



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av direktiv (EU) 2016/798 vad gäller tillämpningen av reglerna för
järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet på den fasta förbindelsen under Engelska
kanalen**

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Genom fördraget mellan Frankrike och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om privata koncessionshavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen, vilket undertecknades i Canterbury den 12 februari 1986 (nedan kallat *Canterbury-fördraget*), inrättades en mellanstatlig kommission med uppgift att utöva tillsyn över alla frågor som rör uppförande och drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.

Fram till slutet av den övergångsperiod som infördes genom avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen¹ är denna mellanstatliga kommission den nationella säkerhetsmyndighet enligt artikel 3.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798² som är behörig för den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.

Enligt artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798 kan en nationell säkerhetsmyndighet vara ett organ som flera av medlemsstaterna har anförtrott uppgifter som rör järnvägssäkerhet. Efter den ovan nämnda övergångsperiodens slut kommer den mellanstatliga kommissionen emellertid att vara ett organ som inrättats av en medlemsstat och ett tredjeland. Direktiv (EU) 2016/798 omfattar inte möjligheten att en nationell säkerhetsmyndighet skulle kunna vara ett organ som anförtrotts uppgifter av en medlemsstat och ett tredjeland. Om inte annat föreskrivs kommer unionsrätten i slutet av övergångsperioden därför inte längre att vara tillämplig på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av Förenade kungarikets jurisdiktion.

För att säkerställa en säker och effektiv drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen är det nödvändigt att ha en enda säkerhetsmyndighet som ansvarar för hela denna infrastruktur. Denna säkerhetsmyndighet bör även fortsättningsvis vara den mellanstatliga kommissionen. Detta kräver en ändring av direktiv (EU) 2016/798.

I ett parallellt och med denna ändring sammanhängande initiativ föreslår kommissionen också att Europaparlamentet och rådet antar ett beslut som ger Frankrike befogenhet att på vissa villkor förhandla om och ingå ett internationellt avtal i syfte att bibehålla den mellanstatliga kommissionen som den enda nationella säkerhetsmyndigheten för den fasta förbindelsen under Engelska kanalen³. Ett sådant avtal skulle säkerställa att den mellanstatliga kommissionen följer de unionsrättsliga bestämmelser som gäller för nationella säkerhetsmyndigheter, särskilt direktiv (EU) 2016/798, direktiv (EU) 2016/797⁴ och förordning (EU) 2016/796⁵, avseende den fasta förbindelsen under Engelska kanalen. I avtalet skulle det föreskrivas att den franska nationella säkerhetsmyndigheten i nödsituationer tillfälligt skulle kunna överta behörigheten för den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av fransk jurisdiktion. Avtalet skulle också innehålla en

¹ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet, EUT L 138, 26.5.2016, s. 102.

³ COM(2020) 622.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen, EUT L 138, 26.5.2016, s. 44.

⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004, EUT L 138, 26.5.2016, s. 1.

bestämmelse om att eventuella frågor om tolkningen av unionsrätten som uppkommer i en tvist vilken anhängiggjorts vid den skiljedomstol som inrättats genom Canterbury-fördraget måste hänskjutas till EU-domstolen. Slutligen skulle kommissionen enligt det föreslagna beslutet om bemyndigande ge Frankrike befogenhet att ingå avtalet efter att ha kontrollerat att detta uppfyller villkoren i beslutet om bemyndigande.

Med beaktande av kommissionens förslag till beslut om bemyndigande riktat till Frankrike syftar det föreliggande förslaget till att ändra artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798, där begreppet ”nationell säkerhetsmyndighet” definieras, både när det gäller järnvägssäkerhet enligt det direktivet och när det gäller driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet enligt direktiv (EU) 2016/797. Syftet är att ett organ som av en medlemsstat och ett tredjeland anförtros uppgifter som rör järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet på grundval av ett internationellt avtal som ingåtts eller godkänts av EU ska kunna betraktas som en nationell säkerhetsmyndighet enligt unionsrätten.

Det föreliggande förslaget skulle dessutom föreskriva att den berörda medlemsstaten, om det är nödvändigt för järnvägssäkerheten, utan dröjsmål bör utnyttja den rätt som följer av avtalet med det berörda tredjelandet, enligt vilken den nationella säkerhetsmyndigheten får överta ensam behörighet för den del av järnvägsinfrastrukturen som är belägen i medlemsstaten ifråga. Förslaget skulle också föreskriva att Europeiska unionens domstol är behörig att meddela ett avgörande på begäran av en skiljedomstol som inrättats genom ett internationellt avtal av det slag som Frankrike bör få befogenhet att förhandla om och ingå med Förenade kungariket.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag är en ändring med mycket begränsat tillämpningsområde av direktiv (EU) 2016/798. Det skulle åtgärda några av konsekvenserna av att direktivet inte längre kommer att vara tillämpligt för Förenade kungariket. De föreslagna villkoren är strikt begränsade till vad som är nödvändigt i detta avseende för att säkerställa en säker och effektiv gränsöverskridande drift och komplettera befintliga bestämmelser. Detta förslag är därmed helt förenligt med den befintliga lagstiftningen.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget handlar om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet och om ändring av direktiv (EU) 2016/798 för att åtgärda situationen avseende den fasta förbindelsen under Engelska kanalen efter Förenade kungarikets utträde ur unionen.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Eftersom förslaget avser en ändring av direktiv (EU) 2016/798 som är nödvändig för de syften som beskrivs ovan, kan dess mål endast uppnås genom en akt på unionsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna förordningen anses vara proportionerlig eftersom den genom en begränsad och nödvändig rättslig ändring kan säkerställa en säker och effektiv drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen och störningar kan undvikas. Bestämmelserna i förslaget är inte mer långtgående än vad som krävs för ändamålet.

- **Val av instrument**

Detta förslag innehåller ett begränsat antal bestämmelser för att hantera en mycket specifik situation och ingen av dem behöver införlivas i nationell lagstiftning. Med beaktande av detta verkar en Europaparlamentets och rådets förordning vara en lämplig typ av rättsakt.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Inte tillämpligt, eftersom förslaget är en ändring av befintlig lagstiftning och har ett mycket begränsat tillämpningsområde.

- **Samråd med berörda parter**

Eftersom ändringen av direktiv (EU) 2016/798 har ett mycket begränsat tillämpningsområde krävs inget offentligt samråd om förslaget.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Detta förslag har varit föremål för intern rättslig och teknisk analys för att se till att den föreslagna åtgärden uppnår sitt avsedda ändamål, men samtidigt är begränsad till vad som är absolut nödvändigt.

- **Konsekvensbedömning**

Ingen konsekvensbedömning behövs med tanke på att det inte finns några väsentligen annorlunda policyalternativ, med undantag för vad som föreslagits.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Ej tillämpligt.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har ingen påverkan på tillämpningen eller skyddet av grundläggande rättigheter.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Ej tillämpligt.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Ej tillämpligt.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget innehåller två grundläggande delar:

- (1) Genom att en ny strecksats läggs till i artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798 skulle ett organ som av en medlemsstat och ett tredjeland anförtros uppgifter som rör järnvägssäkerhet, på grundval av ett internationellt avtal som ingåtts eller godkänts av unionen, kunna betraktas som en nationell säkerhetsmyndighet enligt unionsrätten.
- (2) Enligt en ny punkt som införs som punkt 4 i artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798 skulle särskilda regler fastställas för tillämpning av unionens bestämmelser om säkerhet och driftskompatibilitet i fall där en medlemsstat och ett tredjeland i enlighet med ett internationellt avtal som ingåtts eller godkänts av unionen har inrättat en säkerhetsmyndighet för en enda teknisk struktur. Det föreskrivs i synnerhet att den berörda medlemsstaten är skyldig att vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att unionsrätten alltid tillämpas. Det föreskrivs också att Europeiska unionens domstol är behörig att meddela förhandsavgöranden om frågor beträffande tolkningen av unionsrätten som uppkommer i tvister mellan medlemsstaten och det berörda tredjelandet när det gäller järnvägssäkerhet och järnvägssystemets driftskompatibilitet.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av direktiv (EU) 2016/798 vad gäller tillämpningen av reglerna för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet på den fasta förbindelsen under Engelska kanalen

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁶,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁷,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

(1) Enligt artikel 16 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798⁸ ska varje medlemsstat inrätta en nationell säkerhetsmyndighet som anförtros uppgifter avseende järnvägssäkerhet. Enligt artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798 kan en nationell säkerhetsmyndighet vara en myndighet som inrättas ensidigt av den berörda medlemsstaten, men kan också vara ett organ som flera av medlemsstaterna anförtrott dessa uppgifter för att säkerställa en enhetlig styrning av säkerheten.

(2) Genom fördraget mellan Frankrike och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om privata koncessionshavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen, vilket undertecknades i Canterbury den 12 februari 1986 (nedan kallat *Canterbury-fördraget*), inrättades en mellanstatlig kommission med uppgift att utöva tillsyn över alla frågor som rör uppförande och drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.

(3) Fram till slutet av den övergångsperiod som infördes genom avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen⁹ (nedan kallad *övergångsperioden*) är denna mellanstatliga kommission den nationella säkerhetsmyndighet enligt artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798 som ansvarar för den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.

(4) Efter övergångsperiodens slut kommer den mellanstatliga kommissionen att vara ett organ som inrättats av en medlemsstat och ett tredjeland. Om inte annat föreskrivs skulle den

⁶ EUT C , , s. .

⁷ EUT C , , s. .

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet, EUT L 138, 26.5.2016, s. 102.

⁹ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

då inte längre vara en nationell säkerhetsmyndighet enligt unionsrätten, och unionsrätten skulle inte längre vara tillämplig på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av Förenade kungarikets jurisdiktion.

(5) För att säkerställa en säker och effektiv drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen vore det fördelaktigt att bibehålla den mellanstatliga kommissionen som enda säkerhetsmyndighet med ansvar för hela denna infrastruktur.

(6) I detta syfte bemyndigas Frankrike genom beslut XXX/XX att på vissa villkor förhandla om, underteckna och ingå ett avtal genom vilket den mellanstatliga kommission som inrättats genom Canterbury-fördraget bibehålls som den säkerhetsmyndighet som är behörig när det gäller tillämpningen av unionsrätten i fråga om den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.

(7) Det är nödvändigt att anpassa direktiv (EU) 2016/798 för att ta hänsyn till denna särskilda situation.

(8) Särskilda regler bör fastställas avseende behöriga myndigheter och den berörda medlemsstatens skyldigheter att vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att unionsrätten alltid tillämpas av den gemensamma behöriga myndigheten eller, om detta inte är möjligt, av dess egen behöriga myndighet. Tvistlösning mellan den berörda medlemsstaten och tredjelandet i fråga om järnvägssäkerhet kan ge upphov till frågor om tolkningen av unionsrätten. EU-domstolen bör därför få befogenhet att meddela förhandsavgöranden i sådana frågor.

(9) Denna förordning bör antas så snart som möjligt för att säkerställa att de nödvändiga bestämmelserna finns på plats i slutet av övergångsperioden. Ett undantag från den åttaveckorsperiod som avses i artikel 4 i protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen, fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen, bör därför tillämpas.

(10) Denna förordning bör av brådskande skäl träda i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Direktiv (EU) 2016/798 ska ändras på följande sätt:

a) I artikel 3 ska punkt 7 ersättas med följande:

”7. *nationell säkerhetsmyndighet:*

- nationellt organ som har anförtrottps uppgifter avseende järnvägssäkerhet i enlighet med detta direktiv,
- organ som flera av medlemsstaterna har anförtrott dessa uppgifter för att säkerställa en enhetlig styrning av säkerheten,
- organ som en medlemsstat och ett tredjeland har anförtrott dessa uppgifter för att säkerställa en enhetlig styrning av säkerheten, under förutsättning att unionen har ingått ett avtal om detta med det berörda tredjelandet eller att en medlemsstat har ingått ett sådant avtal i enlighet med ett bemyndigande som unionen beviljat för detta ändamål.”

b) I artikel 16 ska följande punkt läggas till:

”4. Om en enda teknisk struktur är belägen delvis i ett tredjeland och delvis i en medlemsstat får den medlemsstaten, utöver den nationella säkerhetsmyndighet som är behörig på dess territorium och

i enlighet med artikel 3.7 tredje strecksatsen, och

på grundval av ett internationellt avtal som ingåtts eller godkänts av unionen,

utse en säkerhetsmyndighet med särskild behörighet för denna tekniska struktur och alla andra delar av den järnvägsinfrastruktur som är kopplad till den (nedan kallad *den särskilda säkerhetsmyndigheten*). I enlighet med avtalet får den nationella säkerhetsmyndigheten tillfälligt överta behörigheten för den del av infrastrukturen som är belägen på den berörda medlemsstatens territorium.

När det gäller internationella avtal enligt första stycket ska den berörda medlemsstaten vidta alla åtgärder som står till dess förfogande inom ramen för ett sådant avtal för att säkerställa att den särskilda säkerhetsmyndigheten följer tillämpliga unionsrättsliga bestämmelser. För detta ändamål, och om det är nödvändigt för järnvägssäkerheten, ska den berörda medlemsstaten utan dröjsmål utnyttja den rätt som följer av avtalet med det berörda tredjelandet, enligt vilken den nationella säkerhetsmyndigheten får överta ensam behörighet för den del av järnvägsinfrastrukturen som är belägen i den berörda medlemsstaten.

Om en tvist som hänskjutits till skiljedom i enlighet med ett sådant internationellt avtal som avses i första stycket ger upphov till en fråga om tolkningen av en unionsrättslig bestämmelse, ska Europeiska unionens domstol vara behörig att meddela ett förhandsavgörande i frågan på begäran av den skiljedomstol som inrättats för att lösa tvister enligt det internationella avtalet.

De unionsrättsliga bestämmelser som reglerar förfaranden vid Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 267 i EUF-fördraget ska i tillämpliga delar gälla begäranden om ett förhandsavgörande från Europeiska unionens domstol i enlighet med tredje stycket.

I de mål som anhängiggjorts vid Europeiska unionens domstol i enlighet med tredje stycket

- (a) får det tredjeland som är part i det internationella avtal som avses i första stycket delta i förfarandet vid Europeiska unionens domstol på samma sätt som en medlemsstat,
- (b) ska advokater med behörighet att verka i tredjelandets domstolar ha rätt att företräda eller biträda parter i sådana förfaranden vid Europeiska unionens domstol. I sådana fall ska dessa advokater i alla avseenden behandlas som advokater med behörighet att verka i medlemsstaternas domstolar som företrädare eller biträder en part i Europeiska unionens domstol.

Om den särskilda säkerhetsmyndigheten inte rättar sig efter ett avgörande från Europeiska unionens domstol som meddelats i enlighet med tredje stycket, ska den berörda medlemsstaten utan dröjsmål utnyttja den rätt som följer av det internationella avtalet med det tredjeland som avses i första stycket, enligt vilken den nationella säkerhetsmyndigheten får överta ensam behörighet för den del av järnvägsinfrastrukturen som är belägen i den berörda medlemsstaten.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande