



Brüssel, den 14.9.2020  
COM(2020) 622 final/2

2020/0160 (COD)

## CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2020) 622 final of 27.7.2020.

Concerns all languages.

Correction of reference to the legal basis in the first citation, in Recital (11) and in Article 1(4).

The text shall read as follows:

Vorschlag für einen

### **BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**zur Ermächtigung Frankreichs zur Aushandlung einer Vereinbarung zur Ergänzung seines bestehenden bilateralen Vertrags mit dem Vereinigten Königreich über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre**

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

#### • Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit dem am 12. Februar 1986 in Canterbury unterzeichneten Vertrag zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre (im Folgenden der „Vertrag von Canterbury“) wurde eine zwischenstaatliche Kommission eingesetzt, die alle den Bau und den Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung betreffenden Angelegenheiten überwacht.

Bis zum Ende des Übergangszeitraums, der mit dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft<sup>1</sup> eingeführt wurde, ist die zwischenstaatliche Kommission die nationale Sicherheitsbehörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>2</sup>, die für die feste Ärmelkanal-Verbindung zuständig ist.

Gemäß Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 kann eine nationale Sicherheitsbehörde eine Stelle sein, die von mehreren Mitgliedstaaten mit Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit und, im Hinblick auf die Richtlinie (EU) 2016/797, die Eisenbahninteroperabilität betraut ist. Nach Ablauf des obengenannten Übergangszeitraums wird es sich bei der zwischenstaatlichen Kommission jedoch um eine Stelle handeln, die von einem Mitgliedstaat und einem Drittland eingerichtet wurde. Die Richtlinie (EU) 2016/798 sieht nicht die Möglichkeit vor, dass eine nationale Sicherheitsbehörde als eine von einem Mitgliedstaat und einem Drittland betraute Stelle fungiert. Daher wird, sofern nichts anderes bestimmt ist, die zwischenstaatliche Kommission nach Ablauf des Übergangszeitraums nicht mehr die nationale Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798 für die feste Ärmelkanal-Verbindung sein. Außerdem wird ab dem selben Zeitpunkt das Unionsrecht nicht mehr auf den der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung anwendbar sein. In Anwendung der Richtlinie (EU) 2016/798 und des Artikels L 2221/1 des französischen Code des transports würde das französische Etablissement public de sécurité ferroviaire die nationale Sicherheitsbehörde für den der französischen Rechtshoheit unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung sein.

Für einen sicheren und effizienten Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung wäre es vorzuziehen, dass es eine einzige zuständige Sicherheitsbehörde gibt, die für die gesamte Infrastruktur, einschließlich des der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterstehenden Abschnitts, das gleiche Regelwerk anwenden würde. Die zwischenstaatliche Kommission sollte weiterhin als einzige Behörde fungieren und die Unionsvorschriften über die Eisenbahnsicherheit und -interoperabilität weiterhin anwenden. Dies würde insbesondere eine Änderung des Artikels 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 erfordern. Eine solche Änderung wird mit dem parallel vorgelegten Vorschlag COM(2020) 623 der Kommission für eine Verordnung zur Änderung der genannten Richtlinie angestrebt.

Mit Schreiben vom 16. Juli 2020 teilte Frankreich der Kommission mit, dass es eine Vereinbarung zur Ergänzung des Vertrags von Canterbury aushandeln möchte.

---

<sup>1</sup> ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

<sup>2</sup> Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

Ziel des vorliegenden Vorschlags ist es, Frankreich zu ermächtigen, eine internationale Vereinbarung mit dem Vereinigten Königreich auszuhandeln, um den sicheren und effizienten Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung durch Beibehaltung einer einzigen Sicherheitsbehörde zu gewährleisten, die für die gesamte Infrastruktur zuständig ist, sowie die spezifischen Anforderungen festzulegen, die die vorgeschlagene Vereinbarung erfüllen muss, z. B. die Verpflichtung der zwischenstaatlichen Kommission zur Anwendung der Unionsvorschriften über die Eisenbahnsicherheit und Eisenbahninteroperabilität.

Eine solche Vereinbarung kann sich auf einen Bereich auswirken, der bereits weitgehend vom Unionsrecht und insbesondere der Richtlinie (EU) 2016/797<sup>3</sup>, der Richtlinie (EU) 2016/798 und der Verordnung (EU) 2016/796<sup>4</sup> erfasst ist. Daher würde eine solche Vereinbarung in die ausschließliche Außenkompetenz der Union fallen. Nach Artikel 2 Absatz 1 AEUV kann die Union die Mitgliedstaaten ermächtigen, in Bereichen tätig zu werden, in denen sie die ausschließliche Zuständigkeit hat. Aufgrund des Zusammenhangs einer solchen Ermächtigung mit den vom Unionsgesetzgeber erlassenen geltenden Vorschriften ist es auch erforderlich, dass der Unionsgesetzgeber eine solche Ermächtigung im Einklang mit dem in Artikel 91 AEUV genannten Gesetzgebungsverfahren erteilt.

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

Ziel der internationalen Vereinbarung, die Frankreich auf der Grundlage des vorgeschlagenen Ermächtigungsbeschlusses mit dem Vereinigten Königreich zu schließen anstreben wird, ist es, die zwischenstaatliche Kommission als einzige nationale Sicherheitsbehörde für die feste Ärmelkanal-Verbindung beizubehalten und sicherzustellen, dass sie weiterhin die für nationale Sicherheitsbehörden geltenden Bestimmungen des Unionsrechts, insbesondere die Richtlinie (EU) 2016/798, sowie die Richtlinie (EU) 2016/797 und die Verordnung (EG) 2016/796 auf der gesamten festen Ärmelkanal-Verbindung, einschließlich des Abschnitts, der der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs untersteht, einhält.

Dieses Ziel steht daher voll und ganz im Einklang mit den bestehenden Vorschriften im Bereich der Eisenbahnsicherheit und der Eisenbahninteroperabilität.

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

Eine Vereinbarung zur Ergänzung des Vertrags von Canterbury zur Sicherstellung des sicheren und effizienten Betriebs der festen Ärmelkanal-Verbindung durch Beibehaltung einer einzigen Sicherheitsbehörde, die für die gesamte Infrastruktur zuständig ist, stünde nicht im Widerspruch zu einer anderen Politik der Union.

## 2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage des Vorschlags sind Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 91 AEUV.

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

Der Vorschlag fällt unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union.

---

<sup>3</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

<sup>4</sup> Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahngentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1).

- **Verhältnismäßigkeit**

Ziel des Vorschlags ist es, gemäß Artikel 2 Absatz 1 AEUV die Aushandlung einer Vereinbarung zur Ergänzung des Vertrags von Canterbury zu genehmigen, die darauf abzielt, den sicheren und effizienten Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung durch Beibehaltung einer einzigen Sicherheitsbehörde, die für die gesamte Infrastruktur zuständig ist, sicherzustellen. Vorbehaltlich der Änderung von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 sollte die durch den Vertrag von Canterbury eingesetzte zwischenstaatliche Kommission die einzige Sicherheitsbehörde bleiben und weiterhin die Unionsvorschriften über die Eisenbahnsicherheit anwenden. Folglich geht der Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates nicht über das für das Erreichen dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

- **Wahl des Instruments**

Das Ziel ist es, sicherzustellen, dass die zwischenstaatliche Kommission das Unionsrecht auf die gesamte feste Ärmelkanal-Verbindung anwendet, einschließlich des Teils, der der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs untersteht. Die zwischenstaatliche Kommission ist eine binationale Stelle, die von Frankreich und dem Vereinigten Königreich eingerichtet wurde. Ihre Funktionsweise ist im Vertrag von Canterbury zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich geregelt. Daher sollten die oben genannten Elemente in eine Vereinbarung zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich aufgenommen werden, wozu Frankreich ermächtigt werden muss.

Der vorgeschlagene an Frankreich gerichtete Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates, mit dem Frankreich gemäß Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 91 AEUV ermächtigt wird, eine solche Vereinbarung mit dem Vereinigten Königreich auszuhandeln und zu schließen, stellt daher ein geeignetes Instrument dar.

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

- **Konsultation der Interessenträger**

Der Vorschlag stützt sich auf einen von Frankreich vorgelegten Antrag und die vorgeschlagene Ermächtigung würde nur an diesen Mitgliedstaat gerichtet sein. Angesichts der zeitlichen Zwänge wurden Interessenträger wie der Konzessionsnehmer der festen Ärmelkanal-Verbindung informell konsultiert und haben bestätigt, dass die zwischenstaatliche Kommission als einzige Sicherheitsbehörde beibehalten werden und diese das Unionsrecht auf die gesamte feste Ärmelkanal-Verbindung anwenden sollte.

### **4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

Vorschlag für einen

## BESCHLUSS DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**zur Ermächtigung Frankreichs zur Aushandlung einer Vereinbarung zur Ergänzung seines bestehenden bilateralen Vertrags mit dem Vereinigten Königreich über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre**

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —  
gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 2 Absatz 1 und 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Mit dem am 12. Februar 1986 in Canterbury unterzeichneten Vertrag zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre (im Folgenden der „Vertrag von Canterbury“) wurde eine zwischenstaatliche Kommission eingesetzt, die alle den Bau und den Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung betreffenden Angelegenheiten überwacht.

(2) Bis zum Ende des Übergangszeitraums, der mit dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft<sup>7</sup> eingeführt wurde, gilt die zwischenstaatliche Kommission in Bezug auf die feste Ärmelkanal-Verbindung als eine Stelle, die von mehreren Mitgliedstaaten mit Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit betraut ist. Für diese Zwecke ist sie daher die nationale Sicherheitsbehörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>8</sup>. In dieser Eigenschaft wendet sie die für die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr relevanten Bestimmungen des Unionsrechts an.

(3) Nach Ablauf des in Erwägungsgrund 2 genannten Übergangszeitraums wird die zwischenstaatliche Kommission eine von einem Mitgliedstaat und einem Drittland eingerichtete Stelle sein. Außerdem wäre, sofern in einer das Vereinigte Königreich bindenden internationalen Vereinbarung nichts anderes vorgesehen ist, das Unionsrecht nicht

<sup>5</sup> ABl. C vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

<sup>8</sup> Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

mehr auf den der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung anwendbar.

(4) Eine internationale Vereinbarung mit einem Drittland bezüglich der Anwendung von Vorschriften zur Eisenbahnsicherheit und -interoperabilität in grenzüberschreitenden Fällen kann sich auf einen Bereich auswirken, der bereits zu einem großen Teil durch Unionsrecht, insbesondere die Richtlinie (EU) 2016/798, die Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> und die Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>10</sup>, erfasst ist. Daher fällt jede solche Vereinbarung in die ausschließliche Außenkompetenz der Union. Die Mitgliedstaaten dürfen solche Vereinbarungen nur aushandeln oder eingehen, wenn sie von der Union gemäß Artikel 2 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dazu ermächtigt werden. Aufgrund des Zusammenhangs mit geltenden Rechtsvorschriften der Union ist es auch erforderlich, dass eine solche Ermächtigung durch den Unionsgesetzgeber im Einklang mit dem in Artikel 91 AEUV genannten Gesetzgebungsverfahren gewährt wird.

(5) Mit Schreiben vom 16. Juli 2020 ersuchte Frankreich die Union um Ermächtigung, eine internationale Vereinbarung zur Ergänzung des Vertrags von Canterbury mit dem Vereinigten Königreich auszuhandeln und zu schließen.

(6) Um den sicheren und effizienten Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung zu gewährleisten, wäre es angebracht, eine einzige Sicherheitsbehörde, die zwischenstaatliche Kommission, beizubehalten, die für die gesamte Infrastruktur zuständig ist. Angesichts der besonderen Situation der festen Ärmelkanal-Verbindung als einer Eisenbahnverbindung mit einem einzigen, komplexen Bauwerk, das sich teilweise auf dem Hoheitsgebiet Frankreichs und teilweise auf dem eines Drittlandes befindet, sollte Frankreich ermächtigt werden, eine internationale Vereinbarung mit dem Vereinigten Königreich über die Anwendung der Unionsvorschriften zur Eisenbahnsicherheit auf die feste Ärmelkanal-Verbindung zu schließen, um eine einheitliche Sicherheitsordnung im gesamten Tunnel beizubehalten, sofern bestimmte Anforderungen erfüllt sind.

(7) Vorbehaltlich der Änderung von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 und sofern bestimmte Bedingungen erfüllt sind, könnte die zwischenstaatliche Kommission die Rolle der nationalen Sicherheitsbehörde wahrnehmen, die für den der französischen Rechtshoheit unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung zuständig ist.

(8) Die zwischenstaatliche Kommission sollte für die gesamte feste Ärmelkanal-Verbindung dieselben Vorschriften anwenden, unabhängig davon, ob sie die der Rechtshoheit Frankreichs unterstehenden Teile oder die der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterstehenden Teile betreffen. Bei diesen Vorschriften sollte es sich um die einschlägigen Bestimmungen des Unionsrechts handeln, insbesondere um die Richtlinie (EU) 2016/798, die Richtlinie (EU) 2016/797 und die Verordnung (EU) 2016/796 in ihren geänderten oder neuen Fassungen sowie um die auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsakte.

(9) Gemäß Artikel 19 des Vertrags von Canterbury werden Streitigkeiten zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich über die Auslegung oder Anwendung des Vertrags von Canterbury von einem Schiedsgericht beigelegt. Wenn solche Streitigkeiten Fragen zur Auslegung des Unionsrechts aufwerfen, sollte das Schiedsgericht, um die

---

<sup>9</sup> Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

<sup>10</sup> Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahngentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1).

ordnungsgemäße Anwendung des Unionsrechts zu gewährleisten, die Frage dem Gerichtshof der Europäischen Union vorlegen und an seine Entscheidung gebunden sein.

(10) Außerdem ist es notwendig, spezifische Vorschriften für die Umsetzung des Unionsrechts in Bezug auf den der Rechtshoheit Frankreichs unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung festzulegen, um sicherzustellen, dass das Unionsrecht jederzeit ordnungsgemäß umgesetzt wird und dass die Kommission seine Anwendung unter der Kontrolle des Gerichtshofs überwachen kann, einschließlich in dringenden Fällen oder im Falle der Nichtbefolgung einer Entscheidung des Schiedsgerichts durch die zwischenstaatliche Kommission. Dazu sollte Frankreich das Recht behalten, erforderlichenfalls einseitig tätig zu werden, um die vollständige und ordnungsgemäße Anwendung des Unionsrechts auf den Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung sicherzustellen, der seiner Rechtshoheit untersteht.

(11) Damit ein wirksamer Rechtsschutz in den vom Unionsrecht erfassten Bereichen gewährleistet ist, sollten ausschließlich Gerichte, auf die Artikel 19 Absatz 1 EUV Anwendung findet, für Klagen zuständig sein, die von Konzessionären und Nutzern der festen Ärmelkanal-Verbindung gegen Entscheidungen der zwischenstaatlichen Kommission erhoben werden.

(12) Die in den Erwägungsgründen 8 bis 11 beschriebenen Elemente sollten in der internationalen Vereinbarung zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich über die feste Ärmelkanal-Verbindung ihren Niederschlag finden. Diese internationalen Vereinbarungen sollte in jeder Hinsicht mit dem Unionsrecht vereinbar sein —

HABEN FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Frankreich wird ermächtigt, mit dem Vereinigten Königreich eine internationale Vereinbarung über die Anwendung der Vorschriften zur Eisenbahnsicherheit in der festen Ärmelkanal-Verbindung auszuhandeln, zu unterzeichnen und zu schließen, sofern diese Vereinbarung nach Ablauf des Übergangszeitraums gemäß dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft in Kraft tritt und Folgendes erfüllt:

- (1) Um eine einheitliche Sicherheitsordnung auf der gesamten festen Ärmelkanal-Verbindung aufrechtzuerhalten, sorgt die durch den Vertrag von Canterbury eingesetzte zwischenstaatliche Kommission in Bezug auf die feste Ärmelkanal-Verbindung für die Anwendung der für die Aufgaben der nationalen Sicherheitsbehörden im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 relevanten Bestimmungen des Unionsrechts und insbesondere der genannten Richtlinie, der Richtlinie (EU) 2016/797 und der Verordnung (EU) 2016/796 in ihren geänderten oder neuen Fassungen sowie der auf ihrer Grundlage erlassenen Rechtsakte.
- (2) Wird in einer zur Schlichtung nach Artikel 19 des Vertrags von Canterbury vorgelegten Streitigkeit eine Frage zur Auslegung einer Bestimmung des Unionsrechts aufgeworfen, ist das Schiedsgericht nicht befugt, über eine solche Frage zu entscheiden. In diesem Fall ist das Schiedsgericht verpflichtet, die Frage dem Gerichtshof der Europäischen Union zur Entscheidung vorzulegen. Die Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union ist für das Schiedsgericht bindend.
- (3) Erforderlichenfalls, insbesondere in dringenden Fällen oder im Falle der Nichtbefolgung einer Entscheidung des Schiedsgerichts durch die zwischenstaatliche

Kommission, behält sich Frankreich das Recht vor, einseitig tätig zu werden, um die vollständige, korrekte und zügige Anwendung des Unionsrechts auf den der französischen Rechtshoheit unterstehenden Teil der festen Verbindung sicherzustellen.

- (4) Ausschließlich Gerichte, auf die Artikel 19 Absatz 1 EUV Anwendung findet, sind dafür zuständig, über Rechtsbehelfe zu entscheiden, die von Konzessionären und Nutzern der festen Ärmelkanal-Verbindung gegen Entscheidungen der zwischenstaatlichen Kommission in ihrer in Absatz 1 genannten Eigenschaft eingelegt werden.
- (5) Die Vereinbarung muss in jeder Hinsicht mit dem Unionsrecht vereinbar sein.

#### *Artikel 2*

Frankreich berichtet der Kommission regelmäßig über die Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über die Ergänzung des Vertrags von Canterbury oder den Abschluss einer neuen Vereinbarung gemäß Artikel 1 und ersucht die Kommission gegebenenfalls, als Beobachter daran teilzunehmen.

Nach Abschluss der Verhandlungen legt Frankreich der Kommission den daraus resultierenden Textentwurf vor. Die Kommission unterrichtet den Rat und das Europäische Parlament darüber.

Innerhalb eines Monats nach der Notifizierung des Entwurfs der Vereinbarung entscheidet die Kommission, ob die Anforderungen nach Artikel 1 erfüllt sind oder nicht. Entscheidet die Kommission, dass sie erfüllt sind, so kann Frankreich die entsprechende Vereinbarung unterzeichnen und schließen. Eine Kopie der unterzeichneten Vereinbarung wird der Kommission innerhalb eines Monats nach ihrem Inkrafttreten oder, wenn die Vereinbarung vorläufig angewandt wird, innerhalb eines Monats nach dem Beginn ihrer vorläufigen Anwendung übermittelt.

#### *Artikel 3*

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
*Der Präsident*

*Im Namen des Rates*  
*Der Präsident*