Consiglio
dell'Unione europea

Bruxelles, 29 giugno 2021
(OR. en)

10282/21

TRANS 434
COVID-19 290
DELACT 136

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	28 giugno 2021
Destinatario:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, segretario generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	C(2021) 4611 final
Oggetto:	REGOLAMENTO DELEGATO (UE) …/... DELLA COMMISSIONE del 28.6.2021 che proroga il periodo di riferimento del regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 ottobre 2020, che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di COVID-19

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2021) 4611 final.

All.: C(2021) 4611 final

COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 28.6.2021
C(2021) 4611 final

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) …/... DELLA COMMISSIONE

del 28.6.2021

che proroga il periodo di riferimento del regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 ottobre 2020, che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di COVID-19

(Testo rilevante ai fini del SEE)

RELAZIONE

1. CONTESTO DELL'ATTO DELEGATO

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 sia in termini di passeggeri che di merci.

Nell'autunno del 2020, la seconda ondata della pandemia ha costretto molti paesi ad adottare ulteriori misure di limitazione della mobilità dei cittadini, alcune delle quali sono rimaste in vigore fino all'inizio del 2021. Nel periodo compreso tra gennaio 2021 e marzo 2021 alcuni volumi di traffico hanno mostrato una tendenza positiva, mentre altri sono rimasti a livelli bassi. Inoltre, anche nei casi in cui la quantità di treno-km è tornata quasi ai livelli pre-pandemia, il numero di passeggeri e la quantità di merci trasportate (quest'ultima in misura molto minore) non hanno ancora raggiunto i livelli del 2019. Gli effetti della pandemia sul settore dei trasporti continuano perciò ad essere considerevoli.

Il 7 ottobre 2020 l'UE ha adottato il 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. L'articolo 2 di tale regolamento stabilisce che 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, se del caso secondo i segmenti di mercato identificati nei loro prospetti informativi della rete. Tali misure di sostegno dovrebbero essere adottate in maniera trasparente, obiettiva e non discriminatoria, e riferirsi al pagamento dei canoni esigibili durante il periodo di riferimento fissato all'articolo 1 del regolamento (dal 1º marzo 2020 al 31 dicembre 2020). Gli obiettivi del regolamento sono 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 finché tali conseguenze persistono.

Il regolamento (UE) 2020/1429 conferisce alla Commissione il potere di adottare atti delegati per prorogarne il periodo di riferimento. Più precisamente, a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, la Commissione può adottare un atto delegato che modifica il periodo di riferimento di cui all'articolo 1 del regolamento. Tale potere è conferito qualora la Commissione constati che la riduzione del livello del traffico ferroviario rispetto al livello del periodo corrispondente degli anni precedenti persiste, ed è probabile che persista, e che tale situazione è dovuta all'impatto della pandemia di COVID-19. L'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento stabilisce che tali constatazioni devono essere corroborate dai migliori dati scientifici. Un atto delegato di tale genere può prorogare il periodo di riferimento solo per un massimo di sei mesi e comunque non oltre il 14 aprile 2022.

Dato che per effetto della pandemia di COVID-19 il traffico ferroviario continuava ad attestarsi a livelli ridotti e che presumibilmente la situazione sarebbe rimasta invariata fino alla metà del 2021, la Commissione ha adottato il regolamento delegato (UE) 2020/2180 della

Commissione, del 18 dicembre 2020, che proroga fino a giugno 2021 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.

2. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DELLA PANDEMIA DI COVID-19 SUL TRAFFICO FERROVIARIO

La Commissione ha valutato i dati (sui volumi ferroviari) di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2020/1429, relativi al periodo da gennaio 2019 a marzo 2021, unitamente ai dati messi a disposizione da Eurostat sui volumi di passeggeri e merci.

Dal mese di marzo 2020 le restrizioni alla circolazione delle persone non hanno cessato di incidere sulla mobilità dei passeggeri. Pur avendo gradualmente revocato le restrizioni nell'estate del 2020, gli Stati membri hanno emanato nuove misure in seguito alla seconda ondata della pandemia nell'autunno successivo. A inizio marzo 2021 era prevista una revoca totale o parziale delle restrizioni dovute alla pandemia, ma molti Stati membri hanno invece nuovamente adottato misure più stringenti a causa della terza ondata di contagi.

La pandemia ha colpito in generale più i servizi di trasporto passeggeri che i servizi di trasporto merci, pur con differenze tra i vari Stati membri.

- Il numero di treni passeggeri in circolazione sulla rete è diminuito del 6,9 % in un anno, tra marzo 2020 e febbraio 2021, rispetto allo stesso periodo 2019-2020, e in particolare il numero di treni passeggeri destinati ai servizi commerciali è sceso del 27,9 %. Nello stesso periodo il numero di treni passeggeri che operano in adempimento ad obblighi di servizio pubblico è diminuito del 5,5 %.
- Il numero di treni merci in circolazione sulla rete è diminuito del 4,9 % tra marzo 2020 e febbraio 2021, rispetto allo stesso periodo 2019-2020.
- La seconda ondata della pandemia ha provocato un calo del numero di treni passeggeri in circolazione dell'1,3 % tra ottobre 2020 e febbraio 2021 rispetto allo stesso periodo 2019-2020, e in particolare il numero di treni passeggeri destinati ai servizi commerciali è sceso del 25,8 %. Nello stesso periodo il numero di treni passeggeri che operano in adempimento ad obblighi di servizio pubblico è aumentato dell'1,3 %.
- Il numero di treni merci è diminuito dello 0,2 % tra ottobre 2020 e febbraio 2021 rispetto allo stesso periodo 2019-2020.
- Tra i segmenti dei passeggeri, la pandemia ha avuto un effetto grave e persistente sui servizi commerciali. Per quanto riguarda i servizi resi nell'ambito di contratti di servizio pubblico, i dati sul traffico espressi in treno-km potrebbero sottostimare gli effetti della crisi sul numero di passeggeri, poiché la frequenza delle corse è stabilita dall'autorità competente. Il numero di passeggeri alla fine del 2020 era pari alla metà rispetto alla fine del 2019, mentre la quantità di treno-km dei servizi passeggeri erogati in adempimento degli obblighi di servizio è risultata in aumento.
- Tra marzo 2020 e febbraio 2021 i servizi passeggeri espressi in treno-km hanno registrato un calo dell'11,4 %, mentre i servizi merci del 6,1 %, rispetto allo stesso periodo 2019-2020. La seconda ondata della pandemia ha comportato una diminuzione del 6,1 % dei passeggeri treno-km tra ottobre 2020 e febbraio 2021 rispetto allo stesso periodo 2019-2020, a fronte di un aumento dei servizi merci dello 0,6 %.

- Tra marzo 2020 e febbraio 2021 i servizi di trasporto passeggeri erogati in adempimento degli obblighi di servizio pubblico, espressi in treno-km, sono diminuiti del 5,9 % rispetto allo stesso periodo 2019-2020, mentre quelli commerciali per passeggeri hanno registrato un calo del 33,1 %.
- Tra ottobre 2020 e febbraio 2021, per effetto della seconda ondata della pandemia, i servizi di trasporto passeggeri erogati in adempimento degli obblighi di servizio pubblico, espressi in treno-km, sono aumentati dello 0,6 % rispetto allo stesso periodo 2019-2020, mentre quelli commerciali per passeggeri hanno registrato un calo del 30 %.

I dati precedenti mettono a confronto le tendenze del traffico ferroviario durante la pandemia e nei corrispondenti periodi antecedenti la pandemia. Per tale motivo, benché disponibili, i dati relativi al marzo 2021 non sono stati inclusi nell'analisi (in quanto marzo 2020 è stato il primo mese in cui la pandemia ha iniziato ad incidere sulla mobilità dei passeggeri del trasporto ferroviario).

I dati comprensivi del mese di marzo 2021 sono stati comunque utilizzati per valutare le previsioni del traffico per il 2021.

I dati forniti dai gestori dell'infrastruttura (numero di treni, treno-km) mostrano chiaramente quanto marcato sia stato l'effetto della pandemia di COVID-19 sull'offerta di servizi di trasporto ferroviario e quanto la ripresa del traffico ferroviario nell'estate del 2020 sia stata limitata nel tempo e nei volumi, in particolar modo per quanto riguarda i servizi di trasporto passeggeri commerciali.

I dati trimestrali di Eurostat sui passeggeri-km e le tonnellate-km trasportati su ferrovia nel 2020 mostrano l'evoluzione della domanda di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci. Questi dati, disponibili fino a dicembre 2020, mostrano gli effetti notevoli sui volumi durante la prima e la seconda ondata della pandemia, soprattutto per il segmento passeggeri. Informano inoltre sulle possibili conseguenze della terza ondata della pandemia nella primavera del 2021:

- il traffico espresso in passeggeri-km è diminuito del 75 % nel secondo trimestre del 2020 rispetto al secondo trimestre del 2019. Dopo una breve ripresa nel terzo trimestre dell'anno, nel quarto trimestre è diminuito nuovamente del 56 % rispetto al quarto trimestre del 2019;
- il numero di passeggeri nel quarto trimestre del 2020 risultava dimezzato rispetto allo stesso periodo del 2019;
- il traffico espresso in tonnellate-km è diminuito del 15 % nel secondo trimestre del 2020 rispetto al secondo trimestre del 2019, ma in seguito si è ripreso aumentando del 5 % nel quarto trimestre del 2020 rispetto allo stesso trimestre del 2019; e
- la quantità di tonnellate trasportate su rotaia nel quarto trimestre del 2020 è aumentata del 3 % rispetto al 2019.

Considerando i servizi di trasporto passeggeri erogati in adempimento degli obblighi di servizio pubblico e quelli commerciali per paese, si può affermare che i due segmenti passeggeri hanno subito le conseguenze della pandemia in misura diversa. In particolare il livello dei servizi commerciali è ancora lontano dai livelli che si registravano prima della crisi. Se si considerano le quantità di treni e treno-km, i servizi erogati in adempimento degli obblighi di servizio pubblico appaiono più resilienti. Tuttavia, visto il numero persistentemente basso di passeggeri e passeggeri-km indicato da Eurostat, sembrerebbe che

questi servizi abbiano continuato a funzionare nonostante il numero limitato di passeggeri grazie al sostegno finanziario che le autorità competenti hanno continuato a erogare.

- In alcuni paesi i servizi di trasporto passeggeri commerciali sono stati sospesi nel 2020 e non sono ancora ripresi, in particolare nei casi in cui i volumi erano già bassi prima della pandemia.
- Anche in presenza di una maggiore resilienza dei servizi commerciali, i livelli di traffico sono rimasti più bassi rispetto a quelli precedenti la pandemia e continuano a minacciare la sopravvivenza delle imprese ferroviarie che li erogano.
- I dati disponibili indicano che dal mese di marzo 2020 la pandemia ha continuato ad incidere negativamente sul settore ferroviario, mettendo anche a rischio la sopravvivenza di alcuni operatori del trasporto ferroviario.

La pandemia ha colpito duramente anche il segmento dei servizi di trasporto passeggeri commerciali (nazionali e internazionali) ad alta velocità. Tale conclusione è avvalorata dalla rapida riduzione della quantità di treno-km del segmento commerciale per passeggeri nei paesi con una consolidata offerta di servizi ad alta velocità.

Nonostante i consumatori sembrino aver riacquisito fiducia (dall'ultima stima rapida mensile disponibile dell'indicatore della fiducia dei consumatori eseguita dalla Commissione, pubblicata nell'aprile 2021, risulta che l'indicatore continua a migliorare ed è ora al di sopra della media di lungo periodo) gli effetti della pandemia di COVID-19 sulle attività di trasporto pubblico persistono.

Dopo i valori stazionari di gennaio e febbraio 2021, si può dire che un netto aumento a marzo abbia riportato gli indicatori del clima economico in pratica ai livelli corrispondenti alla media di lungo periodo nell'UE per la prima volta dall'inizio della pandemia sul continente europeo. Questi sviluppi positivi devono essere interpretati con cautela, in quanto parte dei sondaggi è stata condotta all'inizio di marzo, quando si prevedeva la revoca totale o parziale delle restrizioni dovute alla pandemia, prima che fossero nuovamente inasprite in molti Stati membri nel corso del mese di marzo. Se si considerano gli sviluppi del settore, comunque, il livello di fiducia nel settore dei servizi nel mese di marzo è ancora nettamente inferiore alla media di lungo periodo e al livello pre-pandemia[1].

Nel 2020 l'economia dell'UE ha subito una contrazione del 6,1 % e quella della zona euro del 6,6 %. Il rimbalzo dell'economia europea iniziato l'estate scorsa ha subito una battuta d'arresto nel quarto trimestre del 2020 e nel primo trimestre del 2021 con l'introduzione di misure di sanità pubblica per contenere la seconda ondata della pandemia. Con l'aumento dei tassi di vaccinazione e l'allentamento delle restrizioni dovrebbe verificarsi un forte rimbalzo delle economie dell'UE e della zona euro. Stando alle previsioni economiche della primavera 2021 della Commissione europea, l'economia dell'UE crescerà del 4,2 % nel 2021 e del 4,4 % nel 2022, mentre per l'economia della zona euro è previsto un incremento del 4,3 % quest'anno e del 4,4 % l'anno prossimo. Nonostante il miglioramento significativo delle prospettive di crescita rispetto alle previsioni precedenti, le economie degli Stati membri dovrebbero tornare ai livelli pre-crisi soltanto alla fine del 2022[2].

---

1 European Business Cycle Indicators, 1st Quarter 2021 (europa.eu).

2 Le previsioni economiche della primavera 2021 sono consultabili al seguente link: Previsioni economiche di primavera 2021:è ora di rimboccarsi le maniche.

Benché siano state più mirate e meno stringenti rispetto a quelle della prima ondata, le misure di limitazione della mobilità adottate dagli Stati membri in occasione della seconda ondata hanno comunque avuto effetti negativi sul traffico ferroviario, mentre l'equilibrio finanziario delle imprese ferroviarie risente ancora dell'impatto della prima ondata.

Lo scoppio della seconda ondata pandemica ha ostacolato la rapida ripresa del traffico ferroviario, in particolare dei servizi di trasporto passeggeri. Nei mesi di ottobre e novembre 2020, vari Stati membri hanno reintrodotto limitazioni alla mobilità. Gli effetti di un miglioramento della situazione sanitaria pubblica grazie alla campagna di vaccinazione si osserveranno probabilmente solo nell'autunno 2021. Tuttavia non si è ancora ottenuta una piena ripresa del numero di passeggeri, che nel quarto trimestre del 2020 erano ancora la metà circa rispetto ai livelli pre-pandemia. In particolare, perché il traffico commerciale passeggeri torni ai livelli pre-pandemia i tempi potrebbero essere più lunghi del previsto.

Pertanto la Commissione conclude in primo luogo che la riduzione del livello di traffico ferroviario per effetto della pandemia è ancora persistente. In secondo luogo la Commissione ritiene che, nonostante il previsto miglioramento della situazione sanitaria pubblica, la pandemia avrà molto probabilmente effetti negativi persistenti sul traffico ferroviario e sulla difficile situazione finanziaria delle imprese ferroviarie almeno fino alla fine di quest'anno. La proroga del periodo di applicazione del regolamento di sei mesi, fino alla fine di dicembre 2021, comprenderà l'obbligo per i gestori dell'infrastruttura ferroviaria di fornire una nuova serie di dati, che contribuirà alla valutazione della situazione alla fine del 2021.

Di conseguenza, la Commissione propone di prorogare la durata del periodo di riferimento di sei mesi, fino al 31 dicembre 2021.

3. CONSULTAZIONI PRECEDENTI L'ADOZIONE DELL'ATTO

Conformemente all'articolo 6, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2020/1429, prima dell'adozione di un atto delegato la Commissione è tenuta a consultare gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti dall'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio". La Commissione ha consultato il gruppo di esperti del mercato ferroviario (GERM) sul progetto del presente atto delegato.

4. ELEMENTI GIURIDICI DELL'ATTO DELEGATO

L'articolo 1 modifica il "periodo di riferimento" durante il quale si applicano le norme temporanee sull'imposizione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e le deroghe ai principi di imposizione 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 dall'anzidetta direttiva.

Al fine di prevenire il rischio di una grave incertezza giuridica, è opportuno adottare il presente regolamento delegato secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 5, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2020/1429. Il presente regolamento delegato deve pertanto entrare in vigore immediatamente il giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale e applicarsi se non vengono sollevate obiezioni.

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) …/... DELLA COMMISSIONE

del 28.6.2021

che proroga il periodo di riferimento del regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 ottobre 2020, che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di COVID-19

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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[3], in particolare l'articolo 5, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) La pandemia di COVID-19 ha determinato una notevole diminuzione del trasporto ferroviario per effetto del forte calo della domanda e delle misure dirette adottate dagli Stati membri per contenere la pandemia.

(2) Tali circostanze non rientrano nel 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 permette agli Stati membri di autorizzare i gestori dell'infrastruttura a ridurre i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, a rinunciarvi o a rinviarli. Tale possibilità era stata concessa per il periodo compreso tra il 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2020 e prorogata con regolamento delegato (UE) 2020/2180 della Commissione[4] fino al 30 giugno 2021 ("periodo di riferimento").

(4) Le limitazioni alla mobilità imposte durante il periodo della pandemia hanno inciso in maniera significativa sull'utilizzo dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri. Anche i servizi di trasporto ferroviario di merci sono stati colpiti, ma in misura più limitata. In base ai dati forniti dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria dell'Unione, la pandemia ha colpito più duramente il segmento dei servizi di trasporto passeggeri e, in particolare, il segmento dei servizi commerciali di trasporto passeggeri, con una significativa riduzione dell'offerta negli Stati membri, che non è ancora tornata ai livelli del 2019. Tra marzo 2020 e febbraio 2021 i servizi di trasporto passeggeri, espressi in treno-km, sono diminuiti dell'11,5 % rispetto allo stesso periodo 2019-

---

[3] GU L 333 del 12.10.2020, pag. 1.

[4] 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).

2020, mentre quelli di trasporto merci hanno registrato un calo del 6,1 %. Tra marzo 2020 e febbraio 2021 i servizi di trasporto passeggeri erogati in adempimento degli obblighi di servizio pubblico, espressi in treno-km, sono diminuiti del 5,9 % rispetto allo stesso periodo 2019-2020, mentre quelli commerciali per passeggeri hanno registrato un calo del 33,1 %. Il traffico passeggeri espresso in passeggeri-km è diminuito del 56 % nel quarto trimestre del 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019, mentre il numero di passeggeri si è dimezzato. Questa tendenza potrebbe avere un impatto notevole sulla concorrenza nei mercati del trasporto ferroviario di passeggeri, sulla realizzazione di un vero e proprio spazio ferroviario unico europeo e, in ultima analisi, sul passaggio a un settore del trasporto più sostenibile, con una maggiore circolazione di persone e merci sulla rete ferroviaria. Il traffico di merci espresso in tonnellate-km è aumentato del 5 % nel quarto trimestre del 2020 rispetto al 2019, mentre la quantità di tonnellate trasportate su rotaia è aumentata del 3 %.

(5) Dai dati dell'Organizzazione mondiale della sanità risulta che il numero di casi di COVID-19 registrati quotidianamente in Europa è ancora molto alto, con 107 253 casi registrati solo il 9 maggio 2021.

(6) Alla fine di aprile 2021 il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie ha sottolineato che "l'Europa si trova in una fase critica nella lotta alla COVID-19. Molti paesi stanno allentando le restrizioni, sebbene alcuni stiano registrando una ripresa dei casi e assistano all'emergere di nuove varianti, mentre portano avanti i programmi di vaccinazione a livello nazionale".

(7) Persiste una riduzione del traffico ferroviario rispetto al livello del periodo corrispondente degli anni precedenti, che probabilmente persisterà almeno fino alla conclusione del processo di vaccinazione. Tale situazione è dovuta agli effetti della pandemia di COVID-19.

(8) È pertanto necessario prorogare il periodo di riferimento di cui all'articolo 1 del regolamento (UE) 2020/1429 fino alla fine di dicembre 2021.

(9) Qualora il Parlamento europeo e il Consiglio non ultimassero lo scrutinio del presente regolamento entro la scadenza del termine entro il quale possono sollevare obiezioni a norma dell'articolo 6, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2020/1429, il presente regolamento entrerebbe in vigore soltanto al termine del periodo di riferimento attualmente previsto dall'articolo 1 del regolamento (UE) 2020/1429. Al fine di evitare l'incertezza giuridica, il presente regolamento dovrebbe essere adottato secondo la procedura d'urgenza di cui all'articolo 7 del regolamento (UE) 2020/1429 ed entrare in vigore con urgenza il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'articolo 1 del regolamento (UE) 2020/1429 è sostituito dal seguente:

"*Articolo 1*

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 1º marzo 2020 e il 31 dicembre 2021 ("periodo di riferimento").".

Articolo 2

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 28.6.2021

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN