COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul pandemiei de COVID-19

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Pandemia de COVID-19 a generat un șoc economic major care are un impact negativ semnificativ în Uniunea Europeană și în întreaga lume. Gravitatea consecințelor va depinde atât de durata, cât și de răspândirea geografică a pandemiei. Mai precis, aceasta are un impact fără precedent asupra transporturilor în general, în special asupra sectorului feroviar. Pandemia poate conduce la apariția unui număr mare de cazuri de insolvență și de deficite de lichidități în sectorul feroviar, afectând întregul lanț de aprovizionare și având efecte asupra întreprinderilor feroviare, a expeditorilor și a întreprinderilor logistice. Administratorii de infrastructură și operatorii de infrastructuri de servicii vor avea de suferit, la rândul lor, din cauza consecințelor financiare ale acestei pandemii. Dacă nu se iau măsuri, pandemia va afecta grav traficul internațional, volumul de mărfuri și numărul de pasageri, progresul în materie de digitalizare, deschiderea pieței și structurile de piață, cu efecte care se vor resimți pe o perioadă de timp mai îndelungată.

Sectorul feroviar are o importanță strategică pentru Uniunea Europeană, contribuind în mod vital la ansamblul economiei și al ocupării forței de muncă din UE; în acest sector lucrează, în mod direct, peste 1 milion de persoane, aproximativ 600 000 dintre acestea fiind angajate de către întreprinderile feroviare, iar 440 000 de către administratorii de infrastructură (potrivit cifrelor înregistrate până la sfârșitul anului 2016).

Transportul feroviar este esențial pentru strategia UE de promovare a unui sector al transporturilor mai durabil, a coeziunii economice și sociale și a conectării europenilor la nivelul fiecărui stat membru și între acestea. Transportul feroviar contribuie în mod semnificativ la diversitatea transporturilor din UE, oferind o mobilitate curată și un nivel ridicat de eficiență. Prin urmare, transportul feroviar este esențial pentru atingerea obiectivelor Pactului verde, datorită faptului că este cel mai durabil și mai ecologic mod de transport.

Sistemul feroviar european transportă aproximativ 1,6 miliarde de tone de marfă și 9 miliarde de călători în fiecare an. În 2016, volumele traficului de călători din UE atinseseră 450 de miliarde de călători-kilometri dintr-un total de aproximativ 6 mii de miliarde de călători-kilometri înregistrați în întregul sector al transportului terestru. Traficul feroviar de călători este în mare parte intern, doar 6 % fiind transfrontalier în 2016.

În 2016, volumele traficului de marfă din UE atinseseră 419 miliarde de tone-kilometri dintr-un total de 2,5 mii de miliarde de tone-kilometri înregistrate în întregul sector al transportului terestru. Aproximativ jumătate din totalul traficului feroviar de marfă este transfrontalier. Această caracteristică îi conferă traficului feroviar de marfă o puternică dimensiune europeană și îl face cu atât mai sensibil la o lipsă de interoperabilitate și de cooperare între rețelele naționale feroviare, care îi poate afecta competitivitatea.

În urma izbucnirii pandemiei, transportul feroviar de călători și de marfă s-a redus semnificativ, din cauza restricțiilor și a scăderii cererii. Restricțiile temporare impuse legăturilor de transport dintre statele membre ale UE au avut consecințe semnificative: majoritatea trenurilor internaționale de călători nu mai circulă, iar transportul feroviar intern a scăzut cu până la 90 % comparativ cu cifrele de anul trecut. Mulți operatori nou intrați pe piață au fost nevoiți să își înceteze activitatea și toți operatorii feroviari sunt afectați de reduceri considerabile în ceea ce privește serviciile de transport.

Operatorii de transport feroviar de marfă furnizează servicii transfrontaliere și naționale, dar raportează scăderi ale volumelor de transport. Unul dintre principalele motive a fost faptul că cererea din partea anumitor sectoare a încetat din cauza stagnării producției ca urmare a măsurilor restrictive impuse de majoritatea statelor membre, care au dus la prăbușirea cererii. În prezent, în lunile ulterioare eliminării restricțiilor, cererea se redresează într-un ritm lent, dar evoluția cererii din sectorul transportului feroviar nu este încă pe deplin vizibilă.

Potrivit estimărilor, cererea de transport de călători pentru întregul an 2020 va fi considerabil inferioară nivelurilor din 2019, iar cererea de transport de marfă se va situa în continuare, într-o măsură considerabilă, la un nivel inferior față de nivelurile de anul trecut.

Pentru a atenua impactul pandemiei, este în curs de implementare un răspuns politic ambițios, care acoperă mai multe domenii. În acest context, prezentul regulament intenționează să completeze cadrul existent legat de sectorul feroviar pentru a permite autorităților naționale și părților interesate din acest sector să facă față mai ușor unei serii de consecințe negative ale pandemiei de COVID-19 și să răspundă nevoilor urgente ale sectorului feroviar, atât timp cât aceste consecințe persistă. Aceste măsuri vizează în special eliminarea, reducerea sau amânarea plății tarifelor de acces la calea ferată pentru utilizarea infrastructurii feroviare, precum și eliminarea tarifelor de rezervare. Măsurile acoperă o perioadă de referință cuprinsă între 1 martie 2020 și 31 decembrie 2020, pentru care tarifele pot fi modificate, prin derogare de la articolul 27 din Directiva 2012/34/UE, în care se prevede că documentul de referință al rețelei (care afișează toate tarifele aplicabile) se publică cel târziu cu patru luni înainte de data limită pentru introducerea cererilor pentru capacități de infrastructură.

Mai precis, pot fi reținute următoarele:

(1) *Tarife de acces la calea ferată – suma corespunzătoare costului direct:* În conformitate cu articolul 31 alineatul (3) din directivă, tarifele pentru setul minim de acces trebuie stabilite la costul direct imputabil operării serviciilor de transport feroviar. În principiu, această dispoziție ar împiedica stabilirea tarifelor la un nivel inferior. Se propune derogarea de la această dispoziție, pentru a le permite statelor membre și administratorilor de infrastructură să dispună de cea mai largă gamă de posibilități în cursul perioadei de referință.

(2) *Majorări:* Articolul 32 permite statelor membre să prevadă perceperea unor majorări stabilite în raport cu capacitatea de plată a respectivelor segmente ale pieței feroviare. Ca atare, acest principiu implică faptul că majorările pot face obiectul unor fluctuații și pot scădea în cazul în care scade capacitatea de plată a segmentului de piață avut în vedere. O astfel de scădere poate apărea, în special, ca urmare a crizei actuale. Cu toate acestea, în forma actuală a Directivei 2012/34/UE, majorările nu pot fi

modificate, în principiu, în cursul unei anumite perioadei de valabilitate a unui grafic de circulație. Prin derogare de la această normă, se propune să li se ofere statelor membre posibilitatea de a permite ajustări descendente în ceea ce privește perioada de referință.

(3) *Tarife de rezervare*: Articolul 36 din Directiva 2012/34/UE stabilește un regim al tarifelor de rezervare. Obiectivul acestor tarife este de a descuraja întreprinderile feroviare să anuleze trase într-un termen scurt și, prin urmare, de a promova utilizarea optimă și deplină a capacităților existente. De obicei, nivelul acestor tarife este cu atât mai mare cu cât data anulării este mai apropiată de momentul operațiunii.

În temeiul articolului 36 din Directiva 2012/36/UE, fiecărui administrator de infrastructură îi revine, în principiu, sarcina de a decide dacă dorește sau nu să perceapă tarife de rezervare. Cu toate acestea, a doua teză de la articolul 36 face obligatorie perceperea acestor tarife în cazul „neutilizării repetate" de către o întreprindere feroviară „a traselor alocate sau a unei părți a acestora".

Pandemia a provocat perturbări grave ale traficului feroviar, care au dus la anularea pe scară largă a traselor. Evenimentele subiacente au fost și sunt în afara controlului întreprinderilor feroviare. În plus, aceste evenimente au dat naștere unei supracapacități (temporare). Astfel, se poate presupune că efectul stimulativ vizat de tarifele de rezervare în conformitate cu articolul 36 din Directiva 2012/34/UE nu este relevant în ceea ce privește perioada de referință.

Prin urmare, este oportun să li se permită statelor membre să elimine obligația prevăzută la articolul 36 a doua teză din directivă în ceea ce privește anulările din perioada respectivă.

(4) *Rambursarea de către statele membre:* În cazul fiecăruia dintre elementele menționate mai sus (tarifele bazate pe costul direct, majorările și tarifele de rezervare), orice scădere a tarifelor autorizată de statele membre în conformitate cu regulamentul propus ar atrage după sine pierderi de venituri pentru administratorul de infrastructură.

Aceste pierderi de venituri ar fi, în principiu, compensate în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE. În temeiul acestei dispoziții, statele membre au obligația de a se asigura că, în condiții normale de activitate, conturile administratorilor de infrastructură care se confruntă cu pierderi cauzate, printre altele, de o scădere neașteptată a cererii, rămân echilibrate pe o perioadă de 5 ani.

Prin definiție, în forma actuală a Directivei 2012/34/UE, pierderile de venituri ale administratorilor de infrastructură determinate de scăderile avute în vedere în regulamentul propus nu ar putea avea loc. Prin urmare, se propune ca rambursarea către administratorii de infrastructură să se efectueze într-un termen mai scurt decât cel stabilit la articolul 8 alineatul (4) din directiva respectivă, și anume până la data de 31 decembrie a anului următor celui în care s-a înregistrat pierderea.

(5) *Modificări ale documentului de referință al rețelei*: În documentul de referință al rețelei se precizează în mod detaliat regulile generale, termenele, procedurile și criteriile pentru sistemele de tarifare și de alocare a capacităților, inclusiv informații privind introducerea cererilor de capacități de infrastructură.

Se propune să se prevadă obligația de a actualiza și de a modifica fără întârziere documentele de referință ale rețelei.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Directiva 2012/34/UE nu abordează circumstanțe excepționale, cum ar fi cele generate în sectorul feroviar de pandemia de COVID-19. Prin urmare, este necesar să se autorizeze derogări specifice pentru a atenua efectele pandemiei asupra transportului feroviar și pentru a menține integritatea spațiului feroviar unic european. În plus, structura concurențială a pieței, din care fac parte operatori tradiționali și operatori noi, necesită măsuri de sprijin care să asigure în continuare condiții de concurență echitabile.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Funcționarea eficientă a spațiului feroviar unic european depinde de performanța economică a actorilor de pe piață și de protejarea realizărilor obținute deja în ceea ce privește independența de gestiune a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare, transparența dispozițiilor privind tarifarea și accesul la rețea, nediscriminarea și egalitatea de tratament în ceea ce privește alocarea traselor și sistemele de tarifare, precum și deschiderea pieței. Consecințele economice negative ale pandemiei de COVID-19 pentru părțile interesate de pe piața feroviară le-ar putea pune în pericol viabilitatea financiară și ar putea avea efecte negative grave asupra funcționării sistemului de transport, ceea ce ar afecta întreaga economie. Potrivit unei anchete realizate în lunile mai și iunie 2020 în rândul întreprinderilor feroviare, prin intermediul platformei de dialog a întreprinderilor feroviare, părțile interesate din sectorul feroviar nu au beneficiat, până în prezent, de un ajutor specific. Regulamentul propus abordează aceste aspecte.

2. TEMEI JURIDIC, SUBSIDIARITATE ȘI PROPORȚIONALITATE

- **Temeiul juridic**

Prezenta inițiativă se bazează pe articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, care constituie, de asemenea, temeiul juridic al Directivei 2012/34/UE.

- **Subsidiaritatea (pentru competența neexclusivă)**

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de statele membre din următoarele motive: Tarifele de acces la calea ferată sunt reglementate în mod cuprinzător la nivelul UE și, prin urmare, statele membre nu se pot abate de la normele Uniunii decât în cazul în care există o legislație în acest sens la nivel european. Directiva 2012/34/UE nu permite statelor membre, în contextul pandemiei de COVID-19, să reacționeze la efectele imprevizibile ale acestei pandemii asupra transportului feroviar, în special prin adaptarea normelor privind tarifarea și alocarea capacităților. Acest lucru se poate face numai printr-un act adoptat de Uniune, care să permită derogări (specifice). În plus, în temeiul regulamentului propus, decizia de a pune în aplicare măsurile stabilite rămâne la latitudinea statelor membre, având în vedere și mijloacele de care dispun acestea în materie de finanțare publică.

- **Proporționalitatea**

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de atenuare a impactului actualei pandemii de COVID-19 prin derogări specifice de la Directiva 2012/34/UE. Prin urmare, măsura propusă este proporțională, inclusiv în ceea ce privește perioada de referință căreia i se aplică. Această perioadă reflectă estimările actuale referitoare la durata efectelor pandemiei de COVID-19 asupra pieței feroviare. Se propune să i se confere Comisiei competența de a prelungi această perioadă în caz de necesitate.

- **Alegerea instrumentului**

Pentru a-și atinge obiectivul, instrumentul juridic trebuie să aibă o aplicare directă și generală. Prin urmare, instrumentul legislativ adecvat este un regulament.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări *ex post*/verificări ale adecvării legislației existente**

Este vorba despre o măsură urgentă, declanșată de izbucnirea bruscă și imprevizibilă a pandemiei de COVID-19.

- **Consultări cu părțile interesate**

Având în vedere caracterul urgent al acestei chestiuni, nu au fost organizate consultări oficiale cu părțile interesate. Cu toate acestea, atât autoritățile statelor membre, cât și părțile interesate au solicitat Comisiei să adopte o propunere de măsuri adecvate în contextul cadrului de alocare și de tarifare prevăzut în Directiva 2012/34/UE.

În special, asociațiile din sectorul feroviar care reprezintă întreprinderi feroviare s-au adresat în mod repetat Comisiei, solicitând măsuri urgente. Aceste măsuri ar avea drept scop să asigure faptul că sectorul va fi în măsură să facă față pierderilor de venituri și să reducă riscul de falimente, în special pentru operatorii privați. Una dintre măsurile care se bucură de cea mai mare susținere este suspendarea tarifelor pentru accesul la calea ferată, la gări și la infrastructurile de servicii, precum și pentru utilizarea liniilor abătute de garare.

În urma acestui apel la acțiune, unele state membre și unii administratori de infrastructură au început să reacționeze prin luarea în considerare și/sau adoptarea unor astfel de măsuri. Comisia a realizat o anchetă în lunile martie, aprilie și mai 2020, prin intermediul subgrupului pentru tarife din cadrul platformei PRIME. Pe baza rezultatelor anchetei, s-a concluzionat că unele state membre au demonstrat că sunt pregătite să ia măsuri de sprijin în sensul prezentei propuneri de regulament.

Având în vedere absența unor dispoziții de urgență adecvate din directivă, este necesar să se creeze un cadru pentru măsurile impuse de criza provocată de pandemia de COVID-19, prin adoptarea prezentului regulament.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

După cum s-a explicat mai sus, din cauza caracterului urgent al situației, nu s-a putut obține expertiza detaliată care este necesară în mod normal. Cu toate acestea, Comisia s-a bazat pe experiența dobândită prin intermediul contactelor sale cu statele membre și cu părțile interesate din sectorul feroviar.

- **Evaluarea impactului**

Ținând seama de caracterul urgent al situației, nu a fost efectuată o evaluare a impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Nu se aplică.

- **Drepturi fundamentale**

Nu se aplică.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Măsura nu include niciun fel de modalități specifice de monitorizare sau de raportare. Cu toate acestea, Comisia trebuie să urmărească evoluția pandemiei de COVID-19 și impactul acesteia asupra spațiului feroviar unic european și, dacă este necesar, trebuie să i se confere competența de a adopta un act delegat pentru a prelungi perioadele de timp vizate de prezenta măsură.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Niciunul.

2020/0127 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul pandemiei de COVID-19

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[2],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Pandemia de COVID-19 a generat o scădere semnificativă a cererii, care, la rândul său, a condus la o scădere considerabilă a transportului feroviar. Această situație, cu efecte grave asupra întreprinderilor feroviare, care au început să se resimtă încă de la 1 martie 2020, ar putea afecta sectorul cel puțin până la 31 decembrie 2020. Circumstanțele sunt în afara controlului întreprinderilor feroviare, care se confruntă cu probleme considerabile de lichiditate, cu pierderi majore și, în unele cazuri, cu riscul de a intra în insolvență.

(2) Pentru a contracara efectele economice negative ale pandemiei de COVID-19, întreprinderile feroviare ar putea avea nevoie de sprijin financiar. Este posibil ca întreprinderile feroviare să nu poată plăti tarife de acces la infrastructura feroviară în timpul crizei cauzate de pandemia de COVID-19 și, din acest motiv, administratorilor de infrastructură trebuie să li se ofere posibilitatea de a reduce, de a elimina sau de a amâna plata acestor tarife. Această posibilitate trebuie acordată pentru perioada în care au fost resimțite și se estimează că vor dura efectele pandemiei de COVID-19 asupra pieței feroviare, și anume de la 1 martie 2020 până la 31 decembrie 2020 („perioada de referință”).

(3) În temeiul articolului 31 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE, tarifele de acces la calea ferată care trebuie plătite administratorului de infrastructură nu pot scădea sub nivelul costului generat în mod direct de exploatarea serviciilor de transport feroviar. O eliminare sau o amânare parțială sau integrală a plății tarifelor, aplicată în mod

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

transparent, obiectiv și nediscriminatoriu tuturor întreprinderilor feroviare care își desfășoară activitatea în sectorul transportului feroviar de marfă și de călători, ar atenua impactul pandemiei de COVID-19 pe durata perioadei de referință. Prin urmare, statelor membre trebuie să li se ofere posibilitatea de a autoriza administratorii de infrastructură să ia astfel de măsuri.

(4) Articolul 32 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE permite statelor membre să prevadă perceperea de majorări în cazul în care piața le poate suporta. Este posibil ca, din cauza efectelor pandemiei de COVID-19, capacitatea segmentelor de piață de a suporta majorări să fi scăzut. Prin urmare, este oportun să se permită statelor membre să autorizeze administratorii de infrastructură să reevalueze capacitatea segmentelor de piață de a suporta majorări, în scopul unei eventuale reduceri a sumelor datorate în ceea ce privește perioada de referință.

(5) Articolul 36 din Directiva 2012/34/UE stabilește un regim al tarifelor de rezervare menit să stimuleze utilizarea eficientă a capacităților. A doua teză de la articolul respectiv face obligatorie perceperea acestor tarife în cazul neutilizării repetate de către o întreprindere feroviară a traselor alocate sau a unei părți a acestora. Administratorii de infrastructură trebuie să publice în documentele lor de referință ale rețelei criteriile pentru determinarea unei astfel de neutilizări repetate. Pandemia a provocat perturbări grave ale traficului feroviar, care au dus la anularea pe scară largă a traselor. Evenimentele subiacente au fost și sunt în afara controlului întreprinderilor feroviare. În plus, aceste evenimente au dat naștere unei supracapacități (temporare). Prin urmare, se poate presupune că efectul stimulativ vizat de tarifele de rezervare în conformitate cu articolul 36 din Directiva 2012/34/UE nu este relevant în ceea ce privește perioada de referință. Așadar, prin derogare de la articolul 36 a doua teză, statelor membre trebuie să li se ofere posibilitatea de a autoriza administratorii de infrastructură să nu perceapă tarife de rezervare pentru capacitățile alocate, dar neutilizate, în perioada de referință, nici chiar în cazul în care neutilizarea respectivă ar fi considerată o neutilizare repetată a traselor alocate sau a unei părți a acestora, în conformitate cu criteriile aplicabile în prezent.

(6) În privința fiecăruia dintre elementele menționate mai sus, eventualele scăderi de tarife autorizate de statele membre în conformitate cu prezentul regulament ar atrage după sine pierderi de venituri pentru administratorul de infrastructură. Aceste pierderi de venituri ar fi în principiu compensate în conformitate cu articolul 8 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE. Având în vedere caracterul extraordinar al acestor pierderi, administratorii de infrastructură trebuie să beneficieze de rambursare într-un termen mai scurt, și anume cel târziu până la data de 31 decembrie a anului următor celui în care s-a înregistrat pierderea.

(7) Este necesar să se efectueze adaptări temporare ale condițiilor de utilizare a infrastructurii feroviare, iar documentele de referință ale rețelei trebuie actualizate și modificate, după caz.

(8) Având în vedere natura bruscă și imprevizibilă a pandemiei de COVID-19, care a făcut imposibilă adoptarea în timp util a unor măsuri la nivelul Uniunii, prezentul regulament trebuie să acopere perioada de referință menționată mai sus, chiar dacă anumite părți din această perioadă sunt situate în trecut, fără a aduce însă atingere așteptărilor legitime.

(9) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume acela de a răspunde situației de urgență generate de pandemia de COVID-19, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea și efectele acțiunii, poate fi

realizat mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE). În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului menționat.

(10) Având în vedere urgența impusă de circumstanțele excepționale cauzate de pandemia de COVID-19, care justifică măsurile propuse, și, în special, în vederea adoptării cu rapiditate a măsurilor necesare, pentru a contribui la sustenabilitatea financiară a întreprinderilor feroviare, este oportun să se prevadă o excepție de la termenul de opt săptămâni menționat la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniunea Europeană, anexat la TUE, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.

(11) În vederea prelungirii, dacă este necesar și justificat, a aplicării măsurilor prevăzute în prezentul regulament, trebuie delegată Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește prelungirea perioadei de aplicare a măsurilor avute în vedere în prezentul regulament. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor sale pregătitoare, Comisia să organizeze consultări adecvate, inclusiv la nivel de experți, și ca respectivele consultări să se desfășoare în conformitate cu principiile stabilite în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare([3]). În special, pentru a se asigura participarea egală la pregătirea actelor delegate, Parlamentul European și Consiliul primesc toate documentele în același timp cu experții din statele membre, iar experții acestor instituții au acces sistematic la reuniunile grupurilor de experți ale Comisiei însărcinate cu pregătirea actelor delegate.

(12) Pentru a se asigura aplicarea cu promptitudine a măsurilor prevăzute în prezentul regulament, acesta trebuie să intre în vigoare în regim de urgență, în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

Prezentul regulament stabilește norme temporare privind perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare, astfel cum sunt prevăzute în capitolul IV din Directiva 2012/34/UE. Prezentul regulament se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru serviciile feroviare naționale și internaționale reglementate de directiva în cauză, în perioada 1 martie 2020 – 31 decembrie 2020 (denumită în continuare „perioada de referință”).

Articolul 2

Reducerea, eliminarea sau amânarea plății tarifelor pentru setul minim de acces și a tarifelor de rezervare

1. În pofida articolului 27 și a articolului 31 alineatul (3) din Directiva 2012/34/UE și sub rezerva respectării normelor privind ajutoarele de stat, statele membre pot autoriza administratorii de infrastructură să reducă, să elimine sau să amâne plata tarifelor pentru setul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care

conectează infrastructurile de servicii, în mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu, în cazurile în care plata respectivă a devenit sau va deveni scadentă în cursul perioadei de referință.

2. În pofida articolului 27 din Directiva 2012/34/UE și sub rezerva respectării normelor privind ajutoarele de stat, statele membre pot autoriza administratorii de infrastructură să reevalueze capacitatea segmentelor de piață de a suporta majorări, în sensul articolului 32 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, în scopul unei eventuale reduceri a sumelor datorate în ceea ce privește perioada de referință.

3. În pofida articolului 27 și a articolului 36 a doua teză din Directiva 2012/34/UE și sub rezerva respectării normelor privind ajutoarele de stat, statele membre pot autoriza administratorii de infrastructură să nu perceapă tarife de rezervare niciunei întreprinderi feroviare pentru capacitatea alocată, dar neutilizată, în perioada de referință, într-un mod transparent, obiectiv și nediscriminatoriu.

4. În pofida articolului 8 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE și sub rezerva respectării normelor privind ajutoarele de stat, statele membre compensează administratorii de infrastructură pentru pierderile financiare specifice suferite ca urmare a aplicării alineatelor (1), (2) și (3), până la data de 31 decembrie a anului următor celui în care s-a înregistrat pierderea. Această compensare nu aduce atingere obligației care le revine statelor membre în temeiul articolului 8 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE de a se asigura că, pe o perioadă rezonabilă care nu depășește cinci ani, contul de profit și pierdere al unui administrator de infrastructură rămâne echilibrat.

Articolul 3

Ajustări ale condițiilor de utilizare a infrastructurii feroviare

În pofida articolului 27 din Directiva 2012/34/UE, administratorii de infrastructură modifică, după caz și fără întârziere, documentul de referință al rețelei menționat la articolul 27 din directiva respectivă, astfel încât să afișeze condițiile pe care le aplică, având în vedere măsurile luate de statul membru în cauză în conformitate cu articolul 2.

Articolul 4

Organismul de reglementare

Prezentul regulament nu aduce atingere dispozițiilor din Directiva 2012/34/CE referitoare la organismul de reglementare. Articolul 56 din această directivă se aplică în cazurile prevăzute la articolele 2 și 3 din prezentul regulament în ceea ce privește criteriile aplicabile administratorilor de infrastructură stabilite la articolele respective.

Articolul 5

Prelungirea perioadei de referință

1. Până la 1 noiembrie 2020, administratorii de infrastructură furnizează Comisiei date privind utilizarea rețelelor lor, clasificate pe segmente de piață, în conformitate cu articolul 32 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE, pentru perioadele 1 martie 2019 – 30 septembrie 2019 și 1 martie 2020 – 30 septembrie 2020.

2. În cazul în care constată, pe baza datelor menționate la alineatul (1), că există o reducere persistentă a nivelului traficului feroviar comparativ cu nivelul aferent perioadei corespunzătoare din anul precedent și că există probabilitatea ca această tendință să persiste și, de asemenea, în cazul în care consideră, pe baza celor mai bune date științifice disponibile, că situația este consecința impactului pandemiei de COVID-19, Comisia modifică în consecință, prin intermediul unor acte delegate adoptate în conformitate cu articolul 6, perioada de referință.

3. Actelor delegate adoptate în temeiul prezentului articol li se aplică procedura prevăzută la articolul 7 dacă, în cazul unui impact prelungit al pandemiei de COVID-19 asupra sectorului transportului feroviar din Uniune, există motive imperative de urgență care impun o astfel de măsură.

Articolul 6

Exercitarea delegării de competențe

1. Competența de a adopta acte delegate este conferită Comisiei în condițiile prevăzute la prezentul articol.

2. Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (2) se conferă Comisiei pe o perioadă de un an de la [*data intrării în vigoare a prezentului regulament*].

3. Delegarea de competențe menționată la articolul 5 alineatul (2) poate fi revocată oricând de Parlamentul European sau de Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia în cauză produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere actelor delegate care sunt deja în vigoare.

4. Înainte de adoptarea unui act delegat, Comisia consultă experții desemnați de fiecare stat membru în conformitate cu principiile prevăzute în Acordul interinstituțional din 13 aprilie 2016 privind o mai bună legiferare.

5. De îndată ce adoptă un act delegat, Comisia îl notifică simultan Parlamentului European și Consiliului.

6. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 5 alineatul (2) intră în vigoare numai în cazul în care nici Parlamentul European și nici Consiliul nu au formulat obiecții în termen de două luni de la notificarea acestuia către Parlamentul European și Consiliu sau în cazul în care, înaintea expirării termenului respectiv, Parlamentul European și Consiliul au informat Comisia că nu vor formula obiecții. Termenul respectiv se prelungește cu două luni la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 7

Procedura de urgență

1. Actele delegate adoptate în temeiul prezentului articol intră în vigoare fără întârziere și se aplică atât timp cât nu se formulează nicio obiecție în conformitate cu alineatul (2). Notificarea unui act delegat transmisă Parlamentului European și Consiliului prezintă motivele pentru care s-a recurs la procedura de urgență.

2. Atât Parlamentul European, cât și Consiliul pot formula obiecții cu privire la un act delegat în conformitate cu procedura menționată la articolul 6 alineatul (6). În acest

caz, Comisia abrogă actul imediat ce Parlamentul European sau Consiliul își notifică decizia de a formula obiecții.

Articolul 8

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în statele membre în conformitate cu tratatele.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*