

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2020/2180 DE LA COMMISSION**du 18 décembre 2020****prolongeant la période de référence du règlement (UE) 2020/1429 du Parlement européen et du Conseil 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)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2020/1429 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 ⁽¹⁾, et notamment son article 5, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) La pandémie de COVID-19 a entraîné une chute brutale du trafic ferroviaire en raison d'une forte baisse de la demande et de la mise en place dans certains États membres de mesures directes visant à contenir la pandémie.
- (2) Ces circonstances sont indépendantes de la volonté des entreprises ferroviaires, qui ont constamment dû faire face à des problèmes de liquidité considérables et à des pertes très importantes et qui, dans certains cas, sont menacées d'insolvabilité.
- (3) Afin de contrer les effets économiques négatifs de la pandémie de COVID-19 et de soutenir les entreprises ferroviaires, le règlement (UE) 2020/1429 permet aux États membres d'autoriser les gestionnaires de l'infrastructure à réduire, remettre ou reporter le paiement des redevances d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Cette possibilité avait été accordée du 1^{er} mars au 31 décembre 2020 (la «période de référence»).
- (4) Les restrictions à la mobilité imposées pendant la période de la pandémie ont eu une incidence majeure sur l'utilisation de services ferroviaires de transport de voyageurs. La pandémie a également entraîné le ralentissement voire l'arrêt de la production dans de nombreux secteurs, ce qui a réduit la quantité de marchandises transportées par voie ferroviaire. Il ressort des données fournies par les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire dans l'EU-27 que la pandémie a plus durement frappé le segment des services de transport de voyageurs, et notamment celui des services commerciaux de transport de voyageurs, avec une réduction significative de l'offre dans tous les États membres. Entre mars et septembre 2020, les services de transport de voyageurs et les services de fret, exprimés en trains-kilomètres, ont baissé respectivement de 16,9 % et 11,1 % par rapport à la même période l'année précédente. Entre mars et septembre 2020, les services de transport de voyageurs relevant d'obligations de service public et les services commerciaux de transport de voyageurs, exprimés en trains-kilomètres, ont baissé respectivement de 12,2 % et 37,3 % par rapport à la même période l'année précédente. Le trafic de voyageurs, exprimé en voyageurs-km, a diminué de 71,2 % au deuxième trimestre 2020 par rapport à la même période en 2019 et le trafic de marchandises, exprimé en tonnes-kilomètres, a baissé de 15,9 %. Cette tendance peut avoir de fortes répercussions sur la concurrence sur les marchés de transport ferroviaire de voyageurs, la création d'un véritable espace ferroviaire unique européen et enfin, la transition vers un secteur des transports plus durable permettant la circulation de davantage de personnes et de marchandises par rail.
- (5) Les données de l'Organisation mondiale de la santé montrent que le nombre de cas de COVID-19 rapportés quotidiennement en Europe a de nouveau augmenté, avec plus de 300 000 nouveaux cas enregistrés quotidiennement pendant un nombre considérable de jours en octobre 2020.
- (6) En novembre 2020, le Centre européen de prévention et de contrôle des maladies (ECDC) estimait que dans l'Union européenne/l'Espace économique européen (UE/EEE) et au Royaume-Uni, une augmentation considérable du nombre d'infections par la COVID-19 avait été observée et la situation actuelle représentait une menace majeure sur la santé publique, et que la situation épidémiologique actuelle dans la plupart des pays était très inquiétante étant donné qu'elle créait un risque croissant de transmission qui nécessite des mesures de santé publique immédiates et ciblées.

⁽¹⁾ JO L 333 du 12.10.2020, p. 1.

- (7) À la suite de cette évolution, de plus en plus d'États membres ont mis en place des restrictions plus strictes en matière de mobilité, à partir d'octobre. Par conséquent, aucune reprise rapide du trafic ferroviaire n'est prévue sur le court terme.
- (8) Il apparaît ainsi que la diminution du niveau du trafic ferroviaire par rapport au niveau observé au cours de la période correspondante des années précédentes, pour lesquelles 2019 fournit les valeurs de référence conformément à l'article 5, paragraphes 1 et 2, du règlement (UE) 2020/1429, persiste et que cette situation est une conséquence de la pandémie de COVID-19.
- (9) Les prévisions indiquent une reprise très graduelle de l'économie au cours des deux prochaines années, étant donné que les indicateurs de confiance des consommateurs et du climat économique sont devenus négatifs. En outre, à la lumière des données disponibles pour les périodes précédentes, toute amélioration de la situation en matière de santé publique, par exemple en raison de la disponibilité d'un vaccin, et en supposant qu'elle se produise au premier semestre de 2021, ne produira probablement d'effets positifs notables sur le trafic ferroviaire que très tardivement. De tels effets positifs ne se concrétiseront sans doute pas avant le deuxième semestre de 2021.
- (10) Il apparaît ainsi que la diminution du niveau du trafic ferroviaire par rapport au niveau observé au cours de la période correspondante des années précédentes persistera probablement jusqu'à cette époque et que cette situation est une conséquence de la pandémie de COVID-19.
- (11) Il est donc nécessaire de prolonger la période de référence fixée à l'article 1^{er} du règlement jusqu'à la fin du mois de juin 2021.
- (12) Le présent règlement délégué devrait entrer en vigueur à l'issue de la période actuellement prévue à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2020/1429. Afin d'écartier tout risque d'insécurité juridique, il convient que le présent règlement délégué soit adopté selon la procédure d'urgence détaillée à l'article 7 dudit règlement et qu'il entre en vigueur d'urgence le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'article 1^{er} du règlement (UE) 2020/1429 est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

Le présent règlement établit des règles temporaires concernant la tarification de l'infrastructure ferroviaire telle que prévue au 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 30 juin 2021 (ci-après dénommée "période de référence").»

Article 2

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 18 décembre 2020.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN
