EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn (EU) 2016/798 met betrekking tot de toepassing van de regels inzake spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit in de Kanaaltunnel

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Bij het Verdrag tussen de Franse Republiek en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende de bouw en de exploitatie door privé-concessionarissen van een vaste kanaalverbinding, ondertekend te Canterbury op 12 februari 1986 (hierna: "het Verdrag van Canterbury"), is een Intergouvernementele Commissie ingesteld om toe te zien op alle kwesties met betrekking tot de bouw en de exploitatie van de vaste kanaalverbinding (hierna: "de Kanaaltunnel").

Tot het einde van de overgangsperiode die is vastgesteld bij het akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie[1], is de Intergouvernementele Commissie de nationale veiligheidsinstantie in de zin van artikel 3, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad[2] die bevoegd is voor de Kanaaltunnel.

Overeenkomstig artikel 3, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/798 kan een nationale veiligheidsinstantie een orgaan zijn dat door verschillende lidstaten is belast met de taken betreffende de veiligheid op het spoor. Na het einde van de bovengenoemde overgangsperiode zal de Intergouvernementele Commissie echter een orgaan zijn dat is ingesteld door een lidstaat en een derde land. Richtlijn (EU) 2016/798 voorziet niet in de mogelijkheid dat een nationale veiligheidsinstantie een orgaan is dat door een lidstaat en een derde land is belast met veiligheidstaken. Tenzij anders is bepaald, is het recht van de Unie na het einde van de overgangsperiode niet langer van toepassing op het deel van de Kanaaltunnel dat onder de jurisdictie van het Verenigd Koninkrijk valt.

Om de veilige en efficiënte exploitatie van de Kanaaltunnel te waarborgen, is het noodzakelijk dat één enkele veiligheidsinstantie verantwoordelijk is voor de hele infrastructuur, en dat dit de Intergouvernementele Commissie blijft. Daarvoor is een wijziging van Richtlijn (EU) 2016/798 vereist.

In een parallel en gerelateerd initiatief stelt de Commissie ook voor een besluit van het Europees Parlement en de Raad vast te stellen waarbij Frankrijk wordt gemachtigd om onder bepaalde voorwaarden te onderhandelen over een internationale overeenkomst waarbij de Intergouvernementele Commissie de enige nationale veiligheidsinstantie voor de Kanaaltunnel blijft, en om die internationale overeenkomst te sluiten[3]. Een dergelijke overeenkomst zou garanderen dat de Intergouvernementele Commissie voldoet aan de bepalingen van het Unierecht die van toepassing zijn op nationale veiligheidsinstanties, met name Richtlijn (EU) 2016/798, en de bepalingen van Richtlijn (EU) 2016/797[4] en

---

1 PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7.

2 Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102).

3 COM (2020) 622.

4 Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

Verordening (EU) 2016/796[5] in de Kanaaltunnel. In de overeenkomst zou worden bepaald dat de Franse nationale veiligheidsinstantie in noodgevallen tijdelijk de bevoegdheid op zich kan nemen voor het deel van de Kanaaltunnel dat onder Franse jurisdictie valt. Ook zou worden bepaald dat, wanneer tijdens een geschil voor het bij het Verdrag van Canterbury opgerichte scheidsgerecht een vraag rijst over de uitlegging van het Unierecht, dat gerecht die vraag moet voorleggen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie. Ten slotte zou de Commissie Frankrijk krachtens het voorgestelde machtigingsbesluit toestemming geven om de overeenkomst te sluiten, nadat zij heeft gecontroleerd of aan de voorwaarden van het machtigingsbesluit is voldaan.

Rekening houdend met dat voorstel van de Commissie voor een tot Frankrijk gericht machtigingsbesluit, wordt met het onderhavige voorstel een wijziging beoogd van artikel 3, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/798, waarin het begrip "nationale veiligheidsinstantie" is gedefinieerd, met het oog op zowel de spoorwegveiligheid krachtens die richtlijn als de interoperabiliteit van het spoor krachtens Richtlijn (EU) 2016/797. Het doel is een orgaan dat door een lidstaat en een derde land is belast met de taken op het gebied van de spoorwegveiligheid en de interoperabiliteit van het spoor, op basis van een door de EU gesloten of goedgekeurde internationale overeenkomst te kunnen beschouwen als een nationale veiligheidsinstantie krachtens het Unierecht.

Bovendien zou in het onderhavige voorstel worden bepaald dat, indien dat voor de spoorwegveiligheid noodzakelijk is, de betrokken lidstaat onverwijld gebruik moet maken van het recht dat bij de overeenkomst met het betrokken derde land is verleend, waardoor de nationale veiligheidsinstantie gerechtigd is de exclusieve bevoegdheid op zich te nemen voor het gedeelte van de spoorweginfrastructuur dat zich in die lidstaat bevindt. In het voorstel zou ook worden bepaald dat het Hof van Justitie van de Europese Unie bevoegd is om uitspraak te doen op verzoek van een scheidsgerecht dat is ingesteld bij een internationale overeenkomst zoals die waarbij Frankrijk gemachtigd wordt om met het Verenigd Koninkrijk over een overeenkomst te onderhandelen en die overeenkomst te sluiten.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel is een amendement met zeer beperkte werkingssfeer van Richtlijn (EU) 2016/798, dat een antwoord moet bieden op enkele gevolgen van het feit dat die richtlijn niet langer van toepassing zal zijn op het Verenigd Koninkrijk. De voorgestelde bepalingen zijn strikt beperkt tot wat in dit verband nodig is om veilige en efficiënte grensoverschrijdende activiteiten te waarborgen en de bestaande bepalingen aan te vullen. Dit voorstel is bijgevolg volledig in overeenstemming met de bestaande wetgeving.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel betreft de veiligheid en interoperabiliteit van het spoor, en houdt een specifieke wijziging van Richtlijn (EU) 2016/798 in met betrekking tot de situatie van de Kanaaltunnel na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie.

[5] Verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 1).

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Aangezien het voorstel een wijziging van Richtlijn (EU) 2016/798 inhoudt die noodzakelijk is voor de hierboven beschreven doeleinden, kan het doel ervan alleen worden bereikt door een handeling op het niveau van de Unie.

- **Evenredigheid**

De voorgestelde verordening wordt geacht evenredig te zijn, aangezien zij de veilige en efficiënte exploitatie van de Kanaaltunnel waarborgt en verstoringen vermijdt door te voorzien in een beperkte en noodzakelijke juridische wijziging. Zij gaat niet verder dan wat nodig is om die doelstelling te halen.

- **Keuze van het instrument**

Dit voorstel bevat een beperkte reeks bepalingen om een zeer specifieke situatie aan te pakken; geen van die bepalingen vereist omzetting in nationale wetgeving. Daarmee rekening houdend lijkt een verordening van het Europees Parlement en de Raad een geschikte rechtshandeling.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Niet van toepassing, aangezien het voorstel een wijziging van bestaande wetgeving inhoudt en een zeer beperkte werkingssfeer heeft.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Door de zeer beperkte werkingssfeer van de wijziging van Richtlijn (EU) 2016/798 moet over het voorstel geen openbare raadpleging worden gehouden.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Dit voorstel is intern juridisch en technisch geanalyseerd om te verzekeren dat de voorgestelde maatregel het beoogde doel bereikt, maar tegelijk beperkt blijft tot het strikt noodzakelijke.

- **Effectbeoordeling**

Er is geen effectbeoordeling nodig, aangezien er, behalve de voorgestelde beleidsoptie, geen materieel verschillende beleidsopties beschikbaar zijn.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Niet van toepassing.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de toepassing of de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Niet van toepassing.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Niet van toepassing.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Het voorstel bestaat uit twee delen:

(1) Door de invoeging van een nieuw streepje in artikel 3, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/798, zou een orgaan dat door een lidstaat en een derde land is belast met de taken op het gebied van de veiligheid op het spoor, op basis van een door de Unie gesloten of goedgekeurde internationale overeenkomst kunnen worden beschouwd als een nationale veiligheidsinstantie krachtens het Unierecht.

(2) Krachtens een nieuw lid 4 dat wordt ingevoegd in artikel 16 van Richtlijn (EU) 2016/798, zouden specifieke regels worden vastgesteld voor de toepassing van de spoorwegveiligheids- en interoperabiliteitsvoorschriften van de Unie wanneer de veiligheidsinstantie voor één enkel kunstwerk wordt ingesteld door een lidstaat en een derde land krachtens een internationale overeenkomst die door de Unie is gesloten of goedgekeurd. Die bepaling voorziet met name in de plicht van de betrokken lidstaat om alle nodige maatregelen te nemen om te waarborgen dat het Unierecht te allen tijde wordt toegepast. Ze bepaalt ook dat het Hof van Justitie van de Europese Unie bevoegd is om bij geschillen tussen de lidstaat en het betrokken derde land op het gebied van spoorwegveiligheid of -interoperabiliteit van het spoor, prejudiciële uitspraken te doen in kwesties over de uitlegging van het Unierecht.

2020/0161 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn (EU) 2016/798 met betrekking tot de toepassing van de regels inzake spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit in de Kanaaltunnel

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité[6],

Gezien het advies van het Comité van de Regio's[7],

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

1) Volgens artikel 16 van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad[8] moeten de lidstaten nationale veiligheidsinstanties instellen die worden belast met de taken die verband houden met de spoorwegveiligheid. Overeenkomstig artikel 3, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/798 kan een nationale veiligheidsinstantie niet alleen een instantie zijn die unilateraal door de betrokken lidstaat is ingesteld, maar ook een orgaan dat door verschillende lidstaten met die taken is belast om een uniforme veiligheidsregeling te waarborgen.

2) Bij het Verdrag tussen de Franse Republiek en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende de bouw en de exploitatie door privé-concessionarissen van een vaste kanaalverbinding, ondertekend te Canterbury op 12 februari 1986 ("het Verdrag van Canterbury"), is een Intergouvernementele Commissie ingesteld om toe te zien op alle kwesties met betrekking tot de bouw en de exploitatie van de vaste kanaalverbinding (hierna: "de Kanaaltunnel").

3) Tot het einde van de overgangsperiode die is vastgesteld bij het akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie[9] (hierna "de overgangsperiode" genoemd), is de Intergouvernementele Commissie de nationale veiligheidsinstantie in de zin van artikel 3, lid 7, van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad die bevoegd is voor de Kanaaltunnel.

4) Na het einde van de overgangsperiode zal de Intergouvernementele Commissie een orgaan zijn dat is ingesteld door een lidstaat en een derde land. Tenzij anders is bepaald, zou

6 PB C , blz. .
7 PB C , blz. .
8 Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102).
9 PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7.

zij geen nationale veiligheidsinstantie meer zijn krachtens het Unierecht en zou het Unierecht niet langer van toepassing zijn op het deel van de Kanaaltunnel dat onder de jurisdictie van het Verenigd Koninkrijk valt.

5) Om de veilige en efficiënte exploitatie van de Kanaaltunnel te waarborgen, zou het bevorderlijk zijn de Intergouvernementele Commissie als enige verantwoordelijke veiligheidsinstantie voor de volledige Kanaaltunnel te behouden.

6) Daartoe wordt Frankrijk bij Besluit XXX/XX onder bepaalde voorwaarden gemachtigd om te onderhandelen over een overeenkomst waarbij de bij het Verdrag van Canterbury ingestelde Intergouvernementele Commissie wordt behouden als de veiligheidsinstantie die bevoegd is voor de toepassing van het Unierecht in de Kanaaltunnel, en om die overeenkomst te ondertekenen en te sluiten.

7) Richtlijn (EU) 2016/798 moet worden aangepast teneinde rekening te houden met die bijzondere situatie.

8) Daartoe moeten specifieke regels worden vastgesteld betreffende bevoegde instanties en de taken van de betrokken lidstaat om alle nodige maatregelen te nemen om te waarborgen dat het Unierecht te allen tijde wordt toegepast door de gemeenschappelijke bevoegde instantie of, bij gebreke daarvan, door zijn eigen bevoegde autoriteit. Geschillenbeslechting tussen de betrokken lidstaat en het derde land op het gebied van spoorwegveiligheid kan aanleiding geven tot vragen over de uitlegging van het Unierecht. Bijgevolg moet het Hof van Justitie van de Europese Unie de bevoegdheid te krijgen om over dergelijke kwesties prejudiciële uitspraken te doen.

9) Deze verordening moet met spoed worden aangenomen, zodat aan het einde van de overgangsperiode de nodige bepalingen zijn vastgesteld. Het is derhalve passend een uitzondering te maken op de periode van acht weken bedoeld in artikel 4 van Protocol nr. 1 betreffende de rol van de nationale parlementen in de Europese Unie, gehecht aan het Verdrag betreffende de Europese Unie, aan het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie.

10) Deze verordening moet met spoed in werking treden op de dag na die van de bekendmaking ervan in het Publicatieblad van de Europese Unie,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn (EU) 2016/798 wordt als volgt gewijzigd:

a) artikel 3, lid 7, wordt vervangen door:

“7. “nationale veiligheidsinstantie”:

– het nationale orgaan dat belast is met de taken betreffende de veiligheid op het spoor overeenkomstig deze richtlijn,

– een orgaan dat door verschillende lidstaten met deze taken belast is om te zorgen voor een uniforme veiligheidsregeling,

– een orgaan dat door een lidstaat en een derde land belast is met deze taken om een uniforme veiligheidsregeling te waarborgen, op voorwaarde dat de Unie daartoe met het betrokken derde land een overeenkomst heeft gesloten of dat een lidstaat een dergelijke overeenkomst heeft gesloten overeenkomstig een daartoe door de Unie verleende machtiging.”;

b) aan artikel 16 wordt het volgende lid toegevoegd:

“4. Wanneer één enkel kunstwerk gedeeltelijk in een derde land en gedeeltelijk in een lidstaat is gelegen, kan die lidstaat, naast de nationale veiligheidsinstantie die anderszins bevoegd is voor zijn grondgebied, en overeenkomstig artikel 3, lid 7, derde streepje, en krachtens een door de Unie gesloten of goedgekeurde internationale overeenkomst, een veiligheidsinstantie aanwijzen die specifiek bevoegd is voor dat kunstwerk en alle andere onderdelen van de daarmee verbonden spoorweginfrastructuur (“de specifieke veiligheidsinstantie”). In overeenstemming met die overeenkomst kan de nationale veiligheidsinstantie tijdelijk de bevoegdheid op zich nemen voor het gedeelte van de infrastructuur dat zich op het grondgebied van die lidstaat bevindt.

In het kader van een internationale overeenkomst als bedoeld in de eerste alinea, neemt de betrokken lidstaat alle maatregelen waarover hij krachtens die overeenkomst beschikt om te waarborgen dat de specifieke veiligheidsinstantie voldoet aan de toepasselijke bepalingen van het Unierecht. Indien dat voor de spoorwegveiligheid noodzakelijk is, maakt de betrokken lidstaat onverwijld gebruik van het recht dat bij de overeenkomst met het betrokken derde land is verleend, waardoor de nationale veiligheidsinstantie gerechtigd is om de exclusieve bevoegdheid op zich te nemen voor het gedeelte van de spoorweginfrastructuur dat zich in de betrokken lidstaat bevindt.

Indien een geschil dat overeenkomstig een in de eerste alinea bedoelde internationale overeenkomst ter arbitrage is voorgelegd, een vraag doet rijzen over de uitlegging van een bepaling van het Unierecht, is het Hof van Justitie van de Europese Unie bevoegd uitspraak te doen over die vraag op verzoek van het scheidsgerecht dat is ingesteld om geschillen in het kader van die internationale overeenkomst te beslechten.

De bepalingen van het Unierecht inzake de procedures die overeenkomstig artikel 267 VWEU worden ingesteld voor het Hof van Justitie van de Europese Unie, zijn mutatis mutandis van toepassing op verzoeken om een uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie die op grond van de derde alinea worden ingediend.

In de zaken die overeenkomstig de derde alinea aan het Hof van Justitie van de Europese Unie zijn voorgelegd:

(a) kan het derde land dat partij is bij de in de eerste alinea bedoelde internationale overeenkomst op dezelfde wijze als een lidstaat deelnemen aan de procedure voor het Hof van Justitie van de Europese Unie;

(b) zijn advocaten die bevoegd zijn op te treden voor de rechterlijke instanties van dat derde land, gerechtigd elke partij bij dergelijke procedures voor het Hof van Justitie van de Europese Unie te vertegenwoordigen of bij te staan. In dergelijke zaken worden die advocaten in elk opzicht behandeld als advocaten die bevoegd zijn om op te treden voor de rechterlijke instanties van lidstaten en die een partij vertegenwoordigen of bijstaan voor het Hof van Justitie van de Europese Unie.

Wanneer de specifieke veiligheidsinstantie zich niet voegt naar een uitspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie die overeenkomstig de derde alinea is gedaan, maakt de betrokken lidstaat onverwijld gebruik van het recht dat is verleend door de in de eerste alinea bedoelde internationale overeenkomst met het derde land, waarbij de nationale veiligheidsinstantie gerechtigd is om de exclusieve bevoegdheid op zich te nemen voor het gedeelte van de spoorweginfrastructuur dat zich in de betrokken lidstaat bevindt.”.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement	*Voor de Raad*
De voorzitter	*De voorzitter*