

**VERORDNUNG (EU) 2019/503 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES****vom 25. März 2019****über bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs 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 Anhörung des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren <sup>(1)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Ab dem Tag des Inkrafttretens eines Austrittsabkommens oder andernfalls zwei Jahre nach dieser Mitteilung, das heißt ab dem 30. März 2019, finden die Verträge auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung 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, die der Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union auf Bescheinigungen und Genehmigungen hat, von den betroffenen Unternehmen durch verschiedene Maßnahmen ausgleichen. Zu diesen Maßnahmen gehören die Niederlassung in einem der verbleibenden Mitgliedstaaten und die dortige Beantragung der jeweils erforderlichen Genehmigungen und Bescheinigungen.
- (3) Um Fragen zu regeln, die grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsdienste und -infrastruktur unmittelbar betreffen, und so sicherzustellen, dass diese Dienste aufrechterhalten werden und Störungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden, wären spezifische Vereinbarungen nach Artikel 14 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> erforderlich. Nach Maßgabe der genannten Richtlinie würde durch solche Vereinbarungen auch die Gegenseitigkeit für Unternehmen aus der Union und Unternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich, die grenzüberschreitende Infrastruktur nutzen, sichergestellt.
- (4) Derartige Vereinbarungen zwischen den betroffenen Mitgliedstaaten und dem Vereinigten Königreich können erst abgeschlossen werden, nachdem das Vereinigte Königreich ein Drittland geworden ist. Vor allem ist derzeit eine zwischenstaatliche Kommission, die auf der Grundlage des am 12. Februar 1986 unterzeichneten Vertrags von Canterbury eingerichtet wurde und die in Sicherheitsfragen von der Sicherheitsbehörde für den Kanaltunnel beraten wird, mit der Anwendung der Sicherheitsvorschriften der Union auf den Kanaltunnel betraut. Das auf dem genannten Vertrag beruhende System müsste im Hinblick auf den Status des Vereinigten Königreichs als Drittland angepasst werden. Vor allem sollte die Verantwortung für den sich im französischen Hoheitsgebiet befindenden Teil des Kanaltunnels der alleinigen Kontrolle einer zuständigen Behörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 7 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> unterliegen, damit sichergestellt ist, dass das Unionsrecht auf diesen Teil des Tunnels angewendet wird. Diese zuständige Behörde könnte im Interesse der bestmöglichen Erfüllung ihrer Aufgaben und der Berücksichtigung der Merkmale, die der Tunnel auf beiden Seiten der Grenze aufweist, sowie zur Erleichterung der Kohärenz der Entscheidungen jedoch die Stellungnahmen einer auf der Grundlage einer Vereinbarung zwischen den beiden Staaten eingerichteten binationalen Organisation wie der auf der Grundlage des Vertrags von Canterbury eingerichteten Sicherheitsbehörde für den Kanaltunnel, von der die zwischenstaatliche Kommission beraten wird, berücksichtigen oder sonstige Mittel der Zusammenarbeit mit den für den sich im britischen Hoheitsgebiet befindenden Teil des Tunnels verantwortlichen Behörden entwickeln.

<sup>(1)</sup> Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. März 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 22. März 2019.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</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).

- (5) Die in dieser Verordnung enthaltenen Maßnahmen sind abhängig von Sicherheitsstandards und -verfahren, Anforderungen für die Tätigkeit als Eisenbahnunternehmen und Anforderungen für das Führen eines Triebfahrzeugs, die mit den Anforderungen in der Union identisch sind, die auf die für die Gewährleistung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindung mit dem Vereinigten Königreich genutzten Infrastruktur und sowohl auf Unternehmen, die diese Infrastruktur für ihren Betrieb nutzen, als auch auf Fahrzeugführer, die auf dieser Infrastruktur Triebfahrzeuge führen, Anwendung finden.
- (6) Damit die betroffenen Parteien die notwendigen Vereinbarungen schließen und sonstige Maßnahmen ergreifen können, die angesichts des Status des Vereinigten Königreichs als Drittland erforderlich sind, um Störungen zu vermeiden, besteht die Notwendigkeit, die Gültigkeit bestimmter Bescheinigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse zu verlängern.
- (7) Eine derartige Verlängerung der Gültigkeit von Bescheinigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnissen sollte auf den Zeitraum beschränkt sein, den die betroffenen Mitgliedstaaten für die Ergreifung der notwendigen Maßnahmen im Einklang mit den Bestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(4)</sup>, der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(5)</sup> und der Richtlinie 2012/34/EU unbedingt benötigen.
- (8) Damit größere Störungen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr mit dem Vereinigten Königreich vermieden werden, ist es auch wesentlich, dass die Eisenbahnunternehmen und die nationalen Behörden die erforderlichen Maßnahmen rasch ergreifen, damit sichergestellt ist, dass unter diese Verordnung fallende Bescheinigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse rechtzeitig erteilt werden, bevor diese Verordnung nicht mehr gilt, und sonstige für den Betrieb im Hoheitsgebiet der Union notwendige Bescheinigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse vor dem Datum des Austritts des Vereinigten Königreichs erteilt werden.
- (9) 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 Bescheinigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnissen aus diesen erwachsen, für den Fall erteilt werden, dass die Einhaltung der Anforderungen der Union nicht gewährleistet ist. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(6)</sup> ausgeübt werden. Angesichts der potenziellen Auswirkungen auf die Eisenbahnsicherheit sollte das Prüfverfahren für den Erlass dieser Maßnahmen genutzt werden. Die Kommission sollte in hinreichend begründeten Fällen äußerster Dringlichkeit sofort geltende Durchführungsrechtsakte erlassen.
- (10) Wegen der Dringlichkeit, die sich aus dem Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Europäischen Union ergibt, ist es angezeigt, 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 vorzusehen.
- (11) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung vorläufiger Maßnahmen für bestimmte Aspekte der Sicherheit und Konnektivität im Eisenbahnverkehr im Hinblick auf den Austritt des Vereinigten Königreichs aus der Union für den Fall, dass kein Austrittsabkommen abgeschlossen wird, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen seines Umfangs und seiner Wirkungen 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 Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (12) Die Bestimmungen dieser Verordnung sollten umgehend in Kraft treten und ab dem Tag gelten, an dem die Verträge auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr finden, sofern bis zu diesem Zeitpunkt kein Austrittsabkommen mit dem Vereinigten Königreich in Kraft getreten ist —

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 „Vereinigtes Königreich“) aus der Europäischen Union besondere Bestimmungen für bestimmte Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen, die auf der Grundlage der Richtlinie 2004/49/EG erteilt wurden, für bestimmte Fahrerlaubnisse von Triebfahrzeugführern, die auf der Grundlage der Richtlinie 2007/59/EG erteilt wurden, und für bestimmte Genehmigungen von Eisenbahnunternehmen, die auf der Grundlage der Richtlinie 2012/34/EU erteilt wurden.

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51).

<sup>(6)</sup> 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).

- (2) Diese Verordnung gilt für die folgenden Bescheinigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse, sofern sie am Tag vor dem Geltungsbeginn dieser Verordnung gültig sind:
- a) Sicherheitsgenehmigungen, die Fahrwegbetreibern auf der Grundlage von Artikel 11 der Richtlinie 2004/49/EG für die Verwaltung und den Betrieb einer grenzüberschreitenden, die Union und das Vereinigte Königreich verbindenden Infrastruktur erteilt wurden;
  - b) Sicherheitsbescheinigungen, die Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich auf der Grundlage von Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG erteilt wurden;
  - c) Genehmigungen, die Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich auf der Grundlage von Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU erteilt wurden;
  - d) Fahrerlaubnisse von Triebfahrzeugführern, die auf der Grundlage des in Artikel 14 der Richtlinie 2007/59/EG genannten Verfahrens erteilt wurden.

#### Artikel 2

### **Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die einschlägigen Begriffsbestimmungen der Richtlinien 2004/49/EG, 2007/59/EG und 2012/34/EU und der auf der Grundlage der genannten Richtlinien erlassenen Durchführungsrechtsakte. Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die einschlägigen Begriffsbestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/798 sowie der auf der Grundlage der genannten Richtlinie erlassenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte ab dem Zeitpunkt, zu dem diese Richtlinie auf die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben a und b genannten Genehmigungen und Bescheinigungen anwendbar wird.

#### Artikel 3

### **Gültigkeit von Sicherheitsgenehmigungen, Sicherheitsbescheinigungen, Betriebsgenehmigungen und Fahrerlaubnissen von Triebfahrzeugführern**

- (1) Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannten Sicherheitsgenehmigungen und die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b genannten Sicherheitsbescheinigungen bleiben für neun Monate ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung gültig. Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe b genannten Sicherheitsbescheinigungen sind ausschließlich für die Zwecke der Erreichung der im Anhang dieser Verordnung genannten Grenzstationen und -bahnhöfe aus dem Vereinigten Königreich oder die Ausfahrt aus diesen Stationen und Bahnhöfen in das Vereinigte Königreich gültig.
- (2) Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c genannten Genehmigungen bleiben für neun Monate ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung gültig. Abweichend von Artikel 23 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU erstreckt sich die Gültigkeit ausschließlich auf das Gebiet, das sich zwischen den im Anhang dieser Verordnung genannten Grenzstationen und -bahnhöfen und dem Vereinigten Königreich befindet.
- (3) Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe d genannten Fahrerlaubnisse bleiben für neun Monate ab dem Geltungsbeginn dieser Verordnung für Triebfahrzeugführer gültig, sofern sie in dem Gebiet tätig sind, das sich zwischen den im Anhang dieser Verordnung genannten Grenzstationen und -bahnhöfen und dem Vereinigten Königreich befindet.

#### Artikel 4

### **Vorschriften und Pflichten in Bezug auf Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse**

- (1) Die in Artikel 3 dieser Verordnung geregelten Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse unterliegen den Vorschriften, die für sie nach der Richtlinie 2004/49/EG, der Richtlinie (EU) 2016/798, ab dem Beginn ihrer Anwendbarkeit auf diese Genehmigungen, der Richtlinie 2012/34/EU und der Richtlinie 2007/59/EG, und nach Maßgabe der auf Grundlage der genannten Richtlinien erlassenen Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte gelten.
- (2) Die Inhaber der in Artikel 1 Absatz 2 genannten Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse und gegebenenfalls die Behörde, die sie erteilt hat, sofern diese nicht die nationale Sicherheitsbehörde ist, in deren Gebiet in der Union die Infrastruktur belegen ist bzw. unter deren Zuständigkeit die im Anhang aufgelisteten Grenzstationen und -bahnhöfe fallen, 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 dieses Artikels genannten 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 Buchstaben a, b und d dieser Verordnung genannten Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen und Fahrerlaubnisse unterrichten die Kommission und die Eisenbahngentur der Europäischen Union unverzüglich über alle Maßnahmen anderer zuständiger Sicherheitsbehörden, die möglicherweise ihren Pflichten nach dieser Verordnung, der Richtlinie 2004/49/EG, der Richtlinie 2007/59/EG oder der Richtlinie (EU) 2016/798 entgegenstehen.

Die Inhaber der in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c genannten Genehmigungen unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Maßnahmen anderer zuständiger Behörden, die möglicherweise ihren Pflichten nach dieser Verordnung oder nach der Richtlinie 2012/34/EU entgegenstehen.

(5) Bevor die Kommission die aus Artikel 3 erwachsenden Vorteile entzieht, unterrichtet sie die in Absatz 2 dieses Artikels genannte nationale Sicherheitsbehörde, die Behörde, die die in Artikel 1 Absatz 2 genannten Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse erteilt hat, sowie die Inhaber dieser Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse rechtzeitig über ihre Absicht, den Vorteil zu entziehen, und gibt ihnen Gelegenheit, ihren Standpunkt darzulegen.

(6) Im Hinblick auf die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c genannten Genehmigungen sind Bezugnahmen auf eine nationale Sicherheitsbehörde für die Zwecke der Absätze 1 bis 5 dieses Artikels als Bezugnahme auf eine Genehmigungsbehörde im Sinne von Artikel 3 Nummer 15 der Richtlinie 2012/34/EU zu verstehen.

#### Artikel 5

### Überwachung der Einhaltung des Unionsrechts

(1) Die in Artikel 4 Absatz 2 genannte nationale Sicherheitsbehörde überwacht die Eisenbahnsicherheitsstandards, die auf Eisenbahnunternehmen mit Sitz im Vereinigten Königreich, die die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe a genannte grenzüberschreitende Infrastruktur nutzen, und auf diese grenzüberschreitende Infrastruktur Anwendung finden. Darüber hinaus prüft die nationale Sicherheitsbehörde, ob die Fahrwegbetreiber die im Unionsrecht festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllen und die Triebfahrzeugführer, die in dem Gebiet in der Zuständigkeit dieser Behörde tätig sind, die in den einschlägigen Bestimmungen des Unionsrechts festgelegten Anforderungen erfüllen. Die nationale Sicherheitsbehörde legt der Kommission und der Eisenbahngentur der Europäischen Union einschlägige Berichte vor, gegebenenfalls zusammen mit einer Empfehlung an die Kommission, gemäß Absatz 2 dieses Artikels tätig zu werden.

Die in Artikel 4 Absätze 2 und 6 dieser Verordnung genannte Genehmigungsbehörde überwacht, ob die Anforderungen der Artikel 19 bis 22 der Richtlinie 2012/34/EU von Eisenbahnunternehmen, die vom Vereinigten Königreich eine Genehmigung gemäß Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe c dieser Verordnung erhalten haben, weiterhin erfüllt werden.

(2) Hat die Kommission begründete Zweifel daran, dass die Sicherheitsstandards, die bei der Erbringung von in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrsdiensten oder beim Betrieb einer in den Geltungsbereich dieser Verordnung fallenden Infrastruktur oder des im Vereinigten Königreich belegenden 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 in Bezug auf die Anwendung der Anforderungen für den Erhalt einer Genehmigung als Eisenbahnunternehmen oder einer Fahrerlaubnis eines Triebfahrzeugführers hat.

(3) Für die Zwecke von Absatz 1 des vorliegenden Artikels kann die nationale Sicherheitsbehörde oder die in Artikel 4 Absätze 2 und 6 genannte Genehmigungsbehörde bei den zuständigen Behörden Informationen anfordern und dafür eine angemessene Frist festsetzen. Legen die genannten zuständigen Behörden die angeforderten Informationen innerhalb der festgesetzten Frist nicht oder nur unvollständig vor, kann die Kommission nach Mitteilung der nationalen Sicherheitsbehörde oder der in Artikel 4 Absätze 2 und 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 aus Artikel 3 erwachsenden 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, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse erteilt hat, die Inhaber dieser Sicherheitsbescheinigungen, Sicherheitsgenehmigungen, Genehmigungen und Fahrerlaubnisse 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 <sup>(7)</sup> genannten Ausschuss und von 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, so 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, an dem die Verträge gemäß Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union auf das Vereinigte Königreich keine Anwendung mehr finden.
- (3) Diese Verordnung gilt nicht, wenn bis zu dem in Absatz 2 genannten Zeitpunkt ein mit dem Vereinigten Königreich gemäß Artikel 50 Absatz 2 des Vertrags über die Europäische Union geschlossenes Austrittsabkommen in Kraft getreten ist.
- (4) Die Geltung dieser Verordnung endet neun Monate nach dem Tag ihres Geltungsbeginns gemäß Absatz 2.

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

Geschehen zu Straßburg am 25. März 2019.

*Im Namen des Europäischen Parlaments*

*Der Präsident*

A. TAJANI

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

G. CIAMBA

---

<sup>(7)</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).

## ANHANG

Die Grenzstationen und -bahnhöfe gemäß Artikel 3 und 4 sind die folgenden:

## 1. IRLAND

Dún Dealgan/Dundalk

## 2. FRANKREICH

Calais-Fréthun

---