ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων στη σταθερή σύνδεση της Μάγχης

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

• Αιτιολόγηση και στόχοι της πρότασης

Με τη συνθήκη μεταξύ της Γαλλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας σχετικά με την κατασκευή και λειτουργία, από ιδιώτες παραχωρησιούχους, της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης, η οποία υπεγράφη στο Canterbury στις 12 Φεβρουαρίου 1986 (στο εξής: η συνθήκη του Canterbury), συνεστήθη διακυβερνητική επιτροπή για την εποπτεία όλων των θεμάτων που αφορούν την κατασκευή και τη λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης.

Έως τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται από τη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας[1], η διακυβερνητική επιτροπή είναι η εθνική αρχή ασφάλειας κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[2], η οποία είναι αρμόδια για τη σταθερή σύνδεση της Μάγχης.

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, μια εθνική αρχή ασφάλειας μπορεί να είναι φορέας στον οποίο πολλά κράτη μέλη έχουν αναθέσει καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Ωστόσο, μετά τη λήξη της εν λόγω μεταβατικής περιόδου, η διακυβερνητική επιτροπή θα είναι φορέας συσταθείς από κράτος μέλος και τρίτη χώρα. Η οδηγία (ΕΕ) 2016/798 δεν προβλέπει τη δυνατότητα να είναι μια εθνική αρχή ασφάλειας ο φορέας στον οποίο ανατίθενται τέτοια καθήκοντα από κράτος μέλος και τρίτη χώρα. Ως εκ τούτου, εκτός εάν προβλεφθεί διαφορετικά, μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, το δίκαιο της Ένωσης δεν θα ισχύει πλέον στο τμήμα της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης που υπάγεται στη δικαιοδοσία του Ηνωμένου Βασιλείου.

Για να εξασφαλιστεί η ασφαλής και αποτελεσματική λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης, θα πρέπει να υπάρχει μία και μόνο αρμόδια για την ασφάλεια αρχή για ολόκληρη την υποδομή αυτή και η αρχή αυτή θα πρέπει να παραμείνει η διακυβερνητική επιτροπή. Για τον λόγο αυτό απαιτείται η τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798.

Στο πλαίσιο παράλληλης και συναφούς πρωτοβουλίας, η Επιτροπή προτείνει επίσης την έκδοση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που εξουσιοδοτεί τη Γαλλία να διαπραγματευτεί και να συνάψει, υπό ορισμένους όρους, διεθνή συμφωνία που θα διατηρεί τη διακυβερνητική επιτροπή ως τη μόνη εθνική αρχή ασφάλειας για τη σταθερή σύνδεση της Μάγχης[3]. Μια τέτοια συμφωνία θα διασφαλίζει ότι η διακυβερνητική επιτροπή συμμορφώνεται με τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που ισχύουν για τις εθνικές αρχές ασφάλειας, και ιδίως την οδηγία (ΕΕ) 2016/798, την οδηγία (ΕΕ) 2016/797[4] και τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/796[5] στη σταθερή σύνδεση της Μάγχης. Η εν λόγω συμφωνία θα

---

1 ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7.

2 Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

3 COM (2020) 622.

4 Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

5 Κανονισμός (ΕΕ) 2016/796 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 881/2004, ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 1.

προβλέπει ότι, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, η γαλλική εθνική αρχή ασφάλειας θα μπορεί να αναλάβει προσωρινά την αρμοδιότητα για το τμήμα της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης που υπάγεται στη γαλλική δικαιοδοσία. Θα προβλέπει επίσης ότι, όταν διαφορά ενώπιον του διαιτητικού δικαστηρίου που έχει συσταθεί με τη συνθήκη του Canterbury εγείρει ζήτημα ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης, το εν λόγω δικαστήριο πρέπει να παραπέμψει το ζήτημα στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Τέλος, σύμφωνα με την προτεινόμενη απόφαση εξουσιοδότησης, η Επιτροπή θα εξουσιοδοτήσει τη Γαλλία να συνάψει τη συμφωνία αφού επαληθεύσει ότι πληροί τους όρους που καθορίζονται στην απόφαση εξουσιοδότησης.

Λαμβανομένης υπόψη της πρότασης της Επιτροπής για απόφαση εξουσιοδότησης που απευθύνεται στη Γαλλία, η παρούσα πρόταση αποσκοπεί στην τροποποίηση του άρθρου 3 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, η οποία ορίζει την έννοια της «εθνικής αρχής ασφάλειας», τόσο για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων στο πλαίσιο της εν λόγω οδηγίας όσο και για τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων στο πλαίσιο της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797. Στόχος είναι να καταστεί δυνατό φορέας στον οποίο κράτος μέλος και τρίτη χώρα έχουν αναθέσει καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων βάσει διεθνούς συμφωνίας που έχει συναφθεί ή εγκριθεί από την ΕΕ να θεωρείται ως εθνική αρχή ασφάλειας βάσει του δικαίου της Ένωσης.

Επιπλέον, η παρούσα πρόταση προβλέπει ότι, όταν είναι αναγκαίο για λόγους ασφάλειας των σιδηροδρόμων, το οικείο κράτος μέλος θα πρέπει να κάνει χρήση, χωρίς καθυστέρηση, του δικαιώματος που παρέχεται από τη συμφωνία με την οικεία τρίτη χώρα, βάσει του οποίου η εθνική αρχή ασφάλειας δύναται να αναλάβει την αποκλειστική αρμοδιότητα του τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος. Η πρόταση προβλέπει επίσης ότι το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα είναι αρμόδιο να αποφαίνεται κατόπιν αιτήματος διαιτητικού δικαστηρίου που έχει συσταθεί με διεθνή συμφωνία όπως αυτή για την οποία θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί η Γαλλία να διαπραγματευτεί και να συνάψει με το Ηνωμένο Βασίλειο.

- **Συνέπεια με τις ισχύουσες διατάξεις στον τομέα πολιτικής**

Η παρούσα πρόταση αποτελεί τροποποίηση με πολύ περιορισμένο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, η οποία θα αντιμετωπίσει ορισμένες από τις συνέπειες που απορρέουν από το γεγονός ότι η εν λόγω οδηγία δεν θα ισχύει πλέον στο Ηνωμένο Βασίλειο. Οι προτεινόμενοι όροι περιορίζονται αυστηρά σε ό, τι είναι αναγκαίο στο πλαίσιο αυτό, για την εξασφάλιση ασφαλών και αποτελεσματικών διασυνοριακών δραστηριοτήτων και για τη συμπλήρωση των υφιστάμενων διατάξεων. Ως εκ τούτου, η παρούσα πρόταση συνάδει πλήρως με την ισχύουσα νομοθεσία.

- **Συνέπεια με άλλες πολιτικές της Ένωσης**

Η πρόταση αφορά την ασφάλεια και τη διαλειτουργικότητα των σιδηροδρόμων και τροποποιεί την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 για την αντιμετώπιση ακριβώς της κατάστασης στη σταθερή σύνδεση της Μάγχης μετά την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου από την Ένωση.

2. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ, ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΛΟΓΙΚΟΤΗΤΑ

- **Νομική βάση**

Νομική βάση είναι το άρθρο 91 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).

- **Επικουρικότητα (σε περίπτωση μη αποκλειστικής αρμοδιότητας)**

Δεδομένου ότι η πρόταση επιδιώκει την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, η οποία είναι απαραίτητη για τους σκοπούς που περιγράφονται ανωτέρω, ο στόχος της μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω πράξης στο επίπεδο της Ένωσης.

- **Αναλογικότητα**

Ο προτεινόμενος κανονισμός θεωρείται αναλογικός καθώς είναι ικανός να διασφαλίζει την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης και να αποτρέπει τις διαταραχές μέσω μιας περιορισμένης και αναγκαίας νομικής αλλαγής. Δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου.

- **Επιλογή της νομικής πράξης**

Η παρούσα πρόταση περιλαμβάνει ένα περιορισμένο σύνολο διατάξεων για την αντιμετώπιση μιας πολύ συγκεκριμένης κατάστασης και καμία από αυτές δεν απαιτεί μεταφορά στην εθνική νομοθεσία. Λαμβανομένου υπόψη αυτού, ένας κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου φαίνεται να αποτελεί τη μόνη κατάλληλη μορφή νομικής πράξης.

3. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΚ ΤΩΝ ΥΣΤΕΡΩΝ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΕΩΝ, ΤΩΝ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΜΕ ΤΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΑ ΜΕΡΗ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

- **Εκ των υστέρων αξιολογήσεις / έλεγχοι καταλληλότητας της ισχύουσας νομοθεσίας**

Άνευ αντικειμένου δεδομένου ότι η πρόταση αποτελεί τροποποίηση της ισχύουσας νομοθεσίας και είναι πολύ περιορισμένη ως προς το πεδίο εφαρμογής της.

- **Διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη**

Το πολύ περιορισμένο πεδίο εφαρμογής της τροποποίησης της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 δεν απαιτεί δημόσια διαβούλευση για την πρόταση.

- **Συλλογή και χρήση εμπειρογνωσίας**

Η παρούσα πρόταση αποτέλεσε αντικείμενο εσωτερικής νομικής και τεχνικής ανάλυσης προκειμένου να διασφαλιστεί ότι το προτεινόμενο μέτρο επιτυγχάνει τον επιδιωκόμενο σκοπό, αλλά και ότι ταυτόχρονα περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία.

- **Εκτίμηση επιπτώσεων**

Δεν απαιτείται εκτίμηση επιπτώσεων, δεδομένου ότι δεν υπάρχουν ουσιαστικά διαφορετικές επιλογές πολιτικής, εκτός από την προτεινόμενη.

- **Καταλληλότητα και απλούστευση του κανονιστικού πλαισίου**

Άνευ αντικειμένου

- **Θεμελιώδη δικαιώματα**

Η πρόταση δεν έχει αντίκτυπο στην εφαρμογή ή την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

4. ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Άνευ αντικειμένου

5. ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Σχέδια εφαρμογής και ρυθμίσεις παρακολούθησης, αξιολόγησης και υποβολής εκθέσεων**

Άνευ αντικειμένου.

- **Επεξηγηματικά έγγραφα (για οδηγίες)**

Άνευ αντικειμένου

- **Αναλυτική επεξήγηση των επιμέρους διατάξεων της πρότασης**

Η πρόταση συνίσταται σε δύο στοιχεία:

(1) Με την παρεμβολή νέου εδαφίου στο άρθρο 3 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, φορέας στον οποίο κράτος μέλος και τρίτη χώρα έχουν αναθέσει καθήκοντα σχετικά με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων βάσει διεθνούς συμφωνίας που έχει συναφθεί ή εγκριθεί από την ΕΕ θα μπορούσε να θεωρηθεί εθνική αρχή ασφάλειας βάσει του δικαίου της Ένωσης.

(2) Δυνάμει της νέας παραγράφου 4 που προστίθεται στο άρθρο 16 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, θα θεσπιστούν ειδικοί κανόνες για την εφαρμογή των ενωσιακών κανόνων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων, όταν η αρχή ασφάλειας που είναι αρμόδια για μία μόνο τεχνική κατασκευή συσταθεί από κράτος μέλος και τρίτη χώρα βάσει διεθνούς συμφωνίας που έχει συναφθεί ή εγκριθεί από την Ένωση. Ειδικότερα, η διάταξη αυτή προβλέπει την υποχρέωση του οικείου κράτους μέλους να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το ενωσιακό δίκαιο εφαρμόζεται ανά πάσα στιγμή. Προβλέπει επίσης ότι το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο να αποφαίνεται επί θεμάτων ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης όταν αυτά ανακύπτουν σε διαφορές μεταξύ του οικείου κράτους μέλους και της οικείας τρίτης χώρας στους τομείς της ασφάλειας και της διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων.

2020/0161 (COD)

Πρόταση

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για την τροποποίηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων ασφάλειας και διαλειτουργικότητας των σιδηροδρόμων στη σταθερή σύνδεση της Μάγχης

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 91,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Κατόπιν διαβίβασης του σχεδίου νομοθετικής πράξης στα εθνικά κοινοβούλια,

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής[6],

Έχοντας υπόψη τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών[7],

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία.

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το άρθρο 16 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου[8] απαιτεί από τα κράτη μέλη να θεσπίσουν εθνικές αρχές ασφάλειας οι οποίες θα είναι επιφορτισμένες με τα καθήκοντα που καθορίζονται σε σχέση με την ασφάλεια των σιδηροδρόμων. Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, μια εθνική αρχή ασφάλειας μπορεί να είναι όχι μόνο μια αρχή που έχει θεσπιστεί μονομερώς από το οικείο κράτος μέλος αλλά, εναλλακτικά, ένας φορέας που έχει επιφορτισθεί από διάφορα κράτη μέλη με τα καθήκοντα αυτά για την εξασφάλιση ενιαίου καθεστώτος ασφάλειας.

(2) Με τη συνθήκη μεταξύ της Γαλλίας και του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας σχετικά με την κατασκευή και τη λειτουργία, από ιδιώτες παραχωρησιούχους, της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης, η οποία υπεγράφη στο Canterbury στις 12 Φεβρουαρίου 1986 (στο εξής: συνθήκη του Canterbury), συνεστήθη διακυβερνητική επιτροπή για την εποπτεία όλων των θεμάτων που αφορούν την κατασκευή και τη λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης.

(3) Έως τη λήξη της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται από τη συμφωνία για την αποχώρηση του Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Κοινότητα Ατομικής Ενέργειας[9] (στο εξής: μεταβατική περίοδος), η διακυβερνητική επιτροπή είναι η εθνική αρχή ασφάλειας κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 7 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/798, η οποία είναι αρμόδια για τη σταθερή σύνδεση της Μάγχης.

---

6 ΕΕ C της , σ. .

7 ΕΕ C της , σ. .

8 Οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

9 ΕΕ L 29 της 31.1.2020, σ. 7.

(4) Μετά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου, η διακυβερνητική επιτροπή θα είναι φορέας που θα θεσπιστεί από ένα κράτος μέλος και μια τρίτη χώρα. Εάν δεν προβλέπεται διαφορετικά, δεν θα είναι πλέον εθνική αρχή ασφάλειας βάσει του ενωσιακού δικαίου και το δίκαιο της Ένωσης δεν θα ισχύει πλέον στο τμήμα της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης που υπάγεται στη δικαιοδοσία του Ηνωμένου Βασιλείου.

(5) Για να εξασφαλιστεί η ασφαλής και αποτελεσματική λειτουργία της σταθερής σύνδεσης της Μάγχης, θα ήταν σκόπιμο να διατηρηθεί η διακυβερνητική επιτροπή ως η μόνη αρχή ασφάλειας που θα είναι αρμόδια για ολόκληρη την υποδομή αυτή.

(6) Για τον σκοπό αυτό, η απόφαση XXX/XX εξουσιοδοτεί τη Γαλλία, υπό ορισμένους όρους, να διαπραγματευτεί, να υπογράψει και να συνάψει συμφωνία με την οποία η διακυβερνητική επιτροπή που έχει συσταθεί μέσω της συνθήκης του Canterbury παραμένει ως αρχή ασφάλειας που είναι αρμόδια για την εφαρμογή του δικαίου της Ένωσης στη σταθερή σύνδεση της Μάγχης.

(7) Είναι αναγκαίο να προσαρμοστεί η οδηγία (ΕΕ) 2016/798 ώστε να ληφθεί υπόψη αυτή η ιδιαίτερη κατάσταση.

(8) Προς τούτο, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικοί κανόνες σχετικά με τις αρμόδιες αρχές, καθώς και σχετικά με τα καθήκοντα του οικείου κράτους μέλους που θα πρέπει να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να διασφαλίζει ότι το ενωσιακό δίκαιο εφαρμόζεται ανά πάσα στιγμή από την κοινή αρμόδια αρχή ή, άλλως, από τη δική του αρμόδια αρχή. Η επίλυση διαφορών μεταξύ του οικείου κράτους μέλους και της τρίτης χώρας στους τομείς της ασφάλειας των σιδηροδρόμων μπορεί να εγείρει ζητήματα ερμηνείας του δικαίου της Ένωσης. Κατά συνέπεια, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα πρέπει να είναι αρμόδιο για την έκδοση προδικαστικών αποφάσεων επί των ζητημάτων αυτών.

(9) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εγκριθεί επειγόντως, ώστε να διασφαλιστεί η θέσπιση των αναγκαίων διατάξεων κατά τη λήξη της μεταβατικής περιόδου. Είναι επομένως σκόπιμο να προβλεφθεί παρέκκλιση από την προθεσμία των οκτώ εβδομάδων που καθορίζεται στο άρθρο 4 του πρωτοκόλλου αριθ. 1 σχετικά με τον ρόλο των εθνικών κοινοβουλίων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το οποίο προσαρτάται στη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, στη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και στη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας.

(10) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει επειγόντως την επομένη της δημοσίευσής του στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Η οδηγία (ΕΕ) 2016/798 τροποποιείται ως εξής:

α) Στο άρθρο 3, το σημείο 7) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«7. «εθνική αρχή ασφάλειας»:

– ο εθνικός φορέας ο οποίος αναλαμβάνει τα καθήκοντα που αφορούν την ασφάλεια των σιδηροδρόμων σύμφωνα με την παρούσα οδηγία,

– κάθε φορέας στον οποίο πολλά κράτη μέλη έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίο καθεστώς ασφάλειας,

– κάθε φορέας στον οποίο ένα κράτος μέλος και μια τρίτη χώρα έχουν αναθέσει τα καθήκοντα αυτά ώστε να εξασφαλίζεται ενιαίο καθεστώς ασφάλειας, υπό την προϋπόθεση ότι η Ένωση έχει συνάψει σχετική συμφωνία με την οικεία τρίτη χώρα

ή ότι ένα κράτος μέλος έχει συνάψει την εν λόγω συμφωνία σύμφωνα με την εξουσιοδότηση που έχει χορηγήσει για τον σκοπό αυτό η Ένωση.»

β) Στο άρθρο 16, προστίθεται η ακόλουθη παράγραφος:

«4. Όταν ένα τμήμα της τεχνικής κατασκευής βρίσκεται εν μέρει σε τρίτη χώρα και εν μέρει σε κράτος μέλος, το εν λόγω κράτος μέλος μπορεί να ορίσει, επιπλέον της εθνικής αρχής ασφάλειας που είναι άλλως αρμόδια για το έδαφός του, και σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 7 τρίτη περίπτωση, και με διεθνή συμφωνία που έχει συνάψει ή εγκρίνει η Ένωση, αρχή ασφάλειας αρμόδια για τη συγκεκριμένη τεχνική κατασκευή και για όλα τα άλλα στοιχεία της σιδηροδρομικής υποδομής που συνδέονται με αυτήν («ειδική αρχή ασφάλειας»). Βάσει της εν λόγω συμφωνίας, η εθνική αρχή ασφάλειας μπορεί να αναλάβει προσωρινά την αρμοδιότητα για το τμήμα της υποδομής που βρίσκεται στο έδαφος του εν λόγω κράτους μέλους.

Στο πλαίσιο διεθνούς συμφωνίας, όπως αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, το οικείο κράτος μέλος λαμβάνει όλα τα μέτρα που έχει στη διάθεσή του βάσει της συμφωνίας αυτής, ώστε να εξασφαλίζει τη συμμόρφωση της συγκεκριμένης αρχής ασφάλειας με τις εφαρμοστέες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου. Προς τον σκοπό αυτό και όταν είναι αναγκαίο για λόγους ασφάλειας των σιδηροδρόμων, το οικείο κράτος μέλος κάνει χρήση, χωρίς καθυστέρηση, του δικαιώματος που παρέχεται από τη συμφωνία με την οικεία τρίτη χώρα, βάσει του οποίου η εθνική αρχή ασφάλειας δύναται να αναλάβει την αποκλειστική αρμοδιότητα του τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται στο εν λόγω κράτος μέλος.

Όταν διαφορά που υποβάλλεται σε διαιτησία σύμφωνα με διεθνή συμφωνία η οποία αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο εγείρει ζήτημα ερμηνείας διάταξης του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι αρμόδιο να αποφαίνεται επί του ζητήματος κατόπιν αιτήματος του διαιτητικού δικαστηρίου που έχει συσταθεί για την επίλυση διαφορών στο πλαίσιο της εν λόγω διεθνούς συμφωνίας.

Οι διατάξεις του δικαίου της Ένωσης που διέπουν τις διαδικασίες ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το άρθρο 267 της ΣΛΕΕ εφαρμόζονται, τηρουμένων των αναλογιών, στις αιτήσεις ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την έκδοση προδικαστικής απόφασης δυνάμει του τρίτου εδαφίου.

Στις υποθέσεις που εκδικάζονται ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο:

α) η τρίτη χώρα που είναι μέρος της διεθνούς συμφωνίας που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο μπορεί να συμμετέχει στη διαδικασία ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τον ίδιο τρόπο με κράτος μέλος·

β) οι δικηγόροι που έχουν ικανότητα παράστασης ενώπιον των δικαστηρίων ή άλλων δικαιοδοτικών οργάνων της εν λόγω τρίτης χώρας έχουν το δικαίωμα να εκπροσωπούν ή να συνδράμουν οποιονδήποτε διάδικο στις εν λόγω διαδικασίες ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στις περιπτώσεις αυτές, οι εν λόγω δικηγόροι εξομοιώνονται από κάθε άποψη με δικηγόρους εξουσιοδοτημένους να παρίστανται ενώπιον των δικαστηρίων κρατών μελών, που εκπροσωπούν ή συνδράμουν διάδικο ενώπιον του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Εάν η συγκεκριμένη αρχή ασφάλειας δεν συμμορφωθεί με απόφαση του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης που έχει εκδοθεί σύμφωνα με το τρίτο εδάφιο, το οικείο κράτος μέλος κάνει αμέσως χρήση του δικαιώματος που παρέχει η διεθνής συμφωνία με την τρίτη χώρα που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο, βάσει του οποίου η εθνική αρχή ασφάλειας δύναται να αναλάβει την αποκλειστική αρμοδιότητα του τμήματος της σιδηροδρομικής υποδομής που βρίσκεται στο οικείο κράτος μέλος.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες,

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	*Για το Συμβούλιο*
Ο Πρόεδρος	*Ο Πρόεδρος*