EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 19.6.2020
COM(2020) 260 final

2020/0127 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19-Pandemie

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die COVID-19-Pandemie hat einen schweren wirtschaftlichen Schock verursacht, dessen Folgen in der Europäischen Union und weltweit stark spürbar sind. Die Schwere der Folgen wird sowohl von der Dauer als auch von der geografischen Ausdehnung der Pandemie abhängen. Konkret hat sie beispiellose Auswirkungen auf den Verkehr im Allgemeinen und den Eisenbahnsektor im Besonderen. Die Pandemie könnte zu zahlreichen Insolvenzen und Liquiditätsengpässen innerhalb des Eisenbahnsektors führen. Sie betrifft die gesamte Lieferkette und wirkt sich auf Eisenbahnunternehmen, Verlader und Logistikunternehmen aus. Auch Infrastrukturbetreiber und Betreiber von Serviceeinrichtungen werden unter ihren finanziellen Folgen leiden. Werden keine Maßnahmen ergriffen, wird die Pandemie schwerwiegende Auswirkungen auf den internationalen Verkehr, das Frachtaufkommen und die Fahrgastzahlen, die Fortschritte bei der Digitalisierung, die Marktöffnung und die Marktstrukturen haben, deren Folgen über einen längeren Zeitraum spürbar sein werden.

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 1 Million Menschen direkt beschäftigt, davon rund 600 000 durch Eisenbahnunternehmen und 440 000 durch Infrastrukturbetreiber (Stand Ende 2016).

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, ist der Schienenverkehr von entscheidender Bedeutung für die Verwirklichung der Ziele des Grünen Deals.

Jährlich werden etwa 1,6 Mrd. Tonnen Fracht und 9 Mrd. Fahrgäste mit den europäischen Bahnen befördert. 2016 erreichte das Personenverkehrsvolumen in der EU 450 Mrd. Passagierkilometer von den insgesamt etwa 6 Billionen Passagierkilometern im Landverkehr. Beim Schienenpersonenverkehr handelt es sich vorwiegend um inländische Verkehrsdienste; der grenzüberschreitende Anteil lag im Jahr 2016 bei lediglich 6 %.

2016 erreichte das Güterverkehrsvolumen in der EU 419 Mrd. Tonnenkilometer von den insgesamt 2,5 Billionen im Landverkehr. Etwa die Hälfte des gesamten Schienengüterverkehrs ist grenzüberschreitend. Dadurch erhält die Schienenfracht eine ausgeprägte europäische Dimension und lässt sie noch empfindlicher auf fehlende Interoperabilität und Zusammenarbeit zwischen den nationalen Schienennetzen reagieren – mit potenziellen Beeinträchtigungen der Wettbewerbsfähigkeit.

Infolge des Ausbruchs der Erkrankung ist der Schienenpersonen- und -güterverkehr aufgrund von Beschränkungen und einer geringeren Nachfrage erheblich zurückgegangen. Die vorübergehenden Beschränkungen für Reiseverbindungen zwischen den EU-Mitgliedstaaten haben sich deutlich ausgewirkt: Die meisten grenzüberschreitenden Reisezugverbindungen werden nicht mehr bedient, und der inländische Schienenverkehr ist im Vergleich zum Vorjahr um bis zu 90 % zurückgegangen. Viele neue Marktteilnehmer mussten ihren Betrieb einstellen und sämtliche Eisenbahnunternehmen ihre Verkehrsdienste deutlich zurückfahren.

Die Schienengüterverkehrsunternehmen erbringen weiterhin grenzüberschreitende und inländische Dienste, berichten jedoch über einen Rückgang des Beförderungsvolumens. Einer der Hauptgründe dafür war, dass die Nachfrage aus bestimmten Industriezweigen zum Erliegen kam, weil die Produktion aufgrund der in den meisten Mitgliedstaaten verfügten Lockdown-Maßnahmen zum Stillstand kam und so zu einem Einbruch der Nachfrage führte. In den Monaten nach den Lockdowns nimmt die Nachfrage jetzt langsam zu, doch ist nicht voll absehbar, wie sich die Nachfrage im Schienenverkehr entwickeln wird.

Im Personenverkehr wird den Prognosen zufolge die Nachfrage für das gesamte Jahr 2020 deutlich unter dem Niveau von 2019 liegen und auch im Güterverkehr in erheblichem Maße hinter dem Vorjahresniveau zurückbleiben.

Um die Auswirkungen der Pandemie abzumildern, werden in vielen Bereichen ehrgeizige politische Maßnahmen ergriffen. Vor diesem Hintergrund soll die vorliegende Verordnung die bestehenden Rahmenbedingungen im Schienenverkehr ergänzen, damit die nationalen Behörden und die Akteure des Eisenbahnsektors eine Reihe negativer Folgen der COVID-19-Pandemie leichter bewältigen können und auf die dringenden Bedürfnisse des Eisenbahnsektors reagiert werden kann, solange diese Folgen andauern. Solche Maßnahmen betreffen insbesondere den Erlass, die Ermäßigung oder die Stundung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie den Erlass von Entgelten für vorgehaltene Fahrwegkapazität. Sie gelten für einen Bezugszeitraum vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020, für den abweichend von Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU, wonach die Schienennetz-Nutzungsbedingungen (die alle anwendbaren Entgelte aufführen) mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität veröffentlicht werden müssen, Entgelte geändert werden können.

Im Einzelnen lässt sich Folgendes festhalten:

(1) *Wegeentgelte – Betrag, der den direkten Kosten entspricht:* Nach Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie müssen die Entgelte für das Mindestzugangspaket in Höhe der Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Diese Bestimmung stünde einer Festlegung niedrigerer Gebühren grundsätzlich entgegen. Es wird vorgeschlagen, von dieser Regelung abzuweichen, damit die Mitgliedstaaten und die Infrastrukturbetreiber während des Bezugszeitraums über ein möglichst breites Spektrum von Möglichkeiten verfügen können.

(2) *Aufschläge:* Nach Artikel 32 dürfen die Mitgliedstaaten die Erhebung von Aufschlägen in Abhängigkeit von der Zahlungsfähigkeit der jeweiligen Segmente des Eisenbahnmarktes vorsehen. Dieser Grundsatz impliziert, dass Aufschläge Schwankungen unterworfen sein können und bei verminderter Zahlungsfähigkeit des

betreffenden Marktsegmentes sinken können. Dies kann insbesondere infolge der derzeitigen Krise eintreten. Gemäß der derzeitigen Fassung der Richtlinie 2012/34/EU sind jedoch Änderungen der Aufschläge während einer bestimmten Netzfahrplanperiode grundsätzlich nicht möglich. Abweichend von dieser Regel wird vorgeschlagen, dass die Mitgliedstaaten für den Bezugszeitraum Anpassungen nach unten zulassen können.

(3) *Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität:* Artikel 36 der Richtlinie 2012/34/EU sieht eine Entgeltregelung für vorgehaltene Fahrwegkapazität vor. Ziel solcher Entgelte ist es, Eisenbahnunternehmen davon abzuhalten, kurzfristig Zugtrassen zu stornieren, und somit die bestmögliche und vollständige Nutzung bestehender Kapazitäten zu fördern. In der Regel erhöht sich dieses Entgelt, je kürzer vor der betreffenden Fahrt die Stornierung erfolgt.

Gemäß Artikel 36 der Richtlinie 2012/36/EU entscheidet grundsätzlich jeder Infrastrukturbetreiber, ob er Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität erhebt. Nach Artikel 36 Satz 2 ist die Erhebung dieser Entgelte jedoch zwingend, wenn ein Eisenbahnunternehmen es „regelmäßig versäumt“, „zugewiesene Trassen oder Teile davon zu nutzen“.

Die Pandemie hat zu schweren Störungen des Schienenverkehrs und in der Folge zur massiven Stornierung von Zugtrassen geführt. Auf die zugrunde liegenden Ereignisse hatten und haben die Eisenbahnunternehmen keinen Einfluss. Außerdem sind dadurch (vorübergehend) Überkapazitäten entstanden. 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.

Es ist daher angebracht, den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, während dieses Zeitraums das Erfordernis nach Artikel 36 Satz 2 der Richtlinie in Bezug auf Stornierungen aufzuheben.

(4) *Ausgleich durch die Mitgliedstaaten:* Bei jedem der oben aufgeführten Punkte (Entgelte auf der Grundlage der direkten Kosten, Aufschläge und Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität) hätte jede von den Mitgliedstaaten im Einklang mit der vorgeschlagenen Verordnung genehmigte Entgeltermäßigung Einnahmeverluste des Infrastrukturbetreibers zur Folge.

Grundsätzlich würden solche Einnahmeverluste im Einklang mit Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU ausgeglichen. Nach dieser Bestimmung sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Einnahmen und Ausgaben der Infrastrukturbetreiber, die u. a. aufgrund einer unerwartet geringeren Nachfrage Verluste verzeichnen, unter normalen Geschäftsbedingungen über einen Zeitraum von fünf Jahren ausgeglichen bleiben.

Die Einnahmeverluste für Infrastrukturbetreiber, die sich aus Ermäßigungen ergeben, wie sie in der vorgeschlagenen Verordnung vorgesehen sind, würden nach der derzeitigen Fassung der Richtlinie 2012/34/EU erklärtermaßen nicht auftreten. Daher wird vorgeschlagen, dass die Infrastrukturbetreiber innerhalb eines kürzeren Zeitraums als dem, wie er in Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie festgelegt ist, einen Ausgleich erhalten, d. h. bis zum 31. Dezember des Jahres, das auf das Jahr folgt, in dem der Verlust entstanden ist.

(5) *Anpassung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen:* In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen werden die allgemeinen Regeln, Fristen, Verfahren und

Kriterien für die Entgelterhebung und Kapazitätszuweisung einschließlich der Informationen für die Beantragung von Fahrwegkapazität im Einzelnen dargelegt.

Es wird vorgeschlagen festzulegen, dass die Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand gehalten und unverzüglich geändert werden sollten.

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

In der Richtlinie 2012/34/EU werden außergewöhnliche Umstände, wie sie im Eisenbahnsektor durch den COVID-19-Ausbruch entstanden sind, nicht behandelt. Daher sollten gezielte Ausnahmeregelungen genehmigt werden, um die Auswirkungen der Pandemie auf den Eisenbahnverkehr abzumildern und die Integrität des einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zu wahren. Darüber hinaus erfordert die wettbewerbsorientierte Marktstruktur mit etablierten Betreibern und neuen Marktteilnehmern Entlastungsmaßnahmen, die weiterhin gleiche Wettbewerbsbedingungen gewährleisten.

- **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 unabhängige Geschäftsführung zwischen 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. Einer Umfrage unter Eisenbahnunternehmen zufolge, die im Mai und Juni 2020 über die Plattform für den Dialog mit Eisenbahnunternehmen durchgeführt wurde, wurden den Akteuren des Eisenbahnsektors bisher keine speziellen Beihilfen gewährt. In der vorgeschlagenen Verordnung wird diesen Umständen Rechnung getragen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Diese Initiative stützt sich auf Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, der ebenfalls die Rechtsgrundlage der Richtlinie 2012/34/EU ist.

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

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund nicht ausreichend verwirklicht werden: Die Wegeentgelte sind auf EU-Ebene umfassend geregelt, weshalb die Mitgliedstaaten nur dann von den Unionsvorschriften abweichen können, wenn es spezifische europäische Rechtsvorschriften gibt. 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 kann nur durch einen von der Union erlassenen Rechtsakt erreicht werden, der (gezielte) Ausnahmen zulässt. Darüber hinaus bleibt es gemäß der vorgeschlagenen Verordnung Sache der Mitgliedstaaten, über die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zu entscheiden, wobei auch die ihnen zur Verfügung stehenden öffentlichen Mittel zu berücksichtigen sind.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag geht nicht über das zur Erreichung des Ziels erforderliche Maß hinaus, die Auswirkungen des derzeitigen COVID-19-Ausbruchs durch gezielte Ausnahmen von der Richtlinie 2012/34/EU abzumildern. Die vorgeschlagene Maßnahme ist daher auch hinsichtlich des Bezugszeitraums, für den sie gilt, verhältnismäßig. Dieser Zeitraum spiegelt die aktuellen Schätzungen darüber wider, wie lange die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnmarkt andauern werden. Es wird vorgeschlagen, die Kommission zu ermächtigen, diesen Zeitraum erforderlichenfalls zu verlängern.

- **Wahl des Instruments**

Um sein Ziel zu erreichen, muss das Rechtsinstrument unmittelbare und allgemeine Geltung haben. Das geeignete Instrument ist daher eine Verordnung.

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 infolge des plötzlichen, unvorhersehbaren Ausbruchs von COVID-19.

- **Konsultation der Interessenträger**

Angesichts der Dringlichkeit der Angelegenheit wurde keine formelle Konsultation der Interessenträger durchgeführt. Sowohl die Behörden der Mitgliedstaaten als auch Interessenträger haben die Kommission jedoch aufgefordert, einen Vorschlag für geeignete Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Rahmen für die Kapazitätszuweisung und Entgelterhebung der Richtlinie 2012/34/EU anzunehmen.

Insbesondere haben sich Verbände des Eisenbahnsektors, die Eisenbahnunternehmen vertreten, wiederholt an die Kommission gewandt und um dringende Maßnahmen ersucht. Mit diesen Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass der Sektor Einnahmeausfälle verkraften könnte und das Risiko von Insolvenzen, insbesondere für private Betreiber, verringert wird. Eine der am meisten befürworteten Maßnahmen ist die Aussetzung von Entgelten für Gleisinfrastruktur, Bahnhöfe, Serviceeinrichtungen und die Nutzung von Abstellgleisen.

Infolge dieser Aufforderung zum Handeln haben einige Mitgliedstaaten und Infrastrukturbetreiber begonnen, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen und/oder in Erwägung zu ziehen. Die Kommission führte im März, April und Mai 2020 über die

Untergruppe „Gebühren“ der europäischen Plattform der Eisenbahninfrastrukturbetreiber (PRIME) eine Umfrage durch. Deren Ergebnisse führten zu dem Schluss, dass einige Mitgliedstaaten offensichtlich bereit waren, Entlastungsmaßnahmen im Sinne dieser Verordnung zu ergreifen.

Da die Richtlinie keine geeigneten Notfallbestimmungen enthält, muss durch den Erlass dieser Verordnung ein Rahmen für die Maßnahmen geschaffen werden, die aufgrund der COVID-19-Krise erforderlich sind.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Wie bereits erläutert, konnte aufgrund der Dringlichkeit der Situation nicht so ausführlich wie sonst Fachwissen eingeholt werden. Die Kommission hat jedoch die Erkenntnisse genutzt, die sie bei ihren Kontakten mit den Mitgliedstaaten und den Eisenbahnakteuren 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 des COVID-19-Ausbruchs und seine Auswirkungen auf den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum beobachten und die Befugnis erhalten, erforderlichenfalls einen delegierten Rechtsakt zu erlassen, um die von dieser Maßnahme betroffenen Zeiträume zu verlängern.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Keine.

2020/0127 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19-Pandemie

(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 Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[2],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die COVID-19-Pandemie hat zu einem erheblichen Nachfragerückgang geführt, der wiederum einen starken Rückgang des Schienenverkehrs zur Folge hatte. Bereits seit dem 1. März 2020 hat dies für die Eisenbahnunternehmen schwerwiegende Auswirkungen, die die Branche auch noch mindestens bis zum 31. Dezember 2020 beeinträchtigen werden. Diese Umstände entziehen sich dem Einfluss der Eisenbahnunternehmen, die mit erheblichen Liquiditätsproblemen und beträchtlichen Einbußen zu kämpfen haben und denen in einigen Fällen die Insolvenz droht.

(2) Um gegen die negativen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie anzugehen, benötigen Eisenbahnunternehmen möglicherweise finanzielle Unterstützung. Sie sind während der COVID-19-Krise eventuell nicht in der Lage, Entgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur zu entrichten, sodass es den Infrastrukturbetreibern erlaubt sein sollte, solche Entgelte zu ermäßigen, zu erlassen oder zu stunden. Diese Möglichkeit sollte für einen Zeitraum gewährt werden, in dem die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Eisenbahnmarkt spürbar sind und voraussichtlich noch andauern werden, d. h. vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 (im Folgenden der „Bezugszeitraum“).

(3) Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU sieht vor, dass die dem Infrastrukturbetreiber zu zahlenden Wegeentgelte nicht niedriger sein dürfen als die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallenden Kosten. Der teilweise oder

[1] ABl. C 132 vom 3.5.2011, S. 99.
[2] ABl. C 104 vom 2.4.2011, S. 53.

vollständige Erlass der Entgelte oder deren Stundung, von der alle im Schienengüter- und -personenverkehr tätigen Eisenbahnunternehmen auf transparente, objektive und nichtdiskriminierende Weise profitierten, würde während des Bezugszeitraums die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie abmildern. Die Mitgliedstaaten sollten daher die Möglichkeit erhalten, solche Maßnahmen der Infrastrukturbetreiber zu genehmigen.

(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 der COVID-19-Pandemie 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 Satz 2 dieses Artikels ist die Erhebung solcher Entgelte zwingend, wenn 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. Die Pandemie hat zu schweren Störungen des Schienenverkehrs und in der Folge zur massiven Stornierung von Zugtrassen geführt. Auf die zugrunde liegenden Ereignisse hatten und haben die Eisenbahnunternehmen keinen Einfluss. Außerdem sind dadurch (vorübergehend) Überkapazitäten entstanden. 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 abweichend von Artikel 36 Satz 2 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 jedem der oben aufgeführten Punkte hätte jede Entgeltermäßigung, die die Mitgliedstaaten gemäß dieser Verordnung genehmigen, Einnahmeverluste des Infrastrukturbetreibers zur Folge. Grundsätzlich würden solche Einnahmeverluste im Einklang mit Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU ausgeglichen. Wegen der besonderen Art dieser Verluste sollten die Infrastrukturbetreiber innerhalb einer kürzeren 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) Angesichts des plötzlichen, unvorhersehbaren Ausbruchs der COVID-19-Pandemie, der die rechtzeitige Verabschiedung von Maßnahmen der Union unmöglich machte, sollte diese Verordnung für den oben genannten Bezugszeitraum – auch wenn dieser zum Teil in der Vergangenheit liegt – gelten, ohne allerdings den Vertrauensschutz zu beeinträchtigen.

(9) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich auf die sich aus der COVID-19-Pandemie ergebende Notsituation zu reagieren, 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 ist davon auszugehen, dass diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinausgeht.

(10) Da aufgrund der durch die COVID-19-Pandemie verursachten außergewöhnlichen Umstände, die den vorgeschlagenen Maßnahmen zugrunde liegen, Dringlichkeit besteht und diese Maßnahmen im Interesse der Aufrechterhaltung der finanziellen Leistungsfähigkeit der Eisenbahnunternehmen rasch verabschiedet werden sollten, sollte eine Ausnahme von der Achtwochenfrist gemacht werden, die nach Artikel 4 des dem EUV, dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union und dem Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft beigefügten Protokolls Nr. 1 über die Rolle der nationalen Parlamente in der Europäischen Union vorgesehen ist.

(11) Der Kommission sollte – sofern notwendig und gerechtfertigt – die Befugnis nach Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, Rechtsakte zur Änderung dieser Verordnung zu erlassen, um den Zeitraum, in dem die in dieser Verordnung vorgesehenen 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 ([3]) 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.

(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 Eisenbahninfrastruktur gemäß Kapitel IV der Richtlinie 2012/34/EU festgelegt. Sie gilt für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 31. Dezember 2020 (im Folgenden der „Bezugszeitraum“) für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur zur Erbringung inländischer und grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste, 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 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, 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 2 der Richtlinie 2012/34/EU und vorbehaltlich der Einhaltung der Vorschriften über staatliche Beihilfen können die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern erlauben, während des Bezugszeitraums auf transparente, objektive und nichtdiskriminierende Weise für zugewiesene, von den Eisenbahnunternehmen aber nicht in Anspruch genommene Fahrwegkapazität keine Entgelte für deren Vorhaltung zu erheben.

(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 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.

Artikel 3

Anpassung der Bedingungen für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur

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

Artikel 4

Regulierungsstelle

Die Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EG über die Regulierungsstelle bleiben von dieser Verordnung unberührt. Artikel 56 der genannten Richtlinie gilt für die in Artikel 2 und Artikel 3 der vorliegenden Verordnung genannten Fälle in Bezug auf die darin festgelegten, auf Infrastrukturbetreiber anwendbaren Kriterien.

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.

(2) Stellt die Kommission anhand der in Absatz 1 genannten Daten fest, dass der Rückgang des Schienenverkehrs gegenüber dem Niveau im entsprechenden Vorjahreszeitraum anhält und voraussichtlich anhalten wird, und stellt sie auf der Grundlage der besten verfügbaren wissenschaftlichen Daten fest, dass diese Situation das Ergebnis der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie ist, so erlässt sie nach Artikel 6 delegierte Rechtsakte, um den Bezugszeitraum entsprechend zu ändern.

(3) Sofern infolge anhaltender Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Schienenverkehrssektor 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 [*Datum des Inkrafttretens dieser Verordnung*] 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 gemäß den Verträgen unmittelbar in den Mitgliedstaaten.

Geschehen zu Brüssel am […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*