



EURÓPAI  
BIZOTTSÁG

Brüsszel, 2020.7.27.  
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Javaslat

## **AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**az (EU) 2016/798 irányelvnek a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésre  
alkalmazandó vasútbiztonsági és kölcsönös átjárhatósági szabályok tekintetében történő  
módosításáról**

## INDOKOLÁS

### 1. A JAVASLAT HÁTTERE

#### • A javaslat indokai és céljai

A Franciaország, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága között a magánszektorbeli koncessziós jogosultak által kiépítendő és üzemeltetendő, Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésről szóló, 1986. február 12-én, Canterburyben aláírt szerződés (a továbbiakban: Canterburyi Szerződés) létrehozott egy kormányközi bizottságot, amelynek célja, hogy felügyelje a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés kiépítésével és üzemeltetésével kapcsolatos kérdéseket.

A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodásban<sup>1</sup> meghatározott átmeneti időszak végéig a kormányközi bizottság az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>2</sup> 3. cikkének 7. pontja értelmében vett nemzeti biztonsági hatóság, amely illetékességgel rendelkezik a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés vonatkozásában.

Az (EU) 2016/798 irányelv 3. cikke 7. pontjának megfelelően nemzeti biztonsági hatóság lehet több tagállam által a vasútbiztonsági feladatok elvégzésével megbízott testület. Ugyanakkor a fent említett átmeneti időszakot követően a kormányközi bizottság egy tagállam és egy harmadik ország által létrehozott testületté minősül át. Az (EU) 2016/798 irányelv nem tartalmazza azt a lehetőséget, hogy a nemzeti biztonsági hatóság egy tagállam és egy harmadik ország által megbízott testület legyen. Ezért eltérő rendelkezés hiányában az átmeneti időszakot követően az uniós jog a továbbiakban nem vonatkozik a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés azon szakaszára, amely az Egyesült Királyság joghatósága alá tartozik.

A Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés biztonságos és hatékony üzemeltetésének biztosítása érdekében elengedhetetlen, hogy egyetlen biztonsági hatóság, vagyis továbbra is a kormányközi bizottság legyen felelős az érintett infrastruktúra egészéért. Ehhez módosítani kell az (EU) 2016/798 irányelvet.

Egy ezzel párhuzamos és ehhez kapcsolódó kezdeményezés keretében a Bizottság javaslatot tesz egy olyan európai parlamenti és tanácsi határozat elfogadására, amely felhatalmazza Franciaországot arra, hogy bizonyos feltételek mellett tárgyalásokat folytasson és olyan nemzetközi megállapodást kössön, amelynek értelmében a kormányközi bizottság marad a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésért felelős egyetlen nemzeti biztonsági hatóság<sup>3</sup>. Egy ilyen megállapodás biztosítaná, hogy a kormányközi bizottság eleget tegyen a nemzeti biztonsági hatóságokra vonatkozó uniós jog rendelkezéseinek, különös tekintettel az (EU) 2016/798 irányelvre, az (EU) 2016/797 irányelvre<sup>4</sup> és az (EU) 2016/796 rendeletre<sup>5</sup> a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés vonatkozásában. Ez a megállapodás előírná,

---

<sup>1</sup> HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

<sup>2</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

<sup>3</sup> COM(2020) 622.

<sup>4</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/797 irányelve (2016. május 11.) a vasúti rendszer Európai Unión belüli kölcsönös átjárhatóságáról (HL L 138., 2016.5.26., 44. o.).

<sup>5</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/796 rendelete (2016. május 11.) az Európai Unió Vasúti Ügynökségéről és a 881/2004/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 138., 2016.5.26., 1. o.).

hogy vészhelyzet esetén a francia nemzeti biztonsági hatóság ideiglenesen illetékességet gyakorolhatna a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés francia joghatóság alá eső részén. Emellett azt is előírná, hogy amennyiben a Canterburyi Szerződés értelmében létrehozott döntőbíróóság előtti vitás ügyekben felmerülne az uniós jog értelmezésének kérdése, a döntőbíróóság köteles legyen ezt a kérdést az Európai Unió Bírósága elé utalni. Végezetül, a felhatalmazásról szóló határozatjavaslat értelmében a Bizottság felhatalmazná Franciaországot a megállapodás megkötésére a felhatalmazási határozatban szereplő feltételek teljesülésének ellenőrzését követően.

Figyelemmel a Franciaországnak címzett felhatalmazási határozatra irányuló bizottsági javaslatra, e javaslat célja az (EU) 2016/798 irányelv 3. cikke 7. pontjának módosítása, amely mind az említett irányelv szerinti vasúti biztonság, mind az (EU) 2016/797 irányelv szerinti vasúti átjárhatóság alkalmazásában meghatározza a „nemzeti biztonsági hatóság” fogalmát. E módosítás azt kívánja biztosítani, hogy a valamely tagállam és egy harmadik ország által az Unió által megkötött vagy jóváhagyott nemzetközi megállapodás alapján a vasútbiztonsági feladatok elvégzésével megbízott testület az uniós jog értelmében nemzeti biztonsági hatóságnak minősüljön.

Ezenkívül ez a javaslat előírná, hogy amennyiben a vasútbiztonság érdeke megkívánja, az érintett tagállam haladéktalanul élhessen az érintett harmadik országgal kötött megállapodás szerinti jogával, amely szerint a nemzeti biztonsági hatóság kizárólagos hatáskörrel rendelkezhet a vasúti infrastruktúra adott tagállamban található része felett. A javaslat szerint továbbá az Európai Unió Bírósága jogkörébe tartozna döntést hozni az olyan nemzetközi megállapodások értelmében felállított döntőbíróóságok felkérésére, mint amilyenek az Egyesült Királysággal való tárgyalására, illetve megkötésére Franciaország felhatalmazást kap.

- **Összhang a szabályozási terület jelenlegi rendelkezéseivel**

A javaslat az (EU) 2016/798 irányelv rendkívül korlátozott hatályú módosítására irányul, amely annak következményeire reagálna, hogy az Egyesült Királyság a továbbiakban nem tartozik az irányelv hatálya alá. A javasolt feltételek szigorúan az e tekintetben szükséges feltételekre korlátozódnak, hogy biztosítsák a határokon átnyúló biztonságos és hatékony üzemeltetést, illetve kiegészítsenek meglévő rendelkezéseket. E javaslat tehát teljes mértékben összhangban van a fennálló jogszabályokkal.

- **Összhang az Unió egyéb szakpolitikáival**

A javaslat a vasútbiztonságot és a kölcsönös átjárhatóságot érinti, úgy módosítva az (EU) 2016/798 irányelvet, hogy az Egyesült Királyság Unióból való kilépését követően rendezze a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés helyzetét.

## **2. JOGALAP, SZUBSZIDIARITÁS ÉS ARÁNYOSSÁG**

- **Jogalap**

A jogalap az Európai Unió működéséről szóló szerződés (EUMSZ) 91. cikkének (1) bekezdése.

- **Szubszidiaritás (nem kizárólagos hatáskör esetén)**

Mivel a javaslat az (EU) 2016/798 irányelv fenti okokból szükségessé vált módosítására irányul, célkitűzése kizárólag uniós szintű jogi aktus révén érhető el.

- **Arányosság**

A rendeletjavaslat arányos, mert biztosítani tudja a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés biztonságos és hatékony üzemeltetését, és a korlátozott és szükséges jogi módosítások révén képes elkerülni a fennakadásokat. A javaslat nem lépi túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket.

- **A jogi aktus típusának megválasztása**

A javaslat korlátozott számú rendelkezést tartalmaz egy rendkívül egyedi helyzet kezelésére, és ezek közül egyik sem igényli a nemzeti jogba való átültetést. Ezt figyelembe véve az európai parlamenti és tanácsi rendelet tűnik az erre a célra alkalmas jogi aktusnak.

### **3. AZ UTÓLAGOS ÉRTÉKELESEK, AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK EREDMÉNYEI**

- **A jelenleg hatályban lévő jogszabályok utólagos értékelése/célravezetőségi vizsgálata**

Tárgytalan, mert a javaslat egy meglévő jogszabály módosítására irányul, és rendkívül korlátozott a hatálya.

- **Az érdekelt felekkel folytatott konzultációk**

Az (EU) 2016/798 irányelv módosításának rendkívül korlátozott hatályára való tekintettel nincs szükség a javaslattal kapcsolatos nyilvános konzultációra.

- **Szakértői vélemények beszerzése és felhasználása**

A javaslatot belső jogi és technikai elemzésnek vetették alá annak biztosítására, hogy a javasolt intézkedés elérje a kívánt célt, ugyanakkor a feltétlenül szükséges mértékre korlátozódjon.

- **Hatásvizsgálat**

Nincs szükség hatásvizsgálatra, mivel a javasolt intézkedésen kívül nincsenek lényegesen eltérő szakpolitikai alternatívák.

- **Célravezető szabályozás és egyszerűsítés**

Tárgytalan.

- **Alapjogok**

A javaslat nincs hatással az alapjogok alkalmazására vagy védelmére.

### **4. KÖLTSÉGVETÉSI VONZATOK**

Tárgytalan.

### **5. EGYÉB ELEMEK**

- **Végrehajtási tervek, valamint a nyomon követés, az értékelés és a jelentéstétel szabályai**

Tárgytalan.

- **Magyarázó dokumentumok (irányelvek esetén)**

Tárgytalan.

- **A javaslat egyes rendelkezéseinek részletes magyarázata**

A javaslat két elemből áll:

- (1) Az (EU) 2016/798 irányelv 3. cikke 7. pontjának egy új franciabekezdéssel való kiegészítése révén a valamely tagállam és egy harmadik ország által az Unió által megkötött vagy jóváhagyott nemzetközi megállapodás alapján a vasútbiztonsági feladatok elvégzésével megbízott testület az uniós jog értelmében nemzeti biztonsági hatóságnak minősül.
- (2) Az (EU) 2016/798 irányelv 16. cikkének új, (4) bekezdése értelmében egyedi szabályok vonatkoznak az uniós vasútbiztonsági és kölcsönös átjárhatósági szabályok alkalmazására, ha egy adott mérnöki építményért felelős biztonsági hatóságot valamely tagállam és egy harmadik ország hozott létre az Unió által megkötött vagy jóváhagyott nemzetközi megállapodás alapján. Ez a rendelkezés mindenekelőtt az érintett tagállam azon kötelezettségére vonatkozik, miszerint minden szükséges intézkedést meg kell hoznia annak érdekében, hogy mindenkor biztosítsa az uniós jog alkalmazását. Emellett előírja, hogy az Európai Unió Bírósága illetékes előzetes döntést hozni az uniós jog értelmezésével kapcsolatos ügyekben a vasútbiztonság és a kölcsönös átjárhatóság tekintetében a tagállam és az érintett harmadik ország között felmerült vitás ügyekben.

## Javaslat

**AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS RENDELETE**

**az (EU) 2016/798 irányelvnek a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésre alkalmazandó vasútbiztonsági és kölcsönös átjárhatósági szabályok tekintetében történő módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,  
tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikkére,  
tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,  
a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,  
tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére<sup>6</sup>,  
tekintettel a Régiók Bizottságának véleményére<sup>7</sup>,  
rendes jogalkotási eljárás keretében,  
mivel:

(1) Az (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv<sup>8</sup> 16. cikke értelmében a tagállamok nemzeti biztonsági hatóságot hoznak létre a vasútbiztonsággal kapcsolatos feladatok ellátására. Az (EU) 2016/798 irányelv 3. cikke 7. pontjának megfelelően a nemzeti biztonsági hatóság nem csupán az érintett tagállam által egyoldalúan létrehozott hatóság, hanem több tagállam által ezekkel a feladatokkal az egységes biztonsági rendszer érdekében megbízott testület is lehet.

(2) A Franciaország, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága között a magánszektorbeli koncessziós jogosultak által kiépítendő és üzemeltetendő, a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésről szóló, 1986. február 12-én, Canterburyben aláírt szerződés (a továbbiakban: Canterburyi Szerződés) létrehozott egy kormányközi bizottságot, amelynek célja, hogy felügyelje a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés kiépítésével és üzemeltetésével kapcsolatos kérdéseket.

(3) A Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságának az Európai Unióból és az Európai Atomenergia-közösségből történő kilépéséről szóló megállapodásban<sup>9</sup> előírt átmeneti időszak végéig (a továbbiakban: átmeneti időszak) a kormányközi bizottság az (EU) 2016/798 irányelv 3. cikkének 7. pontja értelmében vett, a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetésért felelős nemzeti biztonsági hatóság.

(4) Az átmeneti időszakot követően a kormányközi bizottság egy tagállam és egy harmadik ország által létrehozott testületté minősül át. Eltérő rendelkezés hiányában ez a bizottság a továbbiakban nem az uniós jog értelmében vett nemzeti biztonsági hatóság, és az

<sup>6</sup> HL C , . o.

<sup>7</sup> HL C , . o.

<sup>8</sup> Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/798 irányelve (2016. május 11.) a vasútbiztonságról (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

<sup>9</sup> HL L 29., 2020.1.31., 7. o.

uniós jog nem vonatkozik a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés azon részére, amely az Egyesült Királyság joghatósága alá tartozik.

(5) A Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés biztonságos és hatékony üzemeltetése érdekében előnyös lenne, ha a kormányközi bizottság maradna az említett infrastruktúra egészéért felelős egyetlen biztonsági hatóság.

(6) Ennek érdekében a(z) XXX/XX határozat felhatalmazza Franciaországot, hogy bizonyos feltételek mellett olyan megállapodásról tárgyaljon, illetve olyan megállapodást írjon alá és kössön, amelynek értelmében a Canterburyi Szerződés alapján létrehozott kormányközi bizottság marad az uniós jog alkalmazásáért felelős biztonsági hatóság a Csatorna-alagúton áthaladó állandó összeköttetés vonatkozásában.

(7) Az említett helyzet figyelembevétele érdekében módosítani kell az (EU) 2016/798 irányelvet.

(8) Ehhez egyedi szabályokat kell hozni az illetékes hatóságok vonatkozásában, valamint annak biztosítására, hogy az érintett tagállam minden szükséges intézkedést tegyen annak érdekében, hogy a közös illetékes hatóság vagy annak hiányában a saját illetékes hatósága mindenkor alkalmazza az uniós jogot. Az érintett tagállam és a harmadik ország közötti, a vasútbiztonságra vonatkozó vitarendezés felvetheti az uniós jog értelmezésének kérdését. Következésképpen az Európai Unió Bíróságát hatáskörrel kell felruházni az ilyen kérdésekkel kapcsolatos előzetes döntéshozatalra.

(9) Ezt a rendeletet sürgősséggel el kell fogadni annak biztosítása érdekében, hogy az átmeneti időszak végén hatályban legyenek a szükséges rendelkezések. Ezért helyénvaló kivételt biztosítani a nemzeti parlamenteknek az Európai Unióban betöltött szerepéről szóló, az Európai Unióról szóló szerződéshez, az Európai Unió működéséről szóló szerződéshez és az Európai Atomenergia-közösséget létrehozó szerződéshez csatolt 1. jegyzőkönyv 4. cikkében említett nyolchetes időszak alól.

(10) E rendeletnek sürgősen, az Európai Unió Hivatalos Lapjában való kihirdetését követő napon hatályba kell lépnie,

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

### *1. cikk*

Az (EU) 2016/798 irányelv a következőképpen módosul:

a) A 3. cikk 7. pontja helyébe a következő szöveg lép:

„7. „nemzeti biztonsági hatóság”:

- az a nemzeti testület, amelyet az ezen irányelv szerinti vasútbiztonsági feladatok elvégzésével bíztak meg,
- a több tagállam által ezekkel a feladatokkal annak érdekében megbízott testület, hogy egységes biztonsági rendszer jöjjön létre, illetve
- valamely tagállam és egy harmadik ország által ezekkel a feladatokkal annak érdekében megbízott testület, hogy egységes biztonsági rendszer jöjjön létre, amennyiben az Unió erről megállapodást kötött az érintett harmadik országgal vagy valamely tagállam ilyen megállapodást kötött az e célból adott uniós felhatalmazásnak megfelelően.”

b) A 16. cikk az alábbi bekezdéssel egészül ki:

„(4) Amennyiben egy mérnöki építmény részben egy harmadik országban, részben valamely tagállamban található, az adott tagállam a területén egyébként illetékes nemzeti biztonsági hatóság mellett – a 3. cikk 7. pontjának harmadik francia bekezdésével összhangban és az Unióval kötött nemzetközi megállapodás vagy az Unió által jóváhagyott nemzetközi megállapodás útján – kinevezhet egy biztonsági hatóságot az adott mérnöki építmény, valamint a kapcsolódó vasúti infrastruktúra valamennyi eleme vonatkozásában (a továbbiakban: külön biztonsági hatóság). Az említett megállapodás értelmében a nemzeti biztonsági hatóság ideiglenesen illetékességet gyakorolhat az infrastruktúra adott tagállam területén fekvő része felett.

A nemzetközi megállapodások összefüggésében, az első albekezdés rendelkezéseinek megfelelően, az érintett tagállam minden lehetséges intézkedést meghoz az adott megállapodás értelmében annak biztosítására, hogy a külön biztonsági hatóság eleget tegyen az uniós jog vonatkozó rendelkezéseinek. E célból és amennyiben a vasútbiztonság érdeke megkívánja, az érintett tagállam haladéktalanul élhet az érintett harmadik országgal kötött megállapodás értelmében vett jogával, amely szerint a nemzeti biztonsági hatóság kizárólagos illetékességet gyakorolhat a vasúti infrastruktúra adott tagállamban található része felett.

Amennyiben az első albekezdésben említett nemzetközi megállapodásnak megfelelően döntőbírság elé utalt vitás ügyekben felmerül az uniós jog értelmezésének kérdése, az Európai Unió Bírósága illetékes döntést hozni a vitás ügyek rendezése érdekében, az adott nemzetközi megállapodás értelmében felállított döntőbírság kérésére.

Az EUMSZ 267. cikkének megfelelően az Európai Unió Bírósága elé terjesztett ügyekre vonatkozó uniós jogi rendelkezések értelemszerűen vonatkoznak az Európai Unió Bíróságának döntése iránti, a harmadik albekezdéssel összhangban benyújtott kérelmekre.

A harmadik albekezdésnek megfelelően az Európai Unió Bírósága elé utalt ügyekben:

- a) az a harmadik ország, amely az első albekezdésben említett nemzetközi megállapodás részes fele, a tagállamokhoz hasonló módon részt vehet az Európai Unió Bíróságának eljárásaiban;
- b) az adott harmadik ország bíróságai vagy döntőbírságai előtt eljárni jogosult ügyvédek jogosultak az Európai Unió Bírósága előtti ilyen eljárásokban részt vevő felek képviseletére vagy segítésére. Ilyen esetekben az érintett ügyvédek vonatkozásában minden tekintetben ugyanolyan bánásmódot kell alkalmazni, mint a tagállami bíróságok előtt eljárni jogosult ügyvédek vonatkozásában, amikor azok az Európai Unió Bírósága előtt képviselnek vagy segítenek egy felet.

Amennyiben a külön biztonsági hatóság nem tesz eleget az Európai Unió Bírósága által a harmadik albekezdésnek megfelelően hozott döntésnek, az érintett tagállam haladéktalanul élhet az első albekezdésben említett, a harmadik országgal kötött nemzetközi megállapodás szerinti jogával, amely szerint a nemzeti biztonsági hatóság kizárólagos illetékességet gyakorolhat a vasúti infrastruktúra adott tagállamban található része felett.”

## 2. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.  
Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*az Európai Parlament részéről*  
*az elnök*

*a Tanács részéről*  
*az elnök*