



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.11.2020
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf die grenzüberschreitende Infrastruktur zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich durch die feste Ärmelkanal-Verbindung

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Am 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union ausgetreten. Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft¹ (im Folgenden das „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates² abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum nach Artikel 126 des Austrittsabkommens, in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020.

Mit Artikel 10 des am 12. Februar 1986 in Canterbury unterzeichneten Vertrags zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich Großbritannien 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 im Austrittsabkommen vorgesehenen Übergangszeitraums (im Folgenden „Übergangszeitraum“) ist die Zwischenstaatliche Kommission die nationale Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates³. In dieser Eigenschaft wendet sie für die gesamte feste Ärmelkanal-Verbindung die für die Sicherheit und Interoperabilität im Eisenbahnverkehr relevanten Bestimmungen des Unionsrechts an.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums und sofern nichts anderes bestimmt ist, gilt das Unionsrecht nicht mehr für den Teil der festen Kanalverbindung, der der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterliegt, und in Bezug auf den Teil der festen Kanalverbindung, der der französischen Rechtshoheit untersteht, wird die Zwischenstaatliche Kommission nach Unionsrecht keine nationale Sicherheitsbehörde mehr sein. Die von der Zwischenstaatlichen Kommission erteilten Sicherheitsgenehmigungen für den Betreiber der festen Kanalverbindung und Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, die über die feste Verbindung tätig sind, werden nicht mehr gültig sein.

Mit dem Beschluss (EU) 2020/1531 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴ wurde Frankreich ermächtigt, mit dem Vereinigten Königreich eine internationale Vereinbarung über die Anwendung der Vorschriften der Union für Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität auf die feste Kanalverbindung auszuhandeln, zu unterzeichnen und zu schließen, um eine

¹ ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

² Beschluss (EU) 2020/135 des Rates vom 30. Januar 2020 über den Abschluss des Abkommens über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 1).

³ 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).

⁴ Beschluss (EU) 2020/1531 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2020 zur Ermächtigung Frankreichs zur Aushandlung, zur Unterzeichnung und zum Abschluss einer internationalen Vereinbarung zur Ergänzung des Vertrags zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre, ABl. L 352 vom 22.10.2020, S. 4.

einheitliche Sicherheitsregelung aufrechtzuerhalten. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass eine solche Vereinbarung am Ende des Übergangszeitraums in Kraft treten wird.

Angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung der festen Ärmelkanal-Verbindung für die Union ist es von wesentlicher Bedeutung, dass sie nach dem 1. Januar 2021 weiter betrieben wird. Zu diesem Zweck sollte die Sicherheitsgenehmigung, die dem Fahrwegbetreiber von der Zwischenstaatlichen Kommission auf der Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG⁵ erteilt wurde, zwei Monate nach Ablauf des im Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums gültig bleiben. Dies ist der Zeitraum, den die französischen Behörden für erforderlich halten, um der französischen Sicherheitsbehörde ausreichend Zeit zu geben, eine eigene Genehmigung für den Abschnitt der festen Kanalverbindung unter französischer Rechtshoheit zu erteilen. Nach Auffassung der Kommission ist dies die maximale Verlängerung, die zu diesem Zweck vernünftigerweise gewährt werden sollte. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Vereinbarung im Sinne des Beschlusses (EU) 2020/1531 geschlossen werden, könnte die Zwischenstaatliche Kommission eine einzige Sicherheitsgenehmigung erteilen, die die von der französischen nationalen Sicherheitsbehörde erteilte Genehmigung unter Bedingungen ersetzt, die festzulegen wären.

Darüber hinaus werden die Genehmigungen, die das Vereinigte Königreich vor Ablauf des Übergangszeitraums gemäß der Richtlinie 2012/34/EU den in seinem Hoheitsgebiet niedergelassenen Eisenbahnunternehmen erteilt hat, nach diesem Datum in der Union nicht mehr gültig sein.

Am 10. November 2020 teilte die Französische Republik der Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ ihre Absicht mit, Verhandlungen über eine grenzübergreifende Vereinbarung mit dem Vereinigten Königreich aufzunehmen. Ziel dieser Vereinbarung wäre es, Eisenbahnunternehmen, die eine vom Vereinigten Königreich erteilte Genehmigung besitzen, die Nutzung der grenzüberschreitenden Infrastruktur zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich über die feste Kanalverbindung bis zum Grenzbahnhof und zum Terminal von Calais-Fréthun zu gestatten, ohne von einer Genehmigungsstelle der Union eine Genehmigung gemäß der Richtlinie 2012/34/EU zu erhalten.

Um die Konnektivität zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich zu gewährleisten, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die Eisenbahnunternehmen ihren Betrieb bis zum Grenzbahnhof Calais-Fréthun fortsetzen. Zu diesem Zweck sollte die Gültigkeitsdauer ihrer vom Vereinigten Königreich gemäß der Richtlinie 2012/34/EU erteilten Genehmigungen und der von der Zwischenstaatlichen Kommission ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen um neun Monate ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung verlängert werden. Dies ist der von den französischen Behörden geforderte Zeitraum. Diese Verlängerung würde genügend Zeit für die Aushandlung und den Abschluss einer grenzüberschreitenden Vereinbarung zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich gemäß Artikel 14 der Richtlinie 2012/34/EU und einer Vereinbarung im Sinne des Beschlusses (EU) 2020/1531 einräumen, sowie für die Ergreifung weiterer im Unionsrecht vorgesehener Maßnahmen, die erforderlich sein werden, um Störungen zu vermeiden. Dieser Zeitraum würde ausreichen, um diese Verfahren

⁵ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

⁶ 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).

vollständig abzuschließen; nach Auffassung der Kommission ist dies daher die maximale Verlängerung, die vernünftigerweise gewährt werden kann. Werden die bilateralen Verhandlungen nicht rechtzeitig abgeschlossen, so müssen die betreffenden Eisenbahnunternehmen bis zum Ende der Geltungsdauer dieser Verordnung eine EU-Genehmigung gemäß der Richtlinie 2012/34/EU erlangt haben.

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

Dieser Vorschlag ist als *lex specialis* gedacht, mit dem auf einige der Folgen reagiert werden soll, die sich aus der Tatsache ergeben, dass das Unionsrecht nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt und dass die von der Zwischenstaatlichen Kommission ausgestellten Bescheinigungen und Genehmigungen am Ende des Übergangszeitraums nach Unionsrecht ungültig werden, sofern nichts anderes bestimmt ist. Gleiches gilt für die von der Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs erteilten Betriebsgenehmigungen. Die vorgeschlagenen Bestimmungen beschränken sich auf das hierfür unbedingt Notwendige, damit Störungen im grenzüberschreitenden Betrieb vermieden werden. Sie sollen zudem nur für einen begrenzten Zeitraum gelten. Die allgemeinen Bestimmungen der genannten Rechtsakte gelten ansonsten weiter. Dieser Vorschlag steht daher uneingeschränkt im Einklang mit geltendem Recht.

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

Der Vorschlag betrifft die Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr und ergänzt die Richtlinie (EU) 2016/798, die die Richtlinie 2004/49/EG ersetzt hat, sowie die Richtlinie 2012/34/EU. Ziel ist es, die Kontinuität der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsdienste mit dem Vereinigten Königreich nach dem Ende des Übergangszeitraums zu gewährleisten.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Rechtsgrundlage ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

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

Der Vorschlag ergänzt bestehendes Unionsrecht durch Bestimmungen zur Erleichterung der ordnungsgemäßen Anwendung des Rechts nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union. Die Ziele des Vorschlags können nur durch einen Rechtsakt auf Unionsebene erreicht werden.

- **Verhältnismäßigkeit**

Die vorgeschlagene Verordnung gilt als verhältnismäßig, da mit ihr unverhältnismäßige Beeinträchtigungen vermieden werden können, indem nur wenige, aber rechtlich unerlässliche Änderungen vorgenommen werden, die der Notwendigkeit der Aufrechterhaltung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs mit dem Vereinigten Königreich Rechnung tragen. Der Vorschlag geht nicht über das zur Erreichung dieses Ziels Notwendige hinaus und beinhaltet keine weiterreichenden Veränderungen oder dauerhaften Maßnahmen.

- **Wahl des Instruments**

Der Vorschlag enthält nur eine begrenzte Anzahl von Bestimmungen zur Regelung einer sehr speziellen und einmaligen Situation. Daher ist es nicht angezeigt, die Richtlinie (EU) 2016/798 und die Richtlinie 2012/34/EU zu ändern. Zudem wird in dieser Form auch der Dringlichkeit der Situation/des Kontexts am besten Rechnung getragen, da die vor dem Ende des Übergangszeitraums zur Verfügung stehende Zeit für die Umsetzung der Bestimmungen einer Richtlinie zu kurz ist.

Angesichts dieser Sachlage erscheint eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates als die einzig angemessene Form für den Rechtsakt.

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

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Da das Ereignis, das diesen Vorschlag erforderlich macht, außergewöhnlicher, vorübergehender und einmaliger Natur ist, entfällt dieser Punkt.

- **Konsultation der Interessenträger**

Die Herausforderungen, die sich mit dem Ende des im Austrittsabkommen festgelegten Übergangszeitraums ergeben, die Notwendigkeit, sich auf unvermeidliche Änderungen am 1. Januar 2021 vorzubereiten, und mögliche zusätzliche Maßnahmen, die in Betracht zu ziehen sind, wurden mit den Vertretern der Mitgliedstaaten und den betroffenen Interessenträgern im Rahmen spezifischer Sitzungen erörtert.

Durch die vorgebrachten Ansichten zog sich als roter Faden die Forderung nach einer regulatorischen Maßnahme, um die Kontinuität des Betriebs der festen Kanalverbindung zu gewährleisten, wenn das Unionsrecht auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr findet.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Diese Informationen wurden auch hausinternen rechtlichen und technischen Analysen unterzogen, um sicherzugehen, dass die vorgeschlagene Maßnahme den intendierten Zweck erreicht, sich gleichzeitig aber auch auf das absolut Notwendige beschränkt.

- **Folgenabschätzung**

Eine Folgenabschätzung ist aufgrund der Ausnahmesituation und des kurzfristigen Charakters der vorgeschlagenen Maßnahme nicht erforderlich. Materiell und rechtlich andere als die vorgeschlagenen Optionen sind nicht verfügbar.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Entfällt.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf die Anwendung oder den Schutz der Grundrechte.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Entfällt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Entfällt aufgrund des kurzfristigen Charakters der vorgeschlagenen Maßnahme.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Die vorgeschlagene Verordnung (Artikel 1) gilt für:

- a) Sicherheitsgenehmigungen, die dem Fahrwegbetreiber der festen Ärmelkanal-Verbindung von der Zwischenstaatlichen Kommission gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG erteilt wurden;
- b) Sicherheitsbescheinigungen, die von der Zwischenstaatlichen Kommission gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG für Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich, die die feste Kanalverbindung nutzen, ausgestellt werden;
- c) Genehmigungen, die gemäß Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich die die grenzüberschreitende Infrastruktur, die die Union und das Vereinigte Königreich durch den Kanaltunnel verbindet, nutzen, erteilt werden.

Mit Artikel 3 wird die Geltungsdauer der Sicherheitsgenehmigungen des Fahrwegbetreibers um zwei Monate und der Sicherheitsbescheinigungen und der Genehmigungen von Eisenbahnunternehmen um neun Monate verlängert. Außerdem wird auch die Gültigkeit von Betriebsgenehmigungen, die gemäß der Richtlinie 2012/34/EU erteilt wurden, um neun Monate verlängert. Sie beschränkt die verlängerte Gültigkeit der Genehmigungen auf das Gebiet zwischen dem Grenzbahnhof und dem Terminal gemäß dem Anhang dieser Verordnung und dem Vereinigten Königreich.

Artikel 4 sieht vor, dass diese Bescheinigungen und Genehmigungen der Richtlinie (EU) 2016/798 bzw. der Richtlinie 2012/34/EU unterliegen, und verpflichtet ihre Inhaber, mit der französischen nationalen Sicherheitsbehörde und der Genehmigungsbehörde zusammenzuarbeiten und die erforderlichen Informationen zu übermitteln. Gemäß Artikel 5 müssen die französische nationale Sicherheitsbehörde und die Genehmigungsbehörde die Einhaltung des Unionsrechts durch die Inhaber dieser Genehmigungen und Bescheinigungen überwachen.

Darüber hinaus werden der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf den Entzug der Vorteile, die den Inhabern von Genehmigungen und Bescheinigungen aus diesen erwachsen, für den Fall erteilt, dass die Einhaltung der Anforderungen der Union nicht gewährleistet ist.

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf die grenzüberschreitende Infrastruktur zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich durch die feste Ärmelkanal-Verbindung

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁷,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen⁸,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,⁽¹⁾

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (im Folgenden „Austrittsabkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss (EU) 2020/135 des Rates abgeschlossen und ist am 1. Februar 2020 in Kraft getreten. Der Übergangszeitraum nach Artikel 126 des Austrittsabkommens, in dem das Unionsrecht im Einklang mit Artikel 127 des Austrittsabkommens weiterhin für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich gilt, endet am 31. Dezember 2020.
- (2) Mit Artikel 10 des am 12. Februar 1986 in Canterbury unterzeichneten Vertrags 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.
- (3) Bis zum Ende des im Austrittsabkommen vorgesehenen Übergangszeitraums ist die Zwischenstaatliche Kommission die nationale Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates⁹. In dieser Eigenschaft wendet sie die für die Eisenbahnsicherheit und gemäß der Richtlinie

⁷ ABl. C ... vom ..., S.

⁸ ABl. C ... vom ..., S.

⁹ 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).

(EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁰ für die Eisenbahninteroperabilität relevanten Bestimmungen des Unionsrechts an.

- (4) Nach Ablauf des Übergangszeitraums und sofern nichts anderes bestimmt ist, würde das Unionsrecht nicht mehr für den Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung, der der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterliegt, gelten und in Bezug auf den Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung, der der französischen Rechtshoheit untersteht, würde die Zwischenstaatliche Kommission nach Unionsrecht keine nationale Sicherheitsbehörde mehr sein. Die Sicherheitsgenehmigungen für den Betreiber der festen Ärmelkanal-Verbindung und Sicherheitsbescheinigungen für Eisenbahnunternehmen, die über die feste Verbindung tätig sind, die von der Zwischenstaatlichen Kommission gemäß den Artikeln 10 und 11 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹¹ erteilt wurden, wären damit ab dem 1. Januar 2021 nicht mehr gültig.
- (5) Mit dem Beschluss (EU) 2020/1531 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² wurde Frankreich ermächtigt, mit dem Vereinigten Königreich eine internationale Vereinbarung über die Anwendung der Vorschriften der Union für Eisenbahnsicherheit und Interoperabilität auf die feste Ärmelkanal-Verbindung auszuhandeln, zu unterzeichnen und zu schließen, um eine einheitliche Sicherheitsregelung aufrechtzuerhalten. Mit der Verordnung (EU) 2020/1530 des Europäischen Parlaments und des Rates¹³ wurde die Richtlinie (EU) 2016/798 insbesondere in Bezug auf Vorschriften für nationale Sicherheitsbehörden geändert.
- (6) Auf der Grundlage dieser Änderungen und vorbehaltlich einer Vereinbarung im Sinne des Beschlusses (EU) 2020/1531 könnte, unter bestimmten Bedingungen, die Zwischenstaatliche Kommission die einzige Sicherheitsbehörde für die gesamte feste Ärmelkanal-Verbindung bleiben, und gleichzeitig für den Teil der festen Verbindung, der der französischen Rechtshoheit untersteht, die nationale Sicherheitsbehörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 darstellen. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass eine solche Vereinbarung bis zum Ende des Übergangszeitraums in Kraft getreten sein wird.
- (7) Ohne eine solche Vereinbarung gilt die Zwischenstaatliche Kommission ab dem 1. Januar 2021 nicht länger als nationale Sicherheitsbehörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 für den Teil der festen Kanalverbindung, der der französischen Rechtshoheit untersteht. Sicherheitsgenehmigungen und

¹⁰ 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).

¹¹ Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44).

¹² Beschluss (EU) 2020/1531 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2020 zur Ermächtigung Frankreichs zur Aushandlung, zur Unterzeichnung und zum Abschluss einer internationalen Vereinbarung zur Ergänzung des Vertrags zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland über den Bau und Betrieb einer festen Ärmelkanal-Verbindung durch private Konzessionäre, ABl. L 352 vom 22.10.2020, S. 4.

¹³ Verordnung (EU) 2020/1530 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2020 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/798 hinsichtlich der Anwendung von Vorschriften für die Eisenbahnsicherheit und -interoperabilität in der festen Ärmelkanal-Verbindung, ABl. L352 vom 22.10.2020, S. 1.

Sicherheitsbescheinigungen, die von der Zwischenstaatlichen Kommission ausgestellt wurden, verlieren ihre Gültigkeit. Die französische nationale Sicherheitsbehörde wird dann als nationale Sicherheitsbehörde für den Abschnitt der festen Kanalverbindung unter französischer Rechtshoheit zuständig sein.

- (8) Angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung der festen Ärmelkanal-Verbindung für die Union ist es von wesentlicher Bedeutung, dass ihr Betrieb auch nach dem 1. Januar 2021 aufrechterhalten wird. Zu diesem Zweck sollte die von der Zwischenstaatlichen Kommission erteilte und in Erwägungsgrund 4 genannte Sicherheitsgenehmigung für einen Zeitraum von höchstens zwei Monaten ab dem Datum der Anwendung dieser Verordnung gültig bleiben, was ausreicht, damit die französische nationale Sicherheitsbehörde ihre eigene Sicherheitsgenehmigung erteilen kann.
- (9) Genehmigungen, die gemäß Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich erteilt wurden, sind dann nach Ablauf dieses Übergangszeitraums nicht länger gültig. Am 10. November 2020 teilte Frankreich der Kommission gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁴ seine Absicht mit, Verhandlungen über eine grenzübergreifende Vereinbarung mit dem Vereinigten Königreich aufzunehmen. Ziel dieser Vereinbarung wäre es, Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich, denen vom Vereinigten Königreich eine Genehmigung erteilt wurde, die Nutzung der grenzüberschreitenden Infrastruktur zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich über die feste Ärmelkanal-Verbindung bis zum Grenzbahnhof und Terminal von Calais-Fréthun zu gestatten, ohne von einer Genehmigungsstelle der Union eine Genehmigung gemäß der Richtlinie 2012/34/EU zu erhalten.
- (10) Um die Konnektivität zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich zu gewährleisten, ist es von wesentlicher Bedeutung, dass die in Erwägungsgrund 9 genannten Eisenbahnunternehmen ihren Betrieb fortsetzen. Zu diesem Zweck sollte die Gültigkeitsdauer ihrer vom Vereinigten Königreich gemäß der Richtlinie 2012/34/EU erteilten Genehmigungen und der von der Zwischenstaatlichen Kommission ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen um neun Monate ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung verlängert werden, was ausreicht, damit die betroffenen Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen treffen können, um die Konnektivität gemäß der Richtlinie 2012/34/EU, der Richtlinie (EU) 2016/798 und gegebenenfalls auf der Grundlage einer Vereinbarung im Sinne des Beschlusses (EU) 2020/1531 zu gewährleisten.
- (11) Um einheitliche Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse in Bezug auf den Entzug der Vorteile, die den Inhabern von Genehmigungen und Bescheinigungen aus diesen erwachsen, erteilt werden, für den Fall, dass die Einhaltung der Anforderungen der Union nicht gewährleistet ist. Diese Befugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁶⁾ ausgeübt werden. Angesichts der potenziellen Auswirkungen auf die Eisenbahnsicherheit sollte für den Erlass dieser Maßnahmen das Prüfverfahren angewendet werden. Die Kommission sollte sofort geltende Durchführungsrechtsakte erlassen, wenn dies in hinreichend begründeten Fällen aus Gründen äußerster Dringlichkeit erforderlich ist.

¹⁴ 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).

- (12) Angesichts der Dringlichkeit, die das Ende des vorstehend genannten Übergangszeitraums gebietet, sollte eine Ausnahme von der Achtwochenfrist gemacht werden, die 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 vorgesehen ist.
- (13) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung vorläufiger Maßnahmen für bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf das Ablaufen des im ersten Erwägungsgrund genannten Übergangszeitraums von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkung 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 Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (14) Die vorliegende Verordnung sollte aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach dem Ende des Übergangszeitraums in Kraft treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Anwendungsbereich

- (1) Mit dieser Verordnung werden im Hinblick auf das Ende des Übergangszeitraums nach Artikel 126 des Austrittsabkommens besondere Bestimmungen für bestimmte gemäß der Richtlinie 2004/49/EG erteilte Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen und für bestimmte gemäß der Richtlinie 2012/34/EU erteilte Genehmigungen von Eisenbahnunternehmen festgelegt, auf die in Absatz 2 Bezug genommen wird.
- (2) Diese Verordnung gilt für die folgenden Bescheinigungen und Genehmigungen, die am 31. Dezember 2020 gültig sind:
- a) Sicherheitsgenehmigungen, die nach Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG Fahrwegbetreibern für die Verwaltung und den Betrieb der grenzüberschreitenden Infrastruktur, die die Union und das Vereinigte Königreich durch den Kanaltunnel verbindet, erteilt werden;
 - b) Sicherheitsbescheinigungen, die gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EU Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich, die die grenzüberschreitende Infrastruktur, die die Union und das Vereinigte Königreich durch den Kanaltunnel verbindet, nutzen, erteilt werden;
 - c) Genehmigungen, die gemäß Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich, die die grenzüberschreitende Infrastruktur, die die Union und das Vereinigte Königreich durch den Kanaltunnel verbindet, nutzen, erteilt werden.

Artikel 2

Definitionen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die einschlägigen Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU und der Richtlinie (EU) 2016/798 und der auf der Grundlage dieser Richtlinien und der Richtlinie 2004/49/EG erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte.

Artikel 3

Gültigkeit von Sicherheitsgenehmigungen, Sicherheitsbescheinigungen und Betriebsgenehmigungen

- (1) Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannten Sicherheitsgenehmigungen bleiben für 2 Monate ab dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung gültig.
- (2) Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b genannten Sicherheitsbescheinigungen bleiben für 9 Monate ab dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung gültig. Sie sind ausschließlich für die Zwecke der Erreichung des im Anhang dieser Verordnung genannten Grenzbahnhofs und Terminals aus dem Vereinigten Königreich oder die Ausfahrt aus diesem Bahnhof und Terminal in das Vereinigte Königreich gültig.
- (3) Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c genannten Genehmigungen bleiben für 9 Monate ab dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung gültig. Abweichend von Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU beschränkt sich die Gültigkeit dieser Genehmigungen auf das Gebiet zwischen dem Grenzbahnhof bzw. Terminal gemäß dem Anhang dieser Verordnung und dem Vereinigten Königreich.

Artikel 4

Vorschriften und Pflichten in Bezug auf Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen

- (1) Sicherheitsbescheinigungen und -genehmigungen und die in Artikel 3 dieser Verordnung genannten Genehmigungen unterliegen den Vorschriften, die für sie nach der Richtlinie 2012/34/EG und der Richtlinie (EU) 2016/798 und im Einklang mit den auf der Grundlage dieser Richtlinien erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten gelten.
- (2) Die Inhaber der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen und Genehmigungen und gegebenenfalls die Behörde, die sie erteilt hat, sofern es sich nicht um die nationale Sicherheitsbehörde handelt, in deren Gebiet in der Union die Infrastruktur belegen ist und die für den im Anhang aufgelisteten Grenzbahnhof und Terminal zuständig ist, arbeiten mit der nationalen Sicherheitsbehörde zusammen und legen ihr alle einschlägigen Informationen und Unterlagen vor.
- (3) Werden Informationen oder Unterlagen nicht innerhalb der in den Ersuchen der in Absatz 2 genannten zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde gesetzten Fristen vorgelegt, kann die Kommission nach Mitteilung der nationalen Sicherheitsbehörde Durchführungsrechtsakte erlassen, um dem Inhaber den aus Artikel 3 erwachsenden Vorteil zu entziehen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 7 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (4) Die Inhaber der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen und Genehmigungen unterrichten die Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich über alle Maßnahmen anderer zuständiger Sicherheitsbehörden, die möglicherweise ihren Pflichten nach

dieser Verordnung, der Richtlinie 2012/34/EU oder der Richtlinie (EU) 2016/798 entgegenstehen.

- (5) Bevor die Kommission gemäß Artikel 3 gewährte Vorteile entzieht, unterrichtet sie die in Absatz 2 genannte nationale Sicherheitsbehörde, die Behörde, die die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen und Genehmigungen erteilt hat sowie die Inhaber dieser Bescheinigungen und Genehmigungen rechtzeitig über ihre Absicht, die Vorteile zu entziehen, und gibt ihnen Gelegenheit, ihren Standpunkt darzulegen.
- (6) In Bezug auf die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c genannten Genehmigungen gelten für die Zwecke der Absätze 1 bis 5 dieses Artikels Bezugnahmen auf eine nationale Sicherheitsbehörde als Bezugnahmen auf eine Genehmigungsbehörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 15' der Richtlinie 2012/34/EU.

Artikel 5

Überwachung der Einhaltung des Unionsrechts

- (1) Die in Artikel 4 Absatz 2 genannte nationale Sicherheitsbehörde überwacht die Eisenbahnsicherheitsstandards, die auf Eisenbahnunternehmen, die die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannte grenzüberschreitende Infrastruktur nutzen, und auf diese Infrastruktur Anwendung finden. Darüber hinaus prüft die nationale Sicherheitsbehörde, ob die Fahrwegbetreiber und die Eisenbahnunternehmen die im Unionsrecht festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllen. Gegebenenfalls legt die nationale Sicherheitsbehörde der Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union eine an die Kommission gerichtete Empfehlung vor, gemäß Absatz 2 dieses Artikels tätig zu werden.

Die in Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 6 dieser Verordnung genannte Genehmigungsbehörde überwacht, ob die Anforderungen der Artikel 19 bis 22 der Richtlinie 2012/34/EU in Bezug auf Eisenbahnunternehmen, denen vom Vereinigten Königreich gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c dieser Verordnung eine Genehmigung erteilt wurde, weiterhin erfüllt werden.

- (2) Hat die Kommission begründete Zweifel daran, dass die Sicherheitsstandards, die bei der Erbringung in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallender grenzüberschreitender Schienenverkehrsdienste oder beim Betrieb einer in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Infrastruktur oder des im Vereinigten Königreich belegenen Teils derselben Infrastruktur Anwendung finden, den einschlägigen Bestimmungen des Unionsrechts entsprechen, erlässt sie unverzüglich Durchführungsrechtsakte, um dem Inhaber den aus Artikel 3 erwachsenden Vorteil zu entziehen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 7 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen. Dies gilt entsprechend, wenn die Kommission begründete Zweifel an der Erfüllung der in Absatz 1 Unterabsatz 2 genannten Anforderungen hat.
- (3) Für die Zwecke des Absatzes 1 kann die nationale Sicherheitsbehörde oder die in Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 6 genannte Genehmigungsbehörde bei den zuständigen Behörden Informationen anfordern und dafür eine angemessene Frist festsetzen. Legen die zuständigen Behörden die angeforderten Informationen innerhalb der festgesetzten Frist nicht oder nur unvollständig vor, kann die Kommission nach Mitteilung der nationalen Sicherheitsbehörde oder gegebenenfalls der in Artikel 4 Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 6 genannten

Genehmigungsbehörde Durchführungsrechtsakte erlassen, um dem Inhaber den aus Artikel 3 erwachsenden Vorteil zu entziehen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 7 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

- (4) Bevor die Kommission die mit Artikel 3 gewährten Vorteile entzieht, unterrichtet sie die in Artikel 4 Absatz 2 genannte nationale Sicherheitsbehörde, die Behörde, die die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen und Genehmigungen erteilt hat, die Inhaber dieser Bescheinigungen und Genehmigungen sowie die nationale Sicherheitsbehörde und die Genehmigungsbehörde des Vereinigten Königreichs rechtzeitig über ihre Absicht, den Vorteil zu entziehen, und gibt ihnen Gelegenheit, ihren Standpunkt darzulegen.

Artikel 6

Konsultation und Zusammenarbeit

- (1) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten konsultieren die zuständigen Behörden des Vereinigten Königreichs und arbeiten mit diesen zusammen, sofern dies erforderlich ist, um die Durchführung dieser Verordnung zu gewährleisten.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen der Kommission auf Anfrage unverzüglich alle gemäß Absatz 1 erhaltenen Informationen oder sonstigen für die Durchführung dieser Verordnung relevanten Informationen zur Verfügung.

Artikel 7

Ausschuss

- (1) Die Kommission wird von dem in Artikel 51 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁷⁾ genannten Ausschuss und dem in Artikel 62 der Richtlinie 2012/34/EU genannten Ausschuss unterstützt. Diese Ausschüsse sind Ausschüsse im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, gilt Artikel 8 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 in Verbindung mit deren Artikel 5.

Artikel 8

Inkrafttreten und Anwendung

- (1) Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
- (2) Sie gilt ab dem 1. Januar 2021.
- (3) Die Geltungsdauer dieser Verordnung endet am 1. Oktober 2021.

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments *Im Namen des Rates*

Der Präsident

Der Präsident

Brüssel, den 27.11.2020
COM(2020) 782 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates

**über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im
Hinblick auf die grenzüberschreitende Infrastruktur zwischen der Union und dem
Vereinigten Königreich durch die feste Ärmelkanal-Verbindung**

ANHANG

Bei dem Grenzbahnhof und dem Terminal gemäß den Artikeln 3 und 4 handelt es sich um

FRANKREICH

Calais-Fréthun