EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af direktiv (EU) 2016/798 for så vidt angår anvendelsen af reglerne om jernbanesikkerhed og -interoperabilitet i forbindelse med den faste forbindelse under Den Engelske Kanal

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

Traktaten mellem Frankrig og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om private koncessionshaveres bygning og drift af en fast forbindelse under Den Engelske Kanal, der blev undertegnet i Canterbury den 12. februar 1986 (i det følgende benævnt "Canterburytraktaten"), oprettede en mellemstatslig kommission, der skulle føre tilsyn med alle spørgsmål vedrørende opbygningen og driften af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal.

Indtil udløbet af den overgangsperiode, der er fastsat i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab[1], er den mellemstatslige kommission den nationale sikkerhedsmyndighed i henhold til artikel 3, stk. 7, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU[2], som er kompetent angående den faste forbindelse under Den Engelske Kanal.

I henhold til artikel 3, stk. 7, i direktiv (EU) 2016/798 kan en national sikkerhedsmyndighed være et organ, som af flere medlemsstater har fået til opgave at varetage jernbanesikkerheden. Efter udløbet af ovennævnte overgangsperiode vil den mellemstatslige kommission dog være et organ, der er oprettet af en medlemsstat og et tredjeland. Direktiv (EU) 2016/798 åbner ikke mulighed for, at det organ, der får overdraget opgaven af en medlemsstat og et tredjeland, kan være en national sikkerhedsmyndighed. Medmindre andet fastsættes, vil EU-retten efter overgangsperiodens udløb derfor ikke længere finde anvendelse på den del af Den Engelske Kanal, der hører under Det Forenede Kongeriges jurisdiktion.

For at sikre en sikker og effektiv drift af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal er det nødvendigt at have en fælles sikkerhedsmyndighed med ansvar for hele denne infrastruktur, og dette bør fortsat være den mellemstatslige kommission. Dette kræver en ændring af direktiv (EU) 2016/798.

I et parallelt og tilknyttet initiativ foreslår Kommissionen også, at Europa-Parlamentet og Rådet vedtager en afgørelse om bemyndigelse af Frankrig til på visse betingelser at forhandle og indgå en international aftale, der opretholder den mellemstatslige kommission som den centrale nationale sikkerhedsmyndighed for den faste forbindelse under Den Engelske Kanal[3]. En sådan aftale vil sikre, at den mellemstatslige kommission i forbindelse med den faste forbindelse under Den Engelske Kanal overholder de bestemmelser i EU-retten, der gælder for nationale sikkerhedsmyndigheder, navnlig direktiv (EU) 2016/798 og direktiv (EU) 2016/797[4] samt forordning (EU) nr. 2016/796[5]. I henhold til denne aftale skulle den franske nationale sikkerhedsmyndighed i nødstilfælde midlertidigt kunne overtage kompetencen over den del af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal, der hører under fransk jurisdiktion. I aftalen er det også anført, at når en tvist ved den voldgiftsdomstol, der er

---

1 EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7.

2 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102).

3 COM (2020) 622.

4 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

5 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/796 af 11. maj 2016 om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004 (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 1).

oprettet ved Canterbury-traktaten, giver anledning til et spørgsmål om fortolkning af EU-retten, skal voldgiftsdomstolen forelægge spørgsmålet for Den Europæiske Unions Domstol. Endelig vil Kommissionen i henhold til den foreslåede afgørelse om bemyndigelse give Frankrig tilladelse til at indgå aftalen efter at have kontrolleret, at den opfylder betingelserne i afgørelsen om bemyndigelse.

Idet der tages højde for dette forslag fra Kommissionen om en beslutning om bemyndigelse, der er rettet til Frankrig, har dette forslag til formål at ændre artikel 3, stk. 7, i direktiv (EU) 2016/798, hvori begrebet "national sikkerhedsmyndighed" defineres, både med henblik på jernbanesikkerhed i henhold til nævnte direktiv og interoperabilitet i jernbanesystemet i henhold til direktiv (EU) 2016/797. Formålet er at gøre det muligt for et organ, der har fået overdraget opgaver vedrørende jernbanesikkerhed af en medlemsstat og et tredjeland på grundlag af en international aftale, der er indgået eller godkendt af EU, at blive betragtet som en national sikkerhedsmyndighed i henhold til EU-retten.

Desuden vil det foreliggende forslag give mulighed for, at den pågældende medlemsstat, hvor det er nødvendigt af hensyn til jernbanesikkerheden, straks kan gøre brug af den mulighed, som følger af aftalen med det pågældende tredjeland, for at den nationale sikkerhedsmyndighed kan overtage den del af jernbaneinfrastrukturen, der befinder sig i den pågældende medlemsstat. Forslaget vil også åbne mulighed for, at give Domstolen kompetence til at træffe afgørelse efter anmodning fra en voldgiftsdomstol, der er nedsat ved en international aftale som den, Frankrig bør have beføjelse til at forhandle og indgå med Det Forenede Kongerige.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag er en ændring med en meget begrænset indvirkning på direktiv (EU) 2016/798, som vil afhjælpe nogle af de konsekvenser, der følger af, at direktivet ikke længere vil finde anvendelse på Det Forenede Kongerige. De foreslåede betingelser er strengt begrænset til, hvad der er nødvendigt i denne henseende, for at sikre en sikker og effektiv grænseoverskridende drift og supplere de eksisterende bestemmelser. Derfor er dette forslag i fuld overensstemmelse med den eksisterende lovgivning.

- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget vedrører jernbanesikkerhed og interoperabilitet og ændrer direktiv (EU) 2016/798 med henblik på specifikt at håndtere den nye situation vedrørende den faste forbindelse under Den Engelske Kanal efter Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget er artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Da forslaget har til formål at ændre direktiv (EU) 2016/798, hvilket er nødvendigt af hensyn til de formål, der er beskrevet ovenfor, kan forslagets formål kun opfyldes ved hjælp af en retsakt på EU-plan.

- **Proportionalitetsprincippet**

Den foreslåede forordning anses for at være forholdsmæssig, fordi den er i stand til at sikre en sikker og effektiv drift af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal og undgå forstyrrelser ved at give mulighed for en begrænset og nødvendig juridisk ændring. Den rækker ikke videre end til, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.

- **Valg af retsakt**

Dette forslag indeholder et begrænset antal bestemmelser med henblik på at løse en meget specifik situation, og ingen af dem kræver gennemførelse i national ret. I lyset af ovenstående synes en forordning vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet at være en passende form for retsakt.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Ikke relevant, da forslaget er en ændring af eksisterende lovgivning og har et meget begrænset anvendelsesområde.

- **Høringer af interesserede parter**

Det meget begrænsede anvendelsesområde for ændringen af direktiv (EU) 2016/798 kræver ikke offentlig høring om forslaget.

- **Ekspertbistand**

Dette forslag har været genstand for en intern juridisk og teknisk analyse for at sikre, at den foreslåede foranstaltning opfylder sit formål, men samtidig er begrænset til, hvad der er strengt nødvendigt.

- **Konsekvensanalyse**

Der er ikke behov for en konsekvensanalyse, fordi der ikke er nogen væsentligt forskellige valgmuligheder bortset fra den foreslåede.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Ikke relevant.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget har ingen indvirkning på udøvelsen eller beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Ikke relevant.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Ikke relevant.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Ikke relevant.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Forslaget består af to elementer:

(1) Ved at indsætte et nyt led i artikel 3, stk. 7, i direktiv (EU) 2016/798 kan et organ, der har fået overdraget opgaver af en medlemsstat og et tredjeland vedrørende jernbanesikkerhed på grundlag af en international aftale, der er indgået eller godkendt af EU, blive betragtet som en national sikkerhedsmyndighed i henhold til EU-retten.

(2) I henhold til et nyt stk. 4, der indsættes i artikel 16 i direktiv (EU) 2016/798, fastsættes der særlige regler for anvendelse af Unionens sikkerheds- og interoperabilitetsregler på jernbaneområdet, når en medlemsstat og et tredjeland fastlægger sikkerhedsmyndigheden over et teknisk anlæg i henhold til en international aftale, der er indgået eller godkendt af Unionen. Denne bestemmelse fastsætter navnlig, at den pågældende medlemsstat har pligt til at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at EU-retten anvendes til enhver tid. Den fastsætter også, at Domstolen har kompetence til at træffe præjudicielle afgørelser om spørgsmål vedrørende fortolkning af EU-retten, når sådanne spørgsmål rejses i tvister mellem medlemsstaten og det pågældende tredjeland inden for jernbanesikkerhed og -interoperabilitet.

2020/0161 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af direktiv (EU) 2016/798 for så vidt angår anvendelsen af reglerne om jernbanesikkerhed og -interoperabilitet i forbindelse med den faste forbindelse under Den Engelske Kanal

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, og

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[6],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[7],

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 16 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU[8] skal medlemsstaterne oprette nationale sikkerhedsmyndigheder, der skal varetage de opgaver, der er specificeret i forbindelse med jernbanesikkerhed. I henhold til artikel 3, stk. 7, i direktiv (EU) 2016/798 kan en national sikkerhedsmyndighed ikke udelukkende være en myndighed, der er oprettet ensidigt af den pågældende medlemsstat, men alternativt et organ, som af flere medlemsstater har fået overdraget disse opgaver for at sikre en ensartet sikkerhedsordning.

(2) Traktaten mellem Frankrig og Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om private koncessionshaveres bygning og drift af en fast forbindelse under Den Engelske Kanal, der blev undertegnet i Canterbury den 12. februar 1986 ("Canterburytraktaten"), oprettede en mellemstatslig kommission, der skulle føre tilsyn med alle spørgsmål vedrørende opbygningen og driften af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal.

(3) Indtil udløbet af den overgangsperiode, der er fastsat i aftalen om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab[9] ("overgangsperioden"), er den mellemstatslige kommission den nationale sikkerhedsmyndighed i henhold til artikel 3, stk. 7, i direktiv 2016/798/EU, som er ansvarlig for den faste forbindelse under Den Engelske Kanal.

(4) Efter udløbet af overgangsperioden vil den mellemstatslige kommission være et organ, der er oprettet af en medlemsstat og et tredjeland. Medmindre andet er fastsat, vil det ikke længere være en national sikkerhedsmyndighed i henhold til EU-retten, og EU-retten finder

6 EUT C […] af […], s. […].
7 EUT C […] af […], s. […].
8 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102).
9 EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7.

ikke længere anvendelse på den del af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal, der hører under Det Forenede Kongeriges jurisdiktion.

(5) For at sikre en sikker og effektiv drift af den faste forbindelse under Den Engelske Kanal vil det være nyttigt at bevare den mellemstatslige kommission som den centrale sikkerhedsmyndighed, der er ansvarlig for hele dette stykke infrastruktur.

(6) Med henblik herpå bemyndiger afgørelse XXX/XX Frankrig til på visse betingelser at forhandle, undertegne og indgå en aftale, i henhold til hvilken den mellemstatslige kommission, der er oprettet ved Canterbury-traktaten, bevares som den sikkerhedsmyndighed, der er kompetent med hensyn til anvendelsen af EU-retten på den faste forbindelse under Den Engelske Kanal.

(7) Det er nødvendigt at tilpasse direktiv (EU) 2016/798 for at tage hensyn til denne særlige situation.

(8) Med henblik herpå bør der fastsættes specifikke regler vedrørende de kompetente myndigheder samt vedrørende den pågældende medlemsstats forpligtelser til at træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at den fælles kompetente myndighed, eller, hvis dette ikke er muligt, dens egen kompetente myndighed, til enhver tid anvender EU-retten. Tvistbilæggelse mellem den pågældende medlemsstat og tredjelandet på jernbanesikkerhedsområdet kan rejse spørgsmål om fortolkning af EU-retten. Den Europæiske Unions Domstol bør derfor have kompetence til at træffe præjudicielle afgørelser angående sådanne spørgsmål.

9) Denne forordning bør vedtages hurtigst muligt for at sikre, at de nødvendige bestemmelser er på plads ved overgangsperiodens udløb. Det er derfor hensigtsmæssigt at gøre en undtagelse fra den periode på otte uger, der er omhandlet i artikel 4 i protokol nr. 1 om de nationale parlamenters rolle i Den Europæiske Union, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union, til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Atomenergifællesskab.

10) Denne forordning bør træde i kraft snarest muligt dagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

I direktiv (EU) 2016/798 foretages følgende ændringer:

a) Artikel 3, nr. 7), affattes således:

"7. "national sikkerhedsmyndighed":

– det nationale organ, der varetager opgaver vedrørende jernbanesikkerhed i overensstemmelse med dette direktiv,

– et organ, som af flere medlemsstater har fået overdraget disse opgaver med henblik på at sikre en ensartet sikkerhedsordning, eller

– et organ, som af en medlemsstat og et tredjeland har fået overdraget disse opgaver med henblik på at sikre en ensartet sikkerhedsordning, forudsat at Unionen har indgået en aftale herom med det pågældende tredjeland, eller at en medlemsstat har indgået en sådan aftale i overensstemmelse med en af Unionen udstedt tilladelse hertil."

b) I artikel 16 tilføjes følgende stykke:

"4. I tilfælde, hvor et teknisk anlæg delvis er beliggende i et tredjeland og en medlemsstat, kan den pågældende medlemsstat som supplement til den nationale sikkerhedsmyndighed, der ellers er kompetent på dens område, og i overensstemmelse med artikel 3, punkt (7), tredje led, og med en international aftale, der er indgået af Unionen eller godkendt af denne, udpege en sikkerhedsmyndighed, der specifikt er kompetent for det pågældende tekniske anlæg og alle andre elementer af den jernbaneinfrastruktur, der er forbundet hermed ("den specifikke sikkerhedsmyndighed"). I overensstemmelse med denne aftale kan den nationale sikkerhedsmyndighed midlertidigt overtage kompetencen for den del af infrastrukturen, der er beliggende på medlemsstatens område.

I forbindelse med en international aftale som omhandlet i første afsnit skal den pågældende medlemsstat træffe alle de foranstaltninger, som en sådan aftale giver mulighed for, med henblik på at sikre, at den specifikke sikkerhedsmyndighed overholder de relevante bestemmelser i EU-retten. Med henblik herpå, og hvor det er nødvendigt af hensyn til jernbanesikkerheden, skal den pågældende medlemsstat straks gøre brug af den mulighed, som følger af aftalen med det pågældende tredjeland, for at den nationale sikkerhedsmyndighed kan overtage den del af jernbaneinfrastrukturen, der befinder sig i den pågældende medlemsstat.

Hvis en tvist, der er indbragt til voldgift i overensstemmelse med en international aftale som omhandlet i første afsnit, giver anledning til et spørgsmål om fortolkning af en bestemmelse i EU-retten, har Den Europæiske Unions Domstol kompetence til at træffe afgørelse om spørgsmålet på anmodning af den voldgiftsret, der er oprettet med henblik på bilæggelse af tvister i henhold til nævnte internationale aftale.

EU-rettens bestemmelser om sager, der indbringes for Den Europæiske Unions Domstol i overensstemmelse med artikel 267 i TEUF, finder tilsvarende anvendelse på anmodninger i medfør af tredje afsnit, at Den Europæiske Unions Domstol træffer afgørelse.

I de sager, der indbringes for Den Europæiske Unions Domstol, jf. tredje afsnit:

(a) kan det tredjeland, der er part i den i første afsnit nævnte internationale aftale, deltage i sagen for Den Europæiske Unions Domstol på samme måde som en medlemsstat

(b) har advokater med møderet for domstolene i nævnte tredjeland ret til at repræsentere eller bistå parter i sådanne retsforhandlinger for Den Europæiske Unions Domstol. I sådanne sager behandles disse advokater i enhver henseende som advokater med møderet for medlemsstaternes domstole, som repræsenterer eller bistår en part for Den Europæiske Unions Domstol.

Hvis den specifikke sikkerhedsmyndighed undlader at efterkomme en dom afsagt af Den Europæiske Unions Domstol i overensstemmelse med tredje afsnit, skal den berørte medlemsstat straks gøre brug af den ret, der er sikret ved den internationale aftale med det tredjeland, der er omhandlet i første afsnit, i henhold til hvilken den nationale sikkerhedsmyndighed er berettiget til at overtage enekompetencen over den del af jernbaneinfrastrukturen, der befinder sig i den pågældende medlemsstat."

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*