COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la pandémie de COVID-19

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

La pandémie de COVID-19 a provoqué un choc économique majeur qui entraîne d'importantes répercussions négatives dans l'Union européenne et dans le monde entier. La gravité des conséquences dépendra à la fois de la durée de la pandémie et de son évolution géographique. Son impact est notamment sans précédent sur les transports en général et sur le secteur ferroviaire en particulier. La pandémie pourrait entraîner de nombreux cas d'insolvabilité et de pénurie de liquidités dans le secteur ferroviaire. Elle touche l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et a des effets sur les entreprises ferroviaires, les expéditeurs et les entreprises de logistique. Les gestionnaires de l'infrastructure et les exploitants d'installations de service subiront également ses conséquences financières. Si rien n'est fait, la pandémie aura de graves répercussions sur le trafic international, les volumes de fret et le nombre de passagers, les progrès de la numérisation, l'ouverture du marché et les structures de marché, dont les effets se feront sentir de manière durable.

Le secteur ferroviaire revêt une importance stratégique pour l'Union européenne. Il apporte une contribution essentielle à l'économie européenne dans son ensemble et à l'emploi, occupant directement plus d'1 million de personnes, dont environ 600 000 dans les entreprises ferroviaires et 440 000 chez les gestionnaires de l'infrastructure (à la fin de 2016).

Le transport ferroviaire est un élément clé de la stratégie mise en place par l'Union pour améliorer la durabilité du secteur des transports, garantir la cohésion économique et sociale et assurer la connectivité entre les Européens, tant entre les États membres qu'au niveau national. Le secteur ferroviaire, vecteur d'une mobilité propre et d'une efficacité élevée, contribue de manière importante au bouquet de transports de l'Union. Par conséquent, en tant que mode de transport le plus durable et le plus respectueux de l'environnement, le transport ferroviaire a un rôle essentiel à jouer dans la réalisation des objectifs du pacte vert.

Quelque 1,6 milliard de tonnes de fret et 9 milliards de voyageurs sont transportés sur les chemins de fer européens chaque année. En 2016, les volumes du trafic de voyageurs dans l'Union avaient atteint 450 milliards de voyageurs-km sur un total d'environ 6 000 milliards pour tous les modes de transport terrestre confondus. Le trafic ferroviaire de voyageurs est essentiellement national, 6 % seulement du trafic ayant été de nature transfrontière en 2016.

En 2016, les volumes de trafic de fret dans l'Union ont atteint 419 milliards de tonnes-km sur un total de 2 500 milliards pour tous les modes de transport terrestre confondus. Environ la moitié du fret ferroviaire total est de nature transfrontière. Cette caractéristique confère au fret ferroviaire une forte dimension européenne et le rend d'autant plus vulnérable au manque d'interopérabilité et de coopération entre les réseaux ferroviaires nationaux, susceptible d'entraîner des répercussions sur sa compétitivité.

Les restrictions et la baisse de la demande qui ont accompagné l'épidémie ont provoqué un net recul du transport ferroviaire de passagers et de marchandises. Les restrictions temporaires en matière de déplacements entre les États membres de l'UE ont laissé une empreinte profonde: la plupart des trains internationaux de transport de voyageurs ne circulent plus et le transport ferroviaire intérieur a diminué de 90 % par rapport aux chiffres de l'année dernière. Beaucoup de nouveaux opérateurs récemment arrivés ont dû cesser leurs activités et tous les exploitants ferroviaires subissent de fortes baisses dans leurs services de transport.

Les opérateurs de fret ferroviaire fournissent des services transfrontaliers et nationaux mais accusent un recul des volumes transportés. L'une des grandes raisons en a été l'interruption de la demande en provenance de certains secteurs d'activité parce que la production était à l'arrêt du fait des mesures de confinement mises en place par la plupart des États membres, provoquant l'effondrement de la demande. Aujourd'hui, au sortir du confinement, la demande reprend lentement mais il n'y a pas encore de visibilité totale quant à l'évolution de la demande de transport par chemin de fer.

La demande de services de transport de voyageurs comme de fret pour l'ensemble de l'année 2020 devrait se révéler largement inférieure aux niveaux de 2019.

Afin d'atténuer les effets de la pandémie, une réponse ambitieuse par des politiques embrassant de nombreux domaines est en train de se mettre en place. Dans ce contexte, le présent règlement vise à compléter le cadre applicable au transport ferroviaire afin de permettre aux autorités nationales et aux acteurs du secteur ferroviaire de faire face plus facilement à un certain nombre de conséquences négatives de la pandémie de COVID-19 et de répondre aux besoins urgents du secteur ferroviaire tant que ces conséquences persistent. Ces mesures concernent notamment l'exonération, la réduction ou le report des redevances d'accès aux voies pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que l'exonération des droits de réservation. Elles couvrent une période de référence allant du 1er mars 2020 au 31 décembre 2020 pour laquelle la tarification peut être modifiée, par dérogation à l'article 27 de la directive 2012/34/UE prévoyant que le document de référence du réseau (indiquant l'ensemble des redevances applicables) est publié au plus tard quatre mois avant la date limite pour l'introduction des demandes de capacités de l'infrastructure.

Il convient de retenir en particulier les éléments qui suivent.

(1) *Redevances d'accès aux voies — le montant correspondant au coût direct:* en vertu de l'article 31, paragraphe 3, de la directive, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales doivent être égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Cette disposition s'opposerait, en principe, à ce que les redevances soient fixées à un niveau inférieur. Il est proposé d'y déroger afin de permettre aux États membres et aux gestionnaires de l'infrastructure de disposer d'un éventail maximal de possibilités pendant la période de référence.

(2) *Majorations:* l'article 32 autorise les États membres à prévoir la perception de majorations établies en fonction de la capacité de paiement des différents segments du marché ferroviaire. En tant que tel, ce principe implique que les majorations peuvent être sujettes à des fluctuations et sont susceptibles de diminuer si la capacité de paiement du segment de marché considéré diminue. Pareille diminution pourrait

notamment s'envisager en raison de la crise actuelle. Cependant, le texte actuel de la directive 2012/34/UE ne permet de modifier les majorations qu'au cours d'une période de l'horaire de service donnée. Par dérogation à cette règle, il est proposé de permettre aux États membres d'autoriser des ajustements à la baisse pour la période de référence.

(3) *Droits de réservation de capacités*: l'article 36 de la directive 2012/34/UE prévoit un régime de droits de réservation de capacités. L'objectif consiste à décourager les entreprises ferroviaires de supprimer des sillons à bref délai et, dès lors, à favoriser une utilisation maximale et optimale des capacités existantes. Habituellement, le montant de ces droits augmente plus l'annulation est proche de la date et de l'heure d'exploitation.

En vertu de l'article 36 de la directive 2012/36/UE, il appartient en principe à chaque gestionnaire de l'infrastructure de décider s'il souhaite percevoir des droits de réservation de capacités. La deuxième phrase dudit article 36 rend toutefois obligatoire la perception de ces droits «lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie».

La pandémie a provoqué de graves perturbations du trafic ferroviaire, qui ont entraîné une vague d'annulations de sillons. Les événements sous-jacents étaient et sont indépendants de la volonté des entreprises ferroviaires. Ils ont en outre donné lieu à une surcapacité (temporaire). Dans ces conditions, il est permis de considérer que l'effet incitatif recherché par les droits de réservation de capacités en application de l'article 36 de la directive 2012/34/UE est dénué de pertinence pour la période de référence.

Il convient donc de permettre aux États membres de lever l'obligation prévue à l'article 36, deuxième phrase, de la directive en ce qui concerne les annulations effectuées durant cette période.

(4) *Remboursements par les États membres:* pour chacun des éléments susmentionnés (redevances fondées sur le coût direct, majorations et droits de réservation de capacités), toute diminution des droits ou redevances autorisée par les États membres en application du règlement proposé entraînerait des pertes de recettes pour le gestionnaire de l'infrastructure.

En principe, l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE prévoit une compensation de ces pertes de recettes. Selon cette disposition, les États membres sont tenus de veiller à ce que, dans des conditions normales d'activité, les comptes des gestionnaires de l'infrastructure confrontés à des pertes dues notamment à une baisse inattendue de la demande restent à l'équilibre sur une période de cinq ans.

Les pertes de recettes subies par les gestionnaires de l'infrastructure en raison des diminutions envisagées dans la proposition de règlement ne se produiraient pas, par définition, sous le régime actuel de la directive 2012/34/UE. Par conséquent, il est proposé que les gestionnaires de l'infrastructure soient remboursés dans un délai inférieur à celui prévu à l'article 8, paragraphe 4, de ladite directive, à savoir au plus tard le 31 décembre de l'année suivant celle au cours de laquelle la perte a été subie.

(5) *Ajustements opérés dans le document de référence du réseau*: le document de référence du réseau précise, de manière détaillée, les règles générales, les délais, les procédures et les critères relatifs aux systèmes de tarification et de répartition des capacités, y compris toutes les informations devant permettre l'introduction de demandes de capacités de l'infrastructure.

Il est proposé de préciser que les documents de référence du réseau devraient être tenus à jour et modifiés sans retard.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La directive 2012/34/UE ne tient pas compte de circonstances exceptionnelles comme celles qu'a créées l'épidémie de COVID-19 dans le secteur ferroviaire. Des dérogations ciblées devraient donc être autorisées pour atténuer les effets de la pandémie sur le transport ferroviaire et pour préserver l'intégrité de l'espace ferroviaire unique européen. De plus, la structure concurrentielle du marché, qui implique des opérateurs historiques et des nouveaux venus, requiert des mesures de soutien permettant de maintenir des conditions de concurrence équitables.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Le bon fonctionnement de l'espace ferroviaire unique européen dépend des performances économiques des acteurs du marché et de la sauvegarde des progrès réalisés dans l'indépendance de gestion des gestionnaires de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires, la transparence des dispositions relatives à la tarification et à l'accès au réseau, la non-discrimination et l'égalité de traitement dans l'attribution des sillons et les systèmes de tarification, ainsi que l'ouverture du marché. Les conséquences économiques négatives de l'épidémie de COVID-19 pour les acteurs du marché ferroviaire risquent de compromettre leur viabilité financière et pourraient avoir de graves répercussions sur le fonctionnement du système de transport, qui rejailliraient sur l'ensemble de l'économie. Selon une enquête réalisée en mai et juin 2020 auprès des entreprises ferroviaires par l'intermédiaire de la plateforme du dialogue avec les entreprises ferroviaires («RU Dialogue»), les acteurs du secteur ferroviaire n'ont bénéficié à ce jour d'aucune aide spécifique. Le règlement proposé entend résoudre ces problèmes.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

La présente initiative est fondée sur l'article 91 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui est également la base juridique de la directive 2012/34/UE elle-même.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres, pour le motif exposé ci-après: Les redevances d'accès aux voies sont réglementées de manière exhaustive au niveau de l'UE, si bien que les États membres ne peuvent déroger aux règles de l'Union que s'il existe une législation européenne spécifique. La directive 2012/34/UE ne permet pas aux États membres, dans le cadre de l'épidémie de COVID-19, de réagir aux effets imprévisibles sur le transport ferroviaire en adaptant, notamment, les règles en matière de tarification et de répartition des capacités. Seul un acte adopté au niveau de l'Union et prévoyant des dérogations (ciblées) le permettrait. De plus, selon les termes du règlement proposé, les États membres restent libres de décider s'ils mettent en œuvre les

mesures prévues, en tenant compte notamment des moyens dont ils disposent en termes de financement public.

- **Proportionnalité**

La proposition n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre l'objectif consistant à atténuer les répercussions de l'épidémie actuelle de COVID-19 par des dérogations ciblées à la directive 2012/34/UE. La mesure proposée est donc proportionnée, y compris en ce qui concerne la période de référence à laquelle elle s'applique. Cette période est définie en fonction des estimations actuelles quant à la durée de la période pendant laquelle la pandémie de COVID-19 produira des effets sur le marché ferroviaire. Il est proposé d'habiliter la Commission à prolonger cette période si nécessaire.

- **Choix de l'instrument**

Pour atteindre son objectif, l'instrument juridique doit être d'application directe et générale. Par conséquent, l'instrument juridique approprié est un règlement.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Il s'agit d'une mesure urgente rendue nécessaire par l'épidémie soudaine et imprévisible de COVID-19.

- **Consultation des parties intéressées**

Compte tenu de l'urgence de la question, les parties intéressées n'ont pas été formellement consultées. Toutefois, tant les autorités des États membres que les parties intéressées ont demandé à la Commission d'adopter une proposition relative à des mesures appropriées quant au cadre de répartition des capacités et de tarification établi par la directive 2012/34/UE.

Les associations du secteur ferroviaire représentant les entreprises ferroviaires ont notamment demandé à plusieurs reprises à la Commission de prendre des mesures urgentes. Ces mesures viseraient à permettre au secteur de faire face aux pertes de recettes et à réduire le risque de faillites, en particulier pour les opérateurs privés. L'une des mesures le plus plébiscitées est la suspension des redevances pour les infrastructures de voie, les gares, les installations de service et l'utilisation des voies de garage.

À la suite de cette invitation à agir, certains États membres et gestionnaires de l'infrastructure ont commencé à réagir en prenant et/ou en envisageant de prendre de telles mesures. La Commission a réalisé une enquête en mars, avril et mai 2020 par l'intermédiaire du sous-groupe «redevances» de PRIME. Sur la base des résultats de l'enquête, il a été constaté que certains États membres semblaient disposés à prendre des mesures de soutien analogues à celles proposées dans le présent règlement.

Dès lors que la directive ne contient pas de dispositions d'urgence appropriées, il y a lieu de créer un cadre pour les mesures requises par la crise de la COVID-19 en adoptant le présent règlement.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Comme expliqué, l'urgence de la situation n'a pas permis de recueillir d'expertise au degré de détail habituel. La Commission a toutefois tiré parti de l'expérience acquise à la faveur des contacts qu'elle a établis avec les États membres et les acteurs du secteur ferroviaire.

- **Analyse d'impact**

Compte tenu de l'urgence de la situation, aucune analyse d'impact n'a été réalisée.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Sans objet.

- **Droits fondamentaux**

Sans objet.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

Sans objet.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La mesure ne comporte aucune modalité de suivi ou d'information particulière. La Commission devrait cependant suivre l'évolution de l'épidémie de COVID-19 et de ses incidences sur l'espace ferroviaire unique européen et être habilitée, le cas échéant, à adopter un acte délégué afin de prolonger les périodes concernées par la présente mesure.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Néant.

2020/0127 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable compte tenu de la pandémie de COVID-19

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[1],

vu l'avis du Comité des régions[2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La pandémie de COVID-19 a provoqué un net recul de la demande, qui a donné lieu à une baisse brutale du transport ferroviaire. Il en a résulté de graves conséquences pour les entreprises ferroviaires dès le 1er mars 2020, dont le secteur devrait pâtir jusqu'au 31 décembre 2020 au moins. Les circonstances sont indépendantes de la volonté des entreprises ferroviaires, qui sont confrontées à des problèmes de liquidité considérables et à des pertes très importantes et qui, dans certains cas, pourraient être menacées d'insolvabilité.

(2) Pour faire face aux conséquences économiques négatives de la pandémie de COVID-19, les entreprises ferroviaires pourraient avoir besoin d'une aide financière. Elles peuvent se trouver dans l'impossibilité de payer les redevances d'accès à l'infrastructure ferroviaire pendant la crise de la COVID-19, c'est pourquoi les gestionnaires de l'infrastructure devraient être en mesure de réduire, d'exonérer ou de reporter ces redevances. Cette possibilité devrait être accordée pour la période durant laquelle les effets de la pandémie de COVID-19 se sont fait et devraient encore se faire sentir sur le marché ferroviaire, c'est-à-dire du 1er mars 2020 au 31 décembre 2020 (la «période de référence»).

(3) En vertu de l'article 31, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE, les redevances d'accès aux voies à payer au gestionnaire de l'infrastructure ne peuvent être inférieures au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. L'exonération totale ou partielle des redevances ou leur report, appliqués dans des conditions

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

transparentes, objectives et non discriminatoires à toutes les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, atténuerait l'impact de la pandémie de COVID-19 pendant la période de référence. Il convient donc de donner aux États membres la possibilité d'autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à prendre de telles mesures.

(4) L'article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE permet aux États membres de percevoir des majorations si le marché s'y prête. En raison des incidences de la pandémie de COVID-19, la capacité des segments du marché à supporter des majorations peut avoir diminué. Il convient donc de permettre aux États membres d'autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à réévaluer si les segments du marché se prêtent à des majorations, aux fins d'une éventuelle réduction des montants dus pour la période de référence.

(5) L'article 36 de la directive 2012/34/UE prévoit un régime de droits de réservation de capacités, qui vise à encourager une utilisation efficiente des capacités. La deuxième phrase dudit article rend obligatoire la perception de ces droits lorsque des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Le gestionnaire de l'infrastructure doit établir, dans son document de référence du réseau, les critères de détermination du défaut d'utilisation. La pandémie a provoqué de graves perturbations du trafic ferroviaire, qui ont entraîné une vague d'annulations de sillons. Les événements sous-jacents étaient et sont indépendants de la volonté des entreprises ferroviaires. Ils ont en outre donné lieu à une surcapacité (temporaire). Dans ces conditions, il est permis de considérer que l'effet incitatif recherché par les droits de réservation de capacités en application de l'article 36 de la directive 2012/34/UE est dénué de pertinence pour la période de référence. En conséquence, par dérogation à l'article 36, deuxième phrase, les États membres devraient pouvoir autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à ne pas percevoir de droits de réservation pour des capacités attribuées mais non utilisées pendant la période de référence, même dans les cas où, en vertu des critères actuellement applicables, cette non-utilisation serait considérée comme une situation dans laquelle des candidats qui se sont vu attribuer un sillon s'abstiennent, de façon régulière, de l'utiliser.

(6) Pour chacun des éléments susmentionnés, toute diminution des droits ou redevances autorisée par les États membres en application du présent règlement entraînerait des pertes de recettes pour le gestionnaire de l'infrastructure. En principe, l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE prévoit une compensation de ces pertes de recettes. Compte tenu du caractère extraordinaire de ces pertes, les gestionnaires de l'infrastructure devraient être remboursés dans un délai plus court, à savoir au plus tard le 31 décembre de l'année suivant celle au cours de laquelle la perte a été subie.

(7) Des ajustements temporaires devraient être apportés aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et les documents de référence du réseau devraient être tenus à jour et modifiés en tant que de besoin.

(8) Compte tenu de la nature soudaine et imprévisible de la pandémie de COVID-19, qui a empêché l'adoption en temps utile de mesures de l'Union, le présent règlement devrait couvrir la période de référence susvisée, même si elle se situe en partie dans le passé, sans préjudice toutefois du principe de confiance légitime.

(9) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir faire face à la situation d'urgence créée par la pandémie de COVID-19, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres mais peut, en raison des dimensions ou des effets de l'action, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures,

conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'est pas réputé excéder ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(10) Compte tenu de l'urgence résultant des circonstances exceptionnelles causées par la pandémie de COVID-19, qui justifie les mesures proposées, et plus particulièrement afin d'adopter rapidement les mesures nécessaires de manière à contribuer à la viabilité financière des entreprises ferroviaires, il est approprié de prévoir une exception au délai de huit semaines visé à l'article 4 du protocole nº 1 sur le rôle des parlements nationaux dans l'Union européenne, annexé au traité sur l'Union européenne, au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne de l'énergie atomique.

(11) Afin d'étendre, si cela est nécessaire et justifié, les mesures énoncées dans le présent règlement, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de prolonger la période durant laquelle les mesures envisagées par le présent règlement s'appliquent. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([3]). En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(12) Afin de permettre l'application rapide des mesures prévues par le présent règlement, celui-ci devrait entrer en vigueur de toute urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

Le présent règlement établit des règles temporaires concernant la tarification de l'infrastructure ferroviaire au sens du chapitre IV de la directive 2012/34/UE. Il s'applique à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires pour les services ferroviaires nationaux et internationaux relevant de ladite directive au cours de la période allant du 1er mars 2020 au 31 décembre 2020 (la «période de référence»).

Article 2

Réduction, exonération ou report des redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et des droits de réservation de capacités

1. Nonobstant les articles 27 et 31, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE et sous réserve du respect des règles relatives aux aides d'État, les États membres peuvent autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à réduire, exonérer ou reporter le paiement des redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et pour l'accès à l'infrastructure reliant les installations de service d'une manière

transparente, objective et non discriminatoire dans les cas où ce paiement est ou sera dû au cours de la période de référence.

2. Nonobstant l'article 27 de la directive 2012/34/UE et sous réserve du respect des règles relatives aux aides d'État, les États membres peuvent autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à réévaluer si les segments du marché se prêtent à des majorations, au sens de l'article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, aux fins d'une éventuelle réduction des montants dus pour la période de référence.

3. Nonobstant l'article 27 et l'article 36, deuxième phrase, de la directive 2012/34/UE et sous réserve du respect des règles relatives aux aides d'État, les États membres peuvent autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à ne pas percevoir de droits de réservation pour des capacités attribuées mais non utilisées pendant la période de référence d'une manière transparente, objective et non discriminatoire.

4. Nonobstant l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE et sous réserve du respect des règles relatives aux aides d'État, les États membres indemnisent les gestionnaires de l'infrastructure pour la perte financière spécifique qu'ils subissent du fait de l'application des paragraphes 1, 2 et 3 au plus tard le 31 décembre de l'année suivant celle au cours de laquelle la perte a été subie. Cette indemnisation est sans préjudice de l'obligation incombant aux États membres en vertu de l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE de veiller à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, restent à l'équilibre.

Article 3

Ajustements apportés aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Nonobstant l'article 27 de la directive 2012/34/UE, les gestionnaires de l'infrastructure modifient, s'il y a lieu et sans tarder, le document de référence du réseau visé audit article 27 de manière à indiquer les conditions qu'ils appliquent eu égard aux mesures prises par l'État membre concerné conformément à l'article 2.

Article 4

Organisme de contrôle

Le présent règlement est sans préjudice des dispositions de la directive 2012/34/UE concernant l'organisme de contrôle. L'article 56 de ladite directive s'applique aux cas visés aux articles 2 et 3 du présent règlement en ce qui concerne les critères qui y sont énoncés, applicables aux gestionnaires de l'infrastructure.

Article 5

Prolongation de la période de référence

1. Au plus tard le 1er novembre 2020, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent à la Commission les données relatives à l'utilisation de leurs réseaux ventilées par segment du marché, conformément à l'article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE, pour les périodes allant du 1er mars 2019 au 30 septembre 2019 et du 1er mars 2020 au 30 septembre 2020.

2. Si la Commission constate, au vu des données visées au paragraphe 1, qu'il existe une diminution persistante du niveau du trafic ferroviaire par rapport au niveau observé au cours de la période correspondante de l'année précédente et que cette tendance est susceptible de se maintenir et si elle constate, par ailleurs, en se fondant sur les meilleures données scientifiques disponibles, que la situation est le résultat des incidences de la pandémie de COVID-19, elle modifie en conséquence la période de référence au moyen d'actes délégués adoptés conformément à l'article 6.

3. Si, en cas d'incidence prolongée de la pandémie de COVID-19 sur le secteur du transport ferroviaire dans l'Union, des raisons d'urgence impérieuse l'imposent, la procédure prévue à l'article 7 est applicable aux actes délégués adoptés en vertu du présent article.

Article 6

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 2, est conféré à la Commission pour une période d'un an à compter de [*la date d'entrée en vigueur du présent règlement*].

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 7

Procédure d'urgence

1. Les actes délégués adoptés en vertu du présent article entrent en vigueur sans tarder et s'appliquent tant qu'aucune objection n'est exprimée conformément au paragraphe 2. La notification d'un acte délégué au Parlement européen et au Conseil expose les raisons du recours à la procédure d'urgence.

2. Le Parlement européen ou le Conseil peut exprimer des objections à l'égard d'un acte délégué, conformément à la procédure visée à l'article 6, paragraphe 6. En pareil cas, la Commission abroge l'acte concerné immédiatement après que le Parlement européen ou le Conseil lui a notifié sa décision d'exprimer des objections.

Article 8

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans les États membres conformément aux traités.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*