COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável em razão da pandemia de COVID-19

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

A pandemia de COVID-19 produziu um choque económico profundo que está a ter um impacto negativo considerável na União Europeia e em todo o mundo. A gravidade das consequências dependerá tanto da duração como da distribuição geográfica da pandemia. Esta está a ter, nomeadamente, um impacto sem precedentes nos transportes em geral, e no setor ferroviário em particular. A pandemia pode levar a um grande número de insolvências e à escassez de liquidez no setor ferroviário. Afeta toda a cadeia de abastecimento e tem efeitos nas empresas ferroviárias, nos transitários e nas empresas de logística. Os gestores de infraestrutura e os operadores de instalações de serviço também serão afetados pelas suas consequências financeiras. Se não for atalhada, a pandemia terá um impacto grave no tráfego internacional, no volume de mercadorias e no número de passageiros, no progresso da digitalização, na abertura do mercado e nas estruturas de mercado, cujos efeitos se farão sentir durante um longo período.

O setor ferroviário tem uma importância estratégica para a União Europeia, contribuindo vitalmente para o emprego e para a economia global da UE, empregando diretamente mais de um milhão de pessoas, cerca de 600 000 em empresas ferroviárias e 440 000 através de gestores de infraestruturas (até ao final de 2016).

O transporte ferroviário é crucial para a estratégia da UE destinada a promover um setor dos transportes mais sustentável, a coesão económica e social e a conectividade a nível nacional e entre os Estados-Membros. O transporte ferroviário contribui de forma significativa para o leque de transportes da UE, proporcionando uma mobilidade limpa e um elevado nível de eficiência. Como tal, o transporte ferroviário é crucial para alcançar os objetivos do Pacto Ecológico devido ao seu valor enquanto modo de transporte mais sustentável e respeitador do ambiente.

Nas ferrovias europeias, são transportados anualmente cerca de 1,6 mil milhões de toneladas de mercadorias e nove mil milhões de passageiros. Até 2016, os volumes de tráfego de passageiros na UE tinham atingido os 450 mil milhões de passageiros-quilómetro, de um total de seis biliões de passageiros-quilómetro de transporte terrestre. O tráfego ferroviário de passageiros é sobretudo nacional, tendo apenas 6 % constituído transporte transfronteiras em 2016.

Em 2016, os volumes de tráfego de mercadorias na UE tinham atingido os 419 mil milhões de toneladas-quilómetro, de um total de 2,5 biliões de toneladas-quilómetro de transporte terrestre. Cerca de metade do total de transporte ferroviário de mercadorias é transfronteiras. Este facto confere ao transporte ferroviário de mercadorias uma forte dimensão europeia e torna-o ainda mais sensível à falta de interoperabilidade e de cooperação entre redes ferroviárias nacionais, que pode afetar a sua competitividade.

Na sequência do surto da doença, o transporte ferroviário de passageiros e mercadorias declinou significativamente devido a restrições e a um decréscimo na procura. As restrições temporárias às ligações de transporte entre os Estados-Membros da UE deixaram uma marca significativa: a maioria dos comboios internacionais de passageiros deixou de operar, enquanto o transporte ferroviário nacional diminuiu até 90 % em comparação com os números relativos ao ano passado. Muitos novos operadores recém-chegados ao mercado tiveram de cessar as suas operações, e todos os operadores ferroviários viram os seus serviços de transporte sofrer grandes reduções.

Os operadores ferroviários de mercadorias prestam serviços transfronteiriços e serviços nacionais, mas alegam o declínio dos volumes de transporte. Uma das principais razões foi a cessação da procura por parte de certas indústrias devido ao facto de a produção ter cessado, uma vez que a maioria dos Estados-Membros instaurou medidas de confinamento que causaram o colapso da procura. Agora, nos meses que se seguem aos períodos de confinamento, a procura está a aumentar lentamente, mas ainda não se consegue perceber completamente como vai ser a procura no setor do transporte ferroviário.

A procura por parte dos passageiros para todo o ano de 2020 é avaliada como consideravelmente abaixo dos níveis de 2019, situação que se repetirá no que diz respeito à procura relativa ao transporte ferroviário de mercadorias.

Para atenuar o impacto da pandemia, está a ser instaurada uma resposta política ambiciosa que atua em vários campos. Neste contexto, o atual regulamento pretende complementar o quadro do setor ferroviário em vigor, de molde a permitir que as autoridades nacionais e os interessados do setor lidem mais facilmente com um conjunto de consequências negativas da pandemia de COVID-19 e que respondam às necessidades urgentes do setor ferroviário enquanto essas consequências persistam. Tais medidas dizem respeito, nomeadamente, à renúncia, à redução ou ao diferimento das taxas de acesso às vias, assim como à renúncia aos encargos de reserva, e abrangem um período de referência compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020, a respeito do qual as taxas podem ser alteradas, em derrogação ao disposto no artigo 27.º Diretiva 2012/34/UE, segundo o qual o diretório da rede (com menção de todas as taxas aplicáveis) deve ser publicado não menos de quatro meses antes do prazo aplicável aos pedidos de capacidade de infraestrutura.

Mais especificamente, observe-se o seguinte:

(1) *Taxas de acesso à via — montante correspondente a custos diretos:* O artigo 31.º, n.º 3, da diretiva requer que as taxas correspondentes ao pacote mínimo de acesso sejam definidas ao nível do custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário. Esta disposição, em princípio, incomodaria as taxas definidas a um nível inferior. Propõe-se uma derrogação da mesma, a fim de permitir que os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura tenham o maior leque de possibilidades ao seu dispor durante o período de referência.

(2) *Sobretaxas:* O artigo 32.º permite que os Estados-Membros prevejam a aplicação de sobretaxas fixadas em relação à capacidade de pagamento dos respetivos segmentos do mercado ferroviário. Como tal, este princípio implica que as sobretaxas possam ser sujeitas a flutuações e que são suscetíveis de diminuir caso a capacidade de

pagamento do segmento de mercado considerado diminua. Tal diminuição pode ocorrer, nomeadamente, em consequência da crise atual. Contudo, na configuração atual da Diretiva 2012/34/UE, as alterações às sobretaxas não são, em princípio, possíveis no decurso de um determinado período de vigência do horário de serviço. Em derrogação a esta regra, propõe-se que os Estados-Membros permitam ajustamentos por defeito a respeito do período de referência.

(3) Taxas de reserva de capacidade: O artigo 36.º da Diretiva 2012/34/UE prevê um regime de taxas de reserva de capacidade. O objetivo destas taxas é desencorajar as empresas ferroviárias de cancelarem os canais horários em cima da hora e, por conseguinte, promover a melhor e a plena utilização da capacidade existente. Habitualmente o nível desta taxa aumenta quanto mais o cancelamento se aproxima do momento da operação.

Ao abrigo do artigo 36.º da Diretiva 2012/34/UE, cabe em princípio a cada gestor de infraestrutura decidir se pretende aplicar taxas de reserva de capacidade. Contudo, a segunda frase do artigo 36.º torna a aplicação dessas taxas obrigatória, caso as empresas ferroviárias «não utilizem regularmente os canais horários atribuídos, ou parte deles».

A pandemia provocou graves perturbações no tráfego ferroviário que conduziram a cancelamentos frequentes de canais horários. O que aconteceu em razão disso escapa ao controlo das empresas ferroviárias. Além disso, tal situação motivou uma sobrecapacidade (temporária). Pode, portanto, assumir-se que o efeito de incentivo pretendido pelas taxas de reserva de capacidade em conformidade com o artigo 36.º da Diretiva 2012/34/UE não é relevante no que diz respeito ao período de referência em causa.

É, portanto, apropriado permitir que os Estados-Membros levantem a obrigação estabelecida na segunda frase do artigo 36.º da diretiva em relação às anulações durante esse período.

(4) *Reembolso pelos Estados-Membros:* A respeito de cada um dos elementos referidos anteriormente (taxas baseadas nos custos diretos, sobretaxas e taxas de reserva de capacidade), quaisquer reduções das taxas autorizadas pelos Estados-Membros em conformidade com o regulamento proposto imputariam perdas de receitas ao gestor de infraestrutura.

Essas perdas de receitas seriam, em princípio, compensadas em conformidade com o disposto no artigo 8.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE. Ao abrigo da referida disposição, os Estados-Membros têm a obrigação de assegurar que as contas dos gestores de infraestrutura que enfrentam perdas devido, entre outros, a um decréscimo inesperado da procura, mantêm o seu equilíbrio por um período de cinco anos em condições normais de atividade.

As perdas de receitas dos gestores de infraestrutura, advindas dos decréscimos referidos no regulamento proposto, não ocorreriam, por definição, ao abrigo da Diretiva 2012/34/UE, na sua versão atual. Por conseguinte, propõe-se que os gestores de infraestrutura sejam reembolsados dentro de um prazo mais curto do que o estabelecido no artigo 8.º, n.º 4, da diretiva, ou seja, até 31 de dezembro do ano seguinte ao ano em que a perda ocorreu.

(5) Ajustes do diretório da rede: o diretório da rede define em pormenor as regras gerais, os prazos, os procedimentos e os critérios relativos aos regimes de tarifação e de

repartição da capacidade, incluindo todas as outras informações necessárias para viabilizar os pedidos de capacidade de infraestrutura.

Propõe-se que os diretórios de rede sejam mantidos atualizados e alterados sem demora.

- **Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio setorial**

A Diretiva 2012/34/UE não contempla circunstâncias extraordinárias, como as criadas no setor ferroviário pelo surto de COVID-19. Devem portanto ser autorizadas derrogações específicas para atenuar os efeitos da pandemia no transporte ferroviário e para manter a integridade do espaço ferroviário europeu único. Além disso, a estrutura concorrencial do mercado que envolve os operadores históricos e os novos operadores exige medidas de apoio que continuem a garantir condições de concorrência equitativas.

- **Coerência com as outras políticas da União**

O funcionamento eficaz do espaço ferroviário europeu único depende do desempenho económico dos vários intervenientes no mercado e da salvaguarda dos resultados já alcançados em matéria de independência da gestão dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias, de transparência das disposições relativas à tarifação e ao acesso à rede, de não discriminação e igualdade de tratamento na atribuição dos canais horários e nos regimes de tarifação, assim como de abertura do mercado. As consequências económicas negativas do surto de COVID-19 para as partes interessadas do mercado ferroviário pode perigar a sua viabilidade financeira e, possivelmente, ter graves efeitos negativos no funcionamento do sistema de transportes, o que teria um impacto negativo na economia em geral. De acordo com um inquérito realizado em maio e junho de 2020 com empresas ferroviárias através da plataforma de diálogo com as empresas ferroviárias, até agora não foi fornecida qualquer ajuda específica ao setor ferroviário. O regulamento proposto aborda estas questões.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A presente iniciativa baseia-se no artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, que constitui igualmente a base jurídica da própria Diretiva 2012/34/UE.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Os objetivos da proposta não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros pelo motivo a seguir indicado: As taxas de acesso às vias são amplamente regulamentadas a nível da UE e, por conseguinte, os Estados-Membros não podem desviar-se das regras da União, a não ser em caso de legislação europeia específica. A Diretiva 2012/34/UE não permite que os Estados-Membros, no contexto do surto de COVID-19, reajam aos impactos imprevisíveis para o transporte ferroviário, nomeadamente adaptando as regras em matéria de tarifação e de atribuição de capacidade. Tal só pode ser alcançado através de um ato adotado pela União que permita as derrogações (visadas). Além disso, nos termos do regulamento

proposto, cabe aos Estados-Membros decidir se aplicam as medidas previstas, tendo igualmente em conta os meios ao seu dispor em termos de financiamento público.

- **Proporcionalidade**

A proposta não vai além do necessário para alcançar o objetivo de atenuar o impacto do atual surto de COVID-19 através de derrogações específicas à Diretiva 2012/34/UE. A medida proposta é, por conseguinte, proporcionada, incluindo no que diz respeito ao período de referência a que diz respeito. Tal prazo reflete as estimativas atuais relativas ao período de duração previsto para a pandemia de COVID-19 no mercado ferroviário. Propõe-se habilitar a Comissão a prolongar este prazo sempre que necessário.

- **Escolha do instrumento**

Para atingir o seu objetivo, o instrumento jurídico deve ser direto e de aplicação geral, pelo que o instrumento jurídico adequado é um regulamento.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

Trata-se de uma medida urgente exigida pelo surto súbito e imprevisível da doença de COVID-19.

- **Consultas das partes interessadas**

Dada a urgência da questão, não foi realizada uma consulta formal às partes interessadas. Contudo, tanto as autoridades dos Estados-Membros como as partes interessadas instaram a Comissão a adotar uma proposta de medidas adequadas no contexto do quadro de cobrança de taxas e de repartição da capacidade da Diretiva 2012/34/UE.

Em particular, as associações do setor ferroviário que representam as empresas ferroviárias contactaram repetidamente a Comissão para solicitar medidas urgentes. Essas medidas visariam assegurar que o setor possa fazer face à perda de rendimentos e reduzir o risco de falências, especialmente por parte dos operadores privados. Uma das medidas mais preconizadas é a suspensão das taxas relativas às infraestruturas de via, às estações, às instalações de serviço e à utilização de linhas de estacionamento.

Na sequência deste apelo, alguns Estados-Membros e gestores de infraestrutura começaram a reagir através da adoção e/ou da consideração de tais medidas. A Comissão realizou um inquérito em março, abril e maio de 2020 através do subgrupo taxas PRIME. Com base nos resultados do inquérito, concluiu-se que alguns Estados-Membros se mostraram dispostos a adotar medidas de emergência nos termos propostos no presente regulamento.

Dada a ausência de disposições de emergência adequadas na diretiva, é necessário criar um quadro para as medidas exigidas pela crise de COVID-19 através da adoção do presente regulamento.

- **Obtenção e utilização de competências especializadas**

Tal como se explicou, a recolha de conhecimentos com o grau de pormenor habitual não foi possível devido à urgência da situação. Contudo, a Comissão baseou-se na experiência adquirida através dos seus contactos com os Estados-Membros e as partes interessadas do setor ferroviário.

- **Avaliação de impacto**

Dada a urgência da situação, não foi realizada uma avaliação de impacto.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Não aplicável.

- **Direitos fundamentais**

Não aplicável.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Não aplicável.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A medida não inclui quaisquer mecanismos específicos de acompanhamento ou de prestação de informações. Contudo, a Comissão deve acompanhar a evolução do surto de COVID-19 e o seu impacto no espaço ferroviário europeu único e, se necessário, ser habilitada a adotar um ato delegado para prorrogar os prazos abrangidos por esta medida.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Nenhuns.

2020/0127 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que estabelece medidas para um mercado ferroviário sustentável em razão da pandemia de COVID-19

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[1],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[2],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

(1) A pandemia de COVID-19 provocou uma queda significativa da procura, que, por sua vez, levou a uma queda abrupta do transporte ferroviário. Tal teve um grave impacto nas empresas ferroviárias, com início logo em 1 de março de 2020 e é suscetível de afetar o setor até pelo menos 31 de dezembro de 2020. As circunstâncias estão fora do controlo das empresas ferroviárias, que enfrentam consideráveis problemas de liquidez, perdas importantes e, nalguns casos, podem correr o risco de insolvência.

(2) Por forma a inverter os efeitos económicos negativos da pandemia de COVID-19, as empresas ferroviárias poderão necessitar de apoio financeiro. Pode não ser possível às empresas ferroviárias pagar as taxas de acesso à infraestrutura ferroviária durante a emergência de COVID-19 e, por esse motivo, os gestores de infraestrutura devem poder reduzir, renunciar ou adiar tais encargos. Esta possibilidade deve ser concedida por um período durante o qual se fazem sentir os efeitos da pandemia de COVID-19 no mercado ferroviário e que se espera tenham continuidade, ou seja, de 1 de março de 2020 a 31 de dezembro de 2020 («período de referência»).

(3) Nos termos do artigo 31.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, as taxas de acesso às vias a ser pagas ao gestor de infraestrutura não podem ser inferiores ao custo diretamente imputável à exploração do serviço ferroviário. Uma renúncia parcial ou total destes custos ou o seu diferimento, aplicado de uma forma transparente, objetiva e não discriminatória a todas as empresas ferroviárias ativas nos setores do transporte

[1] JO C 132 de 3.5.2011, p. 99.
[2] JO C 104 de 2.4.2011, p. 53.

ferroviário de mercadorias e de passageiros, aliviaria o impacto da pandemia de COVID-19 durante o período de referência. Por conseguinte, os Estados-Membros devem ter a possibilidade de autorizar tais medidas por parte dos gestores de infraestrutura.

(4) O artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE autoriza os Estados-Membros a dispor a aplicação de sobretaxas, se as condições do mercado o permitirem. Devido aos impactos da pandemia de COVID-19, a capacidade dos segmentos do mercado para suportar as sobretaxas poderá ter diminuído. Por conseguinte, afigura-se apropriado permitir que os Estados-Membros autorizem os gestores de infraestrutura a reavaliar a capacidade de suportar as sobretaxas dos segmentos de mercado, para efeitos de uma possível redução dos montantes a respeito do período de referência.

(5) O artigo 36.º da Diretiva 2012/34/UE prevê um regime de taxas de reserva de capacidade, que pretende incentivar uma utilização eficiente da capacidade. A segunda frase do artigo torna a aplicação dessas taxas obrigatória, caso uma empresa ferroviária não utilize regularmente os canais horários atribuídos, ou parte deles. Os gestores de infraestrutura devem publicar nos seus diretórios da rede os critérios para determinar essa não utilização. A pandemia provocou graves perturbações no tráfego ferroviário que conduziram a cancelamentos frequentes de canais horários. O que aconteceu em razão disso escapa ao controlo das empresas ferroviárias. Além disso, tal situação motivou uma sobrecapacidade (temporária). Pode, portanto, assumir-se que o efeito de incentivo pretendido pelas taxas de reserva de capacidade em conformidade com o artigo 36.º da Diretiva 2012/34/UE não é relevante no que diz respeito ao período de referência em causa. Por conseguinte, em derrogação da segunda frase do artigo 36.º, os Estados-Membros devem poder autorizar os gestores de infraestrutura a não aplicar taxas de reserva relativas a uma capacidade atribuída mas não utilizada durante o período de referência, ainda que tal não utilização seja considerada um caso em que não utilizem regularmente os canais horários atribuídos, ou parte deles, de acordo com os critérios atualmente aplicáveis.

(6) A respeito de cada um dos elementos referidos anteriormente, quaisquer reduções das taxas autorizadas pelos Estados-Membros em conformidade com o presente regulamento imputariam perdas de receitas ao gestor de infraestrutura. Essas perdas de receitas seriam, em princípio, compensadas em conformidade com o disposto no artigo 8.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE. Dado o caráter extraordinário destas perdas, os gestores de infraestrutura devem ser reembolsados num prazo inferior, nomeadamente até 31 de dezembro do ano seguinte àquele em que a perda foi sofrida.

(7) Devem ser feitos ajustes temporários das condições de utilização da infraestrutura ferroviária e os diretórios da rede devem ser mantidos atualizados e ser alterados conforme seja necessário.

(8) Devido à natureza repentina e imprevisível da pandemia de COVID-19, que tornou impossível a adoção atempada de medidas da União, o regulamento deve abranger o período de referência a que se aludiu anteriormente, ainda que partes desse período se situem no passado, sem contudo afetar as expectativas legítimas.

(9) Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, responder à situação urgente criada pela pandemia de COVID-19, não pode ser suficientemente alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançado ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia

(TUE). Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objetivo.

(10) Dada a urgência resultante das circunstâncias excecionais causadas pela pandemia de COVID-19 que justificam as medidas propostas e, em especial, a fim de adotar as medidas necessárias rapidamente com o objetivo de contribuir para a sustentabilidade financeira das empresas ferroviárias, considera-se oportuno prever uma exceção ao prazo de oito semanas referido no artigo 4.º do Protocolo n.º 1 relativo ao papel dos parlamentos nacionais na União Europeia, anexo ao TUE, ao Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia da Energia Atómica.

(11) A fim de alargar, se necessário e justificado, as medidas previstas no presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à prorrogação do período de aplicação das medidas previstas no presente regulamento. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor([3]). Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(12) A fim de permitir uma rápida aplicação das medidas previstas no presente regulamento, este deverá entrar em vigor com caráter de urgência no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

O presente regulamento estabelece regras temporárias de aplicação das taxas de utilização da infraestrutura ferroviária constantes do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE. Aplica-se à utilização da infraestrutura ferroviária para os serviços conexos nacionais e internacionais abrangidos por aquela diretiva, durante o período compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de dezembro de 2020 («período de referência»).

Artigo 2.º

Redução, renúncia ou diferimento das taxas relativas ao pacote mínimo de acesso e das taxas de reserva de capacidade

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 27.º e 31.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, e no respeito da conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais, os Estados-Membros podem autorizar os gestores de infraestrutura a reduzir, renunciar ou diferir o pagamento das taxas relativas ao pacote mínimo de acesso e ao acesso às infraestruturas de conexão das instalações de serviço de uma forma transparente,

objetiva e não discriminatória, nos casos em que tal pagamento seja ou venha a ser devido durante o período de referência.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, e no respeito da conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais, os Estados-Membros podem autorizar os gestores de infraestrutura a reavaliar a capacidade dos segmentos de mercado para suportar sobretaxas, na aceção do artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, para efeitos de uma possível redução dos montantes devidos em relação ao período de referência.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo 27.º e na segunda frase do artigo 36.º da Diretiva 2012/34/UE, e no respeito da conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais, os Estados-Membros podem autorizar os gestores de infraestrutura a não aplicar taxas de reserva de capacidade a nenhuma empresa ferroviária relativamente a uma capacidade atribuída mas não utilizada durante o período de referência de forma transparente, objetiva e não discriminatória.

4. Sem prejuízo do disposto no artigo 8.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE, e no respeito da conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais, os Estados-Membros devem compensar os gestores de infraestrutura pela perda financeira específica decorrente da aplicação do disposto nos n.^{os} 1, 2 e 3 até 31 de dezembro do ano seguinte àquele em que a perda foi sofrida. Esta compensação não prejudica a obrigação que incumbe aos Estados-Membros por força do artigo 8.º, n.º 4, da Diretiva 2012/34/UE, de assegurar que, ao longo de um período razoável, que não pode exceder cinco anos, as demonstrações de resultados e balanços do gestor de infraestrutura apresentem pelo menos um equilíbrio.

Artigo 3.º

Ajustes das condições de utilização da infraestrutura ferroviária

Sem prejuízo do disposto no artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura devem alterar, consoante for apropriado e sem demora, o diretório da rede referido no artigo 27.º daquela diretiva, a fim de incluir as condições que aplicam, tendo em conta as medidas tomadas pelo Estado-Membro em causa em conformidade com o disposto no artigo 2.º.

Artigo 4.º

Entidade reguladora

O presente regulamento não prejudica as disposições da Diretiva 2012/34/UE relativas à entidade reguladora. O artigo 56.º daquela diretiva deve aplicar-se aos casos abrangidos pelos artigos 2.º e 3.º do presente regulamento, no respeito dos critérios aí definidos, aplicáveis aos gestores de infraestrutura.

Artigo 5.º

Prorrogação do período de referência

1. Até 1 de novembro de 2020, os gestores de infraestrutura devem fornecer à Comissão dados sobre a utilização das suas redes categorizados por segmentos de mercado, em conformidade com o artigo 32.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, relativos aos períodos compreendidos entre 1 de março de 2019 e 30 de setembro de 2019 e 1 de março de 2020 e 30 de setembro de 2020.

2. Sempre que a Comissão considerar, com base nos dados referidos no n.º 1, que se verifica uma redução persistente no nível do tráfego ferroviário, em comparação com o nível registado no correspondente período do ano anterior, e que é provável que essa tendência se mantenha, e verifique também, com base nos melhores dados científicos disponíveis, que a situação constitui o resultado do impacto da pandemia de COVID-19, deve, por meio de atos delegados adotados nos termos do artigo 6.º, alterar o período de referência em conformidade.

3. Se, em caso de impacto prolongado da pandemia de COVID-19 no setor do transporte ferroviário na União, imperativos de urgência assim o exigirem, aplica-se aos atos delegados adotados nos termos do presente artigo o procedimento previsto no artigo 7.º.

Artigo 6.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 2, é conferido à Comissão por um prazo de um ano a contar [*da data de entrada em vigor do presente regulamento*].

3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 2, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 5.º, n.º 2, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 7.º

Procedimento de urgência

1. Os atos delegados adotados nos termos do presente artigo entram em vigor sem demora e são aplicáveis desde que não tenha sido formulada qualquer objeção nos termos do n.º 2. Na notificação de um ato delegado ao Parlamento Europeu e ao Conselho devem expor-se os motivos que justificam o recurso ao procedimento de urgência.

2. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem formular objeções a um ato delegado de acordo com o procedimento a que se refere o artigo 6.º, n.º 6. Nesse caso, a Comissão revoga imediatamente o ato após a notificação da decisão pela qual o Parlamento Europeu ou o Conselho tiverem formulado objeções.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável nos Estados-Membros, em conformidade com os Tratados.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*