



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive (EU) 2016/798 glede uporabe pravil o varnosti na železnici in interoperabilnosti železniškega sistema na stalni povezavi pod Rokavskim prelivom

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OZADJE PREDLOGA

• Razlogi za predlog in njegovi cilji

S pogodbo med Francijo ter Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska o gradnji in upravljanju stalne povezave pod Rokavskim prelivom s strani zasebnih koncesionarjev, podpisano v Canterburyju 12. februarja 1986 (v nadaljnjem besedilu: pogodba iz Canterburyja), je bila ustanovljena medvladna komisija za nadzor vseh zadev v zvezi z gradnjo in upravljanjem stalne povezave pod Rokavskim prelivom.

Do konca prehodnega obdobja iz Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo¹ je medvladna komisija nacionalni varnostni organ v smislu člena 3(7) Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta², pristojen za stalno povezavo pod Rokavskim prelivom.

V skladu s členom 3(7) Direktive (EU) 2016/798 je lahko nacionalni varnostni organ organ, ki mu je več držav članic zaupalo naloge v zvezi z varnostjo na železnici. Vendar bo po koncu navedenega prehodnega obdobja medvladna komisija postala organ, ki sta ga ustanovili država članica in tretja država. V Direktivi (EU) 2016/798 ni predvidena možnost, da gre pri nacionalnem varnostnem organu za organ, ki mu naloge zaupata država članica in tretja država. Zato se po koncu prehodnega obdobja pravo Unije ne bo več uporabljalo za del stalne povezave pod Rokavskim prelivom, ki spada pod jurisdikcijo Združenega kraljestva, razen če ne bo določeno drugače.

Da se zagotovi varno in učinkovito upravljanje stalne povezave pod Rokavskim prelivom, je potreben en sam varnostni organ, odgovoren za celotno infrastrukturo, in ta bi morala ostati medvladna komisija. Zato bi bilo treba Direktivo (EU) 2016/798 spremeniti.

Komisija v vzporedni in povezani pobudi predlaga tudi sprejetje sklepa Evropskega parlamenta in Sveta o pooblastilu Franciji, da pod določenimi pogoji izpogaja in sklene mednarodni sporazum, s katerim bi se ohranila medvladna komisija kot enotni nacionalni varnostni organ za stalno povezavo pod Rokavskim prelivom³. Tak sporazum bi zagotovil, da medvladna komisija na stalni povezavi pod Rokavskim prelivom izpolnjuje določbe prava Unije, ki se uporabljajo za nacionalne varnostne organe, zlasti Direktivo (EU) 2016/798, Direktivo (EU) 2016/797⁴ in Uredbo (EU) 2016/796⁵. Ta sporazum bi določal, da bi v nujnih primerih francoski nacionalni varnostni organ lahko začasno prevzel pristojnost nad delom stalne povezave pod Rokavskim prelivom pod francosko jurisdikcijo. Prav tako bi določal, da kadar se v sporu pred arbitražnim sodiščem, ustanovljenim s pogodbo iz Canterburyja, pojavi vprašanje v zvezi z razlago prava Unije, mora to sodišče to vprašanje predložiti Sodišču Evropske unije. Nazadnje bi Komisija v skladu s predlaganim sklepom o pooblastilu Francijo pooblastila, da sklene sporazum, potem ko Komisija preveri, da ta izpolnjuje pogoje iz sklepa o pooblastilu.

¹ UL L 29, 31.1.2020, str. 7.

² Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).

³ COM(2020) 622.

⁴ Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44).

⁵ Uredba (EU) 2016/796 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o Agenciji Evropske unije za železnice in razveljavitvi Uredbe (ES) št. 881/2004 (UL L 138, 26.5.2016, str. 1).

Ob upoštevanju predloga Komisije za sklep o pooblastilu Franciji je ta predlog namenjen spremembi člena 3(7) Direktive (EU) 2016/798, v kateri je opredeljen pojem „nacionalni varnostni organ“, tako za namene varnosti na železnici na podlagi navedene direktive kakor tudi za namene interoperabilnosti železniškega sistema na podlagi Direktive (EU) 2016/797. S tem bi se omogočilo, da bi se organ, ki sta mu država članica in tretja država zaupali naloge v zvezi z varnostjo na železnici in interoperabilnostjo železniškega sistema na podlagi mednarodnega sporazuma, ki ga je sklenila ali odobrila EU, štel za nacionalni varnostni organ v skladu s pravom Unije.

Poleg tega bi ta predlog določal, da bi morala zadevna država članica, kadar je to potrebno zaradi varnosti na železnici, nemudoma uveljaviti pravico, podeljeno s sporazumom z zadevno tretjo državo, na podlagi katere lahko nacionalni varnostni organ prevzame izključno pristojnost nad delom železniške infrastrukture, ki se nahaja v navedeni državi članici. Predlog bi prav tako določal, da bi bilo Sodišče Evropske unije pristojno za odločanje na zahtevo arbitražnega sodišča, ustanovljenega z mednarodnim sporazumom, kot je sporazum, za izpogajanje in sklenitev katerega z Združenim kraljestvom bi morala biti pooblaščenca Francija.

- **Skladnost z veljavnimi predpisi s področja zadevne politike**

Pri tem predlogu gre za spremembo Direktive (EU) 2016/798 v zelo omejenem obsegu, ki bi obravnavala nekatere posledice, ki izhajajo iz dejstva, da se navedena direktiva ne bo več uporabljala za Združeno kraljestvo. Predlagani pogoji so strogo omejeni na to, kar je potrebno za zagotovitev varnih in učinkovitih čezmejnih dejavnosti, in dopolnjujejo obstoječe določbe. Ta predlog je torej v celoti skladen z veljavno zakonodajo.

- **Skladnost z drugimi politikami Unije**

Predlog se nanaša na varnost na železnici in interoperabilnost železniškega sistema in spreminja Direktivo (EU) 2016/798, in sicer je posebej namenjen obravnavi razmer v zvezi s stalno povezavo pod Rokavskim prelivom po izstopu Združenega kraljestva iz Unije.

2. PRAVNA PODLAGA, SUBSIDIARNOST IN SORAZMERNOST

- **Pravna podlaga**

Pravna podlaga je člen 91(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (PDEU).

- **Subsidiarnost (za neizključno pristojnost)**

Ker je cilj predloga sprememba Direktive (EU) 2016/798, ki je potrebna za opisane namene, se lahko njegov cilj doseže le z aktom na ravni Unije.

- **Sorazmernost**

Predlagana uredba se šteje za sorazmerno, saj lahko z omejeno in potrebno pravno spremembo zagotovi varno in učinkovito upravljanje stalne povezave pod Rokavskim prelivom in prepreči motnje. Ne presega tistega, kar je potrebno za dosego tega cilja.

- **Izbira instrumenta**

Ta predlog vsebuje omejen sklop določb za obravnavo zelo specifičnih razmer, od katerih nobene ni treba prenesti v nacionalno zakonodajo. Ob upoštevanju tega se zdi, da je uredba Evropskega parlamenta in Sveta ustrezna oblika pravnega akta.

3. REZULTATI NAKNADNIH OCEN, POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN OCEN UČINKA

- **Naknadne ocene/preverjanja ustreznosti obstoječe zakonodaje**

Ni relevantno, saj gre za predlog spremembe obstoječe zakonodaje in je sprememba zelo omejena.

- **Posvetovanja z zainteresiranimi stranmi**

Zaradi zelo omejenega obsega spremembe Direktive (EU) 2016/798 javno posvetovanje v zvezi s predlogom ni potrebno.

- **Zbiranje in uporaba strokovnih mnenj**

Za ta predlog je bila opravljena interna pravna in tehnična analiza, da bi se zagotovilo, da predlagani ukrep dosega svoj predvideni namen, vendar je hkrati omejen na to, kar je nujno potrebno.

- **Ocena učinka**

Ocena učinka ni potrebna, saj razen predlagane ni na voljo bistveno drugačnih možnosti politike.

- **Ustreznost in poenostavitev ureditve**

Ni relevantno

- **Temeljne pravice**

Predlog ne vpliva na uporabo ali varstvo temeljnih pravic.

4. PRORAČUNSKE POSLEDICE

Ni relevantno

5. DRUGI ELEMENTI

- **Načrti za izvedbo ter ureditev spremljanja, ocenjevanja in poročanja**

Ni relevantno.

- **Obrazložitveni dokumenti (za direktive)**

Ni relevantno

- **Natančnejša pojasnitev posameznih določb predloga**

Predlog sestavljata dva elementa:

- (1) z vključitvijo nove alinee v člen 3(7) Direktive (EU) 2016/798 bi se lahko organ, ki sta mu država članica in tretja država zaupali naloge v zvezi z varnostjo na železnici na podlagi mednarodnega sporazuma, ki ga je sklenila ali odobrila Unija, štel za nacionalni varnostni organ v skladu s pravom Unije;
- (2) v skladu z novim odstavkom 4, vstavljenim v člen 16 Direktive (EU) 2016/798, bi se določila posebna pravila za uporabo pravil Unije na področjih varnosti na železnici in interoperabilnosti železniškega sistema, kadar država članica in tretja država

ustanovita varnostni organ za en sam gradbeni inženirski objekt v skladu z mednarodnim sporazumom, ki ga je sklenila ali odobrila Unija. Ta določba zlasti določa, da mora zadevna država članica sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da se pravo Unije dosledno uporablja. Določa tudi, da je Sodišče Evropske unije pristojno za predhodno odločanje o vprašanjih razlage prava Unije, kadar se ta pojavijo v sporih med zadevnima državo članico in tretjo državo na področjih varnosti na železnici in interoperabilnosti železniškega sistema.

Predlog

UREDBA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembi Direktive (EU) 2016/798 glede uporabe pravil o varnosti na železnici in interoperabilnosti železniškega sistema na stalni povezavi pod Rokavskim prelivom

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 91 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Evropske komisije,

po posredovanju osnutka zakonodajnega akta nacionalnim parlamentom,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁶,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij⁷,

v skladu z rednim zakonodajnim postopkom,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Člen 16 Direktive (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta⁸ od držav članic zahteva, da vzpostavijo nacionalne varnostne organe, ki so zadolženi za naloge, določene v zvezi z varnostjo na železnici. V skladu s členom 3(7) Direktive (EU) 2016/798 je lahko nacionalni varnostni organ ne le organ, ki ga enostransko ustanovi zadevna država članica, temveč organ, ki mu je več držav članic zaupalo navedene naloge, da bi zagotovil enoten varnostni režim.

(2) S pogodbo med Francijo in Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska o gradnji in upravljanju stalne povezave pod Rokavskim prelivom s strani zasebnih koncesionarjev, podpisano 12. februarja 1986 v Canterburyju (v nadaljnjem besedilu: pogodba iz Canterburyja), je bila ustanovljena medvladna komisija za nadzor vseh zadev v zvezi z gradnjo in upravljanjem stalne povezave pod Rokavskim prelivom.

(3) Do konca prehodnega obdobja iz Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo⁹ (v nadaljnjem besedilu: prehodno obdobje) je medvladna komisija nacionalni varnostni organ v smislu člena 3(7) Direktive (EU) 2016/798, pristojen za stalno povezavo pod Rokavskim prelivom.

(4) Po koncu prehodnega obdobja bo medvladna komisija postala organ, ki sta ga ustanovili država članica in tretja država. Če ne bo določeno drugače, ne bi več bila nacionalni varnostni organ v skladu s pravom Unije, pravo Unije pa se ne bi več uporabljalo za del stalne povezave pod Rokavskim prelivom, ki je pod jurisdikcijo Združenega kraljestva.

⁶ UL C , , str. .

⁷ UL C , , str. .

⁸ Direktiva (EU) 2016/798 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L 138, 26.5.2016, str. 102).

⁹ UL L 29, 31.1.2020, str. 7.

(5) Za zagotovitev varnega in učinkovitega upravljanja stalne povezave pod Rokavskim prelivom bi bilo koristno ohraniti medvladno komisijo kot enotni varnostni organ, ki bi bil odgovoren za celotno infrastrukturo.

(6) Zato Sklep XXX/XX pooblašča Francijo, da pod določenimi pogoji izpogaja, podpiše in sklene sporazumu, s katerim se ohranja medvladna komisija, ustanovljena s pogodbo iz Canterburyja, kot varnostni organ, pristojen za uporabo prava Unije na stalni povezavi pod Rokavskim prelivom.

(7) Zaradi upoštevanja teh posebnih razmer je treba prilagoditi Direktivo (EU) 2016/798.

(8) V ta namen bi bilo treba določiti posebna pravila glede pristojnih organov, pa tudi glede dolžnosti zadevne države članice, da sprejme vse potrebne ukrepe za zagotovitev, da skupni pristojni organ ali, če to ni mogoče, njen pristojni organ dosledno uporablja pravo Unije. Pri reševanju sporov med zadevno državo članico in tretjo državo na področju varnosti na železnici se lahko pojavijo vprašanja glede razlage prava Unije. Zato bi moralo biti Sodišče Evropske unije pristojno za sprejemanje predhodnih odločb o teh vprašanjih.

(9) To uredbo bi bilo treba čim prej sprejeti, da se zagotovi, da bodo do konca prehodnega obdobja sprejete potrebne določbe. Zato je primerno uporabiti izjemo od roka osmih tednov iz člena 4 Protokola št. 1 o vlogi nacionalnih parlamentov v Evropski uniji, ki je priložen Pogodbi o Evropski uniji, Pogodbi o delovanju Evropske unije in Pogodbi o ustanovitvi Evropske skupnosti za atomsko energijo.

(10) Ta uredba bi morala začeti veljati čim prej, in sicer dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije* –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Direktiva (EU) 2016/798 se spremeni:

(a) v členu 3 se točka 7 nadomesti z naslednjim:

„7. „nacionalni varnostni organ“ pomeni

- nacionalni organ, ki je zadolžen za naloge v zvezi z varnostjo na železnici v skladu s to direktivo,
- kateri koli organ, ki mu je več držav članic zaupalo navedene naloge, da se zagotovi enoten varnostni režim,
- kateri koli organ, ki sta mu država članica in tretja država zaupali navedene naloge, da se zagotovi enoten varnostni režim, pod pogojem, da je Unija z zadevno tretjo državo v ta namen sklenila sporazum ali da je tak sporazum sklenila država članica v skladu s pooblastilom, ki ji ga je v ta namen podelila Unija.“;

(b) v členu 16 se doda naslednji odstavek:

„4. Kadar se en gradbeni inženirski objekt delno nahaja v tretji državi in delno v državi članici, lahko ta država članica poleg nacionalnega varnostnega organa, ki je sicer pristojen za njeno ozemlje, v skladu s tretjo alineo člena 3(7) ter z mednarodnim sporazumom, ki ga je sklenila ali odobrila Unija, imenuje varnostni organ, pristojen posebej za ta gradbeni inženirski objekt in vse druge z njim povezane elemente železniške infrastrukture (v nadaljnjem besedilu: posebni varnostni organ). V skladu z navedenim sporazumom lahko nacionalni varnostni organ začasno prevzame pristojnost za del infrastrukture, ki se nahaja na ozemlju zadevne države članice.

V okviru katerega koli mednarodnega sporazuma iz prvega pododstavka zadevna država članica sprejme vse ukrepe, ki jih ima na voljo na podlagi takega sporazuma, za zagotovitev, da posebni varnostni organ izpolnjuje veljavne določbe prava Unije. V ta namen in kadar je to potrebno zaradi varnosti na železnici, zadevna država članica nemudoma uveljavi pravico, podeljeno s sporazumom z zadevno tretjo državo, na podlagi katere lahko nacionalni varnostni organ prevzame izključno pristojnost nad delom železniške infrastrukture, ki se nahaja v zadevni državi članici.

Kadar se v sporu, predloženem v arbitražo v skladu z mednarodnim sporazumom iz prvega pododstavka, pojavi vprašanje glede razlage določb prava Unije, je za odločanje o tem vprašanju na zahtevo arbitražnega sodišča, ustanovljenega za reševanje sporov na podlagi navedenega mednarodnega sporazuma, pristojno Sodišče Evropske unije.

Za predloge za sprejetje določitve Sodišča Evropske unije, vložene v skladu s tretjim pododstavkom, se smiselno uporabljajo določbe prava Unije, ki urejajo postopke, predložene Sodišču Evropske unije v skladu s členom 267 PDEU.

V zadevah, predloženih Sodišču Evropske unije v skladu s tretjim pododstavkom:

- (a) je lahko tretja država, ki je pogodbenica mednarodnega sporazuma iz prvega pododstavka, udeležena v postopku pred Sodiščem Evropske unije na enak način kot država članica;
- (b) imajo odvetniki, ki so pooblaščen za zastopanje pred sodišči navedene tretje države, pravico zastopati stranko ali ji nuditi pomoč v takih postopkih pred Sodiščem Evropske unije. V takih primerih se ti odvetniki v vsakem pogledu obravnavajo kot odvetniki, pooblaščen za zastopanje pred sodišči držav članic, ki zastopajo stranko ali ji nudijo pomoč pred Sodiščem Evropske unije.

Kadar posebni varnostni organ ne upošteva odločitve Sodišča Evropske unije, sprejete v skladu s tretjim pododstavkom, zadevna država članica nemudoma uveljavi pravico, podeljeno z mednarodnim sporazumom s tretjo državo iz prvega pododstavka, na podlagi katere lahko nacionalni varnostni organ prevzame izključno pristojnost nad delom železniške infrastrukture, ki se nahaja v zadevni državi članici.“

Člen 2

Ta uredba začne veljati dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju,

Za Evropski parlament
Predsednik

Za Svet
Predsednik