



Rat der  
Europäischen Union

019695/EU XXVII. GP  
Eingelangt am 08/05/20

Brüssel, den 29. April 2020  
(OR. en)

7645/20

---

---

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2020/0071 (COD)**

---

---

**TRANS 176**  
**CODEC 321**

## VORSCHLAG

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	29. April 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 179 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Richtlinie (EU) 2016/798 hinsichtlich der Verlängerung ihres Umsetzungszeitraums

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 179 final.

Anl.: COM(2020) 179 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 29.4.2020  
COM(2020) 179 final

2020/0071 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Richtlinie (EU) 2016/798  
hinsichtlich der Verlängerung ihres Umsetzungszeitraums**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## **BEGRÜNDUNG**

### **1. KONTEXT DES VORSCHLAGS**

#### **• Gründe und Ziele des Vorschlags**

Der Vorschlag ist Teil der Sofortmaßnahmen, die die Kommission als Reaktion auf die außergewöhnliche Situation infolge des COVID-19-Ausbruchs annimmt.

Ungewöhnlicherweise ließen die Richtlinie (EU) 2016/797 und die Richtlinie (EU) 2016/798 der technischen Säule des 4. Eisenbahnpakets den Mitgliedstaaten die Wahl zwischen zwei Umsetzungsfristen<sup>1</sup> – dem 16. Juni 2019 oder, nach Notifizierung gegenüber der Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, dem 16. Juni 2020. Nur acht Mitgliedstaaten haben beide Richtlinien 2019 umgesetzt (BG, FI, FR, GR, IT, NL, RO, SI).

Angesichts des COVID-19-Ausbruchs haben die meisten der verbleibenden 17 Mitgliedstaaten um einen Aufschub für die Umsetzung gebeten und führen an, dass sie nicht in der Lage sein werden, die erforderliche Gesetzgebung vor dem 16. Juni 2020 abzuschließen.

Angesichts der außergewöhnlichen Umstände ist es durchaus verständlich, dass eine vollständige Umsetzung vor dem 16. Juni 2020 unmöglich sein könnte. Es ist von entscheidender Bedeutung, für Rechtsklarheit und Rechtssicherheit zu sorgen, insbesondere für die Eisenbahnindustrie und die -unternehmen, die die Hauptnutznießer des vierten Eisenbahnpakets sind. Der COVID-19-Ausbruch ereignete sich in der letzten Phase der Verabschiedung der nationalen Umsetzungsmaßnahmen. Die Mitgliedstaaten dürften in der Lage sein, den Prozess innerhalb eines Zeitraums von weiteren drei Monaten abzuschließen. Daher hält die Kommission eine kurze Aufschiebung um drei Monate für angemessen.

Eine Reihe von Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten wurden gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Richtlinie (EU) 2016/798 erlassen. Aufgrund der zwei Umsetzungsstermine sind darin entsprechende Übergangsbestimmungen und Zeitpunkte für das Inkrafttreten vorgesehen. Die Kommission wird nach der Annahme der vorgeschlagenen Richtlinie eine Reihe von Änderungen der Durchführungsrechtsakte vorschlagen, um sie an die verlängerten Umsetzungsfristen anzupassen. Für die einschlägigen delegierten Rechtsakte<sup>2</sup> würde das bestehende Verfahren nach Artikel 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 keine rechtzeitige Anpassung an die verlängerten Umsetzungsfristen ermöglichen. Der Vorschlag enthält somit eine Rechtsgrundlage und ein vereinfachtes Verfahren für die weitere Anpassung. Dadurch wird ein kohärenter Rechtsrahmen geschaffen und sichergestellt, dass die technische Säule des vierten Eisenbahnpakets einheitlich umgesetzt wird.

Es handelt sich nicht um eine Initiative im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT).

---

<sup>1</sup> Artikel 57 der Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und Artikel 33 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit.

<sup>2</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2018/761 der Kommission vom 16. Februar 2018 zur Festlegung gemeinsamer Sicherheitsmethoden für die Aufsicht durch die nationalen Sicherheitsbehörden nach Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung oder Erteilung einer Sicherheitsgenehmigung gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1077/2012 der Kommission (ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 16).

Delegierte Verordnung (EU) 2018/762 der Kommission vom 8. März 2018 über gemeinsame Sicherheitsmethoden bezüglich der Anforderungen an Sicherheitsmanagementsysteme gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 1158/2010 und (EU) Nr. 1169/2010 (ABl. L 129 vom 25.5.2018, S. 26).

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die Vorschläge stehen im Einklang mit den allgemeinen Sofortmaßnahmen, die die Kommission ergreift, um die negativen Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs abzufedern und zu überwinden.

Diese Maßnahmen müssen unbedingt erlassen werden, um die Kontinuität des Güter- und Personenverkehrs zu gewährleisten.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Das reibungslose Funktionieren des Eisenbahnbinnenmarkts, der freie Verkehr von wesentlichen Gütern, von Reisenden und Beschäftigten sowie damit verbundene Dienstleistungen hängen von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnindustrie sowie von einem gut funktionierenden Rechts- und Verwaltungsrahmen ab. Die negativen wirtschaftlichen Folgen des derzeitigen COVID-19-Ausbruchs könnten die finanzielle Gesundheit von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern gefährden und schwerwiegende negative Auswirkungen auf das Verkehrssystem und die Wirtschaft insgesamt haben.

Die Kommission hat ein Konzept für „Green Lanes“ (Sonderfahrspuren) entwickelt, um die Grenzen für den Güterverkehr offen zu halten und Verzögerungen im Verkehr zu verringern. Es wurden Leitlinien zu den Passagierrechten herausgegeben, die weiter aktualisiert werden, um weiteren Änderungen der Gesamtsituation Rechnung zu tragen.

Die Änderung der Richtlinien zielt darauf ab, den derzeitigen Hauptanliegen der Mitgliedstaaten, der Eisenbahnunternehmen, der Infrastrukturbetreiber und der Eisenbahnindustrie Rechnung zu tragen, und ist daher von äußerster Wichtigkeit.

## **2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT**

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage der Initiative ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Das Ziel des Vorschlags kann von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden, da sie an die Umsetzungsregelungen der Richtlinien gebunden sind und diese nicht einseitig ändern können. Dieses Ziel kann nur durch eine Änderung der Richtlinien durch die gesetzgebenden Organe erreicht werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag steht in einem angemessenen Verhältnis zu den durch die Krise verursachten Problemen und geht nicht über das hinaus, was erforderlich ist, um die Auswirkungen des derzeitigen COVID-19-Ausbruchs auf die Umsetzung der Richtlinien abzumildern.

- **Wahl des Instruments**

Um sein Ziel zu erreichen, sollte das Rechtsinstrument die gleiche Form haben wie das zu ändernde. Hauptzweck des Vorschlags ist die Änderung der Umsetzungsfrist wie von den Mitgliedstaaten gefordert.

### **3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG**

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Es handelt sich um eine dringende Maßnahme, die wegen des plötzlichen und unvorhersehbaren Ausbruchs und der Ausbreitung des COVID-19-Virus erforderlich ist. Aus diesem Grund ist die Maßnahme für das Programm zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung nicht relevant und es wurde keine Ex-post-Bewertung durchgeführt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Angesichts der Dringlichkeit der Angelegenheit konnte keine formelle Konsultation der Interessenträger durchgeführt werden. Sowohl die Behörden der Mitgliedstaaten als auch die Interessenträger haben die Kommission jedoch aufgefordert, einen Vorschlag für geeignete Maßnahmen im Zusammenhang mit den Richtlinien anzunehmen.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Wie bereits erläutert, war eine ordnungsgemäße Einholung von Fachwissen aufgrund der Dringlichkeit der Situation nicht möglich. Die Sofortmaßnahmen der Kommission werden auf der Grundlage wissenschaftlicher Erkenntnisse über die Entwicklung der epidemiologischen Umstände ergriffen.

- **Folgenabschätzung**

Angesichts der Dringlichkeit der Lage konnte keine Folgenabschätzung durchgeführt werden.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Keine Auswirkungen auf die Grundrechte.

### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Entfällt.

### **5. WEITERE ANGABEN**

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Um eine ordnungsgemäße Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme zu gewährleisten, die sich auch unmittelbar auf die Rechtsklarheit im Eisenbahnsektor auswirkt, schlägt die Kommission vor, eine Notifizierungsklausel für die Mitgliedstaaten aufzunehmen, die sich für eine Verlängerung der Umsetzungsfrist bis zum 16. September 2020 entscheiden.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

Vorschlag für eine

## **RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

### **zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Richtlinie (EU) 2016/798 hinsichtlich der Verlängerung ihres Umsetzungszeitraums**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>2</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß Artikel 57 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>3</sup> und Artikel 33 Absatz 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>4</sup> sollten die Mitgliedstaaten ihre Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um den einschlägigen Bestimmungen der Richtlinien nachzukommen, bis zum 16. Juni 2019 in Kraft setzen. Gemäß Artikel 57 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 und Artikel 33 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/798 hatten die Mitgliedstaaten jedoch die Möglichkeit, den Umsetzungszeitraum um ein Jahr zu verlängern.
- (2) 17 Mitgliedstaaten haben der Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (im Folgenden die „Agentur“) eine Verlängerung der Frist für die Umsetzung der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 bis zum 16. Juni 2020 notifiziert.
- (3) Aufgrund der außergewöhnlichen und unvorhersehbaren Situation infolge des COVID-19-Ausbruchs haben einige dieser Mitgliedstaaten Schwierigkeiten, die legislativen Arbeiten innerhalb der vorgegebenen Umsetzungsfrist abzuschließen, sodass die Gefahr besteht, dass diese Frist nicht eingehalten wird. Ein solches

<sup>1</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>2</sup> ABl. C vom , S. .

<sup>3</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

<sup>4</sup> Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

Versäumnis könnte für die Eisenbahnindustrie, die nationalen Behörden und die Agentur zu Rechtsunsicherheit hinsichtlich der für die Eisenbahnsicherheit und - interoperabilität geltenden Rechtsvorschriften führen. Der Umstand, dass einige Mitgliedstaaten nicht in der Lage sind, die Richtlinien infolge des COVID-19-Ausbruchs umzusetzen, hat negative Folgen für den Eisenbahnsektor.

- (4) Es muss unbedingt für Rechtsklarheit und Rechtssicherheit für die Eisenbahnindustrie gesorgt werden, indem den Mitgliedstaaten gestattet wird, die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>5</sup> und die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>6</sup> gegebenenfalls ab dem 16. Juni 2020 für einen begrenzten Zeitraum weiterhin anzuwenden.
- (5) Da sich der COVID-19-Ausbruch in der letzten Phase der Verabschiedung der nationalen Umsetzungsmaßnahmen ereignet hat, sollte den Mitgliedstaaten eine zusätzliche Frist von drei Monaten eingeräumt werden, um die Umsetzung der Richtlinien in nationales Recht abzuschließen.
- (6) Die Umsetzungsfristen der Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 sollten um drei Monate bis zum 16. September 2020 verlängert werden. Die Fristen für die Aufhebung der Richtlinie 2004/49/EG und der Richtlinie 2008/57/EG gemäß Artikel 58 der Richtlinie (EU) 2016/797 bzw. Artikel 34 der Richtlinie (EU) 2016/798 sollten entsprechend angepasst werden.
- (7) Auf der Grundlage der Richtlinie (EU) 2016/798 wurden mehrere delegierte Rechtsakte erlassen, die frühere Umsetzungsfristen widerspiegeln. Diese Rechtsakte müssen in der derzeitigen Situation an die neue Umsetzungsfrist angepasst werden. Muss ein delegierter Rechtsakt aus Gründen äußerster Dringlichkeit geändert werden, so sollte ein vereinfachtes Verfahren vorgesehen werden.
- (8) Die Richtlinien (EU) 2016/797 und (EU) 2016/798 sollten entsprechend geändert werden.
- (9) Damit die in dieser Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen zügig angewandt werden können, sollte diese Richtlinie am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten –

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1*

Die Richtlinie (EU) 2016/797 wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 57 wird folgender Absatz 2a eingefügt:  
„(2a) Die Mitgliedstaaten, die den Übergangszeitraum gemäß Absatz 2 verlängert haben, können diesen bis zum [16. September 2020] verlängern. Ihre Umsetzungsmaßnahmen gelten ab diesem Datum. Diese Mitgliedstaaten notifizieren

---

<sup>5</sup> Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

<sup>6</sup> Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1).



dies spätestens einen Tag nach Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2020/... der Agentur und der Kommission.“

2. In Artikel 58 Absatz 1

wird das Datum „16. Juni 2020“ durch „16. September 2020“ ersetzt.

#### *Artikel 2*

Die Richtlinie (EU) 2016/798 wird wie folgt geändert:

1. Folgender Artikel 6a wird eingefügt:

#### *„Artikel 6a*

##### **Anpassung der CSM an geänderte Fristen**

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 27 Absatz 7 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Zeitpunkte für die Anwendung delegierter Rechtsakte, die gemäß Artikel 6 Absatz 6 erlassen wurden, an die in Artikel 33 Absatz 2a festgelegte Umsetzungsfrist anzupassen.“

2. In Artikel 27 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Abweichend von den Absätzen 1 bis 6 wird der Kommission die Befugnis, nach Artikel 6a delegierte Rechtsakte zu erlassen, für den Zeitraum vom [Datum des Inkrafttretens der Richtlinie (EU) 2020/...] bis [16. September 2020] übertragen. Das Verfahren nach Artikel 27a findet Anwendung.“

3. In Artikel 27 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Abweichend von den Absätzen 2 bis 6 und unbeschadet des Absatzes 7 findet, wenn dies aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich ist, auf die gemäß diesem Artikel erlassenen delegierten Rechtsakte das Verfahren nach Artikel 27a Anwendung.“

4. Folgender Artikel 27a wird eingefügt:

#### *„Artikel 27a*

##### **Dringlichkeitsverfahren**

- (1) Delegierte Rechtsakte, die nach diesem Artikel erlassen werden, treten umgehend in Kraft und sind anwendbar, solange keine Einwände gemäß Absatz 3 erhoben werden.
- (2) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt gemäß diesem Artikel erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat und gibt die Gründe für die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens an.
- (3) Das Europäische Parlament oder der Rat können gemäß dem Verfahren des Artikels 27 Absatz 6 Einwände gegen einen delegierten Rechtsakt erheben. In diesem Fall hebt die Kommission den Rechtsakt unverzüglich nach der Übermittlung des Beschlusses des Europäischen Parlaments oder des Rates, Einwände zu erheben, auf.“

5. In Artikel 33 wird folgender Absatz 2a eingefügt:



„(2a) Die Mitgliedstaaten, die den Umsetzungszeitraum gemäß Absatz 2 verlängert haben, können diesen bis zum [16. September 2020] weiter verlängern. Ihre Umsetzungsmaßnahmen gelten ab diesem Datum. Diese Mitgliedstaaten notifizieren dies spätestens einen Tag nach Inkrafttreten der Richtlinie (EU) 2020/... der Agentur und der Kommission.“

6. In Artikel 34 Absatz 1

wird das Datum „16. Juni 2020“ durch „16. September 2020“ ersetzt.

#### *Artikel 3*

Diese Richtlinie tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

#### *Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*