή εμπειρογνωσίας με τον συνήθη βαθμό λεπτομέρειας λόγω του επείγοντος χαρακτήρα της κατάστασης. Ωστόσο, η Επιτροπή αξιοποίησε την πείρα που έχει αποκτήσει στο πλαίσιο των επαφών της με τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη του σιδηροδρομικού τομέα και στο πλαίσιο της συνεχούς παρακολούθησης του όγκου της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας μέσω των στοιχείων που υπέβαλαν οι διαχειριστές υποδομής κατά την τελευταία διετία.

- **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, η Επιτροπή θα πρέπει να παρακολουθεί την εξέλιξη της έξαρσης της νόσου COVID-19 και τις επιπτώσεις της στον ενιαίο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χώρο και, εφόσον είναι απαραίτητο, θα πρέπει να ανατεθεί στην Επιτροπή η εξουσία να εκδώσει κατ' εξουσιοδότηση πράξη για την παράταση των χρονικών περιόδων που αφορά το μέτρο.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Κανένα.

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Με το άρθρο 1 του προτεινόμενου κανονισμού τροποποιείται το άρθρο 1, το άρθρο 5 παράγραφος 2 και το άρθρο 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 και παρατείνεται η περίοδος αναφοράς, η μέγιστη περαιτέρω παράτασή της και η διάρκεια της σχετικής εξουσιοδότησης της Επιτροπής.

Το άρθρο 2 προβλέπει την εφαρμογή του προτεινόμενου κανονισμού από την 1η Ιανουαρίου 2022.

2021/0437 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 όσον αφορά τη διάρκεια της περιόδου αναφοράς για την εφαρμογή προσωρινών μέτρων σχετικά με τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής

(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 ζητήθηκε η γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία[2],

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η πανδημία της COVID-19 οδήγησε σε απότομη μείωση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας επειδή μειώθηκε σημαντικά η ζήτηση. Το γεγονός αυτό είχε σοβαρές επιπτώσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(2) Οι περιστάσεις αυτές εκφεύγουν του ελέγχου των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, οι οποίες αντιμετωπίζουν συνεχώς σημαντικά προβλήματα ρευστότητας και σημαντικές ζημίες, και, σε ορισμένες περιπτώσεις, διατρέχουν τον κίνδυνο να κηρυχθούν αφερέγγυες.

(3) Με σκοπό την αντιμετώπιση των αρνητικών οικονομικών επιπτώσεων της πανδημίας της COVID-19 και τη στήριξη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[3] έδωσε τη δυνατότητα στα κράτη μέλη να επιτρέπουν στους διαχειριστές υποδομής να μειώνουν τα τέλη για την πρόσβαση σε σιδηροδρομική υποδομή, να αναβάλλουν την καταβολή τους ή να απαλλάσσουν τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από την καταβολή τους. Η δυνατότητα αυτή δόθηκε για την περίοδο αναφοράς από την 1η Μαρτίου 2020 έως την 31η Δεκεμβρίου 2020 και παρατάθηκε περαιτέρω με τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό

[1] Γνώμη της [θα επικαιροποιηθεί στην τελική έκδοση από το ΕΚ και το Συμβούλιο].

[2] Θέση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της [θα επικαιροποιηθεί στην τελική έκδοση από το ΕΚ και το Συμβούλιο] και απόφαση του Συμβουλίου της [θα επικαιροποιηθεί στην τελική έκδοση από το ΕΚ και το Συμβούλιο].

[3] Κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Οκτωβρίου 2020, σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 (ΕΕ L 333 της 12.10.2020, σ. 1).

(ΕΕ) 2021/1061 της Επιτροπής[4] έως την 31η Δεκεμβρίου 2021. Η Επιτροπή δεν έχει πλέον την εξουσία να παρατείνει περαιτέρω την εν λόγω περίοδο αναφοράς.

(4) Η πανδημία της COVID-19 συνεχίζεται και η εμφάνιση πολύ μεταδοτικών και απρόβλεπτων παραλλαγών, όπως η παραλλαγή Όμικρον του ιού της νόσου COVID-19, δημιουργεί αβεβαιότητα για το μέλλον και τον κίνδυνο επιβολής νέων περιοριστικών μέτρων.

(5) Η πανδημία της COVID-19 εξακολουθεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις στη σιδηροδρομική κυκλοφορία και είναι πιθανό οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να συνεχίσουν να πλήττονται, ανάλογα με τη μελλοντική εξέλιξη της πανδημίας. Σε μια προσπάθεια κάλυψης των επειγουσών αναγκών του τομέα, η περίοδος αναφοράς του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 θα πρέπει να παραταθεί έως τις 30 Ιουνίου 2022.

(6) Η απρόβλεπτη εξέλιξη της έξαρσης της νόσου COVID-19, η αιφνίδια εμφάνιση νέων παραλλαγών και η ανάγκη αξιολόγησης των επιπτώσεών τους στον σιδηροδρομικό τομέα απαιτούν ταχεία και ευέλικτη ρυθμιστική απόκριση. Για να αποφευχθούν κενά στην αντιμετώπιση της τρέχουσας κατάστασης, είναι σκόπιμο να διασφαλιστεί η συνέχεια της εφαρμογής των μέτρων μετά την 31η Δεκεμβρίου 2021. Δεδομένης της φύσης των μέτρων του εν λόγω κανονισμού, η αναδρομική εφαρμογή της παράτασης της περιόδου αναφοράς δεν θα έχει ως αποτέλεσμα την παραβίαση των θεμιτών προσδοκιών των ενδιαφερομένων.

(7) Η Επιτροπή θα πρέπει να αναλύει συνεχώς τις οικονομικές επιπτώσεις της έξαρσης της νόσου COVID-19 στον σιδηροδρομικό τομέα και η Ένωση θα πρέπει να είναι σε θέση να παρατείνει, χωρίς καθυστέρηση, την περίοδο εφαρμογής των μέτρων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό σε περίπτωση που συνεχιστούν οι δυσμενείς συνθήκες. Η ανάθεση των εξουσιών που εκχωρούνται βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 θα πρέπει να παραταθεί, υπό τους ίδιους όρους, έως την 31η Δεκεμβρίου 2023.

(8) Δεδομένου ότι ο στόχος του παρόντος κανονισμού, δηλαδή η παράταση της εφαρμογής των προσωρινών κανόνων σχετικά με τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής, οι οποίοι θεσπίστηκαν για την αντιμετώπιση της επείγουσας κατάστασης που προκάλεσε η έξαρση της νόσου COVID-19, δεν μπορεί να επιτευχθεί επαρκώς 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, η οποία διατυπώνεται 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 όρια για την επίτευξη του εν λόγω στόχου.

(9) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(10) Για να εξασφαλιστεί η άμεση εφαρμογή των μέτρων που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει επειγόντως την επομένη της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

[4] Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2021/1061 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 2021, για την παράταση της περιόδου αναφοράς του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για μια βιώσιμη σιδηροδρομική αγορά στο πλαίσιο της επιδημικής έκρηξης της COVID-19 (ΕΕ L 229 της 29.6.2021, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2020/1429

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2020/1429 τροποποιείται ως εξής:

(1) στο άρθρο 1, η δεύτερη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«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 τις 30 Ιουνίου 2022 (στο εξής: περίοδος αναφοράς).»

(2) στο άρθρο 5 παράγραφος 2, η δεύτερη περίοδος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κάθε τέτοια τροποποίηση μπορεί να παρατείνει την περίοδο αναφοράς μόνο κατά έξι μήνες το πολύ, ενώ η περίοδος αναφοράς δεν μπορεί να παραταθεί μετά την 31η Δεκεμβρίου 2023.»·

(3) το άρθρο 6 παράγραφος 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Η προβλεπόμενη στο άρθρο 5 παράγραφος 2 εξουσία έκδοσης κατ' εξουσιοδότηση πράξεων ανατίθεται στην Επιτροπή έως την 31η Δεκεμβρίου 2023.».

Άρθρο 2

Έναρξη ισχύος

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2022.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

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