



Rada
Evropské unie

Brusel 12. února 2019
(OR. en)

6340/19

**Interinstitucionální spis:
2019/0040 (COD)**

**TRANS 100
PREP-BXT 49
CODEC 378**

NÁVRH

Odesílatel:	Jordi AYET PUIGARNAU, ředitel, za generálního tajemníka Evropské komise
Datum přijetí:	12. února 2019
Příjemce:	Jeppé TRANHOLM-MIKKELSEN, generální tajemník Rady Evropské unie
Č. dok. Komise:	COM(2019) 88 final
Předmět:	Návrh NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY o určitých aspektech železniční bezpečnosti a propojenosti s ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2019) 88 final.

Příloha: COM(2019) 88 final



Ve Štrasburku dne 12.2.2019
COM(2019) 88 final

2019/0040 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o určitých aspektech železniční bezpečnosti a propojenosti s ohledem na vystoupení
Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie**

(Text s významem pro EHP)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

• Odůvodnění a cíle návrhu

Dne 29. března 2017 oznámilo Spojené království svůj záměr vystoupit z Unie podle článku 50 Smlouvy o Evropské unii. To znamená, že nebude-li dohoda o vystoupení¹ ratifikována, přestane pro Spojené království ode dne 30. března 2019 (dále jen „datum vystoupení“) platit veškeré primární a sekundární právo Unie. Spojené království se v tom okamžiku stane třetí zemí.

Vystoupení Spojeného království z Unie bez dohody ovlivní platnost schválení z hlediska bezpečnosti vydaná podle článku 11 směrnice 2004/49/ES provozovatelům infrastruktury pro řízení a provoz přeshraniční infrastruktury spojující Unii a Spojené království.

Ve sdělení „Příprava na vystoupení Spojeného království z Evropské unie dne 30. března 2019: alternativní akční plán“² Komise stanoví zásady, na nichž jsou založena alternativní opatření, mj. že tato opatření nenapravují nedostatek opatření pro připravenost přijatých zúčastněnými stranami nebo prodlevy při jejich provádění. Komise v tomto sdělení uvedla kroky, které považuje za nezbytné, a připomněla, že v pozdější fázi může být nutné učinit kroky další.

Evropská rada (článek 50) zopakovala dne 13. prosince 2018 svou výzvu, aby se na všech úrovních zintenzivnila práce zajišťující připravenost na důsledky vystoupení Spojeného království, a to při zohlednění veškerých možných vyústění.

Komise s členskými státy v rámci seminářů uspořádaných Radou Evropské unie v roce 2018 projednala možné důsledky vystoupení. Kromě toho se o dopadech vystoupení a rovněž o opatřeních pro připravenost podrobně diskutovalo během řady návštěv ve všech členských státech.

V oblasti železniční dopravy mohou ve většině případů vliv vystoupení Spojeného království z Evropské unie na osvědčení, schválení a licence napravit zúčastněné strany různými opatřeními, zejména tím, že se usadí v členském státě a že získají příslušná schválení, osvědčení a licence v něm.

K řešení otázek týkajících se přímo přeshraničního železničního provozu, zajištění jeho nepřetržitosti po datu vystoupení, a tím i zmírnění rušivých dopadů v Unii by však bylo nezbytné vyjednat a podepsat dohody mezi dotčenými členskými státy EU a Spojeným královstvím. Uzavření takových dvoustranných dohod by bylo možné až poté, co se Spojené království stane třetí zemí.

S ohledem na nový status Spojeného království jako třetí země by bylo zapotřebí zejména upravit situaci dvoustranného bezpečnostního orgánu zřízeného podle Smlouvy z Canterbury, která se týká tunelu pod Lamanšským průlivem.

Je proto vhodné, aby Komise navrhla opatření zajišťující nepřetržitou platnost schválení pro některé části železniční infrastruktury v souladu s příslušnými právními předpisy EU.

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

² COM(2018) 880 final ze dne 13. listopadu 2018.

Tato prodloužená platnost by měla být omezena na dobu nezbytně nutnou k tomu, aby mělo Spojené království a dotčené členské státy dostatek času k uzavření potřebných dohod.

To se týká pouze schválení z hlediska bezpečnosti vydaných podle článku 11 směrnice 2004/49/ES provozovatelům infrastruktury pro řízení a provoz přeshraniční infrastruktury spojující Unii a Spojené království.

Navrhovaná ustanovení mají zajistit nepřetržitost, která je omezena na přeshraniční provoz a služby v souladu s platnými právními požadavky Unie. Přerušení těchto činností by způsobilo značné sociální a hospodářské problémy. Kromě zajištění souladu organizací s právními předpisy EU tento návrh rovněž zajistí ochranu spotřebitelů a občanů.

Opatření uvedená v tomto návrhu jsou podmíněna tím, že bezpečnostní normy uplatňované na infrastrukturu na území Spojeného království, které zajišťují přeshraniční železniční spojení, jsou totožné s požadavky EU.

Závažným rušivým dopadům však lze zabránit pouze v případě, že provozovatelé železnic a vnitrostátní orgány urychleně přijmou všechna nezbytná opatření, aby zajistili, že licence potřebné k přístupu na trh, licence strojvedoucích, jakož i všechna ostatní osvědčení a schválení potřebná k provozu na území Unie budou vydány s dostatečným předstihem před 30. březnem 2019.

- **Soulad s platnými předpisy v této oblasti politiky**

Tento návrh je zamýšlen jako *lex specialis*, který by řešil některé důsledky vyplývající z toho, že se směrnice 2004/49/ES již nebude vztahovat na Spojené království. Navrhované podmínky jsou přísně omezeny na to, co je v tomto ohledu nezbytné, aby nedocházelo k nepřiměřeným rušivým dopadům na přeshraniční provoz. Jejich platnost má být také omezena pouze na určitou dobu. Obecná ustanovení zmiňovaných aktů jinak zůstávají i nadále v platnosti. Tento návrh je tudíž plně v souladu se stávajícími právními předpisy.

- **Soulad s ostatními politikami Unie**

Návrh se týká bezpečnosti železniční dopravy a propojenosti a doplňuje směrnicí 2004/49/ES s konkrétním cílem řešit situaci, která by vznikla vystoupením Spojeného království z Unie bez dohody o vystoupení.

2. **PRÁVNÍ ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA**

- **Právní základ**

Právním základem je čl. 91 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU).

- **Subsidiarita (v případě nevýlučné pravomoci)**

Vzhledem k tomu, že návrh doplňuje stávající právo Unie o ustanovení umožňující jeho řádné uplatňování po vystoupení Spojeného království z Unie, lze cíle návrhu dosáhnout pouze prostřednictvím aktu přijatého na úrovni Unie.

- **Proporcionalita**

Navrhované nařízení je považováno za přiměřené, neboť umožňuje vyhnout se rušivým dopadům tím, že stanoví omezenou a nezbytnou právní změnu, která splňuje potřebu zajistit nepřetržitost železničních služeb přes hranice se Spojeným královstvím. Nepřekračuje rámec

toho, co je nezbytné pro dosažení uvedeného cíle, a nezavádí žádné širší změny nebo trvalá opatření.

- **Volba nástroje**

Tento návrh obsahuje omezený soubor ustanovení, jejichž cílem je vypořádat se s velmi specifickou a jednorázovou situací. Proto není vhodné měnit směrnici 2004/49/ES ani směrnici 2016/798, která ji s účinností od 16. června 2019 nahrazuje. Příslušná ustanovení týkající se dotčených schválení obsahuje směrnice 2004/49/ES. S ohledem na výše uvedené se nařízení Evropského parlamentu a Rady jeví jako jediná vhodná forma právního aktu.

3. VÝSLEDKY HODNOCENÍ *EX POST*, KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Hodnocení *ex post* / kontroly účelnosti platných právních předpisů**

Nevztahuje se na tento návrh vzhledem k výjimečné a jednorázové povaze události, která předložení tohoto návrhu vyžaduje.

- **Konzultace se zúčastněnými stranami**

Zvláštní okolnosti související s jednáním o vystoupení Spojeného království z Unie a neustále se měnící situace zásadně omezovaly možnost veřejné konzultace návrhu. Na problémy vyplývající z vystoupení Spojeného království z EU i na možná řešení však upozornila řada zúčastněných stran z oblasti železniční dopravy a zástupců jednoho členského státu.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Tyto informace byly podrobeny interní právní a technické analýze, aby se zajistilo, že navrhované opatření dosáhne zamýšleného účelu, ale je současně omezeno na to, co je nezbytně nutné.

- **Posouzení dopadů**

Posouzení dopadů není nutné vzhledem k výjimečné povaze této situace a omezeným potřebám v období, v němž změna statusu Spojeného království probíhá. S výjimkou tohoto návrhu nejsou k dispozici žádné věcně odlišné možnosti politiky.

- **Základní práva**

Tento návrh nemá žádný dopad na uplatňování nebo ochranu základních práv.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Nevztahuje se na tento návrh.

5. OSTATNÍ PRVKY

- **Plány provádění a způsoby monitorování, hodnocení a podávání zpráv**

Nevztahuje se na tento návrh vzhledem ke krátkodobé povaze navrhovaného opatření.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY**o určitých aspektech železniční bezpečnosti a propojenosti s ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska z Unie**

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru³,s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁴,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Spojené království dne 29. března 2017 oznámilo svůj záměr vystoupit z Unie na základě článku 50 Smlouvy o Evropské unii. Ode dne vstupu dohody o vystoupení v platnost, nebo v případě, že nebude uzavřena, dva roky po uvedeném oznámení, tj. počínaje 30. březnem 2019, se přestanou na Spojené království vztahovat Smlouvy, nerozhodne-li Evropská rada jednomyslně po dohodě se Spojeným královstvím o prodloužení této lhůty.
- (2) V oblasti železniční dopravy mohou dopad vystoupení Spojeného království z Unie na osvědčení a schválení napravit dotčené hospodářské subjekty různými opatřeními, například tím, že se usadí v členském státě a získají příslušné licence a osvědčení v něm.
- (3) Uplatňování bezpečnostních pravidel Unie na tunel pod kanálem La Manche je v současné době svěřeno dvoustrannému bezpečnostnímu orgánu zřízenému podle smlouvy z Canterbury. Systém zavedený touto smlouvou by musel být upraven s ohledem na status Spojeného království jako třetí země.
- (4) Opatření v tomto návrhu jsou podmíněna tím, že bezpečnostní normy a postupy uplatňované na veškerou infrastrukturu, která zajišťuje přeshraniční železniční propojenost se Spojeným královstvím, jsou totožné s požadavky Unie.
- (5) Aby bylo dotčeným stranám umožněno uzavřít nezbytné dohody a přijmout veškerá další opatření nutná k tomu, aby se zabránilo rušivým dopadům, s ohledem

³ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

na postavení Spojeného království jako třetí země, je zapotřebí prodloužit platnost některých schválení.

- (6) Trvání takového prodloužení platnosti schválení by mělo být omezeno na dobu nezbytně nutnou k tomu, aby mohly dotčené členské státy učinit uvedené potřebné kroky v souladu s použitelnými ustanoveními práva Unie.
- (7) Aby se zabránilo závažnému rušivému dopadu na přeshraniční železniční služby mezi EU a Spojeným královstvím, bude rovněž nutné, aby provozovatelé železnic a vnitrostátní orgány urychleně přijali nezbytná opatření, a zajistili tak, že licence potřebné k přístupu na trh, licence strojvedoucích, jakož i osvědčení, licence a schválení potřebná k provozu na území Unie budou vydány s dostatečným předstihem před 29. březnem 2019.
- (8) Za účelem zajištění jednotných podmínek k provedení tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, pokud jde o odnětí výhody udělené držitelům schválení, pokud není zajištěno, že se na veškerou příslušnou infrastrukturu uplatňují bezpečnostní normy totožné s požadavky Unie. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011⁵. Pro přijetí těchto opatření by měl být použit přezkumný postup, a to vzhledem k jejich možnému dopadu na bezpečnost železnic. Vzhledem k přirozené naléhavosti této záležitosti by Komise měla přijmout okamžitě použitelné prováděcí akty.
- (9) Vzhledem k naléhavosti způsobené okolnostmi odchodu Spojeného království z Unie by se měla uplatnit výjimka ze lhůty osmi týdnů uvedené v článku 4 Protokolu č. 1 o úloze vnitrostátních parlamentů v Unii, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii, Smlouvě o fungování Evropské unie a Smlouvě o založení Evropského společenství pro atomovou energii.
- (10) Ustanovení tohoto nařízení by měla vstoupit v platnost co nejdříve a měla by se použít ode dne následujícího po dni, kdy Smlouvy přestanou pro Spojené království a ve Spojeném království platit, nevstoupí-li do uvedeného data v platnost dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Toto nařízení stanoví zvláštní ustanovení, s ohledem na vystoupení Spojeného království Velké Británie a Severního Irska (dále jen „Spojené království“) z Evropské unie, pro některá schválení z hlediska bezpečnosti vydaná podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES⁶.

⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí, Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

⁶ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

2. Toto nařízení se týká pouze schválení z hlediska bezpečnosti vydaných podle článku 11 směrnice 2004/49/ES provozovatelům infrastruktury pro řízení a provoz přeshraniční infrastruktury spojující Unii a Spojené království, která jsou platná v den předcházející dni použitelnosti tohoto nařízení.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí příslušné definice ze směrnice 2004/49/ES a z prováděcích aktů přijatých na základě této směrnice. Příslušné definice ze směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798⁷ a veškerých aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na základě této směrnice se použijí ode dne, kdy se tato směrnice stane použitelnou na schválení uvedená v čl. 1 odst. 2.

Článek 3

Platnost schválení z hlediska bezpečnosti

Schválení uvedená v čl. 1 odst. 2 zůstávají v platnosti po dobu 3 měsíců od data použitelnosti tohoto nařízení.

Článek 4

Pravidla a povinnosti týkající se schválení

1. Schválení, na která se vztahuje čl. 1 odst. 2 tohoto nařízení, podléhají pravidlům, která se na ně použijí podle směrnice 2004/49/ES a směrnice 2016/798/EU ode dne, kdy se stane použitelnou na tato schválení, a prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci přijatých na základě těchto směrnic.
2. Držitelé schválení uvedených v čl. 1 odst. 2 a případně orgán v Unii, který tato schválení vydal, pokud nejde o vnitrostátní bezpečnostní orgán, na jehož území se infrastruktura nachází, s tímto vnitrostátním bezpečnostním orgánem spolupracují a poskytují mu veškeré příslušné informace a dokumenty.
3. Pokud nebyly informace nebo dokumenty předloženy ve lhůtách stanovených v žádostech vnitrostátního bezpečnostního orgánu uvedeného v odstavci 2, může Komise po oznámení vnitrostátního bezpečnostního orgánu prostřednictvím prováděcích aktů přijatých podle čl. 7 odst. 2 odejmout výhodu udělenou držiteli podle článku 3.
4. Držitelé schválení uvedených v čl. 1 odst. 2 tohoto nařízení neprodleně informují Komisi a Agenturu Evropské unie pro železnice o všech opatřeních jiných příslušných bezpečnostních orgánů, která mohou být v rozporu s jejich povinnostmi vyplývajícími z tohoto nařízení, ze směrnice 2004/49/ES a ze směrnice 2016/798/EU.

⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (přepřacované znění), Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102.

5. Před odnětím výhod podle článku 3 informuje Komise v dostatečném předstihu vnitrostátní bezpečnostní orgán uvedený v článku 2, orgán, který vydal schválení uvedená v čl. 1 odst. 2, držitele těchto schválení, jakož i vnitrostátní bezpečnostní orgán Spojeného království o svém úmyslu přistoupit k tomuto odnětí a poskytne jim příležitost vyjádřit svá stanoviska.

Článek 5

Bezpečnostní normy

1. Vnitrostátní bezpečnostní orgán uvedený v čl. 4 odst. 2 monitoruje bezpečnostní normy pro železnice uplatňované na přeshraniční infrastrukturu uvedené v čl. 1 odst. 2. Vnitrostátní bezpečnostní orgán o tom pravidelně Komisi a Agentuře Evropské unie pro železnice podává zprávy spolu s případným doporučením, aby Komise jednala v souladu s odstavcem 2.
2. Pokud má Komise oprávněné obavy, že bezpečnostní normy uplatňované na provoz infrastruktury spadající do oblasti působnosti tohoto nařízení nebo části téže infrastruktury, která se nachází ve Spojeném království, nejsou v souladu s příslušnými ustanoveními práva Unie, odejme bez zbytečného odkladu prostřednictvím prováděcích aktů přijatých podle čl. 7 odst. 2 výhodu udělenou držiteli podle článku 3.
3. Pro účely odstavce 1 si může vnitrostátní bezpečnostní orgán vyžádat informace od příslušných orgánů a stanovit přiměřenou lhůtu. Pokud tyto příslušné orgány neposkytnou požadované informace ve lhůtě stanovené vnitrostátním bezpečnostním orgánem nebo poskytnou informace neúplné, může Komise po oznámení vnitrostátního bezpečnostního orgánu prostřednictvím prováděcích aktů přijatých podle čl. 7 odst. 2 odejmout výhodu udělenou držiteli podle článku 3.
4. Před odnětím výhod podle článku 3 informuje Komise v dostatečném předstihu vnitrostátní bezpečnostní orgán uvedený v čl. 4 odst. 2, orgán, který vydal schválení uvedená v čl. 1 odst. 2, držitele těchto schválení, jakož i vnitrostátní bezpečnostní orgán Spojeného království o svém úmyslu přistoupit k tomuto odnětí a poskytne jim příležitost vyjádřit svá stanoviska.

Článek 6

Konzultace a spolupráce

1. Příslušné orgány členských států vedou konzultace a spolupracují s příslušnými orgány Spojeného království tak, aby bylo zajištěno provádění tohoto nařízení.
2. Členské státy na požádání neprodleně poskytnou Komisi veškeré informace získané podle odstavce 1 nebo jakékoli jiné informace důležité pro provádění tohoto nařízení.

Článek 7

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor uvedený v článku 51 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2016/797/EU⁸. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011 ve spojení s článkem 5 uvedeného nařízení.

Článek 8

Vstup v platnost a použitelnost

1. Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.
2. Použije se ode dne následujícího po dni, kdy Smlouvy přestanou na základě čl. 50 odst. 3 Smlouvy o Evropské unii pro Spojené království a ve Spojeném království platit.
3. Toto nařízení se nepoužije v případě, že do data uvedeného v odstavci 2 vstoupí v platnost dohoda o vystoupení uzavřená se Spojeným královstvím v souladu s čl. 50 odst. 2 Smlouvy o Evropské unii.
4. Původnost tohoto nařízení končí po uplynutí tří měsíců od data, kdy se stalo použitelným v souladu s odstavcem 2.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

Ve Štrasburku dne

*Za Evropský parlament
předseda/předsedkyně*

*Za Radu
předseda/předsedkyně*

⁸ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.