

## I

(Actos legislativos)

## REGLAMENTOS

### REGLAMENTO (UE) 2020/1429 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 7 de octubre de 2020

**por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible habida cuenta del brote 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 <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El brote de COVID-19 ha provocado una fuerte caída de la demanda de los servicios ferroviarios de transporte. Esta situación ha tenido graves repercusiones para las empresas ferroviarias. Las repercusiones empezaron a manifestarse ya el 1 de marzo de 2020 y es probable que duren al menos hasta el 31 de diciembre de 2020. Las circunstancias vinculadas al brote de COVID-19 escapan al control de las empresas ferroviarias, que se enfrentan a considerables problemas de liquidez e importantes pérdidas y, en algunos casos, riesgos de insolvencia.
- (2) A fin de contrarrestar los efectos económicos negativos del brote 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 debido al brote de COVID-19, por lo que se debe autorizar a los administradores de infraestructuras a proceder a la reducción, la exención o el aplazamiento de esos pagos. Tal posibilidad ha de concederse para un período durante el cual ya se hayan manifestado, y se espera que duren, los efectos del brote de COVID-19 en el mercado ferroviario, es decir, desde el 1 de marzo hasta el 31 de diciembre de 2020 (en lo sucesivo, «período de referencia»).
- (3) Con arreglo al artículo 31, apartado 3, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, 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 transparente, objetiva y no discriminatoria a todas las empresas ferroviarias activas en los sectores ferroviarios de mercancías y de pasajeros mitigaría el impacto del brote de COVID-19 durante el período de referencia. A tal efecto, los Estados miembros deben por tanto tener la posibilidad de autorizar a los administradores de infraestructuras a tomar medidas.

<sup>(1)</sup> Dictamen de 16 de julio de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 17 de septiembre de 2020 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 2 de octubre de 2020.

<sup>(3)</sup> Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

- (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 del brote de COVID-19, es posible que haya disminuido la capacidad de los segmentos de mercado para soportar recargos. Los Estados miembros deben por tanto tener la posibilidad de autorizar 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 dicho artículo, el cobro de dichos cánones es obligatorio cuando un solicitante, incluidas las empresas ferroviarias, deja de utilizar sistemáticamente las franjas asignadas o parte de ellas. Los administradores de infraestructuras deben publicar en su declaración sobre la red los criterios que determinan la no utilización. El brote de COVID-19 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 una utilización temporalmente reducida de la capacidad. Por tanto, cabe suponer que el efecto incentivador buscado por los cánones por reserva en virtud del artículo 36 de la Directiva 2012/34/UE no es pertinente por lo que respecta al período de referencia. Los Estados miembros deben por tanto tener la posibilidad de 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 las franjas asignadas o parte de ellas, como se establece en los criterios actualmente aplicables.
- (6) Con respecto a los cánones de acceso a las vías, el cobro de recargos y los cánones de reserva, 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 que el establecido en dicho artículo, 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) Debido a la naturaleza imprevisible y repentina del brote de COVID-19, ha sido imposible adoptar medidas pertinentes de manera oportuna. Por este motivo, el presente Reglamento debe abarcar también el período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de las medidas previstas en el presente Reglamento, tal enfoque no vulnera las expectativas legítimas de las personas afectadas.
- (9) Es difícil predecir la evolución futura del brote de COVID-19 y su impacto posterior en el sector del transporte ferroviario. La Comisión debe analizar continuamente los efectos del brote de COVID-19 en el sector y la Unión debe estar en condiciones de prorrogar sin demora indebida el período de aplicación de las medidas previstas en el presente Reglamento en caso de que persistan las condiciones adversas.
- (10) A fin de prorrogar, en caso necesario y justificado, la validez de las medidas previstas 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 referencia durante el cual las medidas previstas en el presente Reglamento deben aplicarse. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación <sup>(4)</sup>. 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.
- (11) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, establecer normas temporales relativas al cobro de los cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias en respuesta a la situación urgente creada por el brote 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 escala 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 establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

<sup>(4)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (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 de 2020 y el 31 de diciembre de 2020 (en lo sucesivo, «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, cuando proceda conforme a los segmentos de mercado identificados en su declaración sobre la red, de manera transparente, objetiva y no discriminatoria, cuando 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 tercera 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 cualquier solicitante, incluidas las empresas ferroviarias, por la capacidad adjudicada pero no utilizada durante el período de referencia. Estados miembros y los administradores de infraestructuras actuarán en dicho proceder 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 sufridas a resultas de la aplicación de los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo a más tardar el 31 de diciembre del año siguiente al año en que se hayan producido las pérdidas. Dicha 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 cinco años, la cuenta de pérdidas y ganancias del administrador de infraestructuras permanezca equilibrada.
5. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas tomadas con arreglo al presente artículo a más tardar tres meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento e informarán a la Comisión de las medidas subsiguientes o cambios en las mismas. La Comisión pondrá la información recibida a disposición del público.

#### Artículo 3

### Ajustes de las condiciones de utilización de la infraestructura ferroviaria

Los administradores de infraestructuras modificarán, según proceda y sin demora, la declaración sobre la red a que se refiere el artículo 27 de la Directiva 2012/34/UE, 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 del presente Reglamento.

#### Artículo 4

##### **Organismo regulador**

El artículo 56 de la Directiva 2012/34/UE se aplicará a la reducción, exención o aplazamiento de los cánones correspondientes al paquete de acceso mínimo y los cánones por reserva a que se refiere el artículo 2 del presente Reglamento así como a los ajustes de las condiciones de utilización de la infraestructura ferroviaria a que se refiere el artículo 3 del presente Reglamento, en relación con los criterios establecidos en los artículos 2 y 3 del presente Reglamento que se aplican 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 de 2019 y el 30 de septiembre de 2019 y entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de septiembre de 2020.

Cuando se prorrogue el período de referencia los administradores de infraestructuras facilitarán a la Comisión, transcurrida la mitad de la prórroga del período de referencia, un conjunto nuevo de datos, al objeto de permitir a la Comisión la evaluación de la evolución de la situación durante la prórroga del período de referencia.

2. Cuando la Comisión compruebe, basándose en los datos contemplados en el apartado 1, que la reducción del nivel de tráfico ferroviario en comparación con el nivel del período correspondiente de años precedentes es persistente, y que es probable que persista, y compruebe, además, sobre la base de los mejores datos científicos disponibles, que esta situación es el resultado del impacto del brote de COVID-19, adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 6 para modificar el período de referencia especificado en el artículo 1 en consecuencia. Dicha modificación podrá solamente ampliar el período de referencia por seis meses, el cual no podrá prorrogarse más allá del 14 de abril de 2022.

3. Cuando, debido a un impacto prolongado del brote 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 del 13 de octubre de 2020.

3. La delegación de poderes mencionada 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 indicada en ella. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

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 cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 7 de octubre de 2020.

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*  
D. M. SASSOLI

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
M. ROTH

---