COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2020/1429 en lo que respecta a la duración del período de referencia para la aplicación de medidas temporales relativas al cobro de los cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El sector ferroviario tiene una importancia estratégica para la Unión Europea. Es fundamental su contribución a la economía y al empleo de la Unión en su conjunto, ya que emplea directamente a más de 900 000 personas: en torno a 500 000 en empresas ferroviarias y otras 400 000, aproximadamente, en la administración de infraestructuras (datos de finales de 2018)[1].

El transporte ferroviario es esencial para la estrategia de la Unión que promueve un sector del transporte más sostenible, la cohesión económica y social y la conexión entre los europeos dentro de los Estados miembros y entre ellos. El ferrocarril contribuye notablemente a la combinación de transportes de la Unión, al ofrecer una movilidad limpia y un elevado nivel de eficiencia. El transporte ferroviario es, por tanto, esencial para alcanzar los objetivos del Pacto Verde por el valor que aporta, ya que es el modo de transporte más sostenible y respetuoso con el medio ambiente.

En 2018, el sistema ferroviario europeo transportó alrededor de 1 600 millones de toneladas de mercancías y 7 100 millones de pasajeros. En el mismo año, el volumen de tráfico de pasajeros había alcanzado los 400 000 millones de pasajeros-kilómetro, de un total aproximado de 5 billones de pasajeros-kilómetro en el conjunto del transporte terrestre. El tráfico ferroviario de pasajeros es, en su mayoría, nacional; en 2018, solo se registró un 7 % de tráfico transfronterizo[2].

También en 2018[3], el volumen de tráfico de mercancías en la UE alcanzó los 435 000 millones de toneladas-kilómetro, de un total de 2,3 billones en el conjunto del transporte terrestre. Alrededor de la mitad del transporte ferroviario de mercancías es transfronterizo, lo cual confiere al transporte ferroviario de mercancías una fuerte dimensión europea.

Desde principios de 2020, la pandemia de COVID-19 ha tenido un gran impacto en el transporte ferroviario de la Unión. El transporte ferroviario de pasajeros y de mercancías ha disminuido debido a las limitaciones de la movilidad y a la consiguiente reducción de la demanda de transporte. Durante el primer período de la pandemia, en la primavera de 2020, los operadores ferroviarios anularon la mayor parte de los trenes internacionales de pasajeros. En la primera ola de la pandemia, el número de pasajeros del transporte ferroviario nacional disminuyó hasta un 90 % en comparación con el año anterior. Unos pocos operadores, especialmente los de nueva creación, tuvieron que interrumpir sus operaciones, mientras que los operadores del transporte ferroviario de mercancías comunicaron un descenso extremo de los volúmenes transportados, ya que muchas industrias

---

1 Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña al Séptimo informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo [COM(2021) 5 final].

2 Ídem.

3 Ídem.

ralentizaron o incluso cesaron su producción debido a los efectos de la pandemia. Durante el verano de 2020, los volúmenes de demanda y de transporte se mantuvieron en niveles bajos, tanto en el transporte de pasajeros como en el de mercancías.

Una segunda ola de la pandemia, en el otoño de 2020, obligó a muchos países a adoptar nuevas medidas restrictivas en relación con la movilidad de los ciudadanos. Y la aparición de una tercera ola de la pandemia dificultó una recuperación rápida del tráfico ferroviario, especialmente en el caso de los servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril. En octubre y noviembre de 2020, los Estados miembros impusieron nuevas limitaciones a la movilidad que solo retiraron de forma parcial y gradual durante 2021. El número de pasajeros todavía no ha vuelto a los niveles anteriores a la pandemia y el tiempo para recuperarse hasta alcanzar esos niveles puede ser más largo de lo previsto, especialmente en el caso del tráfico comercial de pasajeros. Por tanto, la pandemia sigue teniendo unos efectos considerables en el sector del transporte. La aparición en otoño de 2021 de la nueva variante de la COVID-19 denominada ómicron, extremadamente contagiosa y con características aún desconocidas en comparación con las variantes anteriores, está suscitando preocupación por la cuarta ola de la pandemia y por unas medidas de contención más estrictas.

El 7 de octubre de 2020, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (UE) 2020/1429, por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible habida cuenta del brote de COVID-19[4]. El Reglamento pretendía que las partes interesadas del sector ferroviario pudieran enfrentarse mejor a las consecuencias financieras de la pandemia de COVID-19 y responder a su necesidad apremiante de liquidez, mediante la reducción, la exención o el aplazamiento de los cánones correspondientes al paquete de acceso mínimo y por el acceso a infraestructuras que conecten con instalaciones de servicio.

Estas medidas de alivio se aplicaban a los cánones adeudados durante todo el período de referencia establecido en el artículo 1 del Reglamento, es decir, desde el 1 de marzo de 2020 hasta el 31 de diciembre de 2020 («el período de referencia»). El ámbito de aplicación se limitó a este plazo para que las medidas solo se pusieran en práctica durante el tiempo necesario.

El artículo 5 del Reglamento (UE) 2020/1429 facultaba a la Comisión para prorrogar el período de referencia hasta seis meses mediante actos delegados, siempre que los administradores de infraestructuras le facilitaran datos en los que mostrasen reducciones persistentes del tráfico ferroviario relacionadas manifiestamente con la pandemia de COVID-19. El período de referencia podía prorrogarse hasta el 14 de abril de 2022.

La Comisión ha ejercido esta delegación de poderes dos veces[5], de manera que ha prorrogado el período de referencia hasta el 31 de diciembre de 2021. Los poderes para

[4] DO L 333 de 12.10.2020, p. 1.

[5] Reglamento Delegado (UE) 2020/2180 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2020, por el que se prorroga el período de referencia del Reglamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible habida cuenta del brote de COVID-19 (DO L 433 de 22.12.2020, p. 37), y Reglamento Delegado (UE) 2021/1061 de la Comisión, de 28 de junio de 2021, por el que se prorroga el período de referencia del Reglamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible habida cuenta del brote de COVID-19 (DO L 229 de 29.6.2021, p. 1).

adoptar actos delegados a efectos de prorrogar el período de referencia, que se otorgaron a la Comisión por un período de un año a partir del 13 de octubre de 2020, ya han expirado.

Según los datos facilitados a la Comisión por los administradores de infraestructuras ferroviarias de la Unión, que cubrían el período hasta septiembre de 2021, la pandemia afectó más gravemente al segmento de los servicios de transporte de pasajeros y, en particular, al segmento de los servicios comerciales de transporte de pasajeros, con una reducción significativa de su oferta en todos los Estados miembros, que todavía no ha recuperado los niveles de 2019. El número de trenes de pasajeros sujetos a obligaciones de servicio público que circularon por la red ferroviaria entre enero y septiembre de 2021 es comparable al que se registró en el mismo período de 2019, mientras que en 2020 fue un 7,8 % inferior al de 2019. Sin embargo, el número de trenes comerciales de pasajeros entre enero y septiembre de 2021 siguió siendo un 21,5 % inferior al registrado en el mismo período de 2019, lo que demuestra que no hubo recuperación en comparación con el mismo período de 2020, cuando fue un 23,3 % inferior al de 2019. El número de trenes de mercancías que circularon por la red seguía siendo un 2,5 % inferior al del período correspondiente de 2019. Se observan tendencias similares cuando el tráfico se expresa en tren-km. Entre enero y septiembre de 2021, los servicios de pasajeros sujetos a obligaciones de servicio público expresados en tren-km fueron un 5,2 % inferiores a los del mismo período de 2019. Los servicios comerciales de pasajeros expresados en tren-km siguieron siendo un 25,6 % inferiores en 2021 por lo que se refiere al mismo período de 2019, en consonancia con el nivel (bajo) que se había alcanzado ya en 2020. Los valores expresados en tren-km recorridos por trenes de mercancías que circularon por la red mostraron algún signo de recuperación, pero se mantuvieron un 2,6 % más bajos entre enero y septiembre de 2021 en comparación con el mismo período de 2019. Por consiguiente, persiste una reducción del nivel del tráfico ferroviario que resulta del impacto de la pandemia de COVID-19, de modo que es necesario modificar el Reglamento (UE) 2020/1429 para volver a prorrogar el período de referencia.

Dado que aún no ha concluido la pandemia y que persiste un cierto grado de imprevisibilidad respecto a su evolución futura, también es preciso delegar en la Comisión la facultad de seguir prorrogando el período mencionado, por seis meses como máximo cada vez, de manera que se mantenga la continuidad con el marco jurídico vigente.

Por consiguiente, se propone prorrogar el período de referencia hasta el 30 de junio de 2022 y facultar a la Comisión para adoptar actos delegados de modo que dicho período pueda ampliarse más adelante hasta el 31 de diciembre de 2023. También se propone que la delegación de poderes finalice en la misma fecha, es decir, el 31 de diciembre de 2023. Todas las demás disposiciones del Reglamento actual deben mantenerse sin cambios.

Debido a la evolución imprevisible de la pandemia de COVID-19 y, en particular, a la aparición repentina de nuevas variantes preocupantes, fue imposible adoptar a tiempo las medidas pertinentes. El Reglamento (UE) 2020/1429 exige a la Comisión que base la decisión sobre una posible prórroga del período de referencia en datos que debían facilitar los administradores de infraestructuras una vez transcurrida la mitad de la prórroga del

período de referencia. Pero la Comisión, dado que en ese momento aún no disponía de los datos necesarios, no estaba en condiciones de adoptar una nueva prórroga del período de referencia antes de la expiración de los poderes delegados.

A fin de evitar lagunas en la aplicación de las medidas después del 31 de diciembre de 2021 (el final del período de referencia actual), el presente Reglamento debe cubrir también el período anterior a su entrada en vigor. Dada la naturaleza de las medidas previstas en el presente Reglamento, la aplicación retroactiva no vulnera las expectativas legítimas de las personas afectadas.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta tiene por objeto prorrogar las medidas extraordinarias actuales, que se establecieron para paliar los efectos de la pandemia de COVID-19 en el transporte ferroviario, mantener su continuidad y preservar la integridad del espacio ferroviario europeo único. Estas medidas complementan y tienen en cuenta el marco jurídico establecido en virtud de la Directiva 2012/34/UE.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

El funcionamiento eficaz del espacio ferroviario europeo único depende de los resultados económicos de los agentes del mercado y de la salvaguardia de los logros que ya se han alcanzado con respecto a la independencia en la gestión de los administradores de infraestructuras y de las empresas ferroviarias, la transparencia de las disposiciones en materia de tarificación y acceso a la red, la no discriminación y la igualdad de trato en los sistemas de adjudicación de surcos y de fijación de cánones, así como la apertura del mercado. Las consecuencias económicas negativas de la pandemia de COVID-19 para las partes interesadas del mercado ferroviario podrían poner en peligro su viabilidad financiera y, posiblemente, tener unos efectos adversos en el funcionamiento del sistema de transporte, lo cual tendría una repercusión negativa en la economía en su conjunto. Los datos sobre volúmenes de tráfico ferroviario recopilados por los administradores de infraestructuras de la UE entre marzo de 2020 y septiembre de 2021 muestran claramente que el impacto de la pandemia en el tráfico ferroviario aún no ha terminado y que la recuperación ha sido frágil. Por tanto, la propuesta de Reglamento de modificación pretende seguir luchando contra los efectos persistentes en el sector. Esta actuación también estaría en consonancia con la prórroga de la validez de otras medidas que están ayudando a los Estados miembros y a las empresas y ciudadanos de la UE a hacer frente a las repercusiones negativas de la pandemia. El 18 de noviembre de 2021, por ejemplo, la Comisión prorrogó el Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal[6] hasta el 30 de junio de 2022, de manera que los Estados miembros están autorizados, en caso necesario, a mantener sus regímenes de ayudas y velar por que las empresas que aún están afectadas por la crisis no queden excluidas repentinamente de la ayuda financiera necesaria.

[6] Comunicación de la Comisión: Sexta modificación del Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía en el contexto del actual brote de COVID-19 y modificación del anexo de la Comunicación de la Comisión a los Estados miembros sobre la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea al seguro de crédito a la exportación a corto plazo (DO C 473 de 24.11.2021, p. 1).

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La presente iniciativa se basa en el artículo 91 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, que es también la base jurídica del Reglamento (UE) 2020/1429.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Los Estados miembros no pueden alcanzar suficientemente los objetivos de la propuesta por los motivos siguientes: los cánones de acceso a las vías están regulados de manera exhaustiva a nivel de la Unión y, por tanto, los Estados miembros no pueden desviarse de las normas de la Unión a menos que exista una legislación europea específica. La Directiva 2012/34/UE no permite a los Estados miembros, en el contexto de la pandemia de COVID-19, reaccionar ante las repercusiones imprevisibles en el transporte ferroviario, especialmente por lo que se refiere a una adaptación de las normas sobre cánones y adjudicación de capacidad. Estas medidas solo se autorizaron excepcionalmente, y dentro de ciertos límites, mediante el Reglamento (UE) 2020/1429. Además, sigue correspondiendo a los Estados miembros decidir si aplican las medidas que se regulan en este Reglamento, teniendo también en cuenta los medios a su disposición en lo referente a financiación pública. Por tanto, la ampliación propuesta de la aplicación de las medidas reguladas en el Reglamento (UE) 2020/1429 está en consonancia con el principio de subsidiariedad.

- **Proporcionalidad**

La propuesta no excede de lo necesario para alcanzar el objetivo de paliar las repercusiones de la actual pandemia de COVID-19 mediante la prórroga por tiempo limitado de las excepciones específicas a la Directiva 2012/34/UE que permite el Reglamento (UE) 2020/1429. Por consiguiente, la medida propuesta es proporcionada. La ampliación del período de referencia, que es coherente con las prórrogas anteriores, refleja las conclusiones que pueden extraerse de los datos disponibles actualmente. También se propone ampliar oportunamente los poderes de la Comisión para prorrogar el período de referencia a fin de tener en cuenta la evolución futura de la pandemia.

- **Elección del instrumento**

Dado que se trata de una propuesta de modificación de un Reglamento vigente, debe utilizarse el mismo instrumento.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

Se trata de una medida urgente motivada por el carácter imprevisible de la pandemia de COVID-19.

- **Consultas con las partes interesadas**

Dada la urgencia de la cuestión, no se ha llevado a cabo una consulta formal con las partes interesadas. No obstante, tanto las autoridades de los Estados miembros como las partes interesadas han pedido a la Comisión que prorrogue el Reglamento (UE) 2020/1429.

Concretamente, las asociaciones del sector ferroviario que representan a las empresas ferroviarias se han dirigido repetidamente a la Comisión para pedir la prórroga de las medidas. Además, los Estados miembros y los administradores de infraestructuras ya han adoptado medidas de esta índole.

Dada la falta de disposiciones de emergencia adecuadas en la Directiva 2012/34/UE y los efectos persistentes de la pandemia en el sector ferroviario, debe ampliarse la posible aplicación de las medidas actuales.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Como se ha expuesto anteriormente, la urgencia de la situación no ha permitido obtener asesoramiento especializado con el grado de detalle habitual. Sin embargo, la Comisión se ha basado en la experiencia adquirida a través de sus contactos con los Estados miembros y las partes interesadas del sector ferroviario y del seguimiento constante de los volúmenes de tráfico ferroviario a través de las aportaciones de los administradores de infraestructuras durante los dos últimos años.

- **Evaluación de impacto**

Dada la urgencia de la situación, no se ha llevado a cabo ninguna evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

No aplicable.

- **Derechos fundamentales**

No aplicable.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

No aplicable.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La presente medida no incluye ninguna modalidad específica de seguimiento o información. No obstante, la Comisión debe seguir la evolución de la pandemia de COVID-19 y sus repercusiones en el espacio ferroviario europeo único y, llegado el caso, ha de estar facultada para adoptar un acto delegado a fin de ampliar los plazos afectados por la medida.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

Ninguno.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El artículo 1 de la propuesta de Reglamento modifica el artículo 1, el apartado 2 del artículo 5 y el apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (UE) 2020/1429, de manera que se amplía el período de referencia, su prórroga máxima futura y la duración de los poderes de la Comisión a este respecto.

El artículo 2 regula la aplicación del Reglamento propuesto a partir del 1 de enero de 2022.

2021/0437 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2020/1429 en lo que respecta a la duración del período de referencia para la aplicación de medidas temporales relativas al cobro de los cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario[2],

Considerando lo siguiente:

(1) La pandemia de COVID-19 ha provocado un descenso muy pronunciado del tráfico ferroviario debido a una caída significativa de la demanda. Esta situación ha tenido graves repercusiones en las empresas ferroviarias.

(2) Estas circunstancias escapan al control de las empresas ferroviarias, que se han enfrentado continuamente a problemas de liquidez considerables y pérdidas importantes y que, en algunos casos, están en peligro de insolvencia.

(3) Con el fin de contrarrestar los efectos económicos negativos de la pandemia de COVID-19 y respaldar a las empresas ferroviarias, el Reglamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo y del Consejo[3] permitió a los Estados miembros autorizar a los administradores de infraestructuras a reducir, eximir o aplazar los cánones para acceder a la infraestructura ferroviaria. Esta posibilidad, que se concedió para un período de referencia comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de diciembre de 2020, fue prorrogada por el Reglamento Delegado (UE) 2021/1061 de la Comisión[4]

---

1 Dictamen de [pendiente de actualización de la versión final por parte del PE y el Consejo].

2 Posición del Parlamento Europeo de [pendiente de actualización de la versión final por parte del PE y el Consejo] y Decisión del Consejo de [pendiente de actualización de la versión final por parte del PE y el Consejo].

3 Reglamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de octubre de 2020, por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible habida cuenta del brote de COVID-19 (DO L 333 de 12.10.2020, p. 1).

4 Reglamento Delegado (UE) 2021/1061 de la Comisión, de 28 de junio de 2021, por el que se prorroga el período de referencia del Reglamento (UE) 2020/1429 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen medidas en favor de un mercado ferroviario sostenible habida cuenta del brote de COVID-19 (DO L 229 de 29.6.2021, p. 1).

hasta el 31 de diciembre de 2021. La Comisión ya no está facultada para volver a ampliar este período de referencia.

(4) Sigue la pandemia de COVID-19 y la aparición de variantes muy contagiosas e imprevisibles, como es la ómicron, genera incertidumbre sobre el futuro y los riesgos de que se establezcan nuevas medidas restrictivas.

(5) Persiste el impacto negativo de la pandemia de COVID-19 en el tráfico ferroviario y es posible que las empresas ferroviarias sigan estando afectadas en función de la evolución futura de la pandemia. Para intentar responder a las necesidades urgentes del sector, debe prorrogarse el período de referencia del Reglamento (UE) 2020/1429 hasta el 30 de junio de 2022.

(6) La evolución imprevisible de la pandemia de COVID-19, la aparición repentina de nuevas variantes y la necesidad de evaluar sus efectos en el sector ferroviario requieren una respuesta reguladora rápida y flexible. Con el fin de evitar lagunas en la respuesta a la situación actual, procede garantizar la continuidad en la aplicación de las medidas después del 31 de diciembre de 2021. Dada la naturaleza de las medidas reguladas en el presente Reglamento, la aplicación retroactiva de la prórroga del período de referencia no vulnera las expectativas legítimas de las personas afectadas.

(7) La Comisión debe analizar continuamente las repercusiones económicas de la pandemia de COVID-19 en el sector ferroviario y la Unión debe estar en condiciones de prorrogar, sin demora indebida, el período de aplicación de las medidas reguladas en el presente Reglamento en caso de que prosigan las condiciones adversas. Asimismo, debe prorrogarse la delegación de poderes que le ha sido conferida en virtud del Reglamento (UE) 2020/1429, en los mismos términos, hasta el 31 de diciembre de 2023.

(8) Dado que los Estados miembros no pueden alcanzar de manera suficiente el objetivo del presente Reglamento, es decir, ampliar la aplicación de las normas temporales relativas al cobro de los cánones por la utilización de infraestructuras ferroviarias que se establecieron en respuesta a la situación urgente creada por la pandemia de COVID-19, sino que, debido a las dimensiones o los efectos de la acción, el objetivo puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(9) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2020/1429 en consecuencia.

(10) A fin de permitir una aplicación sin demora de las medidas establecidas en el presente Reglamento, su entrada en vigor debe tener lugar con carácter urgente el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) 2020/1429

El Reglamento (UE) 2020/1429 se modifica como sigue:

1) En el artículo 1, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:

«Se aplica a la utilización de las infraestructuras ferroviarias para servicios ferroviarios nacionales e internacionales que entran en el ámbito de dicha Directiva, durante el período comprendido entre el 1 de marzo de 2020 y el 30 de junio de 2022 (en lo sucesivo, “el período de referencia”).».

2) En el artículo 5, apartado 2, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:

«Dicha modificación solo podrá ampliar el período de referencia por seis meses, y este período no podrá prorrogarse más allá del 31 de diciembre de 2023.».

3) En el artículo 6, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 2, hasta el 31 de diciembre de 2023.».

Artículo 2

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2022.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente / La Presidenta	*El Presidente / La Presidenta*