I

(Gesetzgebungsakte)

VERORDNUNGEN

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)

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 Sozialausschusses ([1]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der COVID-19-Ausbruch hat zu einem starken Rückgang der Nachfrage nach Eisenbahnverkehrsdiensten geführt. Dies hatte schwerwiegende Auswirkungen auf Eisenbahnunternehmen. Die Auswirkungen haben sich bereits seit dem 1. März 2020 bemerkbar gemacht und werden noch mindestens bis zum 31. Dezember 2020 andauern. Die Umstände im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch entziehen sich dem Einfluss der Eisenbahnunternehmen, die mit erheblichen Liquiditätsproblemen, beträchtlichen Einbußen und in einigen Fällen mit dem Risiko der Insolvenz zu kämpfen haben.

(2) Um gegen die negativen wirtschaftlichen Folgen des COVID-19-Ausbruchs anzugehen, könnten Eisenbahnunternehmen finanzielle Unterstützung benötigen. Sie könnten aufgrund des COVID-19-Ausbruchs nicht in der Lage sein, Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu entrichten, und aus diesen Gründen sollte es den Infrastrukturbetreibern erlaubt sein, solche Entgelte zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Diese Möglichkeit sollte für einen Zeitraum gewährt werden, in dem sich die Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs auf den Eisenbahnmarkt bereits bemerkbar gemacht haben und voraussichtlich noch andauern werden, d. h. vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

(3) Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) sieht vor, dass die dem Infrastrukturbetreiber zu zahlenden Wegeentgelte nicht niedriger sein dürfen als die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Der teilweise oder vollständige Erlass der Entgelte oder deren Stundung, der bzw. die auf transparente, objektive und nichtdiskriminierende Weise auf alle im Schienengüter- und/oder -personenverkehr tätige Eisenbahnunternehmen angewendet wird, würde während des Bezugszeitraums die Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs abmildern. Die Mitgliedstaaten sollten den Infrastrukturbetreibern daher erlauben können, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

([1]) Stellungnahme vom 16. Juli 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

([2]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 17. September 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 2. Oktober 2020.

([3]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

(4) Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU sieht vor, dass die Mitgliedstaaten Aufschläge erheben können, sofern der Markt dies tragen kann. Aufgrund der Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs könnte die Fähigkeit der Marktsegmente, Aufschläge zu tragen, abgenommen haben. Die Mitgliedstaaten sollten den Infrastrukturbetreibern daher erlauben können, die Fähigkeit der Marktsegmente, Aufschläge zu tragen, im Hinblick auf eine etwaige Ermäßigung der im Bezugszeitraum fälligen Beträge neu zu bewerten.

(5) Artikel 36 der Richtlinie 2012/34/EU sieht eine Entgeltregelung für vorgehaltene Fahrwegkapazität vor, mit der Anreize für eine effiziente Kapazitätsnutzung geschaffen werden sollen. Gemäß diesem Artikel ist die Erhebung solcher Entgelte zwingend, wenn Antragsteller, einschließlich Eisenbahnunternehmen, es regelmäßig versäumen, zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen. Die Infrastrukturbetreiber müssen in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen die Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung veröffentlichen. Der COVID-19-Ausbruch hat zu schweren Störungen des Eisenbahnverkehrs und in der Folge zur massiven Stornierung von Zugtrassen geführt. Auf die zugrunde liegenden Ereignisse hatten und haben die Eisenbahnunternehmen keinen Einfluss. Außerdem haben die zugrunde liegenden Ereignisse vorübergehend zu einer geringeren Kapazitätsauslastung geführt. Daher kann davon ausgegangen werden, dass der mit den Entgelten für vorgehaltene Fahrwegkapazität nach Artikel 36 der Richtlinie 2012/34/EU beabsichtigte Anreizeffekt für den Bezugszeitraum nicht relevant ist. Daher sollten die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern erlauben können, während des Bezugszeitraums für zugewiesene, aber nicht in Anspruch genommene Fahrwegkapazität keine Entgelte für deren Vorhaltung zu erheben, selbst wenn eine solche Nichtnutzung nach den derzeit geltenden Kriterien als regelmäßiges Versäumnis gelten würde, zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen.

(6) Bei Wegeentgelten, der Erhebung von Aufschlägen und Entgelten für vorgehaltene Fahrwegkapazität hätte jede Entgeltermäßigung, die die Mitgliedstaaten gemäß dieser Verordnung genehmigen, Einnahmeverluste des Infrastrukturbetreibers zur Folge. Grundsätzlich würden solche Einnahmeverluste gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU ausgeglichen. Wegen der außergewöhnlichen Art dieser Verluste sollten die Infrastrukturbetreiber innerhalb einer kürzeren als der in jenem Artikel vorgesehenen Frist einen Ausgleich erhalten, nämlich bis zum 31. Dezember des Jahres, das auf das Jahr folgt, in dem der Verlust entstanden ist.

(7) Die Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sollten vorübergehend angepasst und die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand gehalten und erforderlichenfalls geändert werden.

(8) Aufgrund der Unvorhersehbarkeit und Plötzlichkeit des COVID-19-Ausbruchs war es nicht möglich, rechtzeitig einschlägige Maßnahmen zu erlassen. Aus diesem Grund sollte diese Verordnung auch für den Zeitraum vor ihrem Inkrafttreten gelten. Angesichts der Art der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen führt ein solcher Ansatz nicht zu einer Verletzung der berechtigten Erwartungen der Betroffenen.

(9) Die weitere Entwicklung des COVID-19-Ausbruchs und seine weiteren Auswirkungen auf den Eisenbahnverkehrssektor sind schwer vorhersehbar. Die Kommission sollte die wirtschaftlichen Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs auf diesen Sektor kontinuierlich analysieren und die Union sollte in der Lage sein, den Zeitraum, in dem die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen gelten, unverzüglich zu verlängern, falls die Beeinträchtigungen fortbestehen.

(10) Um — sofern notwendig und gerechtfertigt — die Gültigkeit der in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen zu verlängern, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte zu erlassen, um den Bezugszeitraum, in dem die in dieser Verordnung festgelegten Maßnahmen gelten, zu verlängern. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([4]) niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

(11) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung vorübergehend geltender Vorschriften für die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Fahrwegen als Reaktion auf die sich aus dem COVID-19-Ausbruch 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.

([4]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

(12) 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

Gegenstand und Anwendungsbereich

In dieser Verordnung werden vorübergehend geltende Vorschriften für die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Fahrwegen gemäß Kapitel IV der Richtlinie 2012/34/EU festgelegt. Sie gilt für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020 (im Folgenden „Bezugszeitraum") für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, die unter die genannte Richtlinie fallen.

Artikel 2

Ermäßigung, Erlass oder Stundung von Entgelten für das Mindestzugangspaket und für vorgehaltene Fahrwegkapazität

(1) Unbeschadet des Artikels 27 und des Artikels 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU und vorbehaltlich der Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen können die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern erlauben, die Entgeltzahlungen für das Mindestzugangspaket und für den Zugang zu Infrastrukturen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden werden, auf transparente, objektive und nichtdiskriminierende Weise zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden — falls zutreffend nach den in ihren Schienennetz-Nutzungsbedingungen identifizierten Marktsegmenten —, wenn es sich um während des Bezugszeitraums fällige Zahlungen handelt.

(2) Unbeschadet des Artikels 27 der Richtlinie 2012/34/EU und vorbehaltlich der Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen können die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern erlauben, die Fähigkeit der Marktsegmente, Aufschläge im Sinne von Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU zu tragen, im Hinblick auf eine etwaige Ermäßigung der im Bezugszeitraum fälligen Beträge neu zu bewerten.

(3) Unbeschadet des Artikels 27 sowie des Artikels 36 Satz 3 der Richtlinie 2012/34/EU und vorbehaltlich der Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen können die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern erlauben, für zugewiesene, aber während des Bezugszeitraums nicht in Anspruch genommene Fahrwegkapazität von Antragstellern, einschließlich Eisenbahnunternehmen, keine Entgelte für deren Vorhaltung zu erheben. Dabei handeln die Mitgliedstaaten und die Infrastrukturbetreiber auf transparente, objektive und nichtdiskriminierende Weise.

(4) Unbeschadet des Artikels 8 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU und vorbehaltlich der Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen leisten die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern einen Ausgleich für die besonderen finanziellen Einbußen, die ihnen durch die Anwendung der Absätze 1, 2 und 3 des vorliegenden Artikels entstehen, und zwar bis zum 31. Dezember des Jahres, das auf das Jahr folgt, in dem der Verlust entstanden ist. Dieser Ausgleich berührt nicht die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU sicherzustellen, dass die Gewinn- und Verlustrechnung eines Infrastrukturbetreibers über einen angemessenen Zeitraum, der fünf Jahre nicht überschreiten darf, ausgeglichen bleibt.

(5) Die Mitgliedstaaten informieren die Kommission spätestens drei Monate nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung über die nach diesem Artikel ergriffenen Maßnahmen und informieren die Kommission über nachfolgende Maßnahmen oder Änderungen der Maßnahmen. Die Kommission macht diese Informationen öffentlich zugänglich.

Artikel 3

Anpassung der Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

Die Infrastrukturbetreiber ändern gegebenenfalls und unverzüglich die in Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Schienennetz-Nutzungsbedingungen, um die von ihnen aufgrund der vom betreffenden Mitgliedstaat nach Artikel 2 der vorliegenden Verordnung ergriffenen Maßnahmen angewandten Bedingungen anzuzeigen.

Artikel 4

Regulierungsstelle

Artikel 56 der Richtlinie 2012/34/EU gilt für die Ermäßigung, den Erlass oder die Stundung von Entgelten für das Mindestzugangspaket und für vorgehaltene Fahrwegkapazität gemäß Artikel 2 der vorliegenden Verordnung sowie für die Anpassung der Bedingungen für die Nutzung von Fahrwegen gemäß Artikel 3 der vorliegenden Verordnung in Bezug auf die in den Artikeln 2 und 3 der vorliegenden Verordnung festgelegten Kriterien, die auf Infrastrukturbetreiber anwendbar sind.

Artikel 5

Verlängerung des Bezugszeitraums

(1) Die Infrastrukturbetreiber übermitteln der Kommission bis zum 1. November 2020 nach Marktsegmenten untergliederte Daten über die Nutzung ihrer Netze gemäß Artikel 32 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU, jeweils für den Zeitraum vom 1. März 2019 bis 30. September 2019 und vom 1. März 2020 bis 30. September 2020.

Wird der Bezugszeitraum geändert, übermitteln die Infrastrukturbetreiber der Kommission einen neuen Datensatz, wenn die Hälfte der Verlängerung des Bezugszeitraums verstrichen ist, um es der Kommission zu ermöglichen, die Entwicklung der Situation während der Verlängerung des Bezugszeitraums zu bewerten.

(2) Stellt die Kommission anhand der in Absatz 1 genannten Daten fest, dass der Rückgang des Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Niveau im entsprechenden Zeitraum in den vorhergehenden Jahren anhält und voraussichtlich weiter anhalten wird, und stellt sie auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Daten fest, dass diese Situation das Ergebnis der Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs ist, so erlässt sie nach Artikel 6 delegierte Rechtsakte, um den in Artikel 1 festgelegten Bezugszeitraum entsprechend zu ändern. Derartige Änderungen dürfen den Bezugszeitraum nur um bis zu sechs Monate verlängern, und der Bezugszeitraum darf nicht über den 14. April 2022 hinaus verlängert werden.

(3) Sofern infolge anhaltender Auswirkungen des COVID-19-Ausbruchs auf den Eisenbahnverkehrssektor in der Union aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich, findet das Verfahren nach Artikel 7 auf delegierte Rechtsakte, die gemäß dem vorliegenden Artikel erlassen werden, Anwendung.

Artikel 6

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 5 Absatz 2 wird der Kommission für einen Zeitraum von einem Jahr ab dem 13. Oktober 2020 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 5 Absatz 2 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 5 Absatz 2 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 7

Dringlichkeitsverfahren

(1) Delegierte Rechtsakte, die nach diesem Artikel erlassen werden, treten umgehend in Kraft und sind anwendbar, solange keine Einwände gemäß Absatz 2 erhoben werden. Bei der Übermittlung eines delegierten Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat werden die Gründe für die Anwendung des Dringlichkeitsverfahrens angegeben.

(2) Das Europäische Parlament oder der Rat können gemäß dem Verfahren des Artikels 6 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.

Artikel 8

Inkrafttreten

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.

Geschehen zu Brüssel am 7. Oktober 2020.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*
D. M. SASSOLI	M. ROTH