



Europäischer Wirtschafts-  
und Sozialausschuss

**TEN/716**

**Nachhaltiger Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19-Pandemie**

## **STELLUNGNAHME**

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von  
Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht der COVID-19-Pandemie**

[COM(2020) 260 final - 2020/0127 (COD)]

Hauptberichterstatter: **Alberto MAZZOLA**

Befassung	Europäisches Parlament, 08/07/2020 Rat, 30/06/2020
Rechtsgrundlage	Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Genehmigung durch den Präsidenten	25/06/2020 (Dringlichkeitsverfahren, Artikel 62 der Geschäftsordnung)
Verabschiedung im Plenum	16.07.2020
Plenartagung Nr.	553
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	211/2/2

## 1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt den Vorschlag der Europäischen Kommission, mit dem sie seinen Bemerkungen zur Widerstandsfähigkeit des Eisenbahnsektors selbst auf der Höhe der COVID-19-Pandemie recht gibt, die er in seiner Stellungnahme „Europäisches Jahr der Schiene (2021)“ (TEN/710, Ziffer 3.2) vorgetragen hat: „Obwohl sich der Schienengüterverkehr als sehr widerstandsfähig erwiesen hat, hätte er noch besser abschneiden können, wenn [...] die Weegeentgelte auf Null reduziert worden wären [...].“
- 1.2 Der EWSA erachtet es als wichtig, dass die Mitgliedstaaten und die Infrastrukturbetreiber die in dem Vorschlag der Europäischen Kommission vorgesehenen Ausnahmeregelungen so bald wie möglich und für den gesamten im Vorschlag genannten Zeitraum anwenden. Er erachtet die vorgeschlagenen Maßnahmen kurzfristig und während ihrer gesamten Anwendungsdauer als nützlich.
- 1.3 Der EWSA regt jedoch an, dass die Europäische Kommission und die gesetzgebenden Organe vor Ablauf der Geltungsdauer der vorgeschlagenen Ausnahmeregelungen prüfen sollten, ob eine Verlängerung angebracht ist, vor allem, wenn die wirtschaftliche Erholung des Sektors langsamer vorstattengeht als erhofft.
- 1.4 Der EWSA unterstreicht die Bedeutung der Bestimmungen, denen zufolge die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern einen Ausgleich für alle wirtschaftlichen Einbußen leisten, die ihnen durch die Anwendung der von der Kommission vorgeschlagenen Ausnahmeregelungen zur Richtlinie 2012/34/EU entstehen.

## 2. **Der Kommissionsvorschlag**

- 2.1 Wie andere Vorschläge aus jüngster Zeit hat auch dieser Vorschlag der Kommission zum Ziel, wirtschaftliche Entlastungsmaßnahmen für den europäischen Eisenbahnsektor zu ermöglichen. Er erstreckt sich insbesondere auf den Erlass, die Ermäßigung oder die Stundung von Entgelten für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie den Erlass von Entgelten für vorgehaltene Fahrwegkapazität. Für den Bezugszeitraum der Maßnahmen vom 1. März 2020 bis zum 31. Dezember 2020 können die Entgelte abweichend von Artikel 27 der Richtlinie 2012/34/EU geändert werden. Die Schienennetz-Nutzungsbedingungen, in denen die anwendbaren Tarife dargelegt sind, sind diesem Artikel zufolge mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist für die Beantragung von Fahrwegkapazität zu veröffentlichen.
- 2.2 Insbesondere wird vorgeschlagen, von dem in Artikel 31 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Grundsatz abzuweichen, dass die Entgelte für das Mindestzugangspaket in Höhe der Kosten festgelegt werden, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Abweichend von bestimmten Regelungen der Richtlinie 2012/34/EU können die Mitgliedstaaten während der aktuellen Netzfahrplanperiode bei der Erhebung von Aufschlägen Anpassungen nach unten zulassen. Abweichend von Artikel 36 der Richtlinie 2012/36/EU bleibt die Entscheidung den Infrastrukturbetreibern überlassen, ob sie auf Entgelte für vorgehaltene Fahrwegkapazität verzichten, die infolge der pandemiebedingten Störungen storniert worden sind.

- 2.3 Die Kommission schlägt ferner vor, dass die Mitgliedstaaten den Infrastrukturbetreibern einen Ausgleich für die wirtschaftlichen Einbußen leisten können, die ihnen durch die Anwendung der o. g. Ausnahmeregelungen von der Richtlinie 2012/34/EU entstehen (Entgelte für unmittelbare Kosten, Aufschläge, vorgehaltene Fahrwegkapazität). Abweichend von Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 2012/34/EU können die Infrastrukturbetreiber innerhalb eines kürzeren Zeitraums einen Ausgleich erhalten, d. h. bis zum 31. Dezember des Jahres, das auf das Jahr folgt, in dem der Verlust entstanden ist.
- 2.4 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.

### 3. **Allgemeine Bemerkungen**

- 3.1 Der Eisenbahnsektor hat mit erheblichen und unerwarteten, durch den Ausbruch der COVID-19-Pandemie verursachten Störungen und einem enormen Mobilitätsrückgang zu kämpfen. Auf dem Höhepunkt der Krise brachen die Fahrgastzahlen in verschiedenen Ländern um mehr als 90 % ein und haben auch nach Beendigung des Lockdowns noch keine 50 % des Vorkrisenniveaus erreicht.
- 3.2 Ersten groben Schätzungen zufolge, die Branchenverbände wie die Gemeinschaft der europäischen Eisenbahnen (CER) angestellt haben, belaufen sich die entgangenen Einnahmen für alle Betreiber von Schienenpersonenverkehrsdiensten infolge der Pandemie seit dem Beginn der Krise auf 900 Millionen Euro wöchentlich. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie führten in den Monaten März und April 2020 zu einem durchschnittlichen Rückgang der Einnahmen im Schienengüterverkehr von etwa 25 % in der gesamten Europäischen Union (EU-27) und zu Einnahmeverlusten von 78 Millionen Euro wöchentlich. Die Eisenbahninfrastrukturbetreiber bekommen die Folgen des COVID-19-Ausbruch aufgrund des Verkehrsrückgangs und der dadurch ausbleibenden Einnahmen immer stärker zu spüren.
- 3.3 Die Festlegung niedrigerer Entgelte für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur als in der Richtlinie 2012/34/EU vorgesehen und die größere Flexibilität der Infrastrukturbetreiber bei der Zuweisung von Trassen sollten dazu beitragen, die Auswirkungen der Krise auf die Eisenbahnunternehmen einzudämmen.

Brüssel, den 16. Juli 2020

Luca JAHIER  
Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses