COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible a la vista de la pandemia de COVID-19

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La pandemia de COVID-19 ha causado una gran perturbación económica que está teniendo repercusiones negativas significativas en la Unión Europea y en todo el mundo. La gravedad de las consecuencias dependerá tanto de la duración como de la distribución geográfica de dicha pandemia. Más concretamente, está teniendo repercusiones sin precedentes en el transporte en general y en el sector ferroviario en particular. La pandemia en cuestión puede dar lugar a un gran número de situaciones de insolvencia y de falta de liquidez en el sector ferroviario. Afecta a toda la cadena de suministro y repercute en las empresas ferroviarias, los transportistas y las empresas de logística. Los administradores de infraestructuras y los operadores de las instalaciones de servicio también sufrirán las consecuencias financieras de esta pandemia. Si no se pone remedio, la pandemia tendrá fuertes repercusiones en el tráfico internacional, el volumen de mercancías y el número de pasajeros, los avances en la digitalización, la apertura de los mercados y las estructuras de estos, y los efectos de tales repercusiones se dejarán sentir mucho tiempo.

El sector ferroviario tiene una importancia estratégica para la Unión Europea. Su contribución a la economía y al empleo de la Unión en su conjunto es fundamental, ya que emplea directamente a más de 1 millón de personas: en torno a 600 000 en empresas ferroviarias y otras 440 000 en la administración de infraestructuras (cifras de finales de 2016).

El transporte ferroviario es esencial para la estrategia de la Unión en pro de un sector del transporte más sostenible, para la cohesión económica y social y para la conexión de los europeos en el interior de los Estados miembros y entre Estados miembros. El ferrocarril contribuye de manera considerable al conglomerado de transportes de la Unión, al ofrecer una movilidad limpia y un elevado nivel de eficiencia. El transporte ferroviario es, por tanto, crucial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde, debido al valor que aporta, ya que es el modo de transporte más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

El sistema ferroviario europeo transporta alrededor de 1 600 millones de toneladas de mercancías y 9 000 millones de pasajeros cada año. Para 2016, el volumen de tráfico de pasajeros había alcanzado los 450 000 millones de pasajeros-kilómetro, de un total aproximado de 6 billones de pasajeros-kilómetro en el conjunto del transporte terrestre. El tráfico ferroviario de pasajeros es, en su mayoría, nacional; en 2016, solo un 6 % fue transfronterizo.

En 2016, el volumen de tráfico de mercancías alcanzó los 419 000 millones de toneladas-kilómetro, de un total de 2,5 billones en el conjunto del transporte terrestre. Alrededor de la mitad del transporte ferroviario de mercancías es transfronterizo. Esto confiere al transporte ferroviario de mercancías una fuerte dimensión europea, y lo hace incluso más sensible a una ausencia de interoperabilidad y cooperación entre las redes ferroviarias nacionales, que puede afectar a su competitividad.

A raíz del brote de la enfermedad, el transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías ha disminuido considerablemente, debido a las restricciones y al descenso de la demanda. Las restricciones temporales de las conexiones de viaje entre los Estados miembros de la Unión han dejado una huella importante: la mayoría de los trenes internacionales de viajeros han dejado de circular y el transporte ferroviario nacional ha disminuido hasta un 90 % en comparación con las cifras del año anterior. Muchos operadores ferroviarios recién llegados han tenido que interrumpir sus actividades, y todos en general están experimentando fuertes descensos en sus servicios de transporte.

Los operadores del transporte ferroviario de mercancías prestan servicios transfronterizos y nacionales, pero señalan descensos en el volumen de transporte. Una de las principales razones ha sido el cese de la demanda por parte de determinadas industrias, debido a la paralización de la producción como consecuencia de las medidas de confinamiento impuestas por la mayoría de los Estados miembros, que han causado el hundimiento de la demanda. En la actualidad, durante los meses siguientes al confinamiento, la demanda está repuntando lentamente, pero todavía no puede visualizarse plenamente la evolución de la demanda del transporte ferroviario.

Según las previsiones, la demanda del transporte de pasajeros correspondiente al año 2020 en su totalidad se situará muy por debajo de los niveles de 2019, e incluso la demanda del transporte de mercancías se situará bastante por debajo de los niveles del año pasado.

A fin de mitigar los efectos de la pandemia, se está poniendo en marcha una ambiciosa respuesta política que abarca numerosos ámbitos. En este contexto, el objetivo del presente Reglamento es completar el marco vigente relacionado con el ferrocarril, a fin de permitir que las autoridades nacionales y las partes interesadas del sector gestionen más fácilmente una serie de consecuencias negativas de la pandemia de COVID-19, y responder a las necesidades urgentes del sector ferroviario mientras esas consecuencias persistan. Tales medidas consisten, en particular, en la exención, la reducción o el aplazamiento del pago de los cánones de acceso a las vías para el uso de la infraestructura ferroviaria, así como en la exención del pago de los cánones por reserva. Abarcan un período de referencia comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020, en relación con el cual pueden modificarse los cánones no obstante lo dispuesto en el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE, en el cual se establece que la declaración sobre la red (que expone todos los cánones aplicables) se publicará como mínimo 4 meses antes de que finalice el plazo de presentación de solicitudes de capacidad de infraestructura.

Más concretamente, cabe retener lo siguiente:

1) *Cánones de acceso a las vías (importe correspondiente al coste directo):* En el artículo 31, apartado 3, de la Directiva, se establece que los cánones correspondientes al paquete de acceso mínimo deben fijarse al nivel del coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario. En principio, esta disposición impediría fijar los cánones a un nivel inferior. Se propone establecer una excepción, a fin de que los Estados miembros y los administradores de infraestructuras dispongan de la gama más amplia de posibilidades durante el período de referencia.

2) *Recargos:* El artículo 32 permite a los Estados miembros establecer el cobro de recargos basados en la capacidad de pago de los respectivos segmentos del mercado ferroviario. Este principio, como tal, implica que los recargos pueden estar sujetos a fluctuaciones y pueden disminuir en caso de que disminuya la capacidad de pago del segmento de mercado en cuestión. Semejante disminución puede tener lugar, en particular, como consecuencia de la crisis actual. No obstante, en el estado actual de la Directiva 2012/34/UE, en principio no es posible modificar los recargos en el transcurso de un determinado período de vigencia de un horario de servicio. Como excepción a esta norma, se propone habilitar a los Estados miembros para que permitan ajustes a la baja en relación con el período de referencia.

3) *Cánones por reserva:* El artículo 36 de la Directiva 2012/34/UE establece un régimen de cánones por reserva. El objetivo de estos cánones es disuadir a las empresas ferroviarias de anular surcos con poca antelación y, de este modo, promover el mejor pleno uso de la capacidad existente. Normalmente, el nivel de este canon aumenta cuanto más cerca está la cancelación del momento de la explotación.

Con arreglo al artículo 36 de la Directiva 2012/36/UE, corresponde en principio a cada administrador de infraestructuras decidir si desea imponer cánones por reserva. No obstante, de conformidad con la segunda frase del artículo 36, el cobro de dichos cánones es obligatorio cuando las empresas ferroviarias «sistemáticamente dejan de utilizar las franjas asignadas o parte de las mismas».

La pandemia ha provocado graves perturbaciones del tráfico ferroviario que han dado lugar a la generalización de las cancelaciones de surcos. Los hechos subyacentes eran y siguen siendo ajenos al control de las empresas ferroviarias. Además, han dado lugar a un exceso de capacidad (temporal). Por tanto, cabe suponer que el efecto incentivador buscado por los cánones por reserva de conformidad con el artículo 36 de la Directiva 2012/34/UE no es pertinente por lo que respecta al período de referencia.

Por consiguiente, procede habilitar a los Estados miembros para que supriman la obligación establecida en la segunda frase del artículo 36 de dicha Directiva con respecto a las cancelaciones durante dicho período.

4) *Reembolso por parte de los Estados miembros:* Con respecto a cada uno de los elementos antes mencionados (cánones basados en el coste directo, recargos y cánones por reserva), toda disminución autorizada por los Estados miembros de conformidad con el Reglamento propuesto conllevaría una pérdida de ingresos para el administrador de la infraestructura.

Estas pérdidas de ingresos se compensarían, en principio, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE. Con arreglo a esta disposición, los Estados miembros tienen la obligación de asegurarse de que las cuentas de los administradores de infraestructuras que registren pérdidas debido, entre otras cosas, a un descenso inesperado de la demanda, se mantengan equilibradas a lo largo de un período de 5 años en circunstancias empresariales normales.

Por definición, las pérdidas de ingresos de los administradores de infraestructuras que se derivan de los descensos contemplados en el Reglamento propuesto no tendrían lugar en el estado actual de la Directiva 2012/34/UE. Se propone, por tanto, que el reembolso a los administradores de infraestructuras se realice en un plazo inferior al establecido en el artículo 8, apartado 4, de dicha Directiva, es decir, a más

tardar el 31 de diciembre del año siguiente al año en el que ha tenido lugar la pérdida.

5) *Ajustes de la declaración sobre la red:* En la declaración sobre la red se detallan las normas generales, los plazos, los procedimientos y los criterios para los sistemas de cánones y adjudicación de capacidad, incluida la información para cursar las solicitudes de capacidad de infraestructura.

Se propone introducir la obligación de que las declaraciones sobre la red se mantengan actualizadas y se modifiquen sin demora.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La Directiva 2012/34/UE no aborda circunstancias extraordinarias, como las creadas en el sector ferroviario por la pandemia de COVID-19. Por consiguiente, deben autorizarse excepciones específicas para mitigar los efectos de dicha pandemia en el transporte ferroviario y mantener la integridad del espacio ferroviario europeo único. Por otra parte, la estructura de mercado competitiva de la que forman parte los operadores históricos y los recién llegados requiere medidas de ayuda que sigan garantizando la igualdad de condiciones.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El funcionamiento eficaz del espacio ferroviario europeo único depende de los resultados económicos de los agentes del mercado y de la salvaguardia de los logros ya alcanzados con respecto a la independencia de la gestión de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias, la transparencia de las disposiciones en materia de tarificación y acceso a la red, la no discriminación y la igualdad de trato en los sistemas de adjudicación de surcos y de fijación de cánones, así como la apertura del mercado. Las consecuencias económicas negativas de la pandemia de COVID-19 para las partes interesadas del mercado ferroviario podrían poner en peligro su viabilidad financiera y, posiblemente, tener efectos adversos en el funcionamiento del sistema de transporte, lo que repercutiría de manera negativa en la economía en su conjunto. Según una encuesta realizada en mayo y junio de 2020 entre las empresas ferroviarias a través de la Plataforma para el Diálogo de Empresas Ferroviarias, hasta ahora no se ha concedido ninguna ayuda específica a las partes interesadas del sector ferroviario. El Reglamento propuesto aborda estas cuestiones.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La presente iniciativa se basa en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que es igualmente la base jurídica de la propia Directiva 2012/34/UE.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos siguientes: Los cánones de acceso a las vías están regulados de manera exhaustiva a nivel de la Unión y, por tanto, los Estados miembros no pueden desviarse de las normas de la Unión a menos que exista una legislación europea específica. La Directiva

2012/34/UE no permite a los Estados miembros, en el contexto de la pandemia de COVID-19, reaccionar ante las imprevisibles repercusiones en el transporte ferroviario, en particular mediante la adaptación de las normas sobre cánones y adjudicación de capacidad. La única manera de lograrlo es por medio de un acto adoptado por la Unión que permita excepciones (específicas). Además, con arreglo al Reglamento propuesto, sigue correspondiendo a los Estados miembros decidir si aplican las medidas previstas, teniendo también en cuenta los medios a su disposición en términos de financiación pública.

- **Proporcionalidad**

La propuesta no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo de paliar las repercusiones de la actual pandemia de COVID-19 estableciendo excepciones específicas a la Directiva 2012/34/UE. Por consiguiente, la medida propuesta es proporcionada, también en lo que se refiere al período de referencia al que se aplica. Dicho período refleja las estimaciones actuales sobre el tiempo que durarán las consecuencias de la pandemia de COVID-19 en el mercado ferroviario. Se propone facultar a la Comisión para que prorrogue este plazo cuando sea necesario.

- **Elección del instrumento**

A fin de alcanzar su objetivo, el instrumento jurídico debe ser de aplicación directa y general. Por tanto, el instrumento jurídico adecuado es un reglamento.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST,* DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

Se trata de una medida urgente motivada por el brote repentino e imprevisible de COVID-19.

- **Consultas con las partes interesadas**

Dada la urgencia de la cuestión, no se ha llevado a cabo una consulta formal con las partes interesadas. No obstante, tanto las autoridades de los Estados miembros como las partes interesadas han pedido a la Comisión que adopte una propuesta de medidas apropiadas en el contexto del sistema de cánones y adjudicación de la Directiva 2012/34/UE.

En particular, las asociaciones del sector ferroviario que representan a las empresas ferroviarias se han dirigido repetidamente a la Comisión solicitando medidas urgentes. Estas medidas pretenden garantizar que el sector pueda hacer frente a la pérdida de ingresos y reducir el riesgo de quiebra, especialmente en el caso de los operadores privados. Una de las medidas más propugnadas es la suspensión de los cánones por la infraestructura de vía, las estaciones, las instalaciones de servicio y el uso de vías de apartado.

A raíz de este llamamiento, algunos Estados miembros y administradores de infraestructuras empezaron a reaccionar adoptando o considerando dichas medidas. La Comisión realizó una encuesta en marzo, abril y mayo de 2020 a través del subgrupo de cánones de la plataforma PRIME. Sobre la base de los resultados de la encuesta, se llegó a la conclusión de que algunos

Estados miembros parecían dispuestos a adoptar medidas de ayuda que estarían en consonancia con las propuestas en el presente Reglamento.

Habida cuenta de la ausencia de disposiciones de emergencia adecuadas en la Directiva, es necesario crear un marco para las medidas que requiere la crisis de la COVID-19, por medio de la adopción del presente Reglamento.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como ya se ha dicho anteriormente, debido a la urgencia de la situación, no ha sido posible obtener asesoramiento especializado con el grado de detalle habitual. Sin embargo, la Comisión ha aprovechado la experiencia adquirida a través de sus contactos con los Estados miembros y las partes interesadas del sector ferroviario.

- **Evaluación de impacto**

Dada la urgencia de la situación, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

No aplicable.

- **Derechos fundamentales**

No aplicable.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No aplicable.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La presente medida no incluye ninguna modalidad específica de seguimiento o información. No obstante, la Comisión debe seguir la evolución de la pandemia de COVID-19 y sus repercusiones en el espacio ferroviario europeo único y, llegado el caso, estar facultada para adoptar un acto delegado con el fin de ampliar los períodos de tiempo afectados por la medida.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

Ninguno.

2020/0127 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible a la vista de la pandemia de COVID-19

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) La pandemia de COVID-19 ha provocado un descenso significativo de la demanda, que a su vez ha dado lugar a una fuerte caída del transporte ferroviario. Esta situación está teniendo graves repercusiones para las empresas ferroviarias, que empezaron a notarse ya el 1 de marzo de 2020 y es probable que sigan afectando al sector al menos hasta el 31 de diciembre de 2020. Las circunstancias escapan al control de las empresas ferroviarias, que se enfrentan a considerables problemas de liquidez, importantes pérdidas y, en algunos casos, posibles riesgos de insolvencia.

(2) A fin de contrarrestar los efectos económicos negativos de la pandemia de COVID-19, las empresas ferroviarias pueden necesitar ayuda financiera. Es posible que las empresas ferroviarias no puedan pagar los cánones para acceder a la infraestructura ferroviaria durante el período de emergencia de la COVID-19, por lo que debe darse a los administradores de infraestructuras la posibilidad de proceder a la reducción, la exención o el aplazamiento de esos pagos. Tal posibilidad ha de concederse para un período durante el cual se hayan percibido, y se espera que duren, los efectos de la pandemia de COVID-19 en el mercado ferroviario, es decir, desde el 1 de marzo hasta el 31 de diciembre de 2020 («el período de referencia»).

(3) Con arreglo al artículo 31, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, los cánones de acceso a las vías que deben abonarse al administrador de infraestructuras no pueden ser inferiores al coste directamente imputable a la explotación del servicio ferroviario. Una exención parcial o total de los gastos, o su aplazamiento, aplicados de manera

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

transparente, objetiva y no discriminatoria a todas las empresas ferroviarias activas en los sectores ferroviarios de mercancías y pasajeros mitigaría el impacto de la pandemia de COVID-19 durante el período de referencia. Por tanto, debe ofrecerse a los Estados miembros la posibilidad de autorizar tales medidas por parte de los administradores de infraestructuras.

(4) El artículo 32, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE permite a los Estados miembros establecer el cobro de recargos, siempre y cuando el mercado pueda soportarlos. Debido a las repercusiones de la pandemia de COVID-19, es posible que haya disminuido la capacidad de los segmentos de mercado para soportar recargos. Procede, por tanto, habilitar a los Estados miembros para que autoricen a los administradores de infraestructuras a reevaluar la capacidad de soportar recargos de los segmentos de mercado, a efectos de una posible reducción de los importes adeudados en relación con el período de referencia.

(5) El artículo 36 de la Directiva 2012/34/UE establece un régimen de cánones por reserva con el objetivo de incentivar la utilización eficiente de la capacidad. De conformidad con la segunda frase de dicho artículo, el cobro de dichos cánones es obligatorio cuando las empresas ferroviarias dejan de utilizar sistemáticamente los surcos asignados o parte de ellos. Los administradores de infraestructuras deben publicar en su declaración sobre la red los criterios que determinan la no utilización. La pandemia ha provocado graves perturbaciones del tráfico ferroviario que han dado lugar a la generalización de las cancelaciones de surcos. Los hechos subyacentes eran y siguen siendo ajenos al control de las empresas ferroviarias. Además, han dado lugar a un exceso de capacidad (temporal). Por tanto, cabe suponer que el efecto incentivador buscado por los cánones por reserva de conformidad con el artículo 36 de la Directiva 2012/34/UE no es pertinente por lo que respecta al período de referencia. Por consiguiente, no obstante lo dispuesto en la segunda frase del artículo 36, los Estados miembros deben estar habilitados para autorizar a los administradores de infraestructuras a no cobrar cánones por la reserva de la capacidad adjudicada pero no utilizada durante el período de referencia, incluso cuando se considere que se han dejado de utilizar sistemáticamente los surcos asignados o parte de ellos, como se establece en los criterios actualmente aplicables.

(6) Con respecto a cada uno de los elementos antes mencionados, toda disminución autorizada por los Estados miembros de conformidad con el presente Reglamento conllevaría una pérdida de ingresos para el administrador de la infraestructura. Estas pérdidas de ingresos se compensarían, en principio, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE. Habida cuenta del carácter extraordinario de dichas pérdidas, los administradores de infraestructuras deben ser reembolsados en un plazo más breve, a saber, a más tardar el 31 de diciembre del año siguiente al año en que se hayan producido las pérdidas.

(7) Deben efectuarse ajustes temporales de las condiciones de utilización de la infraestructura ferroviaria, así como actualizarse y modificarse las declaraciones sobre la red cuando sea necesario.

(8) Habida cuenta del carácter repentino e imprevisible de la pandemia de COVID-19, que impidió adoptar las medidas oportunas de la Unión, el presente Reglamento debe abarcar el período de referencia mencionado anteriormente, pese a que algunas partes de ese período se sitúan en el pasado, sin que queden afectadas, no obstante, las expectativas legítimas.

(9) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, responder a la situación urgente creada por la pandemia de COVID-19, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a las dimensiones o los efectos de la acción, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, no se considera que el presente Reglamento exceda de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(10) Teniendo en cuenta la urgencia derivada de las circunstancias excepcionales a las que ha dado lugar la pandemia de COVID-19 y que justifican las medidas propuestas y, más concretamente, con el fin de adoptar rápidamente las medidas necesarias para contribuir a la sostenibilidad financiera de las empresas ferroviarias, conviene establecer una excepción al plazo de ocho semanas previsto en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.

(11) A fin de prorrogar, en caso necesario y justificado, las medidas establecidas en el presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la prórroga del período de aplicación de las medidas previstas en él. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016([3]). En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(12) A fin de permitir la rápida aplicación de las medidas establecidas en el presente Reglamento, su entrada en vigor debe tener lugar con carácter urgente el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece normas temporales relativas al cobro de los cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias que figuran en el capítulo IV de la Directiva 2012/34/UE. Se aplica a la utilización de las infraestructuras ferroviarias para servicios ferroviarios nacionales e internacionales que entran en el ámbito de dicha Directiva, durante el período comprendido entre el 1 de marzo y el 31 de diciembre de 2020 («el período de referencia»).

Artículo 2

Reducción, exención o aplazamiento de los cánones correspondientes al paquete de acceso mínimo y los cánones por reserva

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 27 y en el artículo 31, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE, y a reserva del cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, los Estados miembros podrán autorizar a los administradores de infraestructuras a proceder a la reducción, la exención o el aplazamiento del pago de los cánones correspondientes al paquete de acceso mínimo y al acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio, de manera transparente, objetiva y no discriminatoria, en los casos en que el plazo de dicho pago haya vencido o vaya a vencer durante el período de referencia.

2. No obstante lo dispuesto en el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE y a reserva del cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, los Estados miembros podrán autorizar a los administradores de infraestructuras a evaluar de nuevo la capacidad de los segmentos de mercado para soportar recargos, a efectos del artículo 32, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, con el fin de obtener una posible reducción de los importes adeudados en relación con el período de referencia.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 27 y en la segunda frase del artículo 36 de la Directiva 2012/34/UE, y a reserva del cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, los Estados miembros podrán autorizar a los administradores de infraestructuras a no cobrar cánones por reserva a las empresas ferroviarias por la capacidad adjudicada pero no utilizada durante el período de referencia, de manera transparente, objetiva y no discriminatoria.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE, y a reserva del cumplimiento de las normas sobre ayudas estatales, los Estados miembros compensarán a los administradores de infraestructuras por las pérdidas financieras específicas resultantes de la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 a más tardar el 31 de diciembre del año siguiente al año en que se hayan producido las pérdidas. Esta compensación se entiende sin perjuicio de la obligación de los Estados miembros, establecida en el artículo 8, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE, de garantizar que, durante un período razonable, que no excederá de 5 años, la cuenta de pérdidas y ganancias del administrador de infraestructuras permanezca equilibrada.

Artículo 3

Ajustes de las condiciones de utilización de la infraestructura ferroviaria

No obstante lo dispuesto en el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE, los administradores de infraestructuras modificarán, según proceda y sin demora, la declaración sobre la red regulada en el artículo 27 de dicha Directiva, con el fin de que exponga las condiciones que apliquen, a la vista de las medidas adoptadas por el Estado miembro en cuestión de conformidad con el artículo 2.

Artículo 4

Organismo regulador

El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2012/34/CE en relación con el organismo regulador. El artículo 56 de dicha Directiva se aplicará a los

casos contemplados en los artículos 2 y 3 del presente Reglamento, en relación con los criterios en ellos establecidos, aplicables a los administradores de infraestructuras.

Artículo 5

Ampliación del período de referencia

1. A más tardar el 1 de noviembre de 2020, los administradores de infraestructuras facilitarán a la Comisión datos sobre la utilización de sus redes, clasificadas por segmentos de mercado, de conformidad con el artículo 32, apartado 1, de la Directiva 2012/34/UE, durante los períodos comprendidos entre el 1 de marzo y el 30 de septiembre de 2019 y entre el 1 de marzo y el 30 de septiembre de 2020.

2. Cuando la Comisión compruebe, basándose en los datos contemplados en el apartado 1, que existe una reducción persistente del nivel de tráfico ferroviario en comparación con el nivel del período correspondiente del año anterior, y que es probable que esa tendencia persista, y compruebe, además, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles, que esa situación es el resultado del impacto de la pandemia de COVID-19, modificará en consecuencia, mediante actos delegados adoptados de conformidad con el artículo 6, el período de referencia.

3. Cuando, debido a un impacto prolongado de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte ferroviario de la Unión, así lo requieran razones imperiosas de urgencia, se aplicará a los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo el procedimiento previsto en el artículo 7.

Artículo 6

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 2, se otorgan a la Comisión por un período de un año a partir de [*la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].

3. La delegación de poderes contemplada en el artículo 5, apartado 2, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior en ella indicada. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 2, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las

formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 7

Procedimiento de urgencia

1. Los actos delegados adoptados de conformidad con el presente artículo entrarán en vigor inmediatamente y serán aplicables en tanto no se formule ninguna objeción con arreglo al apartado 2. La notificación de un acto delegado al Parlamento Europeo y al Consejo expondrá los motivos por los cuales se ha aplicado el procedimiento de urgencia.

2. Tanto el Parlamento Europeo como el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 6, apartado 6. En tal caso, la Comisión derogará el acto inmediatamente tras la notificación de la decisión del Parlamento Europeo o del Consejo de formular objeciones.

Artículo 8

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros de conformidad con los Tratados.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente / La Presidenta*