



Rat der
Europäischen Union

045441/EU XXVII. GP
Eingelangt am 21/12/20

Brüssel, den 21. Dezember 2020
(OR. en)

14286/20

TRANS 624
DELACT 181

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	18. Dezember 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2020) 9260 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 18.12.2020 zur Verlängerung des Bezugszeitraums der Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2020) 9260 final.

Anl.: C(2020) 9260 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 18.12.2020
C(2020) 9260 final

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 18.12.2020

zur Verlängerung des Bezugszeitraums der Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES DELEGierten RECHTSAKTS

Seit Anfang 2020 hat der Ausbruch von COVID-19 erhebliche Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr in Europa. Der Schienenpersonen- und -güterverkehr ist aufgrund von Mobilitätseinschränkungen und der daraus resultierenden geringeren Verkehrsnachfrage erheblich zurückgegangen. In der ersten Phase der Pandemie im Frühjahr 2020 haben die Eisenbahnunternehmen die meisten grenzüberschreitenden Reisezugverbindungen eingestellt. Die Zahl der Bahnreisenden im Inland ging gegenüber dem Vorjahr um bis zu 90 % zurück. Einige Betreiber, insbesondere neue Marktakteure, mussten ihren Betrieb einstellen. Schienengüterverkehrsunternehmen meldeten einen Rückgang des Beförderungsvolumens, da viele Industriezweige ihre Produktion aufgrund der Auswirkungen der Pandemie zurückgefahren oder ganz eingestellt hatten. Auch im darauffolgenden Sommer 2020 blieben die Nachfrage und das Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr auf niedrigem Niveau.

Im Herbst 2020 zwang eine zweite Pandemiewelle viele Länder dazu, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger weiter einzuschränken. Die Pandemie hat somit weiterhin erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrssektor.

Am 7. Oktober 2020 verabschiedete die EU die Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs. Gemäß Artikel 2 der Verordnung (EU) 2020/1429 können die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern erlauben, die Entgeltzahlungen für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden, wobei sie gegebenenfalls die in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen identifizierten Marktsegmente berücksichtigen. Diese Entlastungsmaßnahmen sollten auf transparente, objektive und nichtdiskriminierende Weise und nur dann ergriffen werden, wenn es sich um während des Bezugszeitraums der Verordnung (EU) 2020/1429 (1. März 2020 bis 31. Dezember 2020) fällige Entgeltzahlungen handelt. Die Verordnung soll es den Akteuren des Schienenverkehrs ermöglichen, die finanziellen Folgen der COVID-19-Pandemie besser zu verkraften und ihren dringenden Liquiditätsbedarf zu decken, solange diese Auswirkungen andauern.

Mit der Verordnung (EU) 2020/1429 wird der Kommission die Befugnis übertragen, den Bezugszeitraum der Verordnung zu verlängern. Insbesondere kann die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlassen, um den in Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1429 festgelegten Bezugszeitraum zu verlängern. Diese Befugnis gilt, falls die Kommission feststellt, dass der Rückgang des Eisenbahnverkehrs im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum der Vorjahre anhält und voraussichtlich weiter anhalten wird und dass diese Situation auf die Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs zurückzuführen ist. Eine solche Feststellung muss auf die in Artikel 5 Absatz 2 genannten Daten gestützt sein. Mit dem delegierten Rechtsakt darf der Bezugszeitraum nur um bis zu sechs Monate und nicht über den 14. April 2022 hinaus verlängert werden. Wie aus Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Verordnung hervorgeht, sind als Indikator für das Verkehrsaufkommen der „Vorjahre“ die Werte des Jahres 2019 zu verwenden. Dies ist aufgrund des relativ konstanten Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren vor Ausbruch der Pandemie sowie durch die Tatsache gerechtfertigt, dass 2019 das dem Ausbruch unmittelbar vorausgehende Jahr ist.

2. BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN DER COVID-19-PANDEMIE AUF DEN SCHIENENVERKEHR

Die Kommission hat die in Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung genannten Daten in Verbindung mit Daten von Eurostat über das Personen- und Frachtaufkommen sowie anderen Informationen institutioneller Websites, aus Medien und internen Quellen bewertet.

Gestützt auf die Analyse der Daten für die EU-27 gelangt die Kommission zu folgenden Schlüssen:

- Die Beschränkungen der Freizügigkeit haben den Eisenbahnsektor im März, April und Mai 2020 schwer getroffen. Obwohl die Mitgliedstaaten diese Beschränkungen ab Mai schrittweise wieder aufgehoben haben, weisen die Eurostat-Daten darauf hin, dass die Nachfrage zumindest bis Juni 2020 weiter gesunken ist.
- Trotz Unterschieden in den einzelnen Mitgliedstaaten¹ hat sich die Pandemie im Allgemeinen stärker auf den Personenverkehr ausgewirkt als auf den Güterverkehr.
 - Zwischen März und September 2020 gingen die Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 16,9 % zurück, die Güterverkehrsdienste um 11,1 %. Im April 2020 während der ersten Pandemiewelle waren beide Sparten sogar noch stärker betroffen. Der Personenverkehr (in Zugkilometern) verzeichnete ein Minus von 40,6 % und der Güterverkehr von 19,9 % (im Vergleich zu April 2019). Im September 2020 lagen die insgesamt geleisteten Zugkilometer noch immer 5,5 % unter dem Wert von September 2019, hauptsächlich wegen der anhaltend niedrigen Zahlen im Personenverkehr, der immer noch mit 6,0 % im Minus lag.
 - Zwischen März und September 2020 waren 11,1 % weniger Personenzüge im Netz unterwegs als im Vorjahreszeitraum, die Zahl der Güterzüge sank um 8,2 %. Im April 2020 war die Zahl der Personenzüge um 33,9 % und die der Güterzüge um 17,0 % niedriger als im April 2019. Im September 2020 entsprach die Gesamtzahl der im Netz verkehrenden Züge der des Monats September 2019, wenngleich mit erheblichen Unterschieden zwischen den einzelnen Sparten. Vor allem die Zahl der eigenwirtschaftlich (kommerziell) betriebenen Personenzüge lag immer noch unter der des Vorjahresmonats, während die Zahl der Personenzüge im gemeinwirtschaftlichen Verkehr wieder den Stand von 2019 erreicht hatte.
- In der Personenverkehrssparte hatte die Pandemie schwerwiegende und anhaltende Auswirkungen auf die eigenwirtschaftlichen Dienste. Bei den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen bilden die in Zugkilometern angegebenen Verkehrsdaten die Auswirkungen der Krise möglicherweise nur unzureichend ab, da die zuständige Behörde befugt ist, Zugfrequenzen zu ändern.
 - Zwischen März und September 2020 gingen die gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 12,2 % zurück, während der Rückgang im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr 37,3 % betrug. Im April 2020 wurden

¹ In den Daten für die EU-27 sind Luxemburg und Griechenland nicht berücksichtigt, da die Infrastrukturbetreiber die erforderlichen Daten nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt haben.

35,0 % weniger gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) durchgeführt als im April 2019, beim eigenwirtschaftlichen Personenverkehr lag der Rückgang bei 64,5 %. Im September 2020 lagen die insgesamt geleisteten Zugkilometer im Personenverkehr noch immer 6,0 % unter dem Wert von September 2019, hauptsächlich wegen der anhaltend niedrigen Zahlen im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr, der immer noch mit 22,5 % im Minus lag.

- Zwischen März und September 2020 waren im gemeinwirtschaftlichen Verkehr 10,8 % weniger Personenzüge im Netz der EU-27 unterwegs als im Vorjahreszeitraum, die Zahl der eigenwirtschaftlich betriebenen Personenzüge sank um 22,4 %. Im April 2020 betrug das Minus bei den gemeinwirtschaftlichen Zügen 34,5 % und bei den eigenwirtschaftlich betriebenen Zügen 42,8 % gegenüber April 2019. Im September 2020 entsprach die Gesamtzahl der im Netz verkehrenden Personenzüge der des Monats September 2019, wenngleich mit erheblichen Unterschieden zwischen den einzelnen Sparten. Vor allem die Zahl der Personenzüge im eigenwirtschaftlichen Verkehr lag immer noch um 9,3 % unter dem Wert des Vorjahresmonats.
- Die Daten der Infrastrukturbetreiber (Anzahl der Züge, Zugkilometer) zeigen deutlich, wie stark sich die COVID-19-Pandemie auf die Schienenverkehrsdienste ausgewirkt hat und wie wenig nachhaltig die Erholung im Sommer (bis September 2020) gewesen ist. Die vierteljährlichen Eurostat-Daten über die in den ersten beiden Quartalen 2020 im Eisenbahnverkehr geleisteten Fahrgastkilometer und Tonnenkilometer zeigen, wie sich die Kundennachfrage nach Schienenpersonen- und -güterverkehrsdiensten entwickelt hat. Diese für bis einschließlich Juni 2020 vorliegenden Zahlen² verdeutlichen die enormen Auswirkungen auf das Nachfragevolumen während der ersten Pandemiewelle. Darüber hinaus geben die Zahlen Aufschluss über die möglichen Folgen der zweiten Welle, die den Sektor nach dem Sommer heimgesucht hat:
 - das Verkehrsaufkommen in Fahrgastkilometern ging im ersten Quartal 2020 gegenüber dem Vorjahreszeitraum 2019 um 16,8 % zurück. Im zweiten Quartal 2020 betrug der Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum 71,2 %;
 - das Verkehrsaufkommen in Tonnenkilometern sank im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum 2019 um 8,3 %. Im zweiten Quartal 2020 betrug der Rückgang gegenüber dem Vorjahreszeitraum 15,9 %.
- Betrachtet man gemeinwirtschaftliche und eigenwirtschaftliche Personenverkehrsdienste nach einzelnen Ländern, so ist festzustellen, dass diese beiden Verkehrssparten unterschiedlich unter den Folgen der Pandemie zu leiden hatten. Insbesondere bei den eigenwirtschaftlichen Verkehrsdiensten bestehen nach wie vor Probleme, wieder den Stand von 2019 zu erreichen.
 - In einigen Ländern wurden im Laufe des Jahres 2020 eigenwirtschaftliche Personenverkehrsangebote eingestellt, insbesondere dort, wo das

² In den auf die EU-27 bezogenen Eurostat-Daten über Fahrgastkilometer sind Österreich und Belgien nicht berücksichtigt, und bei den Zahlen über die Tonnenkilometer fehlt Belgien.

Fahrgastaufkommen im gewerblichen Verkehr schon vor der Pandemie niedrig war.

- Auch bei einer höheren Resilienz eigenwirtschaftlich betriebener Dienste ist das Verkehrsaufkommen zu gering, um das Überleben der Eisenbahnunternehmen zu gewährleisten.
- Darüber hinaus hat die Pandemie auch das Segment des Hochgeschwindigkeitspersonenverkehrs schwer getroffen. Gestützt wird diese Schlussfolgerung durch den raschen Rückgang der eigenwirtschaftlich erbrachten Zugkilometer in Ländern, die über ein gefestigtes Angebot an Hochgeschwindigkeitsbahndiensten verfügen.

Die verfügbaren Daten zeigen, dass sich die COVID-19-Pandemie zwischen März und September 2020 außergewöhnlich negativ auf den Eisenbahnsektor ausgewirkt hat und einige Schienenverkehrsunternehmen sogar in ihrer Existenz bedroht sind.

Auch wenn keine aktuelleren Verkehrsdaten vorhanden sind, um die Auswirkungen der zweiten Welle, die Europa derzeit heimsucht, abschätzen zu können, sind dennoch einige Schlussfolgerungen möglich. Grundlage hierfür sind die Konjunkturprognosen sowie die aktuellen, der Presse zu entnehmenden Entscheidungen von Eisenbahnunternehmen, ihre Verkehrsdienste einzuschränken.

Gemäß der Wirtschaftsprognose der Kommission vom Herbst 2020 hat die Wirtschaftstätigkeit in Europa in der ersten Jahreshälfte einen schweren Schock erlitten, bevor sie im dritten Quartal infolge der allmählichen Lockerung der Eindämmungsmaßnahmen wieder zulegen konnte. Das Wiederaufflammen der COVID-19-Pandemie im Herbst in Verbindung mit der Wiedereinführung von Eindämmungsmaßnahmen durch die nationalen Behörden führte jedoch zu einem erneuten Rückgang der Wirtschaftstätigkeit. Die Prognose wurde vor dem Hintergrund einer erheblichen Unsicherheit sowie unter der Annahme erstellt, dass die Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit im vierten Quartal 2020 deutlich verschärft und in den Jahren 2021 und 2022 wieder allmählich gelockert würden. Die Wirtschaftsleistung sowohl im Euroraum als auch in der EU dürfte 2022 den Stand vor der Pandemie noch nicht wieder erreichen³.

Die jüngste im November 2020 veröffentlichte Schnellschätzung über den von der Europäischen Kommission ermittelten Indikator des Verbrauchervertrauens⁴ weist negative Werte sowohl für den Euroraum (-17,6 Punkte) als auch für die EU (-18,7 Punkte) aus: Beide liegen unter ihren langfristigen Durchschnittswerten von -11,2 bzw. -10,6 und sind im Vergleich zu Oktober zurückgegangen.

Ein ähnliches Bild ergibt auch das von der Kommission ermittelte Stimmungsbarometer der Wirtschaft (Indikator der wirtschaftlichen Einschätzung – kurz „ESI“). Der ESI brach vor allem während der ersten Pandemiewelle ein und begann erst im Mai, sich wieder zu erholen. Die jüngste Wirtschafts- und Verbraucherumfrage der Kommission⁵ zeigt, wie der neuerliche Anstieg des ESI im Oktober 2020, als der Kontinent von der zweiten Welle getroffen wurde, sowohl im Euroraum als auch in der EU zum Stillstand kam.

³ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_20_2021 und https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/economy-finance/ecfin_forecast_autumn_2020_overview_en.pdf

⁴ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/flash_consumers_2020_11_en.pdf

⁵ https://ec.europa.eu/info/sites/info/files/full_bcs_2020_10_en.pdf

Die Mitgliedstaaten machen während der zweiten Welle von gezielteren, weniger einschneidenden Lockdown-Maßnahmen Gebrauch. Dennoch beeinträchtigen diese Maßnahmen den Eisenbahnverkehr weiterhin, und das finanzielle Gleichgewicht der Bahnunternehmen hat nach wie vor unter den Auswirkungen der ersten Welle zu leiden. In verschiedenen nationalen Pressemeldungen werden die Reaktionen von Eisenbahnunternehmen thematisiert, die ihr Angebot drastisch eingeschränkt und ihre Dienstleistungen zurückgefahren haben⁶.

Der Ausbruch einer zweiten Pandemiewelle steht der raschen Erholung des Schienenverkehrs, insbesondere des Personenverkehrs, entgegen. Im Oktober und November haben die Mitgliedstaaten die Mobilität erneut eingeschränkt. Die bis September 2020 verfügbaren Daten sowie die Daten über das Verbrauchervertrauen zeigen, dass die Auswirkungen einer Verbesserung der Lage im öffentlichen Gesundheitswesen, sofern sie in der ersten Jahreshälfte 2021 – z. B. durch einen verfügbaren Impfstoff – eintreten sollte, vermutlich erst mit erheblicher Verzögerung spürbar würden. Daher ist zu erwarten, dass der Schienenverkehr zumindest bis Mitte nächsten Jahres unter dem Stand vor der Pandemie bleiben wird.

Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission erstens zu dem Schluss, dass der festgestellte Rückgang des Eisenbahnverkehrs fort dauert und den Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs zuzuschreiben ist. Zweitens hält es die Kommission angesichts der erneuten Verschärfung der COVID-19-Pandemie in Europa, der Erfahrungen aus den bis September 2020 verfügbaren Verkehrszahlen sowie der oben genannten Konjunkturprognose für sehr wahrscheinlich, dass die negativen Folgen der Pandemie für den Schienenverkehr zumindest noch bis Mitte nächsten Jahres anhalten werden. Durch die Verlängerung des Anwendungszeitraums der Verordnung um sechs Monate bis Ende Juni 2021 entsteht eine neue Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber, einen neuen Datensatz vorzulegen. Der neue Datensatz wird dabei helfen, die Situation zu dem durch die vorliegende delegierte Verordnung aufgeschobenen Zeitpunkt, zu dem die in der Verordnung (EU) 2020/1429 festgelegten Maßnahmen auslaufen, zu bewerten.

Die Kommission schlägt daher vor, den Bezugszeitraum um sechs Monate bis zum 30. Juni 2021 zu verlängern.

3. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS

Nach Artikel 6 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2020/1429 konsultiert die Kommission im Einklang mit den Grundsätzen der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen. Die Kommission hat die Expertengruppe für den Zugang zum Schienenverkehrsmarkt (GERM) zum Entwurf dieses delegierten Rechtsakts konsultiert.

⁶ <https://quifinanza.it/info-utili/video/covid-italo-sospende-treni-rimborso/430356/>; <https://www.brusselstimes.com/news/business/139117/thalys-suspends-trains-between-brussels-and-germany-izy-paris-coronavirus-crisis-amsterdam/>; <https://www.railjournal.com/financial/flixbus-suspends-services-for-second-time-in-2020/>; <https://www.railjournal.com/passenger/main-line/european-operators-reduce-services-again-as-passenger-numbers-drop/>.

4. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS

Durch Artikel 1 wird der „Bezugszeitraum“ geändert, in dem die vorübergehend geltenden Vorschriften über die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Fahrwegen sowie die Ausnahmen von den Entgeltgrundsätzen gemäß Kapitel IV der Richtlinie 2012/34/EU Anwendung finden. Er gilt für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur für inländische und grenzüberschreitende Schienenverkehrsdienste, die unter die genannte Richtlinie fallen.

Um der Gefahr großer Rechtsunsicherheit vorzubeugen, sollte diese delegierte Verordnung nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2020/1429 erlassen werden. Diese delegierte Verordnung tritt daher unverzüglich, d. h. am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt, in Kraft und gilt, solange keine Einwände erhoben werden.

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 18.12.2020

zur Verlängerung des Bezugszeitraums der Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Oktober 2020 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs, insbesondere auf Artikel 5 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die COVID-19-Pandemie hat infolge der sinkenden Nachfrage und der von den Mitgliedstaaten zur Eindämmung der Pandemie ergriffenen direkten Maßnahmen zu einem drastischen Rückgang des Schienenverkehrs geführt.
- (2) Diese Umstände entziehen sich dem Einfluss der Eisenbahnunternehmen, die fortdauernd mit erheblichen Liquiditätsproblemen und beträchtlichen Einbußen zu kämpfen haben und denen in einigen Fällen die Insolvenz droht.
- (3) Um gegen die negativen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie anzugehen und die Eisenbahnunternehmen zu unterstützen, haben die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 2020/1429 die Möglichkeit, den Infrastrukturbetreibern zu gestatten, Entgelte für den Zugang zu Eisenbahninfrastruktur zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Diese Möglichkeit war für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 („Bezugszeitraum“) gewährt worden.
- (4) Die während der Pandemie auferlegten Mobilitätsbeschränkungen hatten erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Die Pandemie hat auch dazu geführt, dass viele Branchen ihre Produktion zurückgefahren oder ganz eingestellt haben, wodurch weniger Güter per Bahn befördert wurden. Anhand der von den Bahninfrastrukturbetreibern in der EU-27 bereitgestellten Daten lässt sich feststellen, dass die Pandemie in stärkerem Maße die Personenverkehrssparte und insbesondere den eigenwirtschaftlichen Personenverkehr getroffen hat, dessen Angebote in allen Mitgliedstaaten erheblich eingeschränkt wurden. Zwischen März und September 2020 gingen die Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 16,9 % zurück, die Güterverkehrsdienste um 11,1 %. Zwischen März und September 2020 gingen die gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 12,2 % zurück, während der Rückgang im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr 37,3 % betrug. Das Personenverkehrsaufkommen (in Fahrgastkilometern) ging im

zweiten Quartal 2020 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 71,2 % zurück, der Güterverkehr (in Tonnenkilometern) schrumpfte um 15,9 %. Dieser Trend kann erhebliche Auswirkungen haben auf den Wettbewerb in den Schienenpersonenverkehrsmärkten, die Verwirklichung eines wirklich einheitlichen europäischen Eisenbahnraums und letztlich auf den Übergang zu einem nachhaltigeren Verkehrssektor, in dem mehr Menschen und Güter auf der Schiene befördert werden.

- (5) Laut Daten der Weltgesundheitsorganisation ist die Zahl der täglich registrierten Fälle in Europa wieder gestiegen, wobei im Oktober 2020 an vielen Tagen mehr als 300 000 neue Fälle verzeichnet wurden.
- (6) In einer Einschätzung des Europäischen Zentrums für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten (ECDC) von November 2020 hieß es, dass *„in der Europäischen Union und im Europäischen Wirtschaftsraum (EU/EWR) sowie im Vereinigten Königreich ein erheblicher Anstieg der COVID-19-Infektionen zu verzeichnen ist und die derzeitige Lage eine große Gefahr für die öffentliche Gesundheit darstellt“*, und dass *„die derzeitige Pandemielage in den meisten Ländern Anlass zu ernster Besorgnis gibt, da sie ein wachsendes Übertragungsrisiko birgt, das gezielte Sofortmaßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit erfordert“*.
- (7) Infolge dieser Entwicklung haben die Mitgliedstaaten die Mobilität seit Oktober wieder stärker eingeschränkt. Kurzfristig besteht deshalb keine Aussicht auf eine rasche Erholung des Schienenverkehrs.
- (8) Daher ist davon auszugehen, dass der Rückgang des Eisenbahnverkehrs im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum der Vorjahre, für die das Jahr 2019 die Referenzwerte gemäß Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Verordnung (EU) 2020/1429 liefert, fortbesteht und dass diese Situation den Folgen des COVID-19-Ausbruchs zuzuschreiben ist.
- (9) Die Prognosen deuten auf eine nur sehr allmähliche wirtschaftliche Erholung in den nächsten zwei Jahren hin, da die Indikatoren des Verbrauchervertrauens und der wirtschaftlichen Einschätzung im negativen Bereich liegen. Angesichts der für frühere Zeiträume verfügbaren Daten ist ferner zu erwarten, dass Verbesserungen der Lage im öffentlichen Gesundheitswesen, sofern sie in der ersten Jahreshälfte 2021 – z. B. durch einen verfügbaren Impfstoff – eintreten sollten, nur mit erheblicher Verzögerung spürbare positive Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben werden. Solche positiven Auswirkungen werden voraussichtlich erst ab der zweiten Jahreshälfte 2021 zum Tragen kommen.
- (10) Daher ist davon auszugehen, dass bis dahin der im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum der Vorjahre geringere Eisenbahnverkehr voraussichtlich fortauern wird und dass diese Situation den Folgen des COVID-19-Ausbruchs zuzuschreiben ist.
- (11) Der in Artikel 1 der Verordnung festgelegte Bezugszeitraum muss daher bis Ende Juni 2021 verlängert werden.
- (12) Diese delegierte Verordnung soll nach Ablauf des in Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1429 derzeit vorgesehenen Bezugszeitraums in Kraft treten. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit sollte diese Verordnung nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 7 der Verordnung erlassen werden und aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1429 erhält folgende Fassung:

„In dieser Verordnung werden vorübergehend geltende Vorschriften für die Erhebung von Wegeentgelten im Schienenverkehr gemäß Kapitel IV der Richtlinie 2012/34/EU festgelegt. Sie gilt für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 30. Juni 2021 (im Folgenden „Bezugszeitraum“) für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, die unter die genannte Richtlinie fallen.“

Artikel 2

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

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 18.12.2020

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN