



**EUROPÄISCHE UNION**

**DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT**

**DER RAT**

---

**Brüssel, den 24. Februar 2022  
(OR. en)**

**2021/0437 (COD)  
LEX 2146**

**PE-CONS 3/1/22  
REV 1**

**TRANS 35  
COVID-19 21  
CODEC 66**

**VERORDNUNG  
DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES  
ZUR ÄNDERUNG DER VERORDNUNG (EU) 2020/1429  
HINSICHTLICH DER DAUER DES BEZUGSZEITRAUMS  
FÜR DIE ANWENDUNG VORÜBERGEHEND GELTENDER MAßNAHMEN  
IN BEZUG AUF DIE ERHEBUNG VON WEGEENTGELTEN IM SCHIENENVERKEHR**

**VERORDNUNG (EU) 2022/...**  
**DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**vom 24. Februar 2022**

**zur Änderung der Verordnung (EU) 2020/1429 hinsichtlich der Dauer des Bezugszeitraums  
für die Anwendung vorübergehend geltender Maßnahmen  
in Bezug auf die Erhebung von Weegeentgelten im Schienenverkehr**

**(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 Sozialausschusses<sup>1</sup>,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren<sup>2</sup>,

---

<sup>1</sup> Stellungnahme vom 19. Januar 2022 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>2</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 16. Februar 2022 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 24. Februar 2022.

In Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die COVID-19-Pandemie hat zu einem deutlichen Rückgang des Schienenverkehrs geführt, der durch einen erheblichen Nachfragerückgang verursacht wurde. 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 gegen die negativen wirtschaftlichen Folgen der COVID-19-Pandemie anzugehen und die Eisenbahnunternehmen zu unterstützen, haben die Mitgliedstaaten gemäß der Verordnung (EU) 2020/1429 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>1</sup> 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 Kommission<sup>2</sup> bis zum 31. Dezember 2021 verlängert.
- (4) Das Fortbestehen der COVID-19-Pandemie und das Aufkommen sehr ansteckender und unvorhersehbarer Varianten, wie der COVID-19-Omikron-Variante können neue restriktive Maßnahmen erforderlich machen.

---

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> 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).

- (5) Die Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs durch die COVID-19-Pandemie halten an und die Eisenbahnunternehmen können weiterhin davon in Mitleidenschaft gezogen werden. Um den dringenden Erfordernissen des Sektors gerecht zu werden, sollte der in der Verordnung (EU) 2020/1429 festgelegte Bezugszeitraum bis zum 30. Juni 2022 weiter verlängert werden.
- (6) Die unvorhersehbare Entwicklung der COVID-19-Pandemie, das plötzliche Auftreten neuer Varianten und die Notwendigkeit, deren Auswirkungen auf den Eisenbahnsektor rasch zu bewerten, erfordern eine rasche und flexible regulatorische Reaktion. Um Lücken in der Reaktion auf die aktuelle Situation zu vermeiden, ist es wichtig, sicherzustellen, dass die Vorschriften nach dem 31. Dezember 2021 fortgelten. Angesichts der Art der in der Verordnung (EU) 2020/1429 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 sollte in der Lage sein, den Zeitraum, in dem die in der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehenen Maßnahmen gelten, unverzüglich zu verlängern, falls die Beeinträchtigungen fortbestehen.

- (8) Um – sofern notwendig und gerechtfertigt – die Gültigkeit der in der Verordnung (EU) 2020/1429 vorgesehenen Vorschriften 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 der Verordnung (EU) 2020/1429 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<sup>1</sup> 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.
- (9) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Verlängerung der Anwendung der vorübergehend geltenden Vorschriften für die Erhebung von Wegeentgelten im Schienenverkehr 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 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.
- (10) Die Verordnung (EU) 2020/1429 sollte daher entsprechend geändert werden.

---

<sup>1</sup> ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- (11) Wegen der Dringlichkeit, die sich aus den den vorgeschlagenen Maßnahmen zugrunde liegenden außergewöhnlichen Umständen infolge der COVID-19-Pandemie ergibt, und insbesondere, um die notwendigen Maßnahmen zur Bewältigung der schwerwiegenden und unmittelbaren Probleme, mit denen der Sektor konfrontiert ist, schnell zu erlassen, wurde es als angemessen angesehen, eine Ausnahme von der Achtwochenfrist nach Artikel 4 des dem Vertrag über die Europäische Union, 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 vorzusehen.
- (12) Um Kontinuität zu gewährleisten und damit die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen zügig angewandt werden können, sollte diese Verordnung aus Gründen der Dringlichkeit am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten und rückwirkend ab dem 1. Januar 2022 gelten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*  
*Änderungen der Verordnung (EU) 2020/1429*

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

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„In dieser Verordnung werden vorübergehend geltende Vorschriften für die Erhebung von Wegeentgelten im Schienenverkehr gemäß Kapitel IV der Richtlinie 2012/34/EU festgelegt. Sie gilt für den Zeitraum vom 1. März 2020 bis 30. Juni 2022 (im Folgenden „Bezugszeitraum“) für die Nutzung von Fahrwegen im inländischen und grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, die unter die genannte Richtlinie fallen.“

2. Artikel 5 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(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 der COVID-19-Pandemie 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 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 ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem 1. Januar 2022.

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

Geschehen zu Brüssel ...

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Die Präsidentin*

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*