

Unterrichtung
durch die Europäische Kommission

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union

COM(2019) 88 final

Der Bundesrat wird über die Vorlage gemäß § 2 EUZBLG auch durch die Bundesregierung unterrichtet.

Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss und der Ausschuss der Regionen werden an den Beratungen beteiligt.

Hinweis: vgl. Drucksache 177/02 = AE-Nr. 020836,
Drucksache 347/18 = AE-Nr. 180794,
Drucksache 14/19 = AE-Nr. 190006 und
Drucksache 16/19 = AE-Nr. 190008



Straßburg, den 12.2.2019
COM(2019) 88 final

2019/0040 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im
Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland
aus der Union**

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass bei einer Nichtratifizierung des Austrittsabkommens¹ das Primär- und Sekundärrecht der Union für das Vereinigte Königreich ab dem 30. März 2019 (dem „Austrittsdatum“) nicht mehr gilt. Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem Drittland.

Der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union ohne Austrittsabkommen hat Auswirkungen auf die Gültigkeit der Sicherheitsgenehmigungen, die nach Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG Fahrwegbetreibern für die Verwaltung und den Betrieb der grenzüberschreitenden, die Union und das Vereinigte Königreich verbindenden Eisenbahninfrastruktur erteilt werden.

In ihrer Mitteilung „Vorbereitung auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union am 30. März 2019: ein Aktionsplan für den Notfall“² legte die Kommission die den Notfallmaßnahmen zugrundeliegenden Prinzipien dar, etwa den Grundsatz, dass durch sie mangelnde Vorbereitungsmaßnahmen von Interessenträgern oder Verzögerungen bei deren Umsetzung nicht ausgeglichen würden. In dieser Mitteilung hat die Kommission die Maßnahmen aufgeführt, die sie für notwendig erachtet, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, dass zu einem späteren Zeitpunkt zusätzliche Maßnahmen erforderlich werden könnten.

Der Europäische Rat (Artikel 50) wiederholte am 13. Dezember 2018 seinen Appell, auf allen Ebenen die Arbeiten zur Vorbereitung auf den Austritt des Vereinigten Königreichs zu intensivieren und sich dabei auf alle möglichen Szenarien einzustellen.

Im Rahmen von Seminaren, die der Rat der Europäischen Union 2018 veranstaltet hat, erörterte die Kommission mit den Mitgliedstaaten mögliche Folgen des Austritts. Zudem wurden bei Besuchen in allen Mitgliedstaaten die Auswirkungen des Austritts sowie Vorbereitungsmaßnahmen ausführlich diskutiert.

Im Bereich des Eisenbahnverkehrs lassen sich die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union auf Bescheinigungen, Zulassungen und Genehmigungen in den meisten Fällen von den Interessenträgern durch verschiedene Maßnahmen ausgleichen, insbesondere durch die Niederlassung in einem Mitgliedstaat und die dortige Beantragung der jeweils erforderlichen Bescheinigungen, Zulassungen und Genehmigungen.

Bei der Aushandlung und Unterzeichnung von Vereinbarungen zwischen den betreffenden EU-Mitgliedstaaten und dem Vereinigten Königreich müssten jedoch solche Fragen geregelt werden, die sich direkt auf den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb beziehen, damit gewährleistet ist, dass der Betrieb nach dem Austrittsdatum aufrechterhalten wird und somit Beeinträchtigungen in der Union abgemildert werden. Der Abschluss solcher bilateraler

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² COM(2018) 880 final vom 13.11.2018.

Vereinbarungen ist erst möglich, nachdem das Vereinigte Königreich zu einem Drittland geworden ist.

Angesichts des neuen Status des Vereinigten Königreichs als Drittland müsste vor allem auch die Situation der binationalen Sicherheitsbehörde angepasst werden, die auf der Grundlage des Vertrags von Canterbury für den Kanaltunnel eingerichtet wurde.

Daher sollte die Kommission Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Gültigkeit von Genehmigungen für bestimmte Teile der Eisenbahninfrastruktur im Einklang mit dem einschlägigen EU-Recht vorschlagen.

Eine derartige Verlängerung der Gültigkeit sollte auf den Zeitraum beschränkt sein, den das Vereinigte Königreich und die betroffenen Mitgliedstaaten für den Abschluss der notwendigen Vereinbarungen unbedingt benötigen.

Dies bezieht sich nur auf Sicherheitsgenehmigungen, die nach Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG Fahrwegbetreibern für die Verwaltung und den Betrieb der grenzüberschreitenden, die Union und das Vereinigte Königreich verbindenden Eisenbahninfrastruktur erteilt werden.

Mit den vorgeschlagenen Bestimmungen soll allein der grenzüberschreitende Betrieb und Verkehr im Einklang mit dem einschlägigen EU-Recht aufrechterhalten werden. Eine Unterbrechung dieser Tätigkeiten würde zu erheblichen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Problemen führen. Der Vorschlag gewährleistet die Einhaltung des EU-Rechts durch die Unternehmen und sorgt damit auch für den Schutz der Verbraucher und Bürger.

Bei diesem Maßnahmenvorschlag wird davon ausgegangen, dass die Sicherheitsstandards mit den Anforderungen der EU identisch sind, die auf die Infrastruktur im Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs Anwendung finden, und der Gewährleistung einer grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung dienen.

Größere Störungen können jedoch nur vermieden werden, wenn die Eisenbahnunternehmen und die nationalen Behörden alle notwendigen Maßnahmen rasch ergreifen, damit Zulassungen für den Marktzugang, die Bescheinigungen für Zugführer sowie alle sonstigen für den Betrieb im Hoheitsgebiet der Union notwendigen Bescheinigungen und Zulassungen rechtzeitig vor dem 30. März 2019 erteilt werden.

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

Dieser Vorschlag ist als *lex specialis* gedacht, mit dem auf einige der Folgen reagiert wird, die sich aus der Tatsache ergeben, dass die Richtlinie 2004/49/EU nicht länger für das Vereinigte Königreich gelten wird. 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 dieser 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 bezieht sich auf die Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr und ergänzt die Richtlinie 2004/49/EG im Hinblick auf den Umgang mit der besonderen Situation des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Union ohne Austrittsabkommen.

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 sollten weder die Richtlinie 2004/49/EG noch die Richtlinie (EU) 2016/798, die diese zum 16. Juni 2019 ersetzt, geändert werden. Einschlägige Bestimmungen zu den betroffenen Genehmigungen sind in der Richtlinie 2004/49/EG geregelt. 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**

Aufgrund des außergewöhnlichen und einmaligen Charakters des Ereignisses, das diesen Vorschlag erforderlich macht, entfällt dieser Punkt.

• **Konsultation der Interessenträger**

Die besonderen Umstände, unter denen die Verhandlungen über den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union stattfanden, und die sich ständig verändernde Situation machten es nahezu unmöglich, eine öffentliche Konsultation zu diesem Vorschlag abzuhalten. Die mit dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der EU verbundenen Probleme und deren mögliche Lösung wurden jedoch von unterschiedlichen Interessenträgern der Eisenbahnbranche und Vertretern der Mitgliedstaaten zur Sprache gebracht.

• **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 außergewöhnlichen Situation und des begrenzten Bedarfs während des Zeitraums, in dem sich die Statusänderung des Vereinigten Königreichs vollzieht, nicht notwendig. Grundsätzlich andere Optionen als die vorgeschlagene Maßnahme stehen nicht zur Verfügung.

- **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 der kurzen Geltungsdauer der vorgeschlagenen Maßnahme.

2019/0040 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Union**

(Text von Bedeutung für den EWR)

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 Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses³,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁴,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich seine Absicht mitgeteilt, gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union aus der Union auszutreten. Ab dem Tag des Inkrafttretens eines Austrittsabkommens oder andernfalls zwei Jahre nach der Mitteilung der Austrittsabsicht, also ab dem 30. März 2019 gelten die Verträge für das Vereinigte Königreich nicht mehr, es sei denn, der Europäische Rat beschließt im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich einstimmig, diese Frist zu verlängern.
- (2) Im Bereich des Eisenbahnverkehrs lassen sich die Auswirkungen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union auf Bescheinigungen und Genehmigungen von den betroffenen Interessenträgern durch verschiedene Maßnahmen ausgleichen, etwa durch die Niederlassung in einem Mitgliedstaat und die dortige Beantragung der jeweils erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen.
- (3) Für die Anwendung der Sicherheitsvorschriften für den Kanaltunnel ist derzeit die binationale Sicherheitsbehörde zuständig, die auf der Grundlage des Vertrags von Canterbury eingerichtet wurde. Das auf diesem Vertrag beruhende System müsste im Hinblick auf den Status des Vereinigten Königreichs als Drittland angepasst werden.
- (4) Bei diesem Maßnahmenvorschlag wird davon ausgegangen, dass die Sicherheitsstandards und -verfahren mit den Anforderungen der Union identisch sind, die auf die Infrastruktur Anwendung finden, die für die Gewährleistung der

³ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁴ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

- grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung mit dem Vereinigten Königreich genutzt wird.
- (5) Damit die betroffenen Parteien die notwendigen Vereinbarungen schließen und sonstige Maßnahmen ergreifen können, die angesichts des Status des Vereinigten Königreichs als Drittland notwendig sind, um Störungen zu vermeiden, muss die Gültigkeit bestimmter Genehmigungen verlängert werden.
 - (6) Eine derartige Verlängerung der Gültigkeit von Genehmigungen sollte auf den Zeitraum beschränkt sein, den die betroffenen Mitgliedstaaten nach geltendem Unionsrecht für die Ergreifung der notwendigen Maßnahmen unbedingt benötigen.
 - (7) Damit größere Störungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit dem Vereinigten Königreich vermieden werden, kommt es darauf an, dass die Eisenbahnunternehmen und die nationalen Behörden die notwendigen Maßnahmen rasch ergreifen, damit Zulassungen für den Marktzugang, die Bescheinigungen für Zugführer sowie die für den Betrieb im Hoheitsgebiet der Union notwendigen Bescheinigungen, Zulassungen und Genehmigungen rechtzeitig vor dem 29. März 2019 erteilt werden.
 - (8) 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 aus diesen erwachsen, für den Fall erteilt werden, dass die Anwendung von mit den Anforderungen der Union identischen Sicherheitsstandards auf alle einschlägigen Infrastrukturen und Betriebe nicht gewährleistet ist. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁵ ausgeübt werden. Angesichts der potenziellen Auswirkungen auf die Eisenbahnsicherheit sollte das Prüfverfahren für die Annahme dieser Maßnahmen genutzt werden. Angesichts der dieser Frage eigenen Dringlichkeit sollte die Kommission die einschlägigen Durchführungsrechtsakte unverzüglich erlassen.
 - (9) Angesichts der Dringlichkeit, die sich aus den Umständen des Austritts des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union ergibt, 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) Das Inkrafttreten der Bestimmungen dieser Verordnung ist dringend erforderlich, weshalb die Verordnung ab dem Tag Anwendung finden sollte, der auf den Tag folgt, an dem die Geltung der Verträge für das Vereinigte Königreich und in dessen Hoheitsgebiet endet, sofern nicht in der Zwischenzeit ein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich abgeschlossen wurde –

⁵ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

1. Diese Verordnung enthält mit Blick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland (im Folgenden das „Vereinigte Königreich“) aus der Europäischen Union besondere Bestimmungen für bestimmte Sicherheitsgenehmigungen, die auf der Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁶ erteilt wurden.
2. Diese Verordnung gilt für Sicherheitsgenehmigungen, die Infrastrukturbetreibern auf der Grundlage des Artikels 11 der Richtlinie 2004/49/EG für die Verwaltung und den Betrieb einer die Grenze zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich überschreitenden Infrastruktur erteilt wurden und am Tag vor dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung gültig sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die einschlägigen Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG und der auf der Grundlage dieser Richtlinie erlassenen Durchführungsrechtsakte. Die einschlägigen Begriffsbestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates⁷ sowie der auf deren Grundlage erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte gelten ab dem Zeitpunkt, zu dem diese Richtlinie auf die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Genehmigungen anwendbar wird.

Artikel 3

Gültigkeit von Sicherheitsgenehmigungen

Die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Genehmigungen bleiben für 3 Monate ab dem Beginn der Anwendung dieser Verordnung gültig.

Artikel 4

Vorschriften und Pflichten in Bezug auf Genehmigungen

1. Die in Artikel 1 Absatz 2 dieser Verordnung genannten Genehmigungen unterliegen den Vorschriften, die für sie nach der Richtlinie 2004/49/EG und der Richtlinie (EU)

⁶ 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).

⁷ Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102).

2016/798 (ab dem Beginn ihrer Anwendbarkeit auf diese Genehmigungen) sowie den auf der Grundlage dieser Richtlinien erlassenen Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten gelten.

2. Die Inhaber der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Genehmigungen und die Behörde, die sie erteilt hat, sofern diese nicht die nationale Sicherheitsbehörde ist, in deren Gebiet in der Union die Infrastruktur belegen ist, arbeiten mit dieser 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 mittels Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 7 Absatz 2 dem Inhaber den aus Artikel 3 erwachsenden Vorteil entziehen.
4. Die Inhaber der in Artikel 1 Absatz 2 dieser Verordnung genannten 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 2004/49/EG oder der Richtlinie (EU) 2016/798 entgegenstehen.
5. Bevor die Kommission gemäß Artikel 3 Vorteile entzieht, unterrichtet sie die in Absatz 2 genannte nationale Sicherheitsbehörde, die Behörde, die die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Genehmigungen erteilt hat, die Inhaber dieser Genehmigungen sowie die nationale Sicherheitsbehörde des Vereinigten Königreichs rechtzeitig über ihre Absicht, den Vorteil zu entziehen, und gibt ihnen Gelegenheit, ihren Standpunkt darzulegen.

Artikel 5

Sicherheitsstandards

1. Die in Artikel 4 Absatz 2 genannte nationale Sicherheitsbehörde überwacht die Eisenbahnsicherheitsstandards, die bei der in Artikel 1 Absatz 2 genannten grenzüberschreitenden Infrastruktur Anwendung finden. Die nationale Sicherheitsbehörde legt der Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union regelmäßig einschlägige Berichte vor, gegebenenfalls begleitet von einer Empfehlung an die Kommission, gemäß Absatz 2 tätig zu werden.
2. Hat die Kommission begründete Zweifel daran, dass die Sicherheitsstandards, die 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, entzieht sie unverzüglich mittels Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 7 Absatz 2 dem Inhaber den aus Artikel 3 erwachsenden Vorteil.
3. Für die Zwecke des Absatzes 1 kann die nationale Sicherheitsbehörde bei den zuständigen Behörden Informationen anfordern und dafür eine angemessene Frist festsetzen. Legen die zuständigen Behörden die angeforderten Informationen innerhalb der von der nationalen Sicherheitsbehörde festgesetzten Frist nicht oder nur unvollständig vor, kann die Kommission nach Mitteilung der nationalen Sicherheitsbehörde mittels Durchführungsrechtsakten gemäß Artikel 7 Absatz 2 dem Inhaber den aus Artikel 3 erwachsenden Vorteil entziehen.

4. Bevor die Kommission gemäß Artikel 3 Vorteile entzieht, unterrichtet sie die in Artikel 4 Absatz 2 genannte nationale Sicherheitsbehörde, die Behörde, die die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Genehmigungen erteilt hat, die Inhaber dieser Genehmigungen sowie die nationale Sicherheitsbehörde 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 2016/797/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁸ genannten Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss 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 Geltung

1. Diese Verordnung tritt am Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.
2. Sie gilt ab dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem die Geltung der Verträge gemäß Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union für das Vereinigte Königreich und in dessen Hoheitsgebiet endet.
3. Diese Verordnung gilt nicht, wenn bis zu dem in Absatz 2 genannten Zeitpunkt ein mit dem Vereinigten Königreich nach Artikel 50 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union geschlossenes Austrittsabkommen in Kraft getreten ist.
4. Die Geltung dieser Verordnung endet drei Monate nach dem Beginn ihrer Anwendbarkeit gemäß Absatz 2.

⁸ 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).

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

Geschehen zu Straßburg am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident*

*Im Namen des Rates
Der Präsident*