EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/798 hinsichtlich der Anwendung von Vorschriften für die Eisenbahnsicherheit und die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr in der festen Ärmelkanal-Verbindung

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 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[1] eingeführt wurde, ist die zwischenstaatliche Kommission die nationale Sicherheitsbehörde im Sinne des Artikels 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates[2], die für die feste Ärmelkanal-Verbindung zuständig ist.

Nach Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 kann eine nationale Sicherheitsbehörde eine Stelle sein, die von mehreren Mitgliedstaaten mit Aufgaben im Zusammenhang mit der Eisenbahnsicherheit betraut ist. Nach Ablauf des vorstehend genannten Übergangszeitraums wird es sich bei der zwischenstaatlichen Kommission jedoch um eine Stelle handeln, die von einem Mitgliedstaat und einem Drittland eingerichtet wurde. In der Richtlinie (EU) 2016/798 ist die Möglichkeit, dass es sich bei der nationalen Sicherheitsbehörde um eine von einem Mitgliedstaat und einem Drittland betraute Stelle handelt, nicht vorgesehen. Sofern nichts anderes bestimmt ist, gilt das Unionsrecht daher nach Ablauf des Übergangszeitraums nicht mehr für den der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung.

Um den sicheren und effizienten Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung zu gewährleisten, muss es eine einzige Sicherheitsbehörde geben, die für die gesamte Infrastruktur zuständig ist und dies sollte zwischenstaatliche Kommission bleiben. Dies erfordert eine Änderung der Richtlinie (EU) 2016/798.

Parallel dazu schlägt die Kommission die Annahme eines Beschlusses des Europäischen Parlaments und des Rates vor, mit dem Frankreich ermächtigt wird, unter bestimmten Bedingungen eine internationale Vereinbarung auszuhandeln und zu schließen, mit der die zwischenstaatliche Kommission als einheitliche nationale Sicherheitsbehörde für die feste Ärmelkanal-Verbindung beibehalten würde[3]. Durch eine solche Vereinbarung würde sichergestellt, dass die zwischenstaatliche Kommission in Bezug auf die feste Ärmelkanal-Verbindung die für nationale Sicherheitsbehörden geltenden Bestimmungen des Unionsrechts einhält, insbesondere die Richtlinie (EU) 2016/798, die Richtlinie (EU) 2016/797[4] und die

---

1 ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

2 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).

3 COM(2020) 622.

4 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).

Verordnung (EU) 2016/796[5]. Diese Vereinbarung würde es ermöglichen, dass in Notfällen die nationale französische Sicherheitsbehörde vorübergehend die Zuständigkeit für den der französischen Rechtshoheit unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung übernehmen könnte. Ferner müsste, wenn eine vor das mit dem Vertrag von Canterbury eingerichtete Schiedsgericht gebrachte Streitigkeit eine Frage zur Auslegung des Unionsrechts aufwirft, diese Frage an den Gerichtshof der Europäischen Union verwiesen werden. Schließlich würde die Kommission Frankreich gemäß dem vorgeschlagenen Ermächtigungsbeschluss die Befugnis erteilen, die Vereinbarung zu schließen, nachdem geprüft wurde, ob diese die im Ermächtigungsbeschluss festgelegten Bedingungen erfüllt.

Unter Berücksichtigung dieses Vorschlags der Kommission für einen an Frankreich gerichteten Ermächtigungsbeschluss zielt der vorliegende Vorschlag darauf ab, Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu ändern, in der der Begriff der „nationalen Sicherheitsbehörde“ sowohl für die Zwecke der Eisenbahnsicherheit gemäß der genannten Richtlinie als auch für die Zwecke der Interoperabilität gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 definiert wird. Damit soll gestattet werden, eine Stelle, die von einem Mitgliedstaat und einem Drittland auf der Grundlage einer von der EU geschlossenen oder genehmigten internationalen Vereinbarung mit Aufgaben im Bereich der Eisenbahnsicherheit und der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr betraut wurde, als nationale Sicherheitsbehörde im Sinne des Unionsrechts zu betrachten.

Darüber hinaus sollte gemäß dem vorliegenden Vorschlag der betreffende Mitgliedstaat, wenn dies aus Gründen der Eisenbahnsicherheit erforderlich ist, unverzüglich von dem durch die Vereinbarung mit dem betreffenden Drittland gewährten Recht Gebrauch machen, wonach die nationale Sicherheitsbehörde die alleinige Zuständigkeit für den in diesem Mitgliedstaat gelegenen Teil der Eisenbahninfrastruktur übernehmen darf. Zudem wäre laut dem Vorschlag der Europäische Gerichtshof befugt, auf Ersuchen eines Schiedsgerichts zu entscheiden, das durch eine internationale Vereinbarung wie jene Vereinbarung eingesetzt wurde, die mit dem Vereinigten Königreich auszuhandeln und zu schließen Frankreich ermächtigt werden sollte.

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

Bei diesem Vorschlag handelt es sich um eine Änderung von sehr begrenztem Umfang der Richtlinie (EU) 2016/798, mit der auf einige der Folgen reagiert würde, die sich aus der Tatsache ergeben, dass diese Richtlinie nicht länger für das Vereinigte Königreich gelten wird. Die vorgeschlagenen Bestimmungen beschränken sich auf das hierfür Notwendige, um einen sicheren und effizienten grenzüberschreitenden Betrieb zu gewährleisten und die bestehenden Bestimmungen zu ergänzen. Dieser Vorschlag steht daher uneingeschränkt im Einklang mit geltendem Recht.

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

Der Vorschlag bezieht sich auf die Eisenbahnsicherheit und die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr und ändert die Richtlinie (EU) 2016/798, um insbesondere der Situation der festen Ärmelkanal-Verbindung nach dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union Rechnung zu tragen.

[5] Verordnung (EU) 2016/796 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 881/2004 (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 1).

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)

Da mit dem Vorschlag eine Änderung der Richtlinie (EU) 2016/798 angestrebt wird, die für die vorstehend beschriebenen Zwecke erforderlich ist, kann sein Ziel nur durch einen Rechtsakt auf Unionsebene erreicht werden.

• Verhältnismäßigkeit

Die vorgeschlagene Verordnung wird als verhältnismäßig erachtet, da sie durch eine begrenzte und notwendige rechtliche Änderung den sicheren und effizienten Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung gewährleisten und Störungen vermeiden kann. Sie geht nicht über das hinaus, was für die Verwirklichung dieses Ziels erforderlich ist.

• Wahl des Instruments

Dieser Vorschlag enthält nur eine begrenzte Anzahl von Bestimmungen zur Regelung einer sehr speziellen Situation, von denen keine in nationales Recht umgesetzt werden muss. Angesichts dieser Sachlage erscheint eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates als angemessene Form für den Rechtsakt.

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

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Entfällt, da es sich bei dem Vorschlag um eine Änderung bestehender Rechtsvorschriften von sehr begrenztem Umfang handelt.

• Konsultation der Interessenträger

Angesichts des sehr begrenzten Umfangs der Änderung der Richtlinie (EU) 2016/798 ist keine öffentliche Konsultation zu dem Vorschlag erforderlich.

• Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Dieser Vorschlag wurde hausinternen rechtlichen und technischen Analysen unterzogen, um sicherzugehen, dass die vorgeschlagene Maßnahme den intendierten Zweck erreicht, gleichzeitig aber auf das absolut Notwendige beschränkt bleibt.

• Folgenabschätzung

Eine Folgenabschätzung ist nicht erforderlich, da grundsätzlich andere Optionen als die vorgeschlagene Maßnahme nicht zur Verfügung stehen.

• 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.

- **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Entfällt.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag umfasst zwei Komponenten:

(1) in Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 wird ein neuer Gedankenstrich eingefügt, dem gemäß eine Stelle, die von einem Mitgliedstaat und einem Drittland auf der Grundlage einer von der Union geschlossenen oder genehmigten internationalen Vereinbarung mit Aufgaben im Bereich der Eisenbahnsicherheit betraut wurde, als nationale Sicherheitsbehörde im Sinne des Unionsrechts betrachtet werden könnte.

(2) Gemäß einem neuen Absatz 4, der in Artikel 16 der Richtlinie (EU) 2016/798 angefügt wird, würden spezifische Vorschriften für die Anwendung der Unionsvorschriften für die Eisenbahnsicherheit und die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr für den Fall festgelegt, dass die Sicherheitsbehörde für ein einzelnes Bauwerk von einem Mitgliedstaat und einem Drittland gemäß einer von der Union geschlossenen oder genehmigten internationalen Vereinbarung eingerichtet wird. Insbesondere sieht diese Bestimmung die Verpflichtung des betreffenden Mitgliedstaats vor, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass das Unionsrecht jederzeit angewandt wird. Ferner ist vorgesehen, dass der Gerichtshof der Europäischen Union für Vorabentscheidungen über Fragen der Auslegung des Unionsrechts zuständig ist, wenn diese bei Streitigkeiten zwischen dem betreffenden Mitgliedstaat und dem betreffenden Drittland im Bereich der Eisenbahnsicherheit und der Interoperabilität im Eisenbahnverkehr aufgeworfen werden.

2020/0161 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

zur Änderung der Richtlinie (EU) 2016/798 hinsichtlich der Anwendung von Vorschriften für die Eisenbahnsicherheit und die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr 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[6],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[7],

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Nach Artikel 16 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates[8] müssen die Mitgliedstaaten nationale Sicherheitsbehörden einrichten, die mit den in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit festgelegten Aufgaben betraut werden. Nach Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 kann eine nationale Sicherheitsbehörde nicht nur eine einseitig von dem betreffenden Mitgliedstaat eingerichtete Stelle, sondern auch 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 der „Vertrag von Canterbury“) wurde eine zwischenstaatliche Kommission eingesetzt, die alle den Bau und Betrieb der festen Ärmelkanal-Verbindung betreffenden Angelegenheiten überwacht.

(3) 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[9] eingeführt wurde (im Folgenden der „Übergangszeitraum“), ist die zwischenstaatliche Kommission die für die feste Ärmelkanal-Verbindung zuständige nationale Sicherheitsbehörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798.

---

6 ABl. C vom , S. .

7 ABl. C vom , S. .

8 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).

9 ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7.

(4) Nach Ablauf des Übergangszeitraums wird es sich bei der zwischenstaatlichen Kommission um eine von einem Mitgliedstaat und einem Drittland eingerichtete Stelle handeln. Sofern nichts anderes bestimmt ist, wird sie nicht länger eine nationale Sicherheitsbehörde nach Unionsrecht sein und wird das Unionsrecht nicht mehr für den der Rechtshoheit des Vereinigten Königreichs unterstehenden Teil der festen Ärmelkanal-Verbindung gelten.

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

(6) Zu diesem Zweck wird Frankreich durch den Beschluss XXX/XX ermächtigt, unter bestimmten Bedingungen eine Vereinbarung auszuhandeln, zu unterzeichnen und zu schließen, mit der die durch den Vertrag von Canterbury eingesetzte zwischenstaatliche Kommission als für die Anwendung des Unionsrechts in der festen Ärmelkanal-Verbindung zuständige Sicherheitsbehörde beibehalten wird.

(7) Die Richtlinie (EU) 2016/798 muss angepasst werden, um dieser besonderen Situation Rechnung zu tragen.

(8) Zu diesem Zweck sollten spezifische Vorschriften für die zuständigen Behörden sowie für die Verpflichtung des betreffenden Mitgliedstaats festgelegt werden, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass das Unionsrecht jederzeit von der gemeinsamen zuständigen Behörde oder, falls dies nicht möglich ist, von seiner eigenen zuständigen Behörde angewandt wird. Die Beilegung von Streitigkeiten zwischen dem betreffenden Mitgliedstaat und dem Drittland im Bereich der Eisenbahnsicherheit kann Fragen der Auslegung des Unionsrechts aufwerfen. Daher sollte dem Gerichtshof der Europäischen Union die Zuständigkeit für Vorabentscheidungen über solche Fragen übertragen werden.

(9) Diese Verordnung sollte so schnell wie möglich erlassen werden, um sicherzustellen, dass die erforderlichen Bestimmungen am Ende des Übergangszeitraums vorhanden sind. Daher sollte 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 gelten.

(10) 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

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

a) Artikel 3 Nummer 7 erhält folgende Fassung:

„7. ‚nationale Sicherheitsbehörde‘

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

– jede Stelle, die von mehreren Mitgliedstaaten mit diesen Aufgaben betraut ist, um eine einheitliche Sicherheitsordnung zu gewährleisten,

– jede Stelle, die von einem Mitgliedstaat und einem Drittland mit diesen 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.“

b) In Artikel 16 wird folgender Absatz 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 dritter Gedankenstrich sowie aufgrund einer von der Union geschlossenen oder von ihr genehmigten internationalen Vereinbarung eine speziell für dieses Bauwerk und alle anderen damit verbundenen Bestandteile der Eisenbahninfrastruktur zuständige Sicherheitsbehörde (im Folgenden die „speziell zuständige Sicherheitsbehörde“) bestimmen. Gemäß dieser Vereinbarung kann die nationale Sicherheitsbehörde vorübergehend die Zuständigkeit für den im Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats gelegenen Teil der Infrastruktur übernehmen.

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

Wirft eine Streitigkeit, für die ein Schiedsverfahren gemäß einer internationalen Vereinbarung nach Unterabsatz 1 eingeleitet wurde, eine Frage zur Auslegung einer Bestimmung des Unionsrechts auf, so ist der Gerichtshof der Europäischen Union befugt, auf Ersuchen des Schiedsgerichts, das zur Beilegung von Streitigkeiten im Rahmen dieser internationalen Vereinbarung eingesetzt wurde, in dieser Frage zu entscheiden.

Die Bestimmungen des Unionsrechts für Rechtssachen vor dem Gerichtshof der Europäischen Union nach Artikel 267 AEUV gelten für Ersuchen um eine Entscheidung an den Gerichtshof der Europäischen Union nach Unterabsatz 3 entsprechend.

Für Rechtssachen vor dem Gerichtshof der Europäischen Union gemäß Unterabsatz 3 gilt Folgendes:

a) das Drittland, das Vertragspartei der internationalen Vereinbarung nach Unterabsatz 1 ist, kann sich in gleicher Weise wie ein Mitgliedstaat an Verfahren vor dem Gerichtshof der Europäischen Union beteiligen;

b) bei den Gerichten des Drittlandes zugelassene Rechtsanwälte dürfen als Vertreter oder Beistand einer Partei in Verfahren vor dem Gerichtshof der Europäischen Union auftreten. In diesen Fällen sind diese Rechtsanwälte in jeder Hinsicht wie Rechtsanwälte zu behandeln, die bei Gerichten der Mitgliedstaaten zugelassen sind und als Vertreter oder Beistand einer Partei vor dem Gerichtshof der Europäischen Union auftreten.

Kommt die speziell zuständige Sicherheitsbehörde einer im Einklang mit Unterabsatz 3 ergangenen Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union nicht nach, macht der betreffende Mitgliedstaat unverzüglich von dem durch die internationale Vereinbarung mit dem betreffenden Drittland nach Unterabsatz 1 gewährten Recht Gebrauch, wonach die nationale Sicherheitsbehörde die alleinige Zuständigkeit für den in diesem Mitgliedstaat gelegenen Teil der Eisenbahninfrastruktur übernehmen darf.“

Artikel 2

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 […]

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*