



Brüssel, den 22. Dezember 2021
(OR. en)

15297/21

Interinstitutionelles Dossier:
2021/0437 (COD)

TRANS 773
COVID-19 420
CODEC 1697

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	22. Dezember 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2021) 832 final
Betr.:	Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EU) 2020/1429 hinsichtlich der Dauer des Bezugszeitraums für die Anwendung befristeter Maßnahmen in Bezug auf die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2021) 832 final.

Anl.: COM(2021) 832 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 22.12.2021
COM(2021) 832 final

2021/0437 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2020/1429 hinsichtlich der Dauer des
Bezugszeitraums für die Anwendung befristeter Maßnahmen in Bezug auf die Erhebung
von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur**

(Text mit Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Der Eisenbahnsektor ist für die Europäische Union von strategischer Bedeutung. Er leistet einen wesentlichen Beitrag zur Gesamtwirtschaft und zur Beschäftigung in der EU, indem er über 900 000 Menschen direkt beschäftigt, davon rund 500 000 durch Eisenbahnunternehmen und etwa 400 000 durch Infrastrukturbetreiber (Stand Ende 2018)¹.

Im Hinblick auf die EU-Strategie für einen stärker auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrssektor, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt sowie die Schaffung von Verbindungen in und zwischen den Mitgliedstaaten ist der Schienenverkehr von entscheidender Bedeutung. Der Schienenverkehr leistet durch das Angebot an sauberer Mobilität und hoher Effizienz einen wichtigen Beitrag zum Verkehrsträgermix in der EU. Da es sich um den nachhaltigsten und umweltfreundlichsten Verkehrsträger handelt, hat der Schienenverkehr eine zentrale Stellung bei der Verwirklichung der Ziele des Grünen Deals.

2018 wurden etwa 1,6 Mrd. Tonnen Fracht und 7,1 Mrd. Fahrgäste mit den europäischen Bahnen befördert. Im selben Jahr erreichte das Personenverkehrsvolumen in der EU 400 Mrd. Personenkilometer (von den etwa 5 Billionen Personenkilometern im Landverkehr insgesamt). Beim Schienenpersonenverkehr handelt es sich vorwiegend um inländische Verkehrsdienste, der grenzüberschreitende Anteil lag im Jahr 2018 bei lediglich 7 %².

Das Güterverkehrsvolumen der EU erreichte 2018³ 435 Mrd. Tonnenkilometer (von den 2,3 Billionen im Landverkehr insgesamt). Etwa die Hälfte des gesamten Schienengüterverkehrs ist grenzüberschreitend. Dies verleiht dem Schienengüterverkehr eine starke europäische Dimension.

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 stellten die Eisenbahnunternehmen die meisten grenzüberschreitenden Reisezugverbindungen ein. Die Anzahl 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. Über den gesamten Sommer 2020 blieben die Nachfrage und das Beförderungsaufkommen im Personen- und Güterverkehr auf niedrigem Niveau.

¹ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen zum siebten Überwachungsbericht über die Entwicklung des Schienenverkehrsmarkts gemäß Artikel 15 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, COM(2021) 5 final.

² Ebenda.

³ Ebenda.

Eine zweite Pandemiewelle im Herbst 2020 zwang viele Länder dazu, weitere Beschränkungen für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu erlassen. Die beginnende dritte Pandemiewelle lähmte die rasche Erholung des Schienenverkehrs, insbesondere des Personenverkehrs. Im Oktober und November 2020 verhängten die Mitgliedstaaten neue Mobilitätsbeschränkungen, die 2021 nur teilweise und schrittweise aufgehoben wurden. So dürfte es länger dauern als erwartet, bis sich die Fahrgastzahlen, vor allem im eigenwirtschaftlichen Personenverkehr, wieder auf den Stand von vor der Pandemie erholen. Die Pandemie hat somit weiterhin erhebliche Auswirkungen auf den Verkehrssektor. Das Auftreten der neuen extrem ansteckenden COVID-19-Variante Omikron im Herbst 2021 mit noch unbekanntem Merkmalen im Vergleich zu den vorherigen Varianten gibt Anlass zur Sorge, dass es zu einer vierten Welle und strengeren Eindämmungsmaßnahmen kommen kann.

Am 7. Oktober 2020 nahmen das Europäische Parlament und der Rat die Verordnung (EU) 2020/1429 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19-Ausbruchs an⁴. Ziel der Verordnung war es, die Interessenträger im Schienenverkehr in die Lage zu versetzen, die finanziellen Folgen der COVID-19-Pandemie besser zu bewältigen, und auf ihren dringenden Liquiditätsbedarf zu reagieren, indem die Möglichkeit eröffnet wurde, die Entgelte für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen eingebunden werden, zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden.

Diese Entlastungsmaßnahmen galten für Entgelte, die während des in Artikel 1 der Verordnung festgelegten Bezugszeitraums, d. h. vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 („Bezugszeitraum“), gezahlt werden mussten. Die Geltungsdauer war auf diesen Zeitraum beschränkt, um sicherzustellen, dass die Maßnahmen nur so lange wie nötig angewandt wurden.

Mit Artikel 5 der Verordnung (EU) 2020/1429 wurde der Kommission die Befugnis übertragen, auf der Grundlage der von den Infrastrukturbetreibern zur Verfügung gestellten und nachweislich mit dem COVID-19-Ausbruch zusammenhängenden Daten den Bezugszeitraum im Wege von delegierten Rechtsakten um bis zu sechs Monate zu verlängern. Der Bezugszeitraum konnte bis zum 14. April 2022 verlängert werden.

Die Kommission übte diese Befugnisübertragung zweimal⁵ aus und verlängerte den Bezugszeitraum bis zum 31. Dezember 2021. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wurde der Kommission für einen Zeitraum von einem Jahr ab dem 13. Oktober 2020 übertragen und ist nunmehr abgelaufen.

⁴ ABl. L 333 vom 12.10.2020, S. 1.

⁵ 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) und Delegierte Verordnung (EU) 2021/1061 der Kommission vom 28. Juni 2021 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 229 vom 29.6.2021, S. 1).

Anhand der Daten, die die Bahninfrastrukturbetreiber der Union der Kommission für den Zeitraum bis September 2021 vorlegten, 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. Die Anzahl der Personenzüge, die zwischen Januar und September 2021 im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Netz verkehrten, ist vergleichbar mit der Anzahl der Personenzüge, die im gleichen Zeitraum im Jahr 2019 verkehrten, während sie 2020 um 7,8 % unter dem Niveau von 2019 lag. Die Anzahl der zwischen Januar und September 2021 eigenwirtschaftlich betriebenen Personenzüge lag jedoch immer noch um 21,5 % unter dem Niveau des gleichen Zeitraums im Jahr 2019, was deutlich macht, dass seit dem gleichen Zeitraum im Jahr 2020, als diese Anzahl um 23,3 % unter dem Wert von 2019 lag, keine Erholung eingetreten ist. Die Anzahl der Güterzüge, die im Netz verkehrten, war immer noch um 2,5 % niedriger als im entsprechenden Zeitraum im Jahr 2019. Ähnliche Trends lassen sich ausmachen, wenn der Verkehr in Zugkilometern angegeben wird. Zwischen Januar und September 2021 lagen die in Zugkilometern ausgedrückten und im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Personenverkehrsdienste um 5,2 % unter dem Niveau des gleichen Zeitraums im Jahr 2019. Der eigenwirtschaftliche Personenverkehr, ausgedrückt in Zugkilometern, verharrte 2021 mit einem Rückgang von 25,6 % gegenüber dem gleichen Zeitraum im Jahr 2019 auf dem (niedrigen) Niveau, auf das sein Anteil bereits 2020 abgesunken war. Bei den Zugkilometern der im Netz verkehrenden Güterzüge gab es einige Anzeichen für eine Erholung, auch wenn sie zwischen Januar und September 2021 um 2,6 % unter dem Niveau des gleichen Zeitraums im Jahr 2019 lagen. Daraus folgt, dass der auf die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie zurückzuführende Rückgang des Eisenbahnverkehrs weiterhin anhält.

Daher ist es erforderlich, die Verordnung (EU) 2020/1429 zu ändern, um den Bezugszeitraum weiter zu verlängern.

Angesichts der Tatsache, dass die Pandemie noch nicht vorüber ist und künftige Entwicklungen nach wie vor mit Unsicherheiten behaftet sind, ist es auch notwendig, der Kommission die Befugnis zu übertragen, den genannten Zeitraum jeweils um höchstens sechs Monate im Einklang mit dem bestehenden Rechtsrahmen zu verlängern.

Daher wird vorgeschlagen, den Bezugszeitraum bis zum 30. Juni 2022 zu verlängern und der Kommission die Befugnis zu übertragen, delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diesen Zeitraum bis zum 31. Dezember 2023 weiter zu verlängern. Ferner wird vorgeschlagen, dass die Befugnisübertragung am selben Tag, d. h. am 31. Dezember 2023, endet. Alle übrigen Bestimmungen der geltenden Verordnung sollten unverändert bleiben.

Aufgrund der unvorhersehbaren Entwicklung der COVID-19-Pandemie und insbesondere des plötzlichen Auftretens neuer besorgniserregender Varianten war es nicht möglich, rechtzeitig entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Gemäß der Verordnung (EU) 2020/1429 muss die Kommission ihren Beschluss über eine mögliche Verlängerung des Bezugszeitraums auf Daten stützen, die von den Infrastrukturbetreibern nach Ablauf der Hälfte der Verlängerung des Bezugszeitraums vorgelegt werden. Die Kommission war nicht

in der Lage, eine weitere Verlängerung des Bezugszeitraums vor Ablauf der übertragenen Befugnisse zu beschließen, da die erforderlichen Daten zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorlagen.

Um Lücken bei der Anwendung der Maßnahmen nach dem 31. Dezember 2021 (dem Ende des derzeitigen Bezugszeitraums) zu vermeiden, sollte diese Verordnung auch für den Zeitraum vor ihrem Inkrafttreten gelten. Angesichts der Art der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen führt eine solche rückwirkende Anwendung nicht zu einer Verletzung der berechtigten Erwartungen der Betroffenen.

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

Der vorliegende Vorschlag zielt darauf ab, die Verlängerung und Kontinuität der derzeitigen außerordentlichen Maßnahmen zu gewährleisten, die ergriffen wurden, um die Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs auf den Schienenverkehr abzumildern und die Integrität des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu erhalten. Diese Maßnahmen ergänzen und berücksichtigen den durch die Richtlinie [2012/34/EU](#) geschaffenen Rechtsrahmen.

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

Das reibungslose Funktionieren des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums hängt von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Marktakteure und von der Wahrung der Erfolge ab, die in Bezug auf die Unabhängigkeit der Geschäftsführung von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, transparente Vorschriften für die Entgelterhebung und den Netzzugang, Nichtdiskriminierung und Gleichbehandlung bei der Trassenzuweisung und den Entgeltregelungen sowie die Marktöffnung bereits erzielt wurden. Die negativen wirtschaftlichen Folgen des COVID-19-Ausbruchs für die Akteure des Eisenbahnmarktes könnten deren Finanzkraft gefährden und möglicherweise schwerwiegende negative Auswirkungen auf das Funktionieren des Verkehrssystems haben, was wiederum der Wirtschaft insgesamt schaden würde. Die von den EU-Infrastrukturbetreibern für den Zeitraum März 2020 bis September 2021 erhobenen Daten zum Verkehrsaufkommen zeigen eindeutig, dass die Auswirkungen der Pandemie auf den Schienenverkehr noch nicht überwunden sind und dass die Erholung fragil ist. Daher zielt die vorgeschlagene Änderungsverordnung darauf ab, die anhaltenden Auswirkungen auf den Sektor weiter abzufedern. Dies stünde auch im Einklang mit der Verlängerung der Geltungsdauer anderer Maßnahmen, mit denen die Mitgliedstaaten sowie Unternehmen und Bürgerinnen und Bürger der EU bei der Bewältigung der durch die Pandemie verursachten Beeinträchtigungen unterstützt werden. Am 18. November 2021 verlängerte die Kommission beispielsweise den „Befristeten Rahmen für staatliche Beihilfen“⁶ bis zum 30. Juni 2022 und ermöglicht es so den Mitgliedstaaten, erforderlichenfalls ihre Förderregelungen fortzusetzen und sicherzustellen, dass nach wie vor von der Krise betroffene Unternehmen nicht plötzlich von der notwendigen finanziellen Unterstützung abgeschnitten werden.

⁶ Mitteilung der Kommission — 6. Änderung des Befristeten Rahmens für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19 und Änderung des Anhangs der Mitteilung der Kommission an die Mitgliedstaaten zur Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf die kurzfristige Exportkreditversicherung (2021/C 473/01) (ABl. C 473 vom 24.11.2021, S. 1).

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISSMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Diese Initiative stützt sich auf Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, der auch Rechtsgrundlage der Verordnung (EU) 2020/1429 ist.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund nicht ausreichend verwirklicht werden: Die Weegeentgelte sind auf EU-Ebene umfassend geregelt, weshalb die Mitgliedstaaten nur auf der Grundlage spezifischer europäischer Regelungen von den Unionsvorschriften abweichen können. Die Richtlinie 2012/34/EU erlaubt es den Mitgliedstaaten nicht, im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch auf die unvorhersehbaren Auswirkungen auf den Schienenverkehr, insbesondere durch eine Anpassung der Vorschriften über die Erhebung von Entgelten und die Zuweisung von Fahrwegkapazität, zu reagieren. Dies wurde nur ausnahmsweise durch die Verordnung (EU) 2020/1429 innerhalb bestimmter Grenzen gestattet. Darüber hinaus bleibt es gemäß jener Verordnung Sache der Mitgliedstaaten, über die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zu entscheiden, wobei auch die ihnen zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel zu berücksichtigen sind. Die vorgeschlagene Verlängerung der Anwendung der in der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehenen Maßnahmen steht daher im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip.

• Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag geht nicht über das zur Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus, die Auswirkungen der derzeitigen COVID-19-Pandemie durch die befristete Verlängerung gezielter Ausnahmen von der Richtlinie 2012/34/EU abzumildern, wie sie auf der Grundlage der Verordnung (EU) 2020/1429 gestattet sind. Die vorgeschlagene Maßnahme ist daher verhältnismäßig. Die Verlängerung des Bezugszeitraums steht im Einklang mit früheren Verlängerungen und spiegelt die Schlussfolgerungen wider, die aus den derzeit verfügbaren Daten gezogen werden können. Ferner wird vorgeschlagen, die Befugnis der Kommission, den Bezugszeitraum abhängig von den künftigen Entwicklungen der Pandemie auszudehnen, rechtzeitig zu verlängern.

• Wahl des Instruments

Da es sich um einen Vorschlag zur Änderung einer bestehenden Verordnung handelt, sollte dasselbe Instrument angewandt werden.

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

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Es handelt sich hierbei um eine dringende Maßnahme, die aufgrund der Unvorhersehbarkeit der COVID-19-Pandemie notwendig wurde.

- **Konsultation der Interessenträger**

Angesichts der Dringlichkeit der Angelegenheit wurde keine formelle Konsultation der Interessenträger durchgeführt. Sowohl die Behörden der Mitgliedstaaten als auch die Interessenträger haben die Kommission jedoch aufgefordert, die Verordnung (EU) 2020/1429 zu verlängern.

Insbesondere haben sich Verbände des Eisenbahnsektors, die Eisenbahnunternehmen vertreten, wiederholt an die Kommission gewandt und um eine Verlängerung dieser Maßnahmen ersucht. Auch haben Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber solche Maßnahmen bereits eingeführt.

Da die Richtlinie 2012/34/EU keine geeigneten Notfallbestimmungen enthält und sich die Pandemie immer noch auf den Eisenbahnsektor auswirkt, müssen die geltenden Maßnahmen weiter angewandt werden können.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Wie bereits erläutert, konnte aufgrund der Dringlichkeit der Situation nicht in der sonst üblichen Ausführlichkeit Fachwissen eingeholt werden. Die Kommission hat sich jedoch auf die Erfahrungen gestützt, die sie in den letzten zwei Jahren im Rahmen ihrer Kontakte mit den Mitgliedstaaten und Interessenträgern im Eisenbahnsektor sowie der kontinuierlichen Überwachung des Schienenverkehrsaufkommens durch Beiträge der Infrastrukturbetreiber gewonnen hat.

- **Folgenabschätzung**

Angesichts der Dringlichkeit der Situation wurde keine Folgenabschätzung durchgeführt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Entfällt.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

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

Die Maßnahme enthält keine besonderen Überwachungs- oder Berichterstattungsregelungen. Die Kommission sollte jedoch die Entwicklung der COVID-19-Pandemie und deren Auswirkungen auf den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum beobachten und die Befugnis erhalten, erforderlichenfalls einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um die für diese Maßnahme vorgesehenen Zeiträume zu verlängern.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Keine.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Mit Artikel 1 der vorgeschlagenen Verordnung werden Artikel 1, Artikel 5 Absatz 2 und Artikel 6 Absatz 2 der Verordnung (EU) [2020/1429](#) geändert, indem der Bezugszeitraum verlängert, der Zeitpunkt, bis zu dem dieser weiter verlängert kann, hinausgeschoben und die Dauer der diesbezüglichen Befugnisübertragung der Kommission ausgedehnt wird.

Artikel 2 sieht die Anwendung der vorgeschlagenen Verordnung ab dem 1. Januar 2022 vor.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Verordnung (EU) 2020/1429 hinsichtlich der Dauer des Bezugszeitraums für die Anwendung befristeter Maßnahmen in Bezug auf die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur

(Text mit 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,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren²,

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die COVID-19-Pandemie hat infolge eines erheblichen Nachfragerückgangs zu einem deutlichen Rückgang des Schienenverkehrs geführt. Dies hatte schwerwiegende Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen.
- (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 die negativen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie abzufedern und die Eisenbahnunternehmen zu unterstützen, haben die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates³ die Möglichkeit, den Infrastrukturbetreibern zu gestatten, Entgelte für den Zugang zu Eisenbahninfrastruktur zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Diese Möglichkeit wurde für einen Bezugszeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 gewährt und mit der Delegierten Verordnung (EU) 2021/1061 der Kommission⁴ bis

¹ Stellungnahme vom [in der endgültigen Fassung des EP und des Rates zu aktualisieren].

² Standpunkt des Europäischen Parlaments vom [in der endgültigen Fassung des EP und des Rates zu aktualisieren] und Beschluss des Rates vom [in der endgültigen Fassung des EP und des Rates zu aktualisieren].

³ 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 (ABl. L 333 vom 12.10.2020, S. 1).

⁴ Delegierte Verordnung (EU) 2021/1061 der Kommission vom 28. Juni 2021 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 229 vom 29.6.2021, S. 1).

zum 31. Dezember 2021 verlängert. Die Kommission ist nicht mehr befugt, diesen Bezugszeitraum weiter zu verlängern.

- (4) Die COVID-19-Pandemie setzt sich fort, wobei das Aufkommen sehr ansteckender und unvorhersehbarer Varianten, wie der COVID-19-Omikron-Variante, zu Unsicherheiten in Bezug auf die Zukunft und die Risiken neuer restriktiver Maßnahmen führt.
- (5) Die Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs durch die COVID-19-Pandemie halten an, weshalb die Eisenbahnunternehmen, je nach dem weiteren Verlauf der Pandemie, weiterhin davon in Mitleidenschaft gezogen werden können. Um den dringenden Erfordernissen des Sektors gerecht zu werden, sollte der Bezugszeitraum der Verordnung (EU) 2020/1429 bis zum 30. Juni 2022 verlängert werden.
- (6) Die unvorhersehbare Entwicklung der COVID-19-Pandemie und das plötzliche Auftreten neuer Varianten, deren Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor rasch bewertet werden müssen, erfordern eine rasche und flexible regulatorische Reaktion. Um eine lückenlose Reaktion auf die aktuelle Situation zu gewährleisten, sollten die Maßnahmen nach dem 31. Dezember 2021 weiterhin angewandt werden. Angesichts der Art der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen führt die rückwirkende Anwendung der Verlängerung des Bezugszeitraums nicht zu einer Verletzung der berechtigten Erwartungen der Betroffenen.
- (7) Die Kommission sollte die wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnsektor kontinuierlich analysieren und die Union in der Lage sein, den Zeitraum, in dem die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen gelten, unverzüglich zu verlängern, falls die Beeinträchtigungen fortbestehen. Die mit der Verordnung (EU) 2020/1429 gewährte Befugnisübertragung sollte unter den gleichen Bedingungen bis zum 31. Dezember 2023 verlängert werden.
- (8) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verlängerung der Anwendung der vorübergehend geltenden Vorschriften für die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur als Reaktion auf die sich aus der COVID-19-Pandemie ergebende Notsituation, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs oder der Wirkungen der Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (9) Die Verordnung (EU) 2020/1429 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (10) Damit die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen zügig angewandt werden können, sollte diese Verordnung aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Verordnung (EU) 2020/1429

Die Verordnung (EU) 2020/1429 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Sie gilt für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 30. Juni 2022 (im Folgenden der „Bezugszeitraum“) für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, die unter die genannte Richtlinie fallen.“

2. Artikel 5 Absatz 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Derartige Änderungen dürfen den Bezugszeitraum nur um bis zu sechs Monate verlängern, und der Bezugszeitraum darf nicht über den 31. Dezember 2023 hinaus verlängert werden.“

3. Artikel 6 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 2 wird der Kommission bis zum 31. Dezember 2023 übertragen.“

Artikel 2

Inkrafttreten

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

Er gilt ab dem 1. Januar 2022.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident