

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2022/1036 DE LA COMISIÓN

de 29 de junio de 2022

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la prórroga del período de referencia

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 5, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) La pandemia de COVID-19 ha provocado una fuerte reducción del tráfico ferroviario debido a una importante caída de la demanda y a las medidas directas adoptadas por los Estados miembros para contener la pandemia.
- (2) Estas circunstancias escapan al control de las empresas ferroviarias, que se han enfrentado continuamente a problemas de liquidez considerables y pérdidas importantes y que, en algunos casos, están en peligro de insolvencia.
- (3) Con el fin de contrarrestar los efectos económicos negativos de la pandemia de COVID-19 y apoyar a las empresas ferroviarias, el Reglamento (UE) 2020/1429 permite a los Estados miembros autorizar a los administradores de infraestructuras ferroviarias a reducir, eximir o aplazar los cánones para acceder a la infraestructura ferroviaria. Esta posibilidad se concedió para un período de referencia limitado, que se prorrogó por última vez mediante el Reglamento (UE) 2022/312 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> hasta el 30 de junio de 2022.
- (4) Las limitaciones impuestas a la movilidad durante el período de la pandemia tuvieron un impacto significativo en el uso de los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril. Los servicios de transporte ferroviario de mercancías también se vieron afectados, aunque en menor medida. Según los datos proporcionados por los administradores de infraestructuras ferroviarias de la Unión, la pandemia afectó más duramente al segmento de los servicios de transporte de pasajeros. El más afectado fue el segmento de los servicios comerciales de transporte de pasajeros, con una reducción significativa de su oferta en todos los Estados miembros, que todavía no ha vuelto a los niveles de 2019.
- (5) Ha habido una recuperación en cuanto al número de trenes de mercancías que circulan por la red, ya que los niveles de 2021 son solo un 0,1 % inferiores a los de 2019. El número de trenes de pasajeros sujetos a la obligación de servicio público (OSP) que circularon por la red en 2021 fue un 2 % superior al de 2019, mientras que en 2020 fue un 5,1 % inferior al de 2019. Sin embargo, dado que el número de pasajeros, tanto en 2020 como en 2021, no llegó a los dos tercios de los pasajeros que viajaron en 2019, es probable que el reducido impacto de la pandemia y la recuperación posterior se hayan visto favorecido por el apoyo financiero continuado de las autoridades competentes en el marco de los contratos de OSP. De hecho, en 2021, el número de trenes comerciales de pasajeros seguía siendo un 18,2 % inferior al de 2019. En 2020 fue un 22,9 % inferior en comparación con 2019, por lo que no se observa una recuperación significativa.

<sup>(1)</sup> DO L 333 de 12.10.2020, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2022/312 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2020/1429 en lo que respecta a la duración del período de referencia para la aplicación de medidas temporales relativas al cobro de los cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias (DO L 55 de 28.2.2022, p. 1).

- (6) Se observan tendencias similares cuando el tráfico se expresa en trenes-km. Los trenes-km recorridos por trenes de mercancías que circularon por la red mostraron signos de recuperación, pues en 2021 los niveles fueron solo un 0,5 % inferiores a los de 2019. Los servicios OSP de pasajeros expresados en trenes-km en 2021 superaron en un 1,1 % el nivel de 2019. Sin embargo, en 2021 los servicios comerciales de pasajeros, en términos de trenes-km, se mantuvieron un 18,7 % por debajo de los niveles de 2019, lo que supone una ligera mejoría en comparación con 2020.
- (7) Por lo tanto, es evidente que persiste la reducción del nivel de tráfico ferroviario resultante del impacto de la pandemia de COVID-19 en el segmento de pasajeros, que en 2018 representaba alrededor del 80 % de todo el tráfico expresado en trenes-km.
- (8) Los datos de la Organización Mundial de la Salud muestran que el número de casos diarios de COVID-19 registrados en Europa aumentó drásticamente a principios de 2022 hasta niveles nunca alcanzados antes en la pandemia. Además, el número de casos diarios notificados sigue siendo muy elevado.
- (9) Es probable que la pandemia tenga un impacto negativo persistente en el tráfico ferroviario, y es probable que la difícil situación financiera de las empresas ferroviarias persista también hasta finales de 2022.
- (10) Por consiguiente, es necesario prorrogar el período de referencia establecido en el artículo 1 del Reglamento (UE) 2020/1429 hasta el 31 de diciembre de 2022.
- (11) Si el Parlamento Europeo y el Consejo tuvieran la intención de examinar este Reglamento durante todo el plazo de oposición contemplado en el artículo 6, apartado 6, del Reglamento (UE) 2020/1429, el presente Reglamento no entrará en vigor hasta el final del período de referencia previsto actualmente en el artículo 1 de Reglamento (UE) 2020/1429. A fin de evitar la inseguridad jurídica, el presente Reglamento debe adoptarse con arreglo al procedimiento de urgencia previsto en el artículo 7 del Reglamento (UE) 2020/1429, y debe entrar en vigor con carácter de urgencia el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

El artículo 1 del Reglamento (UE) 2020/1429 se sustituye por el texto siguiente:

#### *«Artículo 1*

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 2022 (en lo sucesivo, “el período de referencia”).

#### *Artículo 2*

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 29 de junio de 2022.

Por la Comisión  
La Presidenta  
Ursula VON DER LEYEN