COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Propunere de

# REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI

## de modificare a Directivei (UE) 2016/798 în ceea ce privește aplicarea normelor de siguranță și de interoperabilitate feroviară în cazul legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii

# EXPUNERE DE MOTIVE

## 1. CONTEXTUL PROPUNERII

### • Motivele și obiectivele propunerii

Tratatul dintre Franța și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord privind construirea și exploatarea de către concesionari privați a unei legături fixe pe sub Canalul Mânecii, semnat la Canterbury la 12 februarie 1986 (denumit în continuare „Tratatul de la Canterbury") a instituit o comisie interguvernamentală pentru supravegherea tuturor aspectelor referitoare la construirea și exploatarea legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii.

Până la încheierea perioadei de tranziție instituite prin Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice[1], comisia interguvernamentală este autoritatea națională de siguranță în sensul articolului 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului[2], care constituite autoritatea competentă pentru legătura fixă pe sub Canalul Mânecii.

În conformitate cu articolul 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798, o autoritate națională de siguranță poate fi un organism căruia mai multe state membre i-au încredințat îndeplinirea sarcinilor legate de siguranța feroviară. Cu toate acestea, la sfârșitul perioadei de tranziție menționate, comisia interguvernamentală va fi un organism instituit de un stat membru și de o țară terță. Directiva (UE) 2016/798 nu prevede posibilitatea ca o autoritate națională de siguranță să fie un organism însărcinat de un stat membru și de o țară terță. Prin urmare, cu excepția cazului în care se prevede altfel, după încheierea perioadei de tranziție legislația Uniunii nu s-ar mai aplica acelei părți a legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii care se află sub jurisdicția Regatului Unit.

Pentru a asigura exploatarea sigură și eficientă a legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii, este necesar să existe o singură autoritate de siguranță responsabilă pentru întreaga infrastructură a legăturii fixe, și anume comisia interguvernamentală. Acest lucru impune modificarea Directivei (UE) 2016/798.

Într-o inițiativă paralelă și conexă, Comisia propune, de asemenea, adoptarea unei decizii a Parlamentului European și a Consiliului de împuternicire a Franței să negocieze și să încheie, în anumite condiții, un acord internațional care să mențină comisia interguvernamentală ca autoritate națională de siguranță unică pentru legătura fixă pe sub Canalul Mânecii[3]. Un asemenea acord ar asigura respectarea de către comisia interguvernamentală a dispozițiilor legislației Uniunii care se aplică autorităților naționale de siguranță, în special Directiva (UE) 2016/798, Directiva (UE) 2016/797[4] și Regulamentul (UE) 2016/796[5], în ceea ce privește legătura fixă pe sub Canalul Mânecii. Acest acord ar prevedea că, în situații de urgență, autoritatea națională de siguranță franceză și-ar putea asuma temporar competența în ceea ce

---

1 JO L 29, 31.1.2020, p. 7.

2 Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară, JO L 138, 26.5.2016, p. 102.

3 COM (2020) 622.

4 Directiva (UE) 2016/797 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Uniunea Europeană, JO L 138, 26.5.2016, p. 44.

5 Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004, JO L 138, 26.5.2016, p. 1.

privește partea legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii care se află sub jurisdicție franceză. De asemenea, ar prevedea că, atunci când un litigiu înaintat instanței de arbitraj instituite prin Tratatul de la Canterbury ridică o problemă de interpretare a legislației Uniunii, instanța respectivă trebuie să sesizeze Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu privire la chestiunea respectivă. În fine, în temeiul deciziei de împuternicire propuse, Comisia ar autoriza Franța să încheie acordul după ce a verificat dacă acesta îndeplinește condițiile stabilite în decizia de împuternicire.

Ținând seama de această propunere a Comisiei de decizie de împuternicire adresată Franței, prezenta propunere vizează modificarea articolului 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798, care definește noțiunea de „autoritate națională de siguranță”, atât în scopul siguranței feroviare în temeiul directivei respective, cât și în scopul interoperabilității feroviare în temeiul Directivei (UE) 2016/797. Obiectivul este de a se permite ca un organism căruia un stat membru și o țară terță i-au încredințat îndeplinirea sarcinilor privind siguranța și interoperabilitatea feroviară în temeiul unui acord internațional încheiat sau autorizat de UE să fie considerat autoritate națională de siguranță în temeiul legislației Uniunii.

În plus, prezenta propunere prevede că, atunci când este necesar din motive de siguranță feroviară, statul membru în cauză trebuie să își exercite fără întârziere dreptul conferit de acordul cu țara terță în cauză, prin care autoritatea națională de siguranță este îndreptățită să își asume competența exclusivă în ceea ce privește partea de infrastructură feroviară situată în statul membru respectiv. De asemenea, conform propunerii, Curtea de Justiție a Uniunii Europene ar avea jurisdicția de a se pronunța la cererea unei instanțe de arbitraj instituite printr-un acord internațional, precum cel pe care Franța ar trebui să fie împuternicită să îl negocieze și să îl încheie cu Regatul Unit.

- **Coerența cu dispozițiile existente în domeniul de politică**

Prezenta propunere este o modificare, cu un domeniu foarte limitat de aplicare, a Directivei (UE) 2016/798, care ar aborda unele dintre consecințele ce decurg din faptul că directiva menționată nu se va mai aplica Regatului Unit. Condițiile propuse sunt strict limitate la ceea ce este necesar în acest sens, pentru a asigura operațiuni transfrontaliere sigure și eficiente, precum și pentru a completa dispozițiile existente. Astfel, prezenta propunere este pe deplin compatibilă cu legislația existentă.

- **Coerența cu alte domenii de politică ale Uniunii**

Propunerea se referă la siguranța și la interoperabilitatea feroviară, modificând Directiva (UE) 2016/798 pentru a aborda în mod specific situația legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii după retragerea Regatului Unit din Uniune.

## 2. TEMEIUL JURIDIC, SUBSIDIARITATEA ȘI PROPORȚIONALITATEA

- **Temeiul juridic**

Temeiul juridic este articolul 91 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE).

- **Subsidiaritatea (pentru competență neexclusivă)**

Deoarece propunerea urmărește o modificare a Directivei (UE) 2016/798 care este necesară în scopurile descrise mai sus, obiectivul său nu poate fi îndeplinit decât printr-un act la nivelul Uniunii.

- **Proporționalitatea**

Regulamentul propus este considerat proporțional, deoarece este capabil să asigure exploatarea sigură și eficientă a legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii și evitarea perturbărilor, prin prevederea unei modificări juridice limitate și necesare. Propunerea nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestui obiectiv.

- **Alegerea instrumentului**

Prezenta propunere conține un set limitat de dispoziții pentru a aborda o situație foarte specifică și niciuna dintre acestea nu necesită transpunere în legislația națională. Având în vedere acest lucru, un regulament al Parlamentului European și al Consiliului pare a fi o formă adecvată de act juridic.

## 3. REZULTATE ALE EVALUĂRILOR *EX POST*, ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRII IMPACTULUI

- **Evaluări *ex-post*/verificarea adecvării legislației existente**

Nu se aplică, deoarece propunerea este o modificare a legislației existente și are un domeniu de aplicare foarte limitat.

- **Consultări cu părțile interesate**

Domeniul de aplicare foarte limitat al modificării Directivei (UE) 2016/798 nu impune o consultare publică cu privire la propunere.

- **Obținerea și utilizarea expertizei**

Prezenta propunere a făcut obiectul unei analize juridice și tehnice interne pentru a se asigura faptul că măsura propusă conduce la atingerea scopului preconizat, rămânând însă, în același timp, limitată la ceea ce este strict necesar.

- **Evaluarea impactului**

Nu este necesară o evaluare a impactului, deoarece nu există opțiuni de politică semnificativ diferite față de cea propusă.

- **Adecvarea reglementărilor și simplificarea**

Nu se aplică.

- **Drepturile fundamentale**

Propunerea nu are niciun impact asupra aplicării sau protejării drepturilor fundamentale.

## 4. IMPLICAȚIILE BUGETARE

Nu se aplică.

## 5. ALTE ELEMENTE

- **Planuri de punere în aplicare și modalități de monitorizare, evaluare și raportare**

Nu se aplică.

- **Documente explicative (pentru directive)**

Nu se aplică.

- **Explicarea detaliată a dispozițiilor specifice ale propunerii**

Propunerea constă în două elemente:

(1) Prin introducerea unei noi liniuțe la articolul 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798, un organism căruia un stat membru și o țară terță i-au încredințat îndeplinirea sarcinilor privind siguranța feroviară în temeiul unui acord internațional încheiat sau autorizat de Uniune ar putea fi considerat autoritate națională de siguranță în temeiul legislației Uniunii.

(2) În temeiul unui nou alineat (4) introdus la articolul 16 din Directiva (UE) 2016/798, ar urma să fie stabilite norme specifice pentru aplicarea normelor de siguranță și de interoperabilitate feroviară ale Uniunii atunci când autoritatea de siguranță pentru o structură de geniu civil unitară este instituită de un stat membru și de o țară terță în temeiul unui acord internațional încheiat sau autorizat de Uniune. În special, această dispoziție prevede obligația statului membru în cauză de a lua toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea legislației Uniunii în orice moment. De asemenea, ea prevede faptul că Curtea de Justiție a Uniunii Europene are competența de a pronunța hotărâri preliminare cu privire la chestiuni de interpretare a legislației Uniunii atunci când astfel de chestiuni apar în cadrul unor litigii dintre statul membru și țara terță în cauză în domeniul siguranței și interoperabilității feroviare.

2020/0161 (COD)

Propunere de

**REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ŞI AL CONSILIULUI**

**de modificare a Directivei (UE) 2016/798 în ceea ce privește aplicarea normelor de siguranță și de interoperabilitate feroviară în cazul legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii**

PARLAMENTUL EUROPEAN ŞI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91,

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European[6],

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor[7],

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

(1) Articolul 16 din Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului[8] impune statelor membre să instituie autorități naționale de siguranță cărora să li se încredințeze sarcinile specificate în legătură cu siguranța feroviară. În conformitate cu articolul 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798, o autoritate națională de siguranță poate fi nu numai o autoritate instituită în mod unilateral de statul membru în cauză ci, alternativ, poate fi un organism căruia mai multe state membre i-au încredințat sarcinile respective pentru a asigura un regim de siguranță unificat.

(2) Tratatul dintre Franța și Regatul Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord privind construirea și exploatarea de către concesionari privați a unei legături fixe pe sub Canalul Mânecii, semnat la Canterbury la 12 februarie 1986 („Tratatul de la Canterbury”) a instituit o comisie interguvernamentală pentru supravegherea tuturor aspectelor referitoare la construirea și exploatarea legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii.

(3) Până la încheierea perioadei de tranziție instituite prin Acordul privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice[9] („perioada de tranziție”), comisia interguvernamentală este autoritatea națională de siguranță în sensul articolului 3 punctul 7 din Directiva (UE) 2016/798, responsabilă pentru legătura fixă pe sub Canalul Mânecii.

(4) După încheierea perioadei de tranziție, comisia interguvernamentală va fi un organism instituit de un stat membru și de o țară terță. Cu excepția cazului în care se prevede altfel, aceasta nu ar mai fi o autoritate națională de siguranță conform legislației Uniunii, iar

6 JO C , , p. .
7 JO C , , p. .
8 Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (JO L 138, 26.5.2016, p. 102).
9 JO L 29, 31.1.2020, p. 7.

legislația Uniunii nu s-ar mai aplica acelei părți a legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii care se află sub jurisdicția Regatului Unit.

(5) Pentru a asigura exploatarea sigură și eficientă a legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii, ar fi benefic să se mențină comisia interguvernamentală ca unica autoritate de siguranță responsabilă pentru întreaga infrastructură a acestei legături fixe.

(6) În acest scop, Decizia XXX/XX autorizează Franța, în anumite condiții, să negocieze, să semneze și să încheie un acord prin care comisia interguvernamentală instituită prin Tratatul de la Canterbury este menținută ca autoritatea de siguranță competentă pentru aplicarea legislației Uniunii în cazul legăturii fixe pe sub Canalul Mânecii.

(7) Este necesară adaptarea Directivei (UE) 2016/798, pentru a ține seama de această situație specială.

(8) În acest sens, ar trebui stabilite norme specifice cu privire la autoritățile competente, precum și cu privire la obligațiile statului membru în cauză de a lua toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea legislației Uniunii în orice moment de către autoritatea competentă comună sau, dacă acest lucru nu este posibil, de către propria sa autoritate competentă. Este posibil ca soluționarea litigiilor dintre statul membru în cauză și țara terță în ceea ce privește siguranța feroviară să ridice probleme de interpretare a legislației Uniunii. În consecință, Curții de Justiție a Uniunii Europene trebuie să i se acorde competența de a pronunța hotărâri preliminare cu privire la astfel de chestiuni.

(9) Prezentul regulament trebuie adoptat de urgență, pentru a se asigura faptul că dispozițiile necesare sunt instituite până la sfârșitul perioadei de tranziție. Prin urmare, este necesar să se prevadă o excepție de la perioada de opt săptămâni menționată la articolul 4 din Protocolul nr. 1 privind rolul parlamentelor naționale în Uniunea Europeană, anexat la Tratatul privind Uniunea Europeană, la Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și la Tratatul de instituire a Comunității Europene a Energiei Atomice.

(10) Prezentul regulament trebuie să intre în vigoare de urgență, în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*Articolul 1*

Directiva (UE) 2016/798 se modifică după cum urmează:

(a) la articolul 3, punctul 7 se înlocuiește cu următorul text:

„7. «autoritate națională de siguranță» înseamnă

– organismul național căruia îi sunt încredințate sarcinile privind siguranța feroviară în conformitate cu prezenta directivă;

– orice organism căruia mai multe state membre i-au încredințat aceste sarcini pentru a asigura un regim de siguranță unificat;

– orice organism căruia un stat membru și o țara terță i-au încredințat sarcinile respective pentru a asigura un regim de siguranță unificat, cu condiția ca Uniunea să fi încheiat un acord în acest sens cu țara terță în cauză sau ca un stat membru să fi încheiat un astfel de acord în conformitate cu o autorizație acordată de Uniune în acest scop.”;

(b) la articolul 16, se adaugă următorul alineat:

„(4) Atunci când o structură de geniu civil unitară este situată parțial într-o țară terță și parțial într-un stat membru, statul membru respectiv poate desemna, pe lângă autoritatea națională de siguranță competentă pentru teritoriul său și în conformitate cu articolul 3 punctul 7 a treia liniuță, precum și cu un acord internațional încheiat de Uniune sau autorizat de aceasta, o autoritate de siguranță competentă în mod specific pentru structura de geniu civil respectivă și pentru toate celelalte elemente ale infrastructurii feroviare legate de aceasta («autoritatea de siguranță specifică»). În conformitate cu acordul respectiv, autoritatea națională de siguranță poate să își asume temporar competența pentru partea de infrastructură situată pe teritoriul statului membru în cauză.

În contextul oricărui acord internațional menționat la primul paragraf, statul membru în cauză ia toate măsurile de care dispune în temeiul unui astfel de acord pentru a se asigura că autoritatea de siguranță specifică respectă dispozițiile aplicabile ale legislației Uniunii. În acest sens și atunci când este necesar din motive de siguranță feroviară, statul membru în cauză își exercită fără întârziere dreptul conferit de acordul cu țara terță în cauză, prin care autoritatea națională de siguranță este îndreptățită să își asume competența exclusivă în ceea ce privește partea de infrastructură feroviară situată în statul membru în cauză.

În cazul în care un litigiu supus arbitrajului în conformitate cu un acord internațional menționat la primul paragraf ridică o problemă de interpretare a unei dispoziții a legislației Uniunii, Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să se pronunțe cu privire la această chestiune la cererea instanței de arbitraj instituite pentru soluționarea litigiilor în temeiul acordului internațional respectiv.

Dispozițiile legislației Uniunii care reglementează procedurile în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene în conformitate cu articolul 267 din TFUE se aplică *mutatis mutandis* cererilor de pronunțare a unei decizii a Curții de Justiție a Uniunii Europene introduse în temeiul celui de al treilea paragraf.

În cazurile cu privire la care a fost sesizată Curtea de Justiție a Uniunii Europene în conformitate cu al treilea paragraf:

(a) țara terță care este parte la acordul internațional menționat la primul paragraf poate participa la procedurile în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene în același mod ca și un stat membru;

(b) avocații care au dreptul să pledeze în fața instanțelor judecătorești din țara terță respectivă au dreptul să reprezinte sau să acorde asistență oricăreia dintre părțile la o astfel de procedură inițiată în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene. În acest caz, avocații respectivi beneficiază, sub toate aspectele, de același tratament ca avocații care au dreptul să pledeze în fața instanțelor judecătorești din statele membre și care reprezintă o parte sau îi acordă asistență în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene.

În cazul în care autoritatea de siguranță specifică nu respectă o hotărâre a Curții de Justiție a Uniunii Europene emisă în conformitate cu al treilea paragraf, statul membru în cauză își exercită fără întârziere dreptul conferit de acordul internațional cu țara terță menționat la primul paragraf, prin care autoritatea națională de siguranță este autorizată să își asume competența exclusivă pentru partea infrastructurii feroviare care este situată în statul membru în cauză.”

*Articolul 2*

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

| | |
|---|---|
| *Pentru Parlamentul European* | *Pentru Consiliu* |
| *Președintele* | *Președintele* |