



UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN

LE CONSEIL

**Bruxelles, le 7 octobre 2020
(OR. en)**

**2020/0127 (COD)
LEX 2021**

**PE-CONS 30/1/20
REV 1**

**TRANS 323
CODEC 656**

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL ARRÊTANT DES MESURES
POUR UN MARCHÉ FERROVIAIRE DURABLE COMPTE TENU DE LA PROPAGATION DE
LA COVID-19**

RÈGLEMENT (UE) 2020/...
DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 7 octobre 2020

**arrêtant des mesures pour un marché ferroviaire durable
compte tenu de la propagation de la 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 européen¹,
après consultation du Comité des régions,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire²,

¹ Avis du 16 juillet 2020 (non encore paru au Journal officiel).

² Position du Parlement européen du 17 septembre 2020 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 2 octobre 2020.

considérant ce qui suit:

- (1) La propagation de la COVID-19 a provoqué une baisse brutale de la demande de services de transport ferroviaire. Il en est résulté de graves conséquences pour les entreprises ferroviaires. Les conséquences se sont manifestées dès le 1^{er} mars 2020 et sont susceptibles de durer jusqu'au 31 décembre 2020 au moins. Les circonstances liées à la propagation de la COVID-19 sont indépendantes de la volonté des entreprises ferroviaires, qui sont confrontées à des problèmes de liquidité considérables et à des pertes très importantes et, dans certains cas, à un risque d'insolvabilité.
- (2) Pour faire face aux conséquences économiques négatives de la propagation de la COVID-19, les entreprises ferroviaires pourraient avoir besoin d'une aide financière. Celles-ci pourraient se trouver dans l'impossibilité de payer les redevances d'accès à l'infrastructure ferroviaire en raison de la propagation de la COVID-19; c'est pourquoi les gestionnaires de l'infrastructure devraient être autorisés à réduire, remettre ou reporter le paiement de ces redevances. Cette possibilité devrait être accordée pour la période durant laquelle les effets de la propagation de la COVID-19 se sont déjà manifestés et devraient encore se manifester sur le marché ferroviaire, c'est-à-dire du 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020 (ci-après dénommée "période de référence").

- (3) En vertu de l'article 31, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil¹, 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. La remise totale ou partielle des redevances ou leur report, appliqués dans des conditions transparentes, objectives et non discriminatoires à toutes les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et/ou de fret, atténueraient les conséquences de la propagation de la COVID-19 pendant la période de référence. Les États membres devraient donc avoir la possibilité d'autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à prendre des mesures à cet effet.
- (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 conséquences de la propagation de la COVID-19, la capacité des segments du marché à supporter des majorations pourrait avoir diminué. Les États membres devraient donc avoir la possibilité d'autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à réévaluer la capacité des segments du marché à supporter des majorations, aux fins d'une éventuelle réduction des montants dus pour la période de référence.

¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

- (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 efficace des capacités. Conformément audit article, la perception de ces droits est obligatoire lorsqu'un candidat, y compris des entreprises ferroviaires, qui s'est vu attribuer un sillon s'abstient, de façon régulière, de l'utiliser en tout ou partie. Les gestionnaires de l'infrastructure doivent établir, dans leur document de référence du réseau, les critères de détermination de ce défaut d'utilisation. La propagation de la COVID-19 a causé 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 utilisation réduite temporaire des capacités. Il est dès lors permis de considérer que l'effet incitatif recherché par l'établissement des droits de réservation de capacités en vertu de l'article 36 de la directive 2012/34/UE est dénué de pertinence pour la période de référence. Les États membres devraient par conséquent avoir la possibilité d'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 en tout ou partie.

- (6) Pour ce qui concerne les redevances d'accès aux voies, la perception de majorations et les droits de réservation de capacités, toute réduction des droits ou redevances autorisée par les États membres conformément au présent règlement entraînerait des pertes de recettes pour le gestionnaire de l'infrastructure. Ces pertes de recettes seraient, en principe, compensées conformément à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE. Compte tenu du caractère extraordinaire de ces pertes, les gestionnaires de l'infrastructure devraient être remboursés dans un délai plus court que celui prévu dans ledit article, 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) En raison du caractère imprévisible et soudain de la propagation de la COVID-19, il a été impossible d'adopter des mesures appropriées à temps. C'est pourquoi le présent règlement devrait également couvrir la période antérieure à son entrée en vigueur. Compte tenu de la nature des mesures prévues par le présent règlement, une telle approche ne devrait pas entraîner de violation de la confiance légitime des personnes concernées.
- (9) L'évolution de la propagation de la COVID-19 et ses répercussions sur le secteur du transport ferroviaire sont difficiles à prévoir. La Commission devrait analyser en permanence les répercussions économiques de la propagation de la COVID-19 sur ce secteur et l'Union devrait être en mesure de prolonger, sans retard injustifié, la période durant laquelle les mesures prévues par le présent règlement s'appliquent, si les conditions défavorables persistent.

- (10) Afin de proroger, si cela est nécessaire et justifié, la validité des mesures prévues par 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 de référence durant laquelle les mesures prévues 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"¹. 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.
- (11) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir des règles temporaires concernant la tarification de l'infrastructure ferroviaire en réponse à la situation d'urgence créée par la propagation de la 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 énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

¹ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (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 comme le prévoit le 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 1^{er} mars 2020 au 31 décembre 2020 (ci-après dénommée "période de référence").

Article 2
Réduction, remise ou report des redevances perçues
pour l'ensemble des prestations minimales et des droits de réservation de capacités

1. Nonobstant l'article 27 et l'article 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, remettre 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, le cas échéant selon les segments de marché indiqués dans leur document de référence du réseau, de manière transparente, objective et non discriminatoire, lorsque 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 la capacité des segments du marché à supporter 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, troisième 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 des capacités auprès d'un candidat, y compris des entreprises ferroviaires, pour des capacités attribuées mais non utilisées pendant la période de référence. Ce faisant, les États membres et les gestionnaires de l'infrastructure agissent de 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 compensent la perte financière spécifique subie par les gestionnaires de l'infrastructure du fait de l'application des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article au plus tard le 31 décembre de l'année suivant celle au cours de laquelle la perte a été subie. Cette compensation est sans préjudice de l'obligation incombant aux États membres au titre 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 restent à l'équilibre au cours d'une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans.
5. Les États membres informent la Commission des mesures prises au titre du présent article au plus tard trois mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement, et informent la Commission des mesures ultérieures ou de modifications apportées ultérieurement aux mesures. La Commission rend ces informations accessibles au public.

Article 3

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

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

Article 4

Organisme de contrôle

L'article 56 de la directive 2012/34/UE s'applique à la réduction, à la remise ou au report des redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et des droits de réservation de capacités visés à l'article 2 du présent règlement et aux ajustements apportés aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire visés à l'article 3 du présent règlement en ce qui concerne les critères énoncés aux articles 2 et 3 du présent règlement qui s'appliquent aux gestionnaires de l'infrastructure.

Article 5

Prolongation de la période de référence

1. Au plus tard le 1^{er} 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 1^{er} mars 2019 au 30 septembre 2019 et du 1^{er} mars 2020 au 30 septembre 2020.

Lorsque la période de référence est prolongée, les gestionnaires de l'infrastructure fournissent à la Commission un nouvel ensemble de données une fois que la moitié de la prolongation de la période de référence s'est écoulée, afin de permettre à la Commission d'évaluer l'évolution de la situation pendant la prolongation de la période de référence.

2. Lorsque la Commission constate, d'une part, au vu des données visées au paragraphe 1, que la baisse du niveau du trafic ferroviaire par rapport au niveau de la période correspondante des années précédentes persiste et est susceptible de persister et, d'autre part, sur la base des meilleures données scientifiques disponibles, que cette situation est une conséquence de la propagation de la COVID-19, la Commission adopte des actes délégués conformément à l'article 6 pour modifier en conséquence la période de référence visée à l'article 1^{er}. Une telle modification ne peut prolonger la période de référence que d'une durée maximale de six mois, et la période de référence ne peut être prolongée au-delà du ... [date d'entrée en vigueur plus 18 mois].
3. Si, en cas d'incidence prolongée de la propagation de la 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 s'applique 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 du ... [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 tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
Le président

Par le Conseil
Le président