

- (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.
- (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 rientravano 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»⁽⁴⁾. 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.

⁽⁴⁾ GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

