I

(Gesetzgebungsakte)

VERORDNUNGEN

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

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 Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) muss jeder Mitgliedstaat eine nationale Sicherheitsbehörde einrichten, die mit den in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit festgelegten Aufgaben betraut wird. Gemäß jener Richtlinie kann eine nationale Sicherheitsbehörde eine einseitig von dem betreffenden Mitgliedstaat eingerichtete Stelle oder eine Stelle sein, die von mehreren Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten.

(2) 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 „Vertrag von Canterbury“) wurde eine zwischenstaatliche Kommission eingesetzt, die alle den Bau und Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung betreffenden Angelegenheiten überwacht (im Folgenden „zwischenstaatliche Kommission“).

(3) Bis zum Ende des Übergangszeitraums, der gemäß dem Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft ([4]) eingeführt wurde (im Folgenden „Übergangszeitraum“), ist die zwischenstaatliche Kommission die für die feste Ärmelkanal-Verbindung zuständige nationale Sicherheitsbehörde im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/798.

(4) Am Ende des Übergangszeitraums wird die zwischenstaatlichen Kommission zu einer durch eine internationale Vereinbarung zwischen einem Mitgliedstaat, nämlich Frankreich, und einem Drittland, nämlich dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland (im Folgenden „Vereinigtes Königreich“), eingerichtete Stelle werden. Sofern in einer das Vereinigte Königreich bindenden internationalen Vereinbarung nichts anderes vorgesehen ist, wird sie nicht länger eine nationale Sicherheitsbehörde nach Unionsrecht sein und wird das Unionsrecht nicht mehr auf den der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung anwendbar sein.

([1]) Stellungnahme vom 16. September 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

([2]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 8. Oktober 2020 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 14. Oktober 2020.

([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]) ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

(5) Um den sicheren und effizienten Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung zu gewährleisten, ist es angebracht, die zwischenstaatliche Kommission als einzige Sicherheitsbehörde beizubehalten, die für die gesamte Infrastruktur zuständig ist.

(6) Zu diesem Zweck wird Frankreich durch den Beschluss (EU) 2020/1531 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) ermächtigt, unter bestimmten Bedingungen eine internationale Vereinbarung zur Ergänzung des Vertrags von Canterbury auszuhandeln, zu unterzeichnen und abzuschließen, mit der die zwischenstaatliche Kommission als für die Anwendung des Unionsrechts in der festen Ärmelkanal-Verbindung einzige zuständige Sicherheitsbehörde beibehalten wird.

(7) Zu diesem Zweck sollten spezifische Vorschriften für die speziell zuständigen Sicherheitsbehörden sowie für die Verpflichtung des betreffenden Mitgliedstaats festgelegt werden, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass das Unionsrecht jederzeit von der gemeinsamen speziell zuständigen Sicherheitsbehörde oder, falls dies nicht möglich ist, von seiner nationalen Sicherheitsbehörde angewandt wird.

(8) Die Beilegung von Streitigkeiten zwischen dem betreffenden Mitgliedstaat und dem Drittland im Bereich der Eisenbahnsicherheit kann Fragen zur Auslegung des Unionsrechts aufwerfen. Daher sollte dem Gerichtshof der Europäischen Union die Zuständigkeit für Vorabentscheidungen über solche Fragen übertragen werden.

(9) Die Richtlinie (EU) 2016/798 sollte daher entsprechend geändert werden.

(10) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Gewährleistung eines sicheren und effizienten Betriebs der festen Ärmelkanal-Verbindung nach dem Ablauf des Übergangszeitraums, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs und der Wirkungen der vorgeschlagenen 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 Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.

(11) Die vorliegende Verordnung sollte aus Gründen der Dringlichkeit am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union in Kraft* treten —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie (EU) 2016/798

Die Richtlinie (EU) 2016/798 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 3 Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. ‚nationale Sicherheitsbehörde'

a) die nationale Stelle, die mit den Aufgaben in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit im Sinne dieser Richtlinie betraut ist,

b) jede Stelle, die von mehreren Mitgliedstaaten mit den in Buchstabe a genannten Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten,

c) jede Stelle, die von einem Mitgliedstaat und einem Drittland mit den in Buchstabe a genannten Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten, sofern die Union eine entsprechende Vereinbarung mit dem betreffenden Drittland geschlossen hat oder ein Mitgliedstaat eine solche Vereinbarung im Einklang mit einer von der Union zu diesem Zweck erteilten Ermächtigung geschlossen hat;".

2. In Artikel 16 werden folgende Absätze angefügt:

„(4) Befindet sich ein einzelnes Bauwerk teilweise in einem Drittland und teilweise in einem Mitgliedstaat, so kann dieser Mitgliedstaat zusätzlich zu der ansonsten für sein Hoheitsgebiet zuständigen nationalen Sicherheitsbehörde und gemäß Artikel 3 Nummer 7 Buchstabe c sowie aufgrund einer internationalen Vereinbarung, die von der Union geschlossen oder deren Abschluss von der Union genehmigt wurde, eine speziell für dieses Bauwerk und alle anderen damit verbundenen Bestandteile der Eisenbahninfrastruktur zuständige Sicherheitsbehörde (im Folgenden ‚speziell zuständige Sicherheitsbehörde') bestimmen. Gemäß dieser internationalen Vereinbarung kann die nationale Sicherheitsbehörde vorübergehend die Zuständigkeit für den in diesem Mitgliedstaats gelegenen Teil des Bauwerks übernehmen.

([5]) 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 (siehe Seite 4 dieses Amtsblatts).

Im Rahmen einer internationalen Vereinbarung nach Unterabsatz 1 ergreift der betreffende Mitgliedstaat alle ihm im Rahmen dieser internationalen Vereinbarung zur Verfügung stehenden Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die speziell zuständige Sicherheitsbehörde Unionsrecht einhält. Zu diesem Zweck und wenn dies aus Gründen der Eisenbahnsicherheit erforderlich ist, macht der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich von dem durch jene internationale Vereinbarung gewährten Recht Gebrauch, wonach die nationale Sicherheitsbehörde die alleinige Zuständigkeit für den in diesem Mitgliedstaat gelegenen Teil des Bauwerks übernehmen darf.

(5) Wirft eine Streitigkeit, für die ein Schiedsverfahren gemäß einer internationalen Vereinbarung eingeleitet wurde, eine Frage zur Auslegung des Unionsrechts auf, so ist der Gerichtshof der Europäischen Union (im Folgenden ‚Gerichtshof') befugt, auf Ersuchen des Schiedsgerichts, das zur Beilegung von Streitigkeiten im Rahmen dieser internationalen Vereinbarung eingesetzt wurde, in dieser Frage eine Vorabentscheidung zu treffen.

Die Bestimmungen des Unionsrechts für Verfahren vor dem Gerichtshof nach Artikel 267 des Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union gelten für Ersuchen um eine Vorabentscheidung an den Gerichtshof nach Unterabsatz 1 entsprechend.

Kommt das Schiedsgericht einer im Einklang mit Unterabsatz 1 ergangenen Entscheidung des Gerichtshofs nicht nach, macht der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich von dem durch die internationale Vereinbarung gewährten Recht Gebrauch, wonach die nationale Sicherheitsbehörde die alleinige Zuständigkeit für den in diesem Mitgliedstaat gelegenen Teil des Bauwerks übernehmen darf."

Artikel 2

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 unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am 21. Oktober 2020.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident
D. M. SASSOLI

Im Namen des Rates
Der Präsident
M. ROTH