



Consiglio  
dell'Unione europea

Bruxelles, 22 dicembre 2021  
(OR. en)

15297/21

---

---

**Fascicolo interistituzionale:  
2021/0437(COD)**

---

---

**TRANS 773  
COVID-19 420  
CODEC 1697**

## **PROPOSTA**

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	22 dicembre 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2021) 832 final
Oggetto:	Proposta di REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO che modifica il regolamento (UE) 2020/1429 per quanto riguarda la durata del periodo di riferimento per l'applicazione delle norme temporanee relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2021) 832 final.

---

All.: COM(2021) 832 final



Bruxelles, 22.12.2021  
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Proposta di

**REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (UE) 2020/1429 per quanto riguarda la durata del periodo di riferimento per l'applicazione delle norme temporanee relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

## RELAZIONE

### 1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### • **Motivi e obiettivi della proposta**

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 900 000 persone, di cui circa 500 000 lavorano per le imprese ferroviarie e circa 400 000 per i gestori dell'infrastruttura (a fine 2018)<sup>1</sup>.

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.

Nel 2018 sul sistema ferroviario europeo sono stati trasportati circa 1,6 miliardi di tonnellate di merci e 7,1 miliardi di passeggeri. Nello stesso anno, i volumi del traffico ferroviario passeggeri nell'UE hanno raggiunto i 400 miliardi di passeggeri/km su circa 5 000 miliardi totali di passeggeri/km nell'ambito del trasporto terrestre. Il traffico ferroviario passeggeri è principalmente nazionale: nel 2018 solo il 7 % è stato di natura transfrontaliera<sup>2</sup>.

Nel 2018<sup>3</sup> i volumi del traffico ferroviario di merci nell'UE hanno raggiunto i 435 miliardi di tonnellate/km su 2 300 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.

Dagli inizi del 2020 la pandemia di COVID-19 ha determinato forti ripercussioni nell'Unione sul trasporto ferroviario di passeggeri e merci, che è diminuito a causa delle limitazioni alla mobilità e del conseguente calo della domanda di trasporti. Durante il primo periodo della pandemia, nella primavera del 2020, gli operatori ferroviari hanno sospeso la maggior parte dei treni passeggeri internazionali. Il numero di passeggeri del trasporto ferroviario interno durante la prima ondata della pandemia è diminuito del 90 % rispetto all'anno precedente. Alcuni operatori, particolarmente quelli entrati nel mercato più di recente, hanno dovuto interrompere l'attività, mentre i volumi di merci trasportate su ferrovia sono diminuiti dal momento che molte industrie, sotto gli effetti della pandemia, hanno rallentato o cessato del tutto la produzione. Per tutta l'estate del 2020 i volumi e la domanda di trasporti sono rimasti a livelli bassi in termini sia di passeggeri sia di merci.

---

<sup>1</sup> Documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la settima relazione sul monitoraggio dello sviluppo del mercato ferroviario a norma dell'articolo 15, paragrafo 4, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio (COM(2021) 5 final).

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Idem.

Nell'autunno del 2020, la seconda ondata della pandemia ha costretto molti paesi ad adottare ulteriori misure di limitazione della mobilità dei cittadini. Lo scoppio della terza ondata pandemica ha ostacolato la rapida ripresa del traffico ferroviario, in particolare dei servizi di trasporto passeggeri. Nei mesi di ottobre e novembre 2020, gli Stati membri hanno imposto nuove restrizioni alla mobilità, revocandole solo parzialmente e gradualmente nel corso del 2021. Il numero di passeggeri non è ancora tornato ai livelli pre-pandemia e i tempi per conseguire una piena ripresa potrebbero essere più lunghi del previsto, in particolar modo per il traffico commerciale passeggeri. Gli effetti della pandemia sul settore dei trasporti continuano perciò ad essere considerevoli. La comparsa nell'autunno del 2021 di Omicron, la nuova variante estremamente contagiosa della COVID-19, con caratteristiche ancora sconosciute rispetto alle varianti precedenti, desta preoccupazioni in relazione a una quarta ondata della pandemia e a misure di contenimento più rigorose.

Il 7 ottobre 2020 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il regolamento (UE) 2020/1429 che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione dell'epidemia di COVID-19<sup>4</sup>. Obiettivo del regolamento era consentire ai portatori di interessi del settore ferroviario di affrontare meglio le conseguenze finanziarie della pandemia di COVID-19 e rispondere alle loro urgenti esigenze di liquidità, riducendo i canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio, oppure rinunciandovi o rinviandone il pagamento.

Tali misure di sostegno si applicavano ai canoni esigibili durante tutto il periodo di riferimento stabilito all'articolo 1 del regolamento, vale a dire dal 1° marzo 2020 al 31 dicembre 2020 ("il periodo di riferimento"). L'ambito di applicazione era limitato a tale periodo per garantire che le misure fossero applicate solo per il tempo necessario.

L'articolo 5 del regolamento (UE) 2020/1429 conferiva alla Commissione il potere di prorogare il periodo di riferimento fino a sei mesi mediante atti delegati, sulla base di dati forniti dai gestori dell'infrastruttura indicanti una riduzione persistente del traffico ferroviario riconducibile in modo comprovabile alla pandemia di COVID-19. Il periodo di riferimento poteva essere prorogato fino al 14 aprile 2022.

La Commissione ha esercitato tale delega di potere due volte<sup>5</sup> prorogando il periodo di riferimento fino al 31 dicembre 2021. La Commissione non ha più il potere di adottare atti delegati per prorogare il periodo di riferimento, in quanto tale potere era stato conferito per un periodo di un anno a decorrere dal 13 ottobre 2020.

Dai dati trasmessi alla Commissione dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, relativi a un periodo che si estende fino a settembre 2021, emerge che la pandemia ha colpito più duramente il segmento dei servizi di trasporto passeggeri e, in particolare, il segmento

---

<sup>4</sup> *GU L 333 del 12.10.2020, pag. 1.*

<sup>5</sup> Regolamento delegato (UE) 2020/2180 della Commissione, del 18 dicembre 2020, che proroga il periodo di riferimento del regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di COVID-19 (GU L 433 del 22.12.2020, pag. 37); regolamento delegato (UE) 2021/1061 della Commissione, del 28 giugno 2021, che proroga il periodo di riferimento del regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di COVID-19 (GU L 229 del 29.6.2021, pag. 1).

dei servizi commerciali di trasporto passeggeri, con una significativa riduzione dell'offerta, non ancora tornata ai livelli del 2019, in tutti gli Stati membri. Il numero di treni passeggeri che operano in adempimento degli obblighi di servizio pubblico (OSP) in circolazione sulla rete ferroviaria tra gennaio e settembre 2021 è paragonabile a quello dello stesso periodo del 2019, mentre nel 2020 era in calo del 7,8 % rispetto al 2019. Tuttavia il numero di treni passeggeri destinati ai servizi commerciali tra gennaio e settembre 2021 era ancora inferiore del 21,5 % rispetto allo stesso periodo del 2019, il che dimostra che non vi è stata alcuna ripresa rispetto allo stesso periodo del 2020, quando si registrava un calo del 23,3 % rispetto al 2019. Il numero di treni merci in circolazione sulla rete era ancora inferiore del 2,5 % rispetto al corrispondente periodo del 2019. Tendenze analoghe si possono osservare quando il traffico è espresso in treno-km. Tra gennaio e settembre 2021 i servizi di OSP per passeggeri hanno registrato un calo del 5,2 % in treno-km rispetto allo stesso periodo del 2019. Nel 2021 i servizi commerciali di trasporto passeggeri espressi in treno-km sono rimasti inferiori del 25,6 % rispetto allo stesso periodo del 2019, in linea con il (basso) livello raggiunto già nel 2020. I treni/km percorsi da treni merci in circolazione sulla rete hanno mostrato segnali di ripresa, ma sono rimasti inferiori del 2,6 % tra gennaio e settembre 2021 rispetto allo stesso periodo del 2019. Ne consegue che la riduzione del livello di traffico ferroviario per effetto della pandemia di COVID-19 è ancora in atto.

È pertanto necessario modificare il regolamento (UE) 2020/1429 al fine di prorogare ulteriormente il periodo di riferimento.

Poiché la pandemia non è ancora superata e persiste un certo grado di imprevedibilità quanto agli sviluppi futuri, è altresì necessario delegare alla Commissione il potere di prorogare ulteriormente, di volta in volta per un massimo di sei mesi, il periodo di cui sopra, in continuità con il quadro giuridico esistente.

Si propone pertanto di prorogare il periodo di riferimento fino al 30 giugno 2022 e di conferire alla Commissione il potere di adottare atti delegati per prorogare ulteriormente tale periodo fino al 31 dicembre 2023. Si propone inoltre che la delega di potere cessi alla stessa data, ossia il 31 dicembre 2023. Tutte le altre disposizioni del regolamento in vigore dovrebbero rimanere invariate.

Data l'evoluzione imprevedibile della pandemia di COVID-19, e in particolare l'improvviso emergere di nuove varianti che destano preoccupazione, non è stato possibile adottare misure adeguate in tempo utile. A norma del regolamento (UE) 2020/1429 la decisione della Commissione di prorogare eventualmente il periodo di riferimento deve basarsi sui dati trasmessi dai gestori dell'infrastruttura una volta trascorsa la metà del periodo di riferimento prorogato. La Commissione non ha potuto adottare un'ulteriore proroga del periodo di riferimento prima della scadenza dei poteri delegati, in quanto i dati necessari non erano ancora disponibili.

Al fine di evitare interruzioni nell'applicazione delle misure dopo il 31 dicembre 2021 (fine dell'attuale periodo di riferimento), il presente regolamento dovrebbe applicarsi anche al periodo che ne precede l'entrata in vigore. Considerata la natura delle misure previste dal presente regolamento, l'applicazione retroattiva non comporta una violazione del legittimo affidamento delle persone interessate.

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

La proposta in esame mira a garantire la proroga e la continuità delle attuali misure straordinarie adottate per attenuare gli effetti dell'epidemia di COVID-19 sul trasporto ferroviario e preservare l'integrità dello spazio ferroviario europeo unico. Tali misure tengono conto, integrandolo, del quadro giuridico istituito dalla direttiva 2012/34/UE.

- **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. I dati raccolti dai gestori dell'infrastruttura dell'UE sui volumi, per il periodo che si estende da marzo 2020 a settembre 2021, mostrano chiaramente che gli effetti della pandemia sul traffico ferroviario persistono e che la ripresa è stata modesta. Pertanto la proposta di regolamento modificativo intende continuare ad affrontare tali effetti persistenti sul settore. Tale obiettivo sarebbe inoltre in linea con la proroga della validità di altre misure che aiutano gli Stati membri, le imprese e i cittadini dell'UE a far fronte alle ripercussioni negative dalla pandemia. Il 18 novembre 2021, ad esempio, la Commissione ha prorogato il quadro temporaneo per gli aiuti di Stato<sup>6</sup> fino al 30 giugno 2022, consentendo agli Stati membri, all'occorrenza, di mantenere in vigore i propri regimi di sostegno e di garantire che le imprese che risentono ancora degli effetti della crisi non siano improvvisamente private del sostegno necessario.

## **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 del regolamento (UE) 2020/1429.

- **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

---

<sup>6</sup> Comunicazione della Commissione – Sesta modifica del quadro temporaneo per le misure di aiuto di Stato a sostegno dell'economia nell'attuale emergenza della COVID-19 e modifica dell'allegato della comunicazione della Commissione agli Stati membri sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea all'assicurazione del credito all'esportazione a breve termine (2021/C 473/01) (GU C 473 del 24.11.2021, pag. 1).

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 è stato consentito solo in via eccezionale, entro certi limiti, dal regolamento (UE) 2020/1429. Ai sensi di tale regolamento spetta inoltre agli Stati membri decidere se attuare le misure previste, tenendo conto anche dei mezzi a loro disposizione in termini di finanziamenti pubblici. Pertanto la proposta di prorogare l'applicazione delle misure previste dal regolamento (UE) 2020/1429 rispetta il principio di sussidiarietà.

- **Proporzionalità**

La proposta si limita a quanto necessario per conseguire l'obiettivo di attenuare gli effetti dell'attuale pandemia di COVID-19 attraverso la proroga, per un periodo di tempo limitato, delle deroghe alla direttiva 2012/34/UE consentite dal regolamento (UE) 2020/1429. La misura proposta è pertanto proporzionata. La proroga del periodo di riferimento è coerente con le proroghe precedenti e rispecchia le conclusioni che si possono trarre dai dati attualmente disponibili. Si propone inoltre di prolungare il conferimento alla Commissione del potere di prorogare il periodo di riferimento per tener conto degli sviluppi futuri della pandemia.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Poiché la presente proposta modifica un regolamento esistente, è opportuno utilizzare lo stesso strumento.

### **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 dalla natura imprevedibile della pandemia di 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 a prorogare la validità del regolamento (UE) 2020/1429.

In particolare, le associazioni del settore ferroviario che rappresentano le imprese ferroviarie hanno contattato a più riprese la Commissione chiedendo la proroga delle misure. Inoltre gli Stati membri e i gestori dell'infrastruttura hanno già predisposto tali misure.

Data la mancanza di adeguate disposizioni di emergenza nella direttiva 2012/34/UE e considerati gli effetti persistenti della pandemia sul settore ferroviario, è necessario estendere l'eventuale applicazione delle misure vigenti.

- **Assunzione e uso di perizie**

Come illustrato, l'urgenza della situazione non ha permesso di assumere perizie con il consueto livello di dettaglio. Tuttavia la Commissione si è avvalsa dell'esperienza acquisita

grazie ai contatti con gli Stati membri e i portatori di interessi del settore ferroviario e al monitoraggio costante dei volumi di traffico ferroviario attraverso i contributi forniti dai gestori dell'infrastruttura negli ultimi due anni.

- **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.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 della presente proposta di regolamento modifica gli articoli 1, 5, paragrafo 2, e 6, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2020/1429, prorogando il periodo di riferimento, estendendone l'ulteriore proroga massima e prorogando la durata del potere conferito alla Commissione a tale riguardo.

L'articolo 2 prevede che la proposta di regolamento si applichi a decorrere dal 1° gennaio 2022.



Proposta di

## **REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**che modifica il regolamento (UE) 2020/1429 per quanto riguarda la durata del periodo di riferimento per l'applicazione delle norme temporanee relative all'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria**

(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<sup>1</sup>,  
previa consultazione del Comitato delle regioni,  
deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria<sup>2</sup>,  
considerando quanto segue:

- (1) La pandemia di COVID-19 ha determinato una notevole diminuzione del trasporto ferroviario per effetto del forte calo della domanda. Ciò ha avuto gravi ripercussioni sulle imprese ferroviarie.
- (2) Tali circostanze esulano dal controllo delle imprese ferroviarie, che si trovano costantemente ad affrontare notevoli problemi di liquidità e gravi perdite e, in alcuni casi, sono a rischio di insolvenza.
- (3) Per contrastare gli effetti economici avversi della pandemia di COVID-19 e sostenere le imprese ferroviarie, il regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>3</sup> consentiva agli Stati membri di autorizzare i gestori dell'infrastruttura a ridurre i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, a rinunciarvi o a rinviarne il pagamento. Tale possibilità è stata concessa per un periodo di riferimento compreso tra il 1° marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 e ulteriormente prorogata con regolamento delegato (UE) 2021/1061 della Commissione<sup>4</sup> fino al 31 dicembre 2021. La

---

<sup>1</sup> Parere del [da aggiornare nella versione definitiva a cura del Parlamento europeo e del Consiglio].

<sup>2</sup> Posizione del Parlamento europeo del [da aggiornare nella versione definitiva a cura del Parlamento europeo e del Consiglio] e decisione del Consiglio del [da aggiornare nella versione definitiva a cura del Parlamento europeo e del Consiglio].

<sup>3</sup> Regolamento (UE) 2020/1429 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 (GU L 333 del 12.10.2020, pag. 1).

<sup>4</sup> Regolamento delegato (UE) 2021/1061 della Commissione, del 28 giugno 2021, che proroga il periodo di riferimento del regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di COVID-19 (GU L 229 del 29.6.2021, pag. 1).

Commissione non ha più il potere di prorogare ulteriormente tale periodo di riferimento.

- (4) La pandemia di COVID-19 non è ancora superata e l'emergere di varianti molto contagiose e imprevedibili, come la variante Omicron, genera incertezza sul futuro ed espone al rischio di nuove misure restrittive.
- (5) Le ripercussioni negative della pandemia di COVID-19 sul traffico ferroviario sono persistenti ed è possibile che le imprese ferroviarie continuino a subirle, a seconda dell'evoluzione futura della pandemia. Al fine di rispondere alle esigenze urgenti del settore, è opportuno prorogare il periodo di riferimento di cui al regolamento (UE) 2020/1429 fino al 30 giugno 2022.
- (6) Tenuto conto dell'evoluzione imprevedibile della pandemia di COVID-19, dell'improvviso emergere di nuove varianti e dell'esigenza di valutarne l'impatto sul settore ferroviario, è necessaria una risposta normativa tempestiva e flessibile. Al fine di evitare l'interruzione delle azioni intraprese per far fronte alla situazione attuale, è opportuno garantire la continuità dell'applicazione delle misure dopo il 31 dicembre 2021. Considerata la natura delle misure previste dal presente regolamento, l'applicazione retroattiva della proroga del periodo di riferimento non comporterà una violazione del legittimo affidamento delle persone interessate.
- (7) La Commissione dovrebbe analizzare costantemente l'impatto economico della pandemia di COVID-19 sul settore ferroviario 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. La delega di potere conferita a norma del regolamento (UE) 2020/1429 dovrebbe essere prorogata, alle stesse condizioni, fino al 31 dicembre 2023.
- (8) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire la proroga dell'applicazione delle norme temporanee sull'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria istituite 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.
- (9) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2020/1429.
- (10) 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*

#### **Modifiche del regolamento (UE) 2020/1429**

Il regolamento (UE) 2020/1429 è così modificato:

- 1) all'articolo 1, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

"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 30 giugno 2022 ("periodo di riferimento").";

2) all'articolo 5, paragrafo 2, la seconda frase è sostituita dalla seguente:

"Ciascuna di tali modifiche può prorogare il periodo di riferimento per un massimo di sei mesi e il periodo di riferimento non può essere prorogato oltre il 31 dicembre 2023.";

3) all'articolo 6, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 5, paragrafo 2, è conferito alla Commissione fino al 31 dicembre 2023."

## *Articolo 2*

### **Entrata in vigore**

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2022.

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*  
*La presidente*

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*