COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) 2020/1429 în ceea ce privește durata perioadei de referință pentru aplicarea măsurilor temporare privind perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare

(Text cu relevanță pentru SEE)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

• Motivele și obiectivele propunerii

Sectorul feroviar are o importanță strategică pentru Uniunea Europeană, contribuind în mod vital la ansamblul economiei și al ocupării forței de muncă din UE; în acest sector lucrează, în mod direct, peste 900 000 de persoane, aproximativ 500 000 dintre acestea fiind angajate de către întreprinderile feroviare, iar circa 400 000 de către administratorii de infrastructură (potrivit cifrelor înregistrate până la sfârșitul anului 2018)[1].

Transportul feroviar este esențial pentru strategia UE de promovare a unui sector al transporturilor mai durabil, a coeziunii economice și sociale și a conectării europenilor la nivelul fiecărui stat membru și între acestea. Transportul feroviar contribuie în mod semnificativ la diversitatea transporturilor din UE, oferind o mobilitate curată și un nivel ridicat de eficiență. Prin urmare, transportul feroviar este esențial pentru atingerea obiectivelor Pactului verde, datorită faptului că este cel mai durabil și mai ecologic mod de transport.

În 2018, sistemul feroviar european a transportat aproximativ 1,6 miliarde de tone de marfă și 7,1 miliarde de călători. În același an, volumele traficului de călători din UE atinseseră 400 de miliarde de călători-kilometri dintr-un total de aproximativ 5 mii de miliarde de călători-kilometri înregistrați în întregul sector al transportului terestru. Traficul feroviar de călători este în mare parte intern, doar 7 % fiind transfrontalier în 2018[2].

În 2018[3], volumele traficului de marfă din UE atinseseră 435 de miliarde de tone-kilometri dintr-un total de 2,3 mii de miliarde de tone-kilometri înregistrate în întregul sector al transportului terestru. Aproximativ jumătate din totalul transportului feroviar de marfă este transfrontalier. Acest lucru conferă transportului feroviar de marfă o puternică dimensiune europeană.

De la începutul anului 2020, pandemia de COVID-19 a avut un impact major asupra transportului feroviar din Uniune. Transportul feroviar de călători și de marfă s-a redus din cauza limitărilor în materie de mobilitate și, în consecință, a scăderii cererii de transport. În prima perioadă a pandemiei, în primăvara anului 2020, operatorii feroviari au oprit majoritatea serviciilor de transport feroviar internațional de călători. Numărul de călători din transportul feroviar intern a scăzut în timpul primului val al pandemiei cu până la 90 % în comparație cu anul precedent. Câțiva operatori, în special cei nou-intrați pe piață, au fost nevoiți să își înceteze operațiunile, în timp ce operatorii de transport feroviar de marfă au raportat o scădere drastică a volumului transportat, deoarece multe sectoare și-au încetinit sau chiar și-au încetat producția din cauza impactului pandemiei. Pe parcursul verii din 2020,

---

1 Document de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește cel de al șaptelea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare în temeiul articolului 15 alineatul (4) din Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului, COM(2021) 5 final.

2 Idem.

3 Idem.

cererea și volumele de transport au rămas la niveluri scăzute atât în ceea ce privește transportul de călători, cât și cel de marfă.

În toamna anului 2020, un al doilea val al pandemiei a obligat multe țări să ia măsuri restrictive suplimentare în ceea ce privește mobilitatea cetățenilor. Izbucnirea celui de-al treilea val al pandemiei a împiedicat redresarea rapidă a traficului feroviar, în special în cazul serviciilor de transport feroviar de călători. În octombrie și noiembrie 2020, statele membre au impus noi limitări în ceea ce privește mobilitatea, eliminându-le doar parțial și treptat în cursul anului 2021. Numărul de călători nu a atins încă nivelurile anterioare pandemiei, iar timpul necesar pentru revenirea la nivelurile anterioare pandemiei poate fi mai lung decât se preconizase, în special în cazul traficului comercial de călători. Prin urmare, impactul pandemiei asupra sectorului transporturilor continuă să fie semnificativ. Apariția, în toamna anului 2021, a noii variante extrem de contagioase Omicron a COVID-19, ale cărei caracteristici sunt încă necunoscute în comparație cu variantele anterioare, suscită preocupări cu privire la un al patrulea val al pandemiei și la măsuri de izolare mai stricte.

La 7 octombrie 2020, Parlamentul European și Consiliul au adoptat Regulamentul (UE) 2020/1429 de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19[4]. Scopul regulamentului a fost de a permite părților interesate din sectorul feroviar să facă față mai bine consecințelor financiare ale pandemiei de COVID-19 și să răspundă nevoii lor urgente de lichidități, prin reducerea, eliminarea sau amânarea plății tarifelor pentru setul minim de acces și pentru accesul la infrastructura care conectează infrastructurile de servicii.

Aceste măsuri de scutire s-au aplicat tarifelor datorate pe parcursul perioadei de referință prevăzute la articolul 1 din regulament, și anume de la 1 martie 2020 până la 31 decembrie 2020 (denumită în continuare „perioada de referință”). Domeniul de aplicare a fost limitat la această perioadă pentru a se asigura că măsurile se aplică numai atât timp cât este necesar.

Articolul 5 din Regulamentul (UE) 2020/1429 a împuternicit Comisia, pe baza datelor furnizate de administratorii de infrastructură care arată reduceri persistente ale traficului feroviar legate în mod demonstrabil de pandemia de COVID-19, să prelungească perioada de referință cu până la șase luni prin intermediul unor acte delegate. Perioada de referință putea fi prelungită până la 14 aprilie 2022.

Comisia a exercitat această delegare de competențe de două ori[5] și a prelungit perioada de referință până la 31 decembrie 2021. Competența de a adopta acte delegate de prelungire a

[4] *JO L 333, 12.10.2020, p. 1-5.*

[5] Regulamentul delegat (UE) 2020/2180 al Comisiei din 18 decembrie 2020 de prelungire a perioadei de referință prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19 (JO L 433, 22.12.2020, p. 37) și Regulamentul delegat (UE) 2021/1061 al Comisiei din 28 iunie 2021 de prelungire a perioadei de referință prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19 (JO L 229, 29.6.2021, p. 1).

perioadei de referință a fost conferită Comisiei pentru o perioadă de un an de la 13 octombrie 2020 și a expirat.

Pe baza datelor furnizate Comisiei de administratorii de infrastructură feroviară din Uniune care acoperă perioada anterioară lunii septembrie 2021, rezultă că pandemia a afectat mai puternic segmentul serviciilor de transport de călători și, în special, segmentul serviciilor comerciale de transport de călători, care a fost afectat de o reducere semnificativă a ofertei în toate statele membre și nu și-a revenit încă la nivelurile din 2019. Numărul de trenuri de călători care circulau în rețea în temeiul unei obligații de serviciu public („OSP”) în perioada ianuarie-septembrie 2021 este comparabil cu cel înregistrat în aceeași perioadă din 2019, în timp ce, în 2020, acest număr a fost cu 7,8 % mai scăzut decât în 2019. Cu toate acestea, numărul trenurilor comerciale de călători din perioada ianuarie-septembrie 2021 a fost în continuare cu 21,5 % mai scăzut decât cel înregistrat în aceeași perioadă din 2019, ceea ce arată că nu s-a înregistrat nicio redresare în comparație cu aceeași perioadă din 2020, când acest număr a fost cu 23,3 % mai scăzut decât în 2019. Numărul trenurilor de marfă care circulau în rețea a fost în continuare cu 2,5 % mai scăzut decât cel înregistrat în aceeași perioadă din 2019. Tendințe similare pot fi observate atunci când traficul este exprimat în trenuri-km. În perioada ianuarie-septembrie 2021, nivelul serviciilor de transport de călători în temeiul unei OSP, exprimate în trenuri-km, a fost cu 5,2 % mai scăzut față de nivelul înregistrat în aceeași perioadă din 2019. În 2021, nivelul serviciilor comerciale de transport de călători exprimate în trenuri-km a rămas cu 25,6 % mai scăzut față de nivelul înregistrat în aceeași perioadă din 2019, în concordanță cu nivelul (scăzut) atins deja în 2020. Numărul de trenuri-km înregistrat de trenurile de marfă care circulau în rețea a prezentat semne de redresare, dar a rămas cu 2,6 % mai scăzut în perioada ianuarie-septembrie 2021 în comparație cu aceeași perioadă din 2019. Rezultă că reducerea nivelului traficului feroviar, cauzată de impactul pandemiei de COVID-19, persistă.

Prin urmare, este necesar să se modifice Regulamentul (UE) 2020/1429 pentru a prelungi și mai mult perioada de referință.

Deoarece pandemia nu s-a încheiat încă și persistă un anumit nivel de imprevizibilitate a evoluțiilor viitoare, este, de asemenea, necesar să se delege Comisiei competența de a prelungi în continuare, de fiecare dată cu maximum șase luni, perioada de mai sus, în continuitatea cadrului juridic existent.

În consecință, se propune prelungirea perioadei de referință până la 30 iunie 2022 și împuternicirea Comisiei de a adopta acte delegate pentru a prelungi și mai mult această perioadă până la 31 decembrie 2023. Se propune, de asemenea, ca delegarea de competențe să înceteze la aceeași dată, și anume 31 decembrie 2023. Toate celelalte dispoziții ale regulamentului actual trebuie să rămână neschimbate.

Din cauza evoluției imprevizibile a pandemiei de COVID-19 și, în special, a apariției bruște a noilor variante care suscită îngrijorare, a fost imposibil să se adopte măsuri adecvate în timp util. Regulamentul (UE) 2020/1429 impune Comisiei să își bazeze decizia privind o posibilă prelungire a perioadei de referință pe datele furnizate de administratorii de infrastructură la trecerea a jumătate din perioada de prelungire a perioadei de referință. Comisia nu a fost în măsură să adopte o nouă prelungire a perioadei de referință înainte de

expirarea competențelor delegate, întrucât datele necesare nu erau încă disponibile la momentul respectiv.

Pentru a se evita lacunele în aplicarea măsurilor după data de 31 decembrie 2021 (sfârșitul actualei perioade de referință), prezentul regulament trebuie să acopere și perioada anterioară intrării sale în vigoare. Având în vedere natura măsurilor prevăzute în prezentul regulament, aplicarea retroactivă nu conduce la încălcarea așteptărilor legitime ale persoanelor în cauză.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică vizat**

Prezenta propunere urmărește să asigure prelungirea și continuitatea măsurilor extraordinare în vigoare adoptate pentru a atenua efectele pandemiei de COVID-19 asupra transportului feroviar și pentru a menține integritatea spațiului feroviar unic european. Aceste măsuri completează și țin cont de cadrul juridic instituit în temeiul Directivei 2012/34/UE.

- **Coerența cu alte politici ale Uniunii**

Funcționarea eficientă a spațiului feroviar unic european depinde de performanța economică a actorilor de pe piață și de protejarea realizărilor obținute deja în ceea ce privește independența de gestiune a administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare, transparența dispozițiilor privind tarifarea și accesul la rețea, nediscriminarea și egalitatea de tratament în ceea ce privește alocarea traselor și sistemele de tarifare, precum și deschiderea pieței. Consecințele economice negative ale pandemiei de COVID-19 pentru părțile interesate de pe piața feroviară le-ar putea pune în pericol viabilitatea financiară și ar putea avea efecte negative grave asupra funcționării sistemului de transport, ceea ce ar afecta negativ întreaga economie. Datele privind volumele colectate de la administratorii de infrastructură din UE, care acoperă perioada martie 2020-septembrie 2021, arată în mod clar că impactul pandemiei asupra traficului feroviar nu s-a încheiat încă și că redresarea este fragilă. Prin urmare, regulamentul de modificare propus urmărește să abordeze în continuare efectele persistente asupra sectorului. Acest lucru ar fi, de asemenea, în concordanță cu prelungirea valabilității altor măsuri menite să ajute statele membre și întreprinderile și cetățenii din UE să facă față impactului negativ al pandemiei. La 18 noiembrie 2021, de exemplu, Comisia a prelungit Cadrul temporar privind ajutoarele de stat[6] până la 30 iunie 2022, permițând, după caz, statelor membre să își continue schemele de sprijin și să se asigure că întreprinderile încă afectate de criză nu vor fi private brusc de sprijinul financiar necesar.

[6] Comunicare a Comisiei – Cea de a șasea modificare a Cadrului temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19 și modificarea anexei la Comunicarea Comisiei către statele membre privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în cazul asigurării creditelor la export pe termen scurt (2021/C 473/01) (JO C 473, 24.11.2021, p. 1-15).

2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temeiul juridic**

Prezenta inițiativă se bazează pe articolul 91 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, care constituie, de asemenea, temeiul juridic al Regulamentului (UE) 2020/1429.

- **Subsidiaritatea (în cazul competențelor neexclusive)**

Obiectivele propunerii nu pot fi realizate într-o măsură suficientă de statele membre din următoarele motive: Tarifele de acces la calea ferată sunt reglementate în mod cuprinzător la nivelul UE și, prin urmare, statele membre nu se pot abate de la normele Uniunii decât în cazul în care există o legislație în acest sens la nivel european. Directiva 2012/34/UE nu permite statelor membre, în contextul pandemiei de COVID-19, să reacționeze la efectele imprevizibile ale acestei pandemii asupra transportului feroviar, în special prin adaptarea normelor privind tarifarea și alocarea capacităților. Acest lucru a fost permis doar în mod excepțional și în anumite limite prin Regulamentul (UE) 2020/1429. În plus, în temeiul regulamentului respectiv, decizia de a pune în aplicare măsurile stabilite rămâne la latitudinea statelor membre, având în vedere și mijloacele de care dispun acestea în materie de finanțare publică. Prin urmare, propunerea de prelungire a aplicării măsurilor prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1429 este în conformitate cu principiul subsidiarității.

- **Proporționalitatea**

Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea obiectivului de atenuare a impactului actualei pandemii de COVID-19 prin prelungirea, pentru o perioadă limitată, a derogărilor specifice de la Directiva 2012/34/UE permise în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1429. Măsura propusă este, prin urmare, proporțională. Prelungirea perioadei de referință este în concordanță cu prelungirile anterioare și reflectă concluziile care pot fi desprinse din datele disponibile în prezent. Se propune, de asemenea, prelungirea perioadei în care Comisia este împuternicită să prelungească perioada de referință pentru a ține seama de evoluțiile viitoare ale pandemiei.

- **Alegerea instrumentului**

Întrucât este vorba despre o propunere de modificare a unui regulament existent, trebuie utilizat același instrument.

3. REZULTATELE EVALUĂRILOR EX POST, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

- **Evaluări ex post/verificări ale adecvării legislației existente**

Este vorba despre o măsură urgentă declanșată de caracterul imprevizibil al pandemiei de COVID-19.

- **Consultări cu părțile interesate**

Având în vedere caracterul urgent al acestei chestiuni, nu au fost organizate consultări oficiale cu părțile interesate. Cu toate acestea, atât autoritățile statelor membre, cât și părțile interesate au solicitat Comisiei să prelungească Regulamentul (UE) 2020/1429.

În special, asociațiile din sectorul feroviar care reprezintă întreprinderile feroviare s-au adresat în mod repetat Comisiei, solicitând menținerea măsurilor. De asemenea, statele membre și administratorii de infrastructură au instituit deja astfel de măsuri.

Având în vedere lipsa unor dispoziții de urgență adecvate în Directiva 2012/34/UE și efectele persistente ale pandemiei asupra sectorului feroviar, este necesar să se prelungească eventuala aplicare a măsurilor actuale.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

După cum s-a explicat mai sus, din cauza caracterului urgent al situației, nu s-a putut obține expertiza detaliată care este necesară în mod normal. Cu toate acestea, Comisia s-a bazat pe experiența dobândită prin intermediul contactelor sale cu statele membre și cu părțile interesate din sectorul feroviar și al monitorizării constante a volumelor traficului feroviar pe baza datelor furnizate de administratorii de infrastructură în ultimii doi ani.

- **Evaluarea impactului**

Ținând seama de caracterul urgent al situației, nu a fost efectuată o evaluare a impactului.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Nu se aplică.

- **Drepturi fundamentale**

Nu se aplică.

4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se aplică.

5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Măsura nu include niciun fel de modalități specifice de monitorizare sau de raportare. Cu toate acestea, Comisia trebuie să urmărească evoluția pandemiei de COVID-19 și impactul acesteia asupra spațiului feroviar unic european și, dacă este necesar, trebuie să i se confere competența de a adopta un act delegat pentru a prelungi perioadele de timp vizate de prezenta măsură.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Niciunul.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Articolul 1 din regulamentul propus modifică articolul 1, articolul 5 alineatul (2) și articolul 6 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2020/1429, prelungind perioada de referință, perioada suplimentară maximă de prelungire a acesteia, precum și durata împuternicirii Comisiei în acest sens.

Articolul 2 prevede aplicarea regulamentului propus de la 1 ianuarie 2022.

2021/0437 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

de modificare a Regulamentului (UE) 2020/1429 în ceea ce privește durata perioadei de referință pentru aplicarea măsurilor temporare privind perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[1],

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară[2],

întrucât:

(1) Pandemia de COVID-19 a condus la o scădere bruscă a traficului feroviar, din cauza reducerii semnificative a cererii. Această situație a afectat puternic întreprinderile feroviare.

(2) Aceste circumstanțe sunt în afara controlului întreprinderilor feroviare, care s-au confruntat neîntrerupt cu probleme considerabile de lichiditate, cu pierderi majore și, în unele cazuri, cu riscul de insolvență.

(3) Pentru a contracara efectele economice negative ale pandemiei de COVID-19 și pentru a sprijini întreprinderile feroviare, Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului[3] a permis statelor membre să autorizeze administratorii de infrastructură să reducă, să elimine sau să amâne tarifele pentru accesul la infrastructura feroviară. Această posibilitate a fost acordată pentru o perioadă de referință cuprinsă între 1 martie 2020 și 31 decembrie 2020, care a fost prelungită, prin Regulamentul delegat (UE) 2021/1061 al Comisiei[4], până la 31 decembrie 2021.

---

1 Avizul din [a se actualiza în versiunea finală de către PE și Consiliu].

2 Poziția Parlamentului European din [a se actualiza în versiunea finală de către PE și Consiliu] și Decizia Consiliului din [a se actualiza în versiunea finală de către PE și Consiliu].

3 Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 octombrie 2020 de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19 (JO L 333, 12.10.2020, p. 1).

4 Regulamentul delegat (UE) 2021/1061 al Comisiei din 28 iunie 2021 de prelungire a perioadei de referință prevăzute în Regulamentul (UE) 2020/1429 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor măsuri pentru o piață feroviară durabilă în contextul epidemiei de COVID-19 (JO L 229, 29.6.2021, p. 1).

Comisia nu mai este împuternicită să prelungească în continuare această perioadă de referință.

(4) Pandemia de COVID-19 continuă, iar apariția unor variante foarte contagioase și imprevizibile, cum ar fi varianta Omicron a COVID-19, creează incertitudine cu privire la viitor și la riscurile unor noi măsuri restrictive.

(5) Impactul negativ al pandemiei de COVID-19 asupra traficului feroviar persistă și este posibil ca întreprinderile feroviare să fie în continuare afectate, în funcție de evoluția viitoare a pandemiei. Pentru a răspunde nevoilor urgente ale sectorului, perioada de referință din Regulamentul (UE) 2020/1429 trebuie să fie prelungită până la 30 iunie 2022.

(6) Evoluția imprevizibilă a epidemiei de COVID-19, apariția bruscă a unor noi variante și nevoia de a evalua impactul acestora asupra sectorului feroviar necesită un răspuns normativ rapid și flexibil. Pentru a se evita lipsa unui răspuns la situația actuală, este oportun să se asigure continuitatea aplicării măsurilor după data de 31 decembrie 2021. Având în vedere natura măsurilor prevăzute în prezentul regulament, aplicarea retroactivă a acestei prelungiri a perioadei de referință nu va conduce la o încălcare a așteptărilor legitime ale persoanelor în cauză.

(7) Comisia trebuie să analizeze în permanență impactul economic al pandemiei de COVID-19 asupra sectorului feroviar, iar Uniunea trebuie să fie în măsură să prelungească fără întârzieri nejustificate perioada de aplicare a măsurilor prevăzute în prezentul regulament în cazul în care condițiile nefavorabile persistă. Delegarea competențelor conferite în temeiul Regulamentului (UE) 2020/1429 trebuie să fie prelungită, în aceleași condiții, până la 31 decembrie 2023.

(8) Întrucât obiectivul prezentului regulament, și anume prelungirea aplicării normelor temporare referitoare la perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare ca răspuns la situația de urgență generată de pandemia de COVID-19, nu poate fi realizat în mod satisfăcător de către statele membre, dar, având în vedere amploarea sau efectele acțiunii, poate fi realizat mai bine la nivelul Uniunii, aceasta poate adopta măsuri, în conformitate cu principiul subsidiarității, astfel cum este prevăzut la articolul 5 din Tratatul privind Uniunea Europeană (TUE). În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este prevăzut la articolul respectiv, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru realizarea acestui obiectiv.

(9) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2020/1429 trebuie să fie modificat în consecință.

(10) Pentru a se asigura aplicarea cu promptitudine a măsurilor prevăzute în prezentul regulament, acesta trebuie să intre în vigoare în regim de urgență, în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Modificări aduse Regulamentului (UE) 2020/1429

Regulamentul (UE) 2020/1429 se modifică după cum urmează:

(1) La articolul 1, a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„Prezentul regulament se aplică utilizării infrastructurii feroviare pentru serviciile feroviare naționale și internaționale reglementate de directiva în cauză, în

perioada 1 martie 2020-30 iunie 2022 (denumită în continuare «perioada de referință»).”

(2) La articolul 5 alineatul (2), a doua teză se înlocuiește cu următorul text:

„Orice astfel de modificare poate doar prelungi perioada de referință cu până la șase luni, iar perioada de referință nu poate fi prelungită după 31 decembrie 2023.”

(3) La articolul 6, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Competența de a adopta acte delegate menționată la articolul 5 alineatul (2) se conferă Comisiei până la 31 decembrie 2023.”

Articolul 2

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 1 ianuarie 2022.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European	*Pentru Consiliu*
Președintele	*Președintele*