



UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

**Bruxelles, 7 ottobre 2020
(OR. en)**

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

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

**TRANS 323
CODEC 656**

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
CHE ISTITUISCE MISURE PER UN MERCATO FERROVIARIO SOSTENIBILE
IN CONSIDERAZIONE DELL'EPIDEMIA DI COVID-19**

REGOLAMENTO (UE) 2020/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 7 ottobre 2020

**che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile
in considerazione dell'epidemia 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 europeo¹,
previa consultazione del Comitato delle regioni,
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria²,

¹ Parere del 16 luglio 2020 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

² Posizione del Parlamento europeo del 17 settembre 2020 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 2 ottobre 2020.

considerando quanto segue:

- (1) L'epidemia di COVID-19 ha provocato un netto calo della domanda di servizi di trasporto ferroviario. Ciò ha avuto gravi effetti sulle imprese ferroviarie. L'impatto ha iniziato a manifestarsi già dal 1° marzo 2020 e rischia di durare almeno fino al 31 dicembre 2020. Le circostanze legate all'epidemia di COVID-19 non rientrano nel controllo delle imprese ferroviarie, che si trovano ad affrontare notevoli problemi di liquidità e gravi perdite e, in alcuni casi, possono rischiare l'insolvenza.
- (2) Le imprese ferroviarie potrebbero avere bisogno di sostegno finanziario per contrastare gli effetti economici negativi dell'epidemia di COVID-19. Per le imprese ferroviarie potrebbe non essere possibile pagare i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria a causa dell'epidemia di COVID-19 e, per tale motivo, i gestori dell'infrastruttura dovrebbero essere autorizzati a ridurre tali canoni, a rinunciarvi o a rinviarli. Tale possibilità dovrebbe essere concessa per il periodo durante il quale gli effetti dell'epidemia di COVID-19 sul mercato ferroviario si sono già manifestati e si prevede continueranno a esserlo, vale a dire tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 ("periodo di riferimento").

- (3) Ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio¹, i canoni di accesso da pagare al gestore dell'infrastruttura non devono scendere al di sotto del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario. Una rinuncia parziale o totale 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/o del trasporto passeggeri, attenuerebbe gli effetti dell'epidemia di COVID-19 durante il periodo di riferimento. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la facoltà di autorizzare i gestori dell'infrastruttura ad adottare misure a tale effetto.
- (4) L'articolo 32, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE permette agli Stati membri di applicare coefficienti di maggiorazione, se il mercato lo consente. Date le ripercussioni dell'epidemia di COVID-19, la capacità dei segmenti di mercato di consentire coefficienti di maggiorazione potrebbe essersi ridotta. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la facoltà 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.

¹ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

- (5) L'articolo 36 della direttiva 2012/34/UE prevede un regime di canoni di prenotazione mirato a incentivare un utilizzo efficiente della capacità. A norma di tale articolo, l'applicazione di tali canoni è obbligatoria in caso di regolare mancato uso delle tracce assegnate o di parte di esse da parte di un richiedente, imprese ferroviarie comprese. I gestori dell'infrastruttura devono pubblicare nei propri prospetti informativi della rete i criteri per determinare tale mancato uso. L'epidemia di COVID-19 ha causato gravi perturbazioni del traffico ferroviario, che hanno portato alla cancellazione di numerose tracce ferroviarie. Gli eventi sottostanti non rientrano e non rientrano nel controllo delle imprese ferroviarie. Tali eventi hanno inoltre comportato un temporaneo sfruttamento minore della capacità. Si può pertanto concludere che l'effetto di incentivazione che i canoni di prenotazione della capacità a norma dell'articolo 36 della direttiva 2012/34/UE intendevano produrre non riguarda il periodo di riferimento. Gli Stati membri dovrebbero pertanto avere la facoltà 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 i canoni di accesso, l'applicazione di coefficienti di maggiorazione e i canoni di prenotazione della capacità, 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 di quello stabilito da detto articolo, 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) Data la natura imprevedibile e improvvisa dell'epidemia di COVID-19 è stato impossibile adottare misure adeguate in tempo utile. Per tale motivo il presente regolamento dovrebbe applicarsi anche per un lasso di tempo precedente la sua entrata in vigore. Considerata la natura delle misure previste dal presente regolamento, un simile approccio non comporta una violazione del legittimo affidamento delle persone interessate.
- (9) È difficile prevedere l'ulteriore impatto dell'epidemia di COVID-19 e i suoi effetti sul settore del trasporto aereo. La Commissione dovrebbe analizzare costantemente l'impatto economico dell'epidemia di COVID-19 su detto settore e, nel caso in cui le condizioni avverse persistano, l'Unione dovrebbe essere in grado di prorogare senza indebito ritardo il periodo di applicazione delle misure previste dal presente regolamento.

- (10) Al fine di prorogare, qualora ciò sia necessario e giustificato, la validità delle misure previste 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 riferimento 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"¹. 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.
- (11) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire stabilire norme temporanee sull'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria in risposta alla situazione d'urgenza determinata dall'epidemia 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). Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

¹ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (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 disciplinato da tale direttiva durante il periodo compreso tra il 1° 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 rinviarli, se del caso secondo i segmenti di mercato identificati nei loro prospetti informativi della rete, in maniera trasparente, obiettiva e non discriminatoria qualora tale pagamento sia divenuto o divenga 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, terza 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 al richiedente, incluse le imprese ferroviarie, i canoni di prenotazione per la capacità assegnata ma non utilizzata durante il periodo di riferimento. In tal caso gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura agiscono 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 del presente articolo 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.
5. Gli Stati membri informano la Commissione delle misure adottate ai sensi del presente articolo entro tre mesi dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e la informano delle successive misure o modifiche delle stesse. La Commissione rende tali informazioni disponibili al pubblico.

Articolo 3

Adeguamenti delle condizioni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

I gestori dell'infrastruttura modificano, ove opportuno e senza ritardo, il prospetto informativo della rete di cui all'articolo 27 della direttiva 2012/34/UE in modo da presentare le condizioni da essi applicate in considerazione delle misure adottate dallo Stato membro interessato conformemente all'articolo 2 del presente regolamento.

Articolo 4

Organismo di regolamentazione

L'articolo 56 della direttiva 2012/34/UE si applica alla riduzione dei canoni per il pacchetto minimo di accesso e di prenotazione della capacità, alla relativa rinuncia o al relativo rinvio, di cui all'articolo 2 del presente regolamento e agli adeguamenti delle condizioni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria di cui all'articolo 3 del presente regolamento, per quanto riguarda i criteri stabiliti agli articoli 2 e 3 del presente regolamento che si applicano ai gestori dell'infrastruttura.

Articolo 5

Proroga del periodo di riferimento

1. Entro il 1° 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 1° marzo 2019 e il 30 settembre 2019 e tra il 1° marzo 2020 e il 30 settembre 2020.

Nel caso in cui il periodo di riferimento sia prorogato, i gestori dell'infrastruttura forniscono alla Commissione un nuovo insieme di dati dopo che sia trascorsa la metà del periodo di riferimento prorogato al fine di consentire alla Commissione la valutazione dell'evolversi della situazione durante le proroga del periodo di riferimento.

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 degli anni precedenti persiste, ed è probabile che persista, e constati altresì che tale situazione, secondo i migliori dati scientifici disponibili, è dovuta all'impatto dell'epidemia di COVID-19, la Commissione adotta atti delegati conformemente all'articolo 6 per modificare di conseguenza il periodo di riferimento indicato all'articolo 1. Ciascuna di tali modifiche può prorogare il periodi di riferimento per un massimo di sei mesi e il periodo di riferimento non può essere prorogato oltre il [*data dell'entrata in vigore più 18 mesi*].
3. Qualora, in caso di impatto prolungato dell'epidemia di COVID- 19 sul settore del trasporto ferroviario nell'Unione, motivi imperativi d'urgenza lo richiedano, la procedura di cui all'articolo 7 si applica agli atti delegati adottati ai sensi del presente articolo.

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 ... [*GU: inserire la data: 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 in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente