



Rat der  
Europäischen Union

Brüssel, den 29. Juni 2021  
(OR. en)

10282/21

TRANS 434  
COVID-19 290  
DELECT 136

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. Juni 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.:	C(2021) 4611 final
Betr.:	DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 28.6.2021 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(2021) 4611 final.

Anl.: C(2021) 4611 final



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 28.6.2021  
C(2021) 4611 final

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

**vom 28.6.2021**

**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 die COVID-19-Pandemie erhebliche Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr in der Union. Der Schienenpersonen- und -güterverkehr ist aufgrund von Mobilitätseinschränkungen und der daraus resultierenden geringeren Verkehrsnachfrage 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 während der ersten Pandemiewelle gegenüber dem Vorjahr um bis zu 90 % zurück. Einige wenige Betreiber, insbesondere neue Marktakteure, mussten ihren Betrieb einstellen. Schienengüterverkehrsunternehmen meldeten einen erheblichen Rückgang des Beförderungsvolumens, da viele Industriezweige ihre Produktion aufgrund der Auswirkungen der Pandemie zurückgefahren oder ganz eingestellt hatten. Auch im Sommer 2020 blieben die Nachfrage und das Beförderungsaufkommen im Personen- und Güterverkehr auf niedrigem Niveau.

Eine zweite Pandemiewelle im Herbst 2020 zwang viele Länder dazu, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger weiter einzuschränken. Einige dieser Maßnahmen blieben bis Anfang 2021 in Kraft. Während sich das Verkehrsaufkommen in der Zeit von Januar 2021 bis März 2021 in einigen Bereichen positiv entwickelt hat, blieb es in anderen niedrig. Zwar entspricht die Anzahl der Zugkilometer beinahe wieder dem Stand vor der Pandemie, die Zahl der Fahrgäste und die Menge der beförderten Güter (letztere in weitaus geringerem Umfang) sind jedoch noch immer geringer als im Jahr 2019. 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 der COVID-19-Pandemie. 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 in Artikel 1 der Verordnung genannten Bezugszeitraums (1. März 2020 bis 31. Dezember 2020) fällige Entgeltzahlungen handelt. Die Verordnung soll es den Akteuren des Schienenverkehrs ermöglichen, die finanziellen Auswirkungen 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. Die Kommission kann insbesondere gemäß Artikel 5 Absatz 2 einen delegierten Rechtsakt zur Änderung des in Artikel 1 der Verordnung festgelegten Bezugszeitraums erlassen. 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 der COVID-19-Pandemie 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.

Nachdem die Kommission zu dem Schluss gekommen war, dass der Rückgang des Eisenbahnverkehrs infolge der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie weiter anhielt und dass diese Situation höchstwahrscheinlich bis Mitte 2021 andauern würde, nahm die Kommission am 18. Dezember 2020 die Delegierte Verordnung (EU) 2020/2180 an, mit der der Bezugszeitraums der Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs bis Juni 2021 verlängert wurde.

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

Die Kommission hat die Daten (zum Schienenverkehrsaufkommen) gemäß Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2020/1429 für den Zeitraum von Januar 2019 bis März 2021 in Verbindung mit den von Eurostat bereitgestellten Daten zum Personen- und Güterverkehrsaufkommen bewertet.

Seit März 2020 wirken sich die Beschränkungen des Personenverkehrs auf die Mobilität der Fahrgäste aus. Auch wenn die Mitgliedstaaten die Beschränkungen im Sommer 2020 schrittweise zurückgenommen hatten, führten sie nach Beginn der zweiten Pandemiewelle im Herbst 2020 neue Maßnahmen ein. Es wurde erwartet, dass die pandemiebedingten Beschränkungen Anfang März 2021 ganz oder teilweise aufgehoben würden. Aufgrund der sich abzeichnenden dritten Pandemiewelle wurden sie in vielen Mitgliedstaaten allerdings erneut verschärft.

Trotz Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten hat sich die Pandemie im Allgemeinen stärker auf den Personenverkehr ausgewirkt als auf den Güterverkehr.

- Die Zahl der im Netz verkehrenden Personenzüge ging im Laufe eines Jahres – zwischen März 2020 und Februar 2021 – im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019–2020 um 6,9 % zurück; insbesondere die Zahl der Personenzüge im eigenwirtschaftlichen Verkehr verringerte sich um 27,9 %. Die Zahl der im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betriebenen Personenzüge (im Folgenden „gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsdienste“) ging im selben Zeitraum um 5,5 % zurück.
- Die Zahl der im Netz verkehrenden Güterzüge verringerte sich im zwischen März 2020 und Februar 2021 im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019–2020 um 4,9 %.
- Infolge der zweiten Pandemiewelle sank die Zahl der im Netz verkehrenden Personenzüge zwischen Oktober 2020 und Februar 2021 im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019–2020 um 1,3 %; insbesondere die Zahl der Personenzüge im eigenwirtschaftlichen Verkehr verringerte sich um 25,8 %. Im selben Zeitraum stieg die Zahl der gemeinwirtschaftlichen Personenzüge um 1,3 %.
- Die Zahl der im Netz verkehrenden Güterzüge ging zwischen Oktober 2020 und Februar 2021 im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019–2020 um 0,2 % zurück.
- In der Personenverkehrssparte hatte die Pandemie schwerwiegende und anhaltende Auswirkungen auf die eigenwirtschaftlichen Dienste. Bei den im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbrachten Diensten bilden die in Zugkilometern angegebenen Verkehrsdaten die Auswirkungen der Krise auf das Fahrgastaufkommen möglicherweise nur unzureichend ab, da die zuständige Behörde die Frequenz der Zugfahrten bestimmt. Die Zahl der Fahrgäste war

Ende 2020 noch immer nur halb so hoch wie Ende 2019, während die Zahl der Zugkilometer der gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste zunimmt.

- Die Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) nahmen zwischen März 2020 und Februar 2021 im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019–2020 um 11,4 % ab, die Güterverkehrsdienste um 6,1 %. Als Folge der zweiten Pandemiewelle verringerte sich die Zahl der Zugkilometer im Personenverkehr zwischen Oktober 2020 und Februar 2021 im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019–2020 um 6,1 %, während die Güterverkehrsdienste um 0,6 % zunahmen.
- Zwischen März 2020 und Februar 2021 gingen die gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) gegenüber dem gleichen Zeitraum 2019–2020 um 5,9 % zurück, während der Rückgang im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr 33,1 % betrug.
- Infolge der zweiten Pandemiewelle nahmen die gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) zwischen Oktober 2020 und Februar 2021 im Vergleich zum gleichen Zeitraum 2019–2020 um 0,6 % ab, die eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste um 30 %.

Bei den früheren Daten wurden die Trends im Eisenbahnverkehr während der Pandemie mit den entsprechenden Zeiträumen vor der Pandemie verglichen. Aus diesem Grund wurden die Daten für März 2021, obwohl sie verfügbar waren, nicht in die Analyse einbezogen (März 2020 war der erste Monat, in dem sich die Pandemie auf die Mobilität der Bahnreisenden auszuwirken begann).

Allerdings wurde bei den Daten, die herangezogen wurden, um die für 2021 zu erwartenden Verkehrstrends zu bewerten, die Daten vom März 2021 berücksichtigt.

Die Daten der Infrastrukturbetreiber (Anzahl der Züge, Zugkilometer) zeigen deutlich, wie stark sich die COVID-19-Pandemie auf die Schienenverkehrsdienste ausgewirkt hat und wie begrenzt – sowohl zeitlich als auch in Bezug auf ihren Umfang – die Erholung im Sommer 2020 war, insbesondere bei den eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdiensten.

Die vierteljährlichen Eurostat-Daten über die im Jahr 2020 im Eisenbahnverkehr geleisteten Fahrgastkilometer und Tonnenkilometer zeigen, wie sich die Nachfrage nach Schienenpersonen- und -güterverkehrsdiensten entwickelt hat. Diese bis Dezember 2020 verfügbaren Zahlen lassen die erheblichen Auswirkungen auf das Aufkommen während der ersten und der zweiten Welle der Pandemie, insbesondere in der Personenverkehrssparte, erkennen. Darüber hinaus geben die Zahlen Aufschluss über die möglichen Folgen der dritten Pandemiewelle im Frühjahr 2021:

- Das Verkehrsaufkommen in Fahrgastkilometern ging im zweiten Quartal 2020 gegenüber dem zweiten Quartal 2019 um 75 % zurück. Nach einer kurzen Erholung im dritten Quartal, nahm es im vierten Quartal gegenüber dem vierten Quartal 2019 erneut um 56 % ab;
- die Zahl der Fahrgäste im vierten Quartal 2020 war halb so hoch wie im gleichen Zeitraum des Jahres 2019;
- das Verkehrsaufkommen in Tonnenkilometern sank im zweiten Quartal 2020 im Vergleich zum zweiten Quartal 2019 um 15 %, erholte sich dann aber im vierten Quartal 2020 gegenüber dem gleichen Quartal 2019 um 5 %, und
- die Menge der im vierten Quartal 2020 per Zug beförderten Tonnen stieg im Vergleich zu 2019 um 3 %.

Betrachtet man gemeinwirtschaftliche und eigenwirtschaftliche Personenverkehrsdienste nach einzelnen Ländern, so ist festzustellen, dass sich die Pandemie in diesen beiden Verkehrssparten unterschiedlich ausgewirkt hatte. Insbesondere die eigenwirtschaftlichen Dienste sind noch weit von ihrem Vorkrisenniveau entfernt. Bei Betrachtung der Anzahl der Züge und der Zugkilometer scheinen die gemeinwirtschaftlichen Dienste resilienter zu sein. Die von Eurostat gemeldete anhaltend geringe Zahl an Fahrplänen und Fahrgastkilometern deutet jedoch darauf hin, dass diese Dienste trotz der geringen Fahrgastzahlen aufgrund der fortgesetzten finanziellen Unterstützung durch die zuständigen Behörden weiter betrieben wurden.

- In einigen Ländern wurden im Laufe des Jahres 2020 eigenwirtschaftliche Personenverkehrsdienste eingestellt und noch nicht wieder aufgenommen, insbesondere dort, wo das Fahrgastaufkommen im eigenwirtschaftlichen Verkehr schon vor der Pandemie niedrig war.
- Selbst in den Fällen, in denen die eigenwirtschaftlichen Dienste resilienter waren, blieb das Verkehrsaufkommen niedriger als vor der Pandemie, wodurch nach wie vor das Überleben der diese Dienste erbringenden Eisenbahnunternehmen bedroht ist.
- Die verfügbaren Daten zeigen, dass sich die COVID-19-Pandemie seit März 2020 durchgängig negativ auf den Eisenbahnsektor ausgewirkt hat und sogar die Existenz einiger Schienenverkehrsunternehmen gefährdet.

Darüber hinaus hat die Pandemie auch das Segment des (nationalen und internationalen) eigenwirtschaftlichen 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.

Trotz der offensichtlichen Erholung des Verbrauchervertrauens – die jüngste verfügbare Schnellschätzung über den von der Europäischen Kommission monatlich ermittelten Indikator des Verbrauchervertrauens, die im April 2021 veröffentlicht wurde, zeigt, dass sich der Indikator weiter erholt hat und nun über seinem langfristigen Durchschnitt liegt – halten die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den öffentlichen Verkehr nach wie vor an.

Der Indikator der wirtschaftlichen Einschätzung stieg – nach niedrigen Werten im Januar und Februar 2021 – im März deutlich an, sodass er praktisch zum ersten Mal seit dem Ausbruch der Pandemie auf dem europäischen Kontinent wieder seinem langfristigen Durchschnitt in der EU entsprach. Diese positiven Entwicklungen sind mit Vorsicht zu betrachten, da ein Teil der zugrunde liegenden Umfragen Anfang März durchgeführt wurde, als davon ausgegangen wurde, dass die pandemiebedingten Beschränkungen ganz oder teilweise aufgehoben würden, diese jedoch später im März in vielen Mitgliedstaaten erneut verschärft wurden. Mit Blick auf die Entwicklungen nach Sektoren lag das Vertrauen im Dienstleistungssektor im März allerdings immer noch deutlich sowohl unter seinem langfristigen Durchschnitt als auch unter dem Stand vor der Pandemie.<sup>1</sup>

Im Jahr 2020 schrumpfte die Wirtschaft EU-weit um 6,1 %, während sie im Euro-Währungsgebiet um 6,6 % zurückging. Nach einer Erholungsphase im vergangenen Sommer stagnierte die europäische Wirtschaft im vierten Quartal 2020 und im ersten Quartal 2021, da neue Maßnahmen im Bereich der öffentlichen Gesundheit eingeführt wurden, um die zweite Welle der Pandemie einzudämmen. Im Zuge der steigenden Impfquoten und der Lockerung

---

<sup>1</sup> [European Business Cycle Indicators. 1st Quarter 2021 \(europa.eu\)](https://ec.europa.eu/economy_finance/european-business-cycle-indicators-1st-quarter-2021)

der Beschränkungen dürfte sich die Wirtschaft sowohl EU-weit als auch im Euro-Währungsgebiet kräftig erholen. Der Frühjahrsprognose 2021 der Europäischen Kommission zufolge wird die EU-Wirtschaft im Jahr 2021 um 4,2 % und im Jahr 2022 um 4,4 % wachsen. Für die Wirtschaft des Euro-Währungsgebiets wird für dieses Jahr ein Wachstum um 4,3 % und für nächstes Jahr um 4,4 % in Aussicht gestellt. Trotz der deutlichen Verbesserung der Wachstumsaussichten gegenüber der vorherigen Prognose dürften die Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten erst Ende 2022 wieder zum Vorkrisenniveau zurückfinden.<sup>2</sup>

In der zweiten Welle setzten die Mitgliedstaaten auf stärker maßgeschneiderte und weniger strenge Mobilitätsbeschränkungen als in der ersten Welle. Dennoch beeinträchtigten die ergriffenen Maßnahmen den Eisenbahnverkehr, und das finanzielle Gleichgewicht der Eisenbahnunternehmen leidet noch immer unter den Auswirkungen der ersten Pandemiewelle.

Die beginnende zweite Pandemiewelle stand der raschen Erholung des Schienenverkehrs, insbesondere des Personenverkehrs, entgegen. Im Oktober und November 2020 führten die Mitgliedstaaten neue Mobilitätsbeschränkungen ein. Die Auswirkungen der auf die Impfkampagne zurückzuführenden verbesserten Lage im Bereich der öffentlichen Gesundheit werden sich wahrscheinlich erst im Herbst 2021 bemerkbar machen. Das Fahrgastaufkommen, das im vierten Quartal 2020 noch immer nur etwa der Hälfte des Aufkommens vor der Pandemie entsprach, muss sich allerdings noch vollständig erholen. Insbesondere im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr kann das erneute Erreichen des vor der Pandemie verzeichneten Stands länger dauern als erwartet.

Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangt die Kommission erstens zu dem Schluss, dass der auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführende Rückgang des Eisenbahnverkehrs weiterhin anhält. Zweitens hält es die Kommission trotz der erwarteten Verbesserung der Bedingungen im Bereich der öffentlichen Gesundheit für sehr wahrscheinlich, dass die Pandemie mindestens bis Ende dieses Jahres anhaltende negative Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehr und die schwierige Finanzlage der Eisenbahnunternehmen haben wird. Die Verlängerung des Anwendungszeitraums der Verordnung um sechs Monate bis Ende Dezember 2021 beinhaltet die Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber, einen neuen Datensatz vorzulegen. Der neue Datensatz wird bei der Bewertung der Lage Ende 2021 hilfreich sein.

Die Kommission schlägt daher vor, den Bezugszeitraum um sechs Monate bis zum 31. Dezember 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.

---

<sup>2</sup> Links zur Frühjahrsprognose 2021 finden Sie unter [Frühjahrsprognose 2021 –Die Ärmel werden hochgekrempt](#).

#### **4. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Durch Artikel 1 wird der „Bezugszeitraum“ geändert, in dem die vorübergehend geltenden Vorschriften über die Erhebung von Weegeentgelten im Schienenverkehr 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 28.6.2021

## 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<sup>3</sup>, 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 vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 gewährt und mit der Delegierten Verordnung (EU) 2020/2180 der Kommission<sup>4</sup> bis zum 30. Juni 2021 (im Folgenden der „Bezugszeitraum“) verlängert worden.
- (4) Die während der Pandemie auferlegten Mobilitätsbeschränkungen hatten erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung von Schienenpersonenverkehrsdiensten. Auch die Schienengüterverkehrsdienste waren betroffen, jedoch in geringerem Ausmaß. Anhand der von den Bahninfrastrukturbetreibern der Union 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 und der nach wie vor nicht wieder den Stand von 2019 erreicht hat. Zwischen März 2020 und

---

<sup>3</sup> ABl. L 333 vom 12.10.2020, S. 1.

<sup>4</sup> Delegierte Verordnung (EU) 2020/2180 der Kommission vom 18. Dezember 2020 zur Verlängerung des Bezugszeitraums der Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs (ABl. L 433 vom 22.12.2020, S. 37).

Februar 2021 gingen die Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) gegenüber dem gleichen Zeitraum 2019-2020 um 11,5 % zurück, während der Rückgang der Güterverkehrsdienste 6,1 % betrug. Die gemeinwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste (in Zugkilometern) nahmen zwischen März 2020 und Februar 2021 gegenüber dem gleichen Zeitraum 2019-2020 um 5,9 % ab, die eigenwirtschaftlichen Personenverkehrsdienste um 33,1 %. Im vierten Quartal 2020 verringerte sich das Fahrgastaufkommen in Fahrgastkilometern um 56 %, und die Zahl der Fahrgäste ging gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2019 um die Hälfte zurück. Dieser Trend hat unter Umständen erhebliche Auswirkungen 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. Der Güterverkehr in Tonnenkilometern nahm im vierten Quartal 2020 gegenüber 2019 um 5 % zu und die Menge der per Zug beförderten Tonnen stieg um 3 %.

- (5) Die Daten der Weltgesundheitsorganisation zeigen, dass die Zahl der täglich registrierten COVID-19-Fälle in Europa mit 107 253 Fällen allein am 9. Mai 2021 noch immer sehr hoch ist.
- (6) Ende April 2021 machte das Europäische Zentrum für die Prävention und die Kontrolle von Krankheiten Folgendes deutlich: „Im Kampf gegen COVID-19 befindet sich Europa in einer kritischen Phase. Viele Länder lockern derzeit die Beschränkungen, einige jedoch vor dem Hintergrund zunehmender Fallzahlen und neuer Mutationen bei gleichzeitig noch laufenden landesweiten Impfprogrammen.“
- (7) Der Rückgang des Schienenverkehrsaufkommens im Vergleich zum jeweiligen Vorjahreszeitraum hält weiter an und dürfte zumindest bis zum Ende des Impfprozesses andauern. Diese Situation ist auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.
- (8) Der in Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1429 festgelegte Bezugszeitraum muss daher bis Ende Dezember 2021 verlängert werden.
- (9) Bei einer Prüfung dieser Verordnung durch das Europäische Parlament und den Rat während der gesamten in Artikel 6 Absatz 6 der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehenen Einwendungsfrist würde diese Verordnung erst nach Ablauf des derzeit in Artikel 1 der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehenen Bezugszeitraums in Kraft treten. Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit sollte diese Verordnung nach dem Dringlichkeitsverfahren gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) 2020/1429 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:

#### *„Artikel 1*

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 31. Dezember 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 28.6.2021

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
*Ursula VON DER LEYEN*