COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Proposta di

# REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

## che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di Covid-19

(Testo rilevante ai fini del SEE)

# RELAZIONE

## 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

### • Motivi e obiettivi della proposta

La pandemia di Covid-19 ha provocato un grave shock economico, con notevoli effetti negativi nell'Unione europea e in tutto il mondo. La gravità delle conseguenze dipenderà sia dalla durata sia dalla distribuzione geografica della pandemia. Essa sta avendo fra l'altro effetti senza precedenti sui trasporti in generale e sul settore ferroviario in particolare. La pandemia può portare a un elevato numero di insolvenze e carenze di liquidità nel settore ferroviario. Essa incide su tutta la catena di approvvigionamento e si ripercuote sulle imprese ferroviarie, sugli spedizionieri e sulle imprese di logistica. Anche i gestori dell'infrastruttura e gli operatori degli impianti di servizio risentiranno delle conseguenze finanziarie della pandemia. Se non affrontata, la pandemia avrà gravi ripercussioni sul traffico internazionale, sui volumi delle merci e sui numeri dei passeggeri, sul progresso della digitalizzazione, sull'apertura del mercato e sulle strutture di quest'ultimo, con effetti che saranno percepiti per un periodo di tempo prolungato.

Il settore ferroviario riveste un'importanza strategica per l'Unione europea. Esso apporta un contributo essenziale all'occupazione e all'economia dell'UE nel suo complesso e dà direttamente impiego a oltre un milione di persone, di cui circa 600 000 lavorano per le imprese ferroviarie e 440 000 per i gestori dell'infrastruttura (a fine 2016).

Il trasporto ferroviario è fondamentale nel quadro della strategia dell'UE per un settore dei trasporti più sostenibile, per la coesione economica e sociale e per la connettività dei cittadini europei all'interno degli Stati membri e tra di essi. Le ferrovie danno un contributo importante al mix dei trasporti dell'UE, offrendo mobilità pulita e un elevato livello di efficienza. In ragione del suo valore di modalità di trasporto più sostenibile e rispettosa dell'ambiente, il trasporto ferroviario è quindi fondamentale per il conseguimento degli obiettivi del Green Deal.

Sul sistema ferroviario europeo sono trasportati circa 1,6 miliardi di tonnellate di merci e 9 miliardi di passeggeri all'anno. Nel 2016 i volumi del traffico passeggeri nell'UE hanno raggiunto i 450 miliardi di passeggeri/km su circa 6 000 miliardi totali di passeggeri/km nell'ambito del trasporto terrestre. Il traffico ferroviario passeggeri è principalmente nazionale; nel 2016 solo il 6 % è stato di natura transfrontaliera.

Nel 2016 i volumi del traffico merci nell'UE hanno raggiunto i 419 miliardi di tonnellate/km su 2 500 miliardi totali nell'ambito del trasporto terrestre. Circa la metà del trasporto ferroviario totale di merci è di natura transfrontaliera. Ciò conferisce al trasporto ferroviario di merci una forte dimensione europea e lo rende ancora più vulnerabile alla mancanza di interoperabilità e cooperazione tra le reti ferroviarie nazionali, che rischia di influenzarne la competitività.

Con l'insorgere della malattia, il trasporto ferroviario di merci e quello di passeggeri hanno subito una notevole diminuzione a causa delle restrizioni e del calo della domanda. Le restrizioni temporanee ai collegamenti di viaggio tra gli Stati membri dell'UE hanno lasciato un segno profondo: la maggior parte dei treni passeggeri internazionali non è più in servizio e il trasporto ferroviario nazionale è diminuito fino al 90 % rispetto ai dati dell'anno scorso. Molti nuovi operatori entrati di recente sul mercato hanno dovuto cessare le loro attività e tutti gli operatori ferroviari hanno fatto registrare forti riduzioni nei loro servizi di trasporto.

Gli operatori del trasporto ferroviario di merci che prestano servizi transfrontalieri e nazionali segnalano una diminuzione dei volumi trasportati. Una delle principali ragioni è il blocco della domanda da parte di determinate industrie, che hanno interrotto la produzione a causa del crollo della domanda innescato dalle misure di confinamento disposte da gran parte degli Stati membri. Nei mesi successivi al confinamento è stata registrata una lenta ripresa, ma non c'è ancora piena visibilità circa lo sviluppo della domanda per il settore dei trasporti.

Si prevede che la domanda di trasporto passeggeri per l'intero anno 2020 sarà nettamente al di sotto dei livelli del 2019 e che anche la domanda di trasporto merci sarà in ogni caso notevolmente inferiore ai livelli dell'anno scorso.

Per attenuare gli effetti della pandemia si sta ponendo in essere una risposta politica ambiziosa che interessa diversi ambiti. In tale contesto, l'obiettivo del presente regolamento è integrare il quadro ferroviario esistente al fine di consentire alle autorità nazionali e ai portatori di interessi del settore ferroviario di affrontare più agevolmente una serie di conseguenze negative della pandemia di Covid-19 e di rispondere alle necessità urgenti del settore ferroviario finché tali conseguenze persistono. Tali misure riguardano in particolare la rinuncia ai canoni di accesso per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, la relativa riduzione o il relativo rinvio, nonché la rinuncia ai canoni di prenotazione della capacità. Esse riguardano il periodo di riferimento compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020, con riferimento al quale i canoni possono essere modificati in deroga all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, secondo cui il prospetto informativo della rete (che presenta tutti i canoni applicabili) deve essere pubblicato almeno quattro mesi prima della scadenza del termine per la presentazione delle richieste di capacità di infrastruttura.

In sintesi, sono da ricordare i punti seguenti.

1) *Canoni di accesso - importo corrispondente al costo diretto:* l'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva dispone che i canoni per il pacchetto minimo di accesso siano stabiliti al livello di costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Tale disposizione osterebbe in linea di principio a che i canoni siano stabiliti a un livello inferiore. Si propone di derogarvi per consentire agli Stati membri e ai gestori dell'infrastruttura di disporre della più ampia gamma di possibilità durante il periodo di riferimento.

2) *Coefficienti di maggiorazione:* l'articolo 32 consente agli Stati membri di prevedere l'applicazione di coefficienti di maggiorazione in rapporto alla capacità di pagamento dei rispettivi segmenti del mercato ferroviario. Tale principio implica pertanto che i coefficienti di maggiorazione possono essere soggetti a fluttuazioni e possono diminuire in caso di riduzione della capacità di pagamento del segmento di mercato

in questione. Tale diminuzione può in particolare verificarsi a seguito dell'attuale crisi. In linea di principio, tuttavia, allo stato attuale della direttiva 2012/34/UE non è possibile apportare modifiche ai coefficienti di maggiorazione nel corso di una determinata vigenza di un orario di servizio. In deroga a tale norma, si propone di consentire agli Stati membri di autorizzare adeguamenti al ribasso per quanto riguarda il periodo di riferimento.

3) *Canoni di prenotazione della capacità:* l'articolo 36 della direttiva 2012/34/UE prevede un regime di canoni di prenotazione della capacità. L'obiettivo di tali canoni è dissuadere le imprese ferroviarie dal sopprimere tracce ferroviarie con breve preavviso e incentivare quindi un migliore e pieno utilizzo della capacità esistente. Di solito il livello di tali canoni aumenta con l'approssimarsi della cancellazione al momento dell'effettuazione del servizio.

Ai sensi dell'articolo 36 della direttiva 2012/34/UE, in linea di principio spetta a ciascun gestore dell'infrastruttura decidere se intende applicare canoni di prenotazione della capacità. L'articolo 36, seconda frase, rende tuttavia obbligatoria l'applicazione di tali canoni in caso di "regolare mancato uso delle tracce assegnate o di parte di esse" da parte di un'impresa ferroviaria.

La pandemia ha causato gravi perturbazioni del traffico ferroviario, che hanno portato alla cancellazione di numerose tracce ferroviarie. Gli eventi sottostanti non rientravano e non rientrano nel controllo delle imprese ferroviarie. Tali eventi hanno inoltre dato origine a un eccesso di capacità (temporaneo). Si può pertanto concludere che l'effetto di incentivazione perseguito dai canoni di prenotazione della capacità conformemente all'articolo 36 della direttiva 2012/34/UE non riguarda il periodo di riferimento.

È pertanto opportuno consentire agli Stati membri di revocare l'obbligo stabilito dall'articolo 36, seconda frase, della direttiva per quanto riguarda le cancellazioni durante tale periodo.

4) *Rimborsi da parte degli Stati membri:* per quanto riguarda ciascuno degli elementi di cui sopra (canoni basati sul costo diretto, coefficienti di maggiorazione e canoni di prenotazione della capacità), le riduzioni dei canoni autorizzate dagli Stati membri conformemente al regolamento proposto comporterebbero perdite economiche per i gestori dell'infrastruttura.

Tali perdite sarebbero in linea di principio compensate conformemente all'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE. Ai sensi di tale disposizione gli Stati membri sono tenuti a garantire che i conti dei gestori dell'infrastruttura che subiscono perdite dovute, tra l'altro, a un calo imprevisto della domanda presentino un equilibrio nell'arco di un periodo di cinque anni in condizioni normali di attività.

Le perdite economiche per i gestori dell'infrastruttura determinate dalle riduzioni ai sensi del regolamento proposto non si verificherebbero per definizione ai sensi della direttiva 2012/34/UE nel suo stato attuale. Si propone pertanto che i gestori dell'infrastruttura siano rimborsati entro un periodo più breve rispetto a quello stabilito all'articolo 8, paragrafo 4, di tale direttiva, ossia entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello in cui la perdita è stata subita.

5) *Adeguamenti del prospetto informativo della rete:* il prospetto informativo della rete precisa in dettaglio le regole generali, le scadenze, le procedure e i criteri relativi ai sistemi di imposizione dei canoni e di assegnazione della capacità e contiene informazioni per le richieste di capacità di infrastruttura.

Si propone di disporre che i prospetti informativi della rete siano tenuti aggiornati e modificati quanto prima.

- **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La direttiva 2012/34/UE non contempla circostanze eccezionali, quali quelle verificatesi nel settore ferroviario a causa della pandemia di Covid-19. È pertanto opportuno autorizzare deroghe mirate per attenuare gli effetti della pandemia sul trasporto ferroviario e per preservare l'integrità dello spazio ferroviario europeo unico. La struttura di mercato concorrenziale, con operatori storici e nuovi operatori, impone inoltre l'adozione di misure di sostegno che continuino a garantire la parità di condizioni.

- **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

Il funzionamento efficace dello spazio ferroviario europeo unico dipende dai risultati economici degli operatori del mercato e dalla salvaguardia dei risultati già conseguiti per quanto concerne l'indipendenza gestionale dei gestori dell'infrastruttura e delle imprese ferroviarie, la trasparenza delle disposizioni in materia di imposizione dei canoni e accesso alla rete, la non discriminazione e la parità di trattamento nell'assegnazione delle tracce e nei sistemi di imposizione dei canoni, l'apertura del mercato. Le conseguenze economiche negative della pandemia di Covid-19 potrebbero mettere a rischio la solidità finanziaria dei portatori di interessi del mercato ferroviario e potrebbero avere gravi effetti negativi sul funzionamento del sistema dei trasporti, con ripercussioni negative sull'economia nel suo complesso. Secondo un sondaggio effettuato nei mesi di maggio e giugno 2020 tra le imprese ferroviarie attraverso la piattaforma *Railway Undertakings Dialogue*, finora non è stato fornito alcun aiuto specifico ai portatori di interessi del settore ferroviario. Il regolamento proposto affronta tali questioni.

## 2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

- **Base giuridica**

La presente iniziativa si fonda sull'articolo 91 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, che costituisce anche la base giuridica della direttiva 2012/34/UE.

- **Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)**

Gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri per i seguenti motivi. I canoni di accesso sono integralmente regolamentati a livello dell'UE e gli Stati membri non possono pertanto discostarsi dalle norme dell'Unione in mancanza di una normativa europea specifica. Nel contesto della pandemia di Covid-19, la direttiva 2012/34/UE non consente agli Stati membri di reagire agli imprevedibili effetti sul settore ferroviario, in particolare adeguando le norme in materia di imposizione dei canoni e assegnazione della capacità. Ciò può essere conseguito solo mediante un atto adottato dall'Unione che consenta deroghe (mirate). Ai sensi del regolamento proposto spetta inoltre agli Stati membri decidere se attuare le misure previste, tenendo conto anche dei mezzi a loro disposizione in termini di finanziamenti pubblici.

- **Proporzionalità**

La proposta si limita a quanto necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare gli effetti dell'attuale pandemia di Covid-19 attraverso deroghe mirate alla direttiva 2012/34/UE. La misura proposta è pertanto proporzionata anche in relazione al periodo di riferimento cui si applica. Tale periodo riflette le stime attuali circa l'intervallo di tempo durante il quale la pandemia di Covid-19 continuerà a incidere sul mercato ferroviario. Si propone di autorizzare la Commissione a prorogare tale periodo ove necessario.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Per conseguire il suo obiettivo, lo strumento giuridico deve essere di applicazione generale e diretta. Per tale motivo lo strumento giuridico adeguato è un regolamento.

## 3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Si tratta di una misura urgente determinata dall'improvvisa e imprevedibile insorgenza della malattia Covid-19.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Data l'urgenza della questione, non è stato possibile svolgere consultazioni ufficiali dei portatori di interessi. Sia le autorità degli Stati membri che i portatori di interessi hanno tuttavia invitato la Commissione ad adottare una proposta di opportune misure nel contesto del quadro per l'assegnazione della capacità e per l'imposizione dei canoni della direttiva 2012/34/UE.

In particolare, le associazioni del settore ferroviario che rappresentano le imprese ferroviarie hanno contattato a più riprese la Commissione chiedendo misure urgenti. Tali misure dovrebbero mirare a garantire che il settore possa far fronte alle perdite economiche e ridurre il rischio di fallimenti, specialmente per gli operatori privati. Una delle misure più auspicate è la sospensione dei canoni per l'infrastruttura ferroviaria, le stazioni, gli impianti di servizio e per l'uso dei binari di deposito.

A seguito di tale richiesta di intervento, alcuni Stati membri e alcuni gestori dell'infrastruttura hanno iniziato a reagire adottando e/o prendendo in considerazione tali misure. La Commissione ha effettuato un sondaggio nei mesi di marzo, aprile e maggio 2020 tramite il sottogruppo per i canoni della piattaforma PRIME. In base ai risultati del sondaggio si è giunti alla conclusione che alcuni Stati membri sembravano disposti ad adottare misure di sostegno sulla falsariga di quanto proposto nel presente regolamento.

Data la mancanza di adeguate disposizioni di emergenza nella direttiva, è necessario creare un quadro per le misure imposte dalla crisi della Covid-19 mediante l'adozione del presente regolamento.

- **Assunzione e uso di perizie**

Come illustrato, l'urgenza della situazione non ha permesso di assumere perizie con il consueto livello di dettaglio. La Commissione si è tuttavia basata sull'esperienza acquisita grazie ai contatti con gli Stati membri e i portatori di interessi del settore ferroviario.

- **Valutazione d'impatto**

Vista l'urgenza della situazione, non sono state effettuate valutazioni d'impatto.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Non pertinente.

- **Diritti fondamentali**

Non pertinente.

## 4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Non pertinente.

## 5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

La misura non contempla modalità specifiche di monitoraggio o informazione. La Commissione dovrebbe tuttavia seguire l'evoluzione della pandemia di Covid-19 e i relativi effetti sullo spazio ferroviario europeo unico. Ad essa dovrebbe essere inoltre conferito il potere di adottare, qualora necessario, un atto delegato che proroghi i termini previsti dalla presente misura.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Nessuno.

2020/0127 (COD)

Proposta di

# REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

## che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di Covid-19

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo[1],

visto il parere del Comitato delle regioni[2],

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

(1) La pandemia di Covid-19 ha provocato un calo significativo della domanda, che a sua volta ha determinato una notevole diminuzione del trasporto ferroviario. Ciò ha avuto gravi effetti sulle imprese ferroviarie già a partire dal 1º marzo 2020 e rischia di incidere sul settore almeno fino al 31 dicembre 2020. Tali circostanze non rientrano nel controllo delle imprese ferroviarie, che si trovano ad affrontare notevoli problemi di liquidità, gravi perdite e, in alcuni casi, possono rischiare l'insolvenza.

(2) Le imprese ferroviarie possono avere bisogno di sostegno finanziario per contrastare gli effetti economici negativi della pandemia di Covid-19. Per le imprese ferroviarie può non essere possibile pagare i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria durante l'emergenza della Covid-19 e, per tale motivo, ai gestori dell'infrastruttura dovrebbe essere consentito ridurre tali canoni, rinunciarvi o rinviarli. Tale possibilità dovrebbe essere concessa per il periodo durante il quale gli effetti della pandemia di Covid-19 sul mercato ferroviario sono stati percepiti e si prevede continueranno a esserlo, vale a dire tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 (il "periodo di riferimento").

(3) Ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE, i canoni di accesso da pagare al gestore dell'infrastruttura non possono scendere al di sotto del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Una rinuncia totale o parziale ai canoni o un rinvio degli stessi, applicati in maniera trasparente, obiettiva e non discriminatoria a tutte le imprese ferroviarie operanti nei settori del trasporto merci e del trasporto passeggeri, attenuerebbe gli effetti della pandemia di Covid-19

[1] GU C 132 del 3.5.2011, pag. 99.
[2] GU C 104 del 2.4.2011, pag. 53.

durante il periodo di riferimento. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la facoltà di autorizzare tali misure da parte dei gestori dell'infrastruttura.

(4) L'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE permette agli Stati membri di prevedere l'applicazione di coefficienti di maggiorazione, se il mercato lo consente. Date le ripercussioni della pandemia di Covid-19, la capacità dei segmenti di mercato di consentire coefficienti di maggiorazione può essersi ridotta. È pertanto opportuno permettere agli Stati membri di autorizzare i gestori dell'infrastruttura a riesaminare la capacità dei segmenti di mercato di consentire coefficienti di maggiorazione, ai fini di una possibile riduzione degli importi dovuti per quanto riguarda il periodo di riferimento.

(5) L'articolo 36 della direttiva 2012/34/UE prevede un regime di canoni di prenotazione mirato a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. La seconda frase di tale articolo rende obbligatoria l'applicazione di tali canoni in caso di regolare mancato uso delle tracce assegnate o di parte di esse da parte di un'impresa ferroviaria. I gestori dell'infrastruttura devono pubblicare nei propri prospetti informativi della rete i criteri per determinare tale mancato uso. La pandemia ha causato gravi perturbazioni del traffico ferroviario, che hanno portato alla cancellazione di numerose tracce ferroviarie. Gli eventi sottostanti non rientravano e non rientrano nel controllo delle imprese ferroviarie. Tali eventi hanno inoltre dato origine a un eccesso di capacità (temporaneo). Si può pertanto concludere che l'effetto di incentivazione voluto dai canoni di prenotazione della capacità conformemente all'articolo 36 della direttiva 2012/34/UE non riguarda il periodo di riferimento. In deroga all'articolo 36, seconda frase, agli Stati membri dovrebbe essere pertanto consentito di autorizzare i gestori dell'infrastruttura a non applicare canoni di prenotazione per la capacità assegnata ma non utilizzata durante il periodo di riferimento, anche qualora tale mancato uso sarebbe considerato un regolare mancato uso delle tracce assegnate o di parte di esse secondo i criteri attualmente applicabili.

(6) Per quanto riguarda ciascuno degli elementi di cui sopra, le riduzioni dei canoni autorizzate dagli Stati membri conformemente al presente regolamento comporterebbero perdite economiche per i gestori dell'infrastruttura. Tali perdite sarebbero in linea di principio compensate conformemente all'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE. Dato il carattere straordinario di tali perdite, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere rimborsati entro un periodo più breve, vale a dire entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello in cui la perdita è stata subita.

(7) È opportuno che siano apportati adeguamenti temporanei delle condizioni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e che i prospetti informativi della rete siano tenuti aggiornati e modificati ove necessario.

(8) Dato il carattere improvviso e imprevedibile della pandemia di Covid-19, che ha reso impossibile l'adozione di misure dell'Unione in tempo utile, il presente regolamento dovrebbe coprire il periodo di riferimento di cui sopra, anche se parti di tale periodo si trovano nel passato, senza tuttavia pregiudicare il legittimo affidamento.

(9) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire rispondere alla situazione d'urgenza determinata dalla pandemia di Covid-19, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata o degli effetti dell'azione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea (TUE). Conformemente al principio di proporzionalità di cui al

suddetto articolo, si ritiene che il presente regolamento si limiti a quanto necessario per il conseguimento di tale obiettivo.

(10) Considerata l'urgenza derivante dalle circostanze eccezionali causate dalla pandemia di Covid-19 che giustificano le misure proposte, e più in particolare al fine di adottare rapidamente le misure necessarie in modo da contribuire alla sostenibilità finanziaria delle imprese ferroviarie, è opportuno ammettere un'eccezione al periodo di otto settimane di cui all'articolo 4 del protocollo n. 1 sul ruolo dei parlamenti nazionali nell'Unione europea, allegato al TUE, al trattato sul funzionamento dell'Unione europea e al trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica.

(11) Al fine di prorogare, qualora ciò sia necessario e giustificato, le misure stabilite dal presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardo alla proroga del periodo di applicazione delle misure da esso previste. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio"([3]). In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

(12) Al fine di consentire la tempestiva applicazione delle misure di cui al presente regolamento, è opportuno che esso entri in vigore con urgenza il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

**Oggetto e ambito di applicazione**

Il presente regolamento stabilisce norme temporanee sull'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui al capo IV della direttiva 2012/34/UE. Esso si applica all'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi ferroviari nazionali e internazionali contemplato da tale direttiva durante il periodo compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 ("periodo di riferimento").

*Articolo 2*

**Riduzione dei canoni per il pacchetto minimo di accesso e di prenotazione della capacità, relativa rinuncia o relativo rinvio**

1. In deroga all'articolo 27 e all'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE e fatto salvo il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri possono autorizzare i gestori dell'infrastruttura a ridurre il pagamento dei canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, a rinunciarvi o a rinviarlo in maniera trasparente, obiettiva e non discriminatoria nei casi in cui tale pagamento è divenuto o diverrà esigibile durante il periodo di riferimento.

2. In deroga all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE e fatto salvo il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri possono autorizzare i gestori dell'infrastruttura a riesaminare la capacità dei segmenti di mercato di consentire coefficienti di maggiorazione, ai sensi dell'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, ai fini di un'eventuale riduzione degli importi dovuti per quanto riguarda il periodo di riferimento.

3. In deroga all'articolo 27 e all'articolo 36, seconda frase, della direttiva 2012/34/UE e fatto salvo il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri possono autorizzare i gestori dell'infrastruttura a non applicare alle imprese ferroviarie i canoni di prenotazione per la capacità assegnata ma non utilizzata durante il periodo di riferimento in maniera trasparente, obiettiva e non discriminatoria.

4. In deroga all'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE e fatto salvo il rispetto delle norme in materia di aiuti di Stato, gli Stati membri compensano i gestori dell'infrastruttura per la perdita finanziaria specifica subita a seguito dell'applicazione dei paragrafi 1, 2 e 3 entro il 31 dicembre dell'anno successivo a quello in cui la perdita è stata subita. Tale compensazione lascia impregiudicato l'obbligo degli Stati membri, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE, di assicurare che il conto dei profitti e delle perdite del gestore dell'infrastruttura, nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, presenti un equilibrio.

*Articolo 3*

**Adeguamenti delle condizioni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**

In deroga all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE, i gestori dell'infrastruttura modificano, ove opportuno e quanto prima, il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 di tale direttiva in modo da presentare le condizioni da essi applicate in considerazione delle misure adottate dallo Stato membro interessato conformemente all'articolo 2.

*Articolo 4*

**Organismo di regolamentazione**

Il presente regolamento lascia impregiudicate le disposizioni della direttiva 2012/34/UE riguardanti l'organismo di regolamentazione. L'articolo 56 di tale direttiva si applica ai casi di cui agli articoli 2 e 3 del presente regolamento per quanto riguarda i criteri ivi stabiliti applicabili ai gestori dell'infrastruttura.

*Articolo 5*

**Proroga del periodo di riferimento**

1. Entro il 1º novembre 2020 i gestori dell'infrastruttura forniscono alla Commissione i dati relativi all'uso delle loro reti suddivisi per segmenti di mercato, conformemente all'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE, per i periodi compresi tra il 1º marzo 2019 e il 30 settembre 2019 e tra il 1º marzo 2020 e il 30 settembre 2020.

2. Qualora constati, sulla base dei dati di cui al paragrafo 1, che la riduzione del livello del traffico ferroviario rispetto al livello del corrispondente periodo dell'anno precedente persiste, ed è probabile che continuerà a persistere, e constati altresì che

tale situazione, secondo i migliori dati scientifici disponibili, è dovuta agli effetti della pandemia di Covid-19, la Commissione modifica di conseguenza il periodo di riferimento mediante atti delegati adottati conformemente all'articolo 6.

3. Qualora, in caso di effetti prolungati della pandemia di Covid-19 sul settore del trasporto ferroviario nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo si applica la procedura di cui all'articolo 7.

*Articolo 6*

**Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, è conferito alla Commissione per un periodo di un anno a decorrere dal [*data di entrata in vigore del presente regolamento*].

3. La delega di potere di cui all'articolo 5, paragrafo 2, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio".

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 7*

**Procedura d'urgenza**

1. Gli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo entrano in vigore immediatamente e si applicano finché non siano sollevate obiezioni conformemente al paragrafo 2. La notifica di un atto delegato al Parlamento europeo e al Consiglio illustra i motivi del ricorso alla procedura d'urgenza.

2. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni a un atto delegato secondo la procedura di cui all'articolo 6, paragrafo 6. In tal caso, la Commissione abroga l'atto immediatamente a seguito della notifica della decisione con la quale il Parlamento europeo o il Consiglio hanno sollevato obiezioni.

*Articolo 8*

**Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile negli Stati membri conformemente ai trattati.

Fatto a Bruxelles, il

| | |
|---|---|
| *Per il Parlamento europeo* | *Per il Consiglio* |
| *Il presidente* | *Il presidente* |