EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 27. 7. 2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení smernica (EÚ) 2016/798, pokiaľ ide o uplatňovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc v rámci pevného spojenia cez Lamanšský prieliv

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

• Dôvody a ciele návrhu

Dohodou medzi Francúzskom a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska týkajúcou sa výstavby a prevádzky pevného spojenia cez Lamanšský prieliv prostredníctvom súkromných koncesionárov, podpísanou v Canterbury 12. februára 1986 (ďalej len „Dohoda z Canterbury“), sa zriadila medzivládna komisia, ktorej úlohou je dohliadať na všetky záležitosti týkajúce sa výstavby a prevádzky pevného spojenia cez Lamanšský prieliv.

Až do konca prechodného obdobia stanoveného v Dohode o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu[1] je medzivládna komisia vnútroštátnym bezpečnostným orgánom v zmysle článku 3 bodu 7 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798[2], ktorá je zodpovedná za pevné spojenie cez Lamanšský prieliv.

V súlade s článkom 3 bodom 7 smernice (EÚ) 2016/798 môže byť vnútroštátnym bezpečnostným orgánom subjekt, ktorý niekoľko členských štátov poverilo úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železníc. Po skončení uvedeného prechodného obdobia však bude medzivládna komisia orgánom zriadeným členským štátom a treťou krajinou. V smernici (EÚ) 2016/798 sa nepredpokladá možnosť vnútroštátneho bezpečnostného orgánu ako orgánu povereného členským štátom a treťou krajinou. Preto ak sa po skončení prechodného obdobia nestanoví inak, právo Únie sa už nebude vzťahovať na úsek pevného spojenia cez Lamanšský prieliv, ktorý podlieha právomoci Spojeného kráľovstva.

Na zaistenie bezpečnej a efektívnej prevádzky pevného spojenia cez Lamanšský prieliv je potrebné mať jeden bezpečnostný orgán zodpovedný za celú túto infraštruktúru, ktorým by mala zostať medzivládna komisia. To si vyžaduje zmenu smernice (EÚ) 2016/798.

V paralelnej a súvisiacej iniciatíve Komisia navrhuje aj prijatie rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa Francúzsko splnomocňuje rokovať a za určitých podmienok uzatvoriť medzinárodnú dohodu, ktorou by sa medzivládna komisia zachovala ako jediný vnútroštátny bezpečnostný orgán pre pevné spojenie cez Lamanšský prieliv[3]. Takouto dohodou by sa zabezpečilo, že medzivládna komisia bude, pokiaľ ide o pevné spojenie cez Lamanšský prieliv, dodržiavať ustanovenia práva Únie, ktoré sa vzťahujú na vnútroštátne bezpečnostné orgány, najmä smernice (EÚ) 2016/798, smernice (EÚ) 2016/797[4] a nariadenia (EÚ) 2016/796[5]. V tejto dohode by sa stanovilo, že v naliehavých prípadoch môže francúzsky vnútroštátny bezpečnostný orgán dočasne prevziať právomoc nad úsekom pevného spojenia cez Lamanšský prieliv, ktorý podlieha právomoci Francúzska. Okrem toho by sa v nej stanovilo, že ak spor, ktorý sa predloží rozhodcovskému súdu zriadenému Dohodou z Canterbury, nastolí otázku výkladu práva Únie, tento súd sa musí obrátiť na Súdny dvor Európskej únie. Napokon, podľa navrhovaného splnomocňujúceho rozhodnutia by Komisia

---

1 Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 7.

2 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102).

3 COM(2020) 622.

4 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

5 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

oprávnila Francúzsko uzavrieť dohodu po overení, či spĺňa podmienky stanovené v danom splnomocňujúcom rozhodnutí.

So zreteľom na tento návrh Komisie na splnomocňujúce rozhodnutie určené Francúzsku je cieľom tohto návrhu zmeniť článok 3 bod 7 smernice (EÚ) 2016/798, v ktorom sa vymedzuje pojem „vnútroštátny bezpečnostný orgán“, a to na účely bezpečnosti železníc podľa uvedenej smernice, ako aj na účely interoperability železníc podľa smernice (EÚ) 2016/797. Cieľom je umožniť, aby sa orgán poverený členským štátom a treťou krajinou vykonávať úlohy týkajúce sa bezpečnosti a interoperability železníc na základe medzinárodnej dohody uzavretej alebo schválenej EÚ mohol podľa práva Únie považovať za vnútroštátny bezpečnostný orgán.

Okrem toho sa v tomto návrhu stanovuje, že ak je to z dôvodu bezpečnosti železníc potrebné, príslušný členský štát by mal bezodkladne využiť právo zaručené dohodou s príslušnou treťou krajinou, pričom vnútroštátny bezpečnostný orgán je oprávnený prevziať výlučnú právomoc nad úsekom železničnej infraštruktúry, ktorý sa nachádza na území daného členského štátu. V návrhu by sa tiež stanovilo, že Súdny dvor by mal byť príslušný rozhodovať na žiadosť rozhodcovského súdu zriadeného medzinárodnou dohodou, akou by napríklad bola dohoda, na základe ktorej by Francúzsko malo byť splnomocnené rokovať so Spojeným kráľovstvom a uzatvárať s ním dohody.

- **Súlad s existujúcimi ustanoveniami politík v tejto oblasti politiky**

Tento návrh predstavuje zmenu smernice (EÚ) 2016/798 s veľmi obmedzeným rozsahom pôsobnosti, ktorá by sa zaoberala niektorými dôsledkami vyplývajúcimi zo skutočnosti, že uvedená smernica sa už nebude vzťahovať na Spojené kráľovstvo. Navrhované podmienky sú striktne obmedzené na to, čo je v tejto súvislosti potrebné na zaistenie bezpečnej a efektívnej cezhraničnej prevádzky a na doplnenie existujúcich ustanovení. Tento návrh je preto plne v súlade s existujúcimi právnymi predpismi.

- **Súlad s ostatnými politikami Únie**

Návrh sa týka bezpečnosti a interoperability železníc a mení smernicu (EÚ) 2016/798 s cieľom konkrétne riešiť situáciu pevného spojenia cez Lamanšský prieliv po vystúpení Spojeného kráľovstva z Únie.

2. PRÁVNY ZÁKLAD, SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

- **Právny základ**

Právnym základom je článok 91 ods. 1 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ).

- **Subsidiarita (v prípade inej ako výlučnej právomoci)**

Keďže cieľom návrhu je zmena smernice (EÚ) 2016/798, ktorá je potrebná na uvedené účely, jej cieľ možno dosiahnuť len prostredníctvom aktu na úrovni Únie.

- **Proporcionalita**

Navrhované nariadenie sa považuje za primerané, keďže umožňuje zabezpečiť bezpečnú a efektívnu prevádzku pevného spojenia cez Lamanšský prieliv a zabrániť narušeniam prostredníctvom obmedzenej a potrebnej právnej zmeny. Neprekračuje rámec toho, čo je nevyhnutné na dosiahnutie tohto cieľa.

- **Výber nástroja**

Tento návrh obsahuje obmedzený súbor ustanovení na riešenie veľmi špecifickej situácie a žiadna z nich nevyžaduje transpozíciu do vnútroštátnych právnych predpisov. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa zdá, že adekvátnou formou právneho aktu je nariadenie Európskeho parlamentu a Rady.

3. VÝSLEDKY HODNOTENÍ EX POST, KONZULTÁCIÍ SO ZAINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

- **Hodnotenia ex post/kontroly vhodnosti existujúcich právnych predpisov**

Neuplatňuje sa, keďže návrh predstavuje zmenu existujúcich právnych predpisov a má veľmi obmedzený rozsah pôsobnosti.

- **Konzultácie so zainteresovanými stranami**

Veľmi obmedzený rozsah zmeny smernice (EÚ) 2016/798 nevyžaduje verejné konzultácie o návrhu.

- **Získavanie a využívanie expertízy**

Tento návrh bol predmetom internej právnej a technickej analýzy s cieľom zabezpečiť, aby navrhované opatrenie dosiahlo svoj zamýšľaný účel, ale zároveň bolo obmedzené na to, čo je nevyhnutne potrebné.

- **Posúdenie vplyvu**

Posúdenie vplyvu nie je potrebné vzhľadom na to, že neexistujú žiadne iné podstatne odlišné politické možnosti okrem tých, ktoré sa navrhujú.

- **Regulačná vhodnosť a zjednodušenie**

Neuplatňuje sa.

- **Základné práva**

Návrh nemá žiaden vplyv na uplatnenie alebo ochranu základných práv.

4. VPLYV NA ROZPOČET

Neuplatňuje sa.

5. ĎALŠIE PRVKY

- **Plány vykonávania, spôsob monitorovania, hodnotenia a podávania správ**

Neuplatňuje sa.

- **Vysvetľujúce dokumenty (v prípade smerníc)**

Neuplatňuje sa.

- **Podrobné vysvetlenie konkrétnych ustanovení návrhu**

Návrh pozostáva z dvoch prvkov:

1. Vložením novej zarážky do článku 3 bodu 7 smernice (EÚ) 2016/798 by sa orgán poverený členským štátom a treťou krajinou vykonávať úlohy týkajúce sa bezpečnosti železníc na základe medzinárodnej dohody uzavretej alebo schválenej Úniou mohol podľa práva Únie považovať za vnútroštátny bezpečnostný orgán.

2. Podľa nového odseku 4 vloženého do článku 16 smernice (EÚ) 2016/798 by sa na uplatňovanie pravidiel Únie v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc stanovili osobitné pravidlá v prípade, že členský štát a tretia krajina zriadia v súlade s medzinárodnou dohodou uzavretou alebo schválenou Úniou bezpečnostný orgán pre konkrétnu časť inžinierskej stavby. Týmto ustanovením sa predovšetkým stanovuje povinnosť príslušného členského štátu prijať všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa vždy uplatňovalo právo Únie. Stanovuje sa ním aj to, že Súdny dvor má právomoc vynášať prejudiciálne rozhodnutia o otázkach výkladu práva Únie nastolených v sporoch medzi členským štátom a príslušnou treťou krajinou v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc.

2020/0161 (COD)

Návrh

NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY,

ktorým sa mení smernica (EÚ) 2016/798, pokiaľ ide o uplatňovanie pravidiel v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc v rámci pevného spojenia cez Lamanšský prieliv

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru[6],

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov[7],

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

(1) V článku 16 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798[8] sa od členských štátov vyžaduje, aby zriadili vnútroštátne bezpečnostné orgány poverené úlohami stanovenými v súvislosti s bezpečnosťou železníc. V súlade s článkom 3 bodom 7 smernice (EÚ) 2016/798 vnútroštátny bezpečnostný orgán môže byť nielen orgánom jednostranne zriadeným príslušným členským štátom, ale aj orgánom, ktorý niekoľko členských štátov poverilo týmito úlohami s cieľom zaistiť jednotný bezpečnostný režim.

(2) Dohodou medzi Francúzskom a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska týkajúcou sa výstavby a prevádzky pevného spojenia cez Lamanšský prieliv prostredníctvom súkromných koncesionárov, podpísanou v Canterbury 12. februára 1986 (ďalej len „Dohoda z Canterbury“), sa zriadila medzivládna komisia, ktorej úlohou je dohliadať na všetky záležitosti týkajúce sa výstavby a prevádzky pevného spojenia cez Lamanšský prieliv.

(3) Do konca prechodného obdobia stanoveného v Dohode o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu[9] (ďalej len „prechodné obdobie“) je vnútroštátnym bezpečnostným orgánom v zmysle článku 3 bodu 7 smernice (EÚ) 2016/798 zodpovedným za pevné spojenie cez Lamanšský prieliv medzivládna komisia.

(4) Po skončení prechodného obdobia bude medzivládna komisia orgánom zriadeným členským štátom a treťou krajinou. Pokiaľ sa nestanoví inak, už nebude vnútroštátnym bezpečnostným orgánom podľa práva Únie a právo Únie sa už nebude neuplatňovať

---

6 Ú. v. EÚ C …, …, s. ….

7 Ú. v. EÚ C …, …, s. ….

8 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102).

9 Ú. v. EÚ L 29, 31.1.2020, s. 7.

na úsek pevného spojenia cez Lamanšský prieliv, ktorý podlieha právomoci Spojeného kráľovstva.

(5) Aby sa zaistila bezpečná a efektívna prevádzka pevného spojenia cez Lamanšský prieliv, bolo by prospešné zachovať medzivládnu komisiu ako jediný bezpečnostný orgán zodpovedný za celú túto infraštruktúru.

(6) Na tento účel sa rozhodnutím XXX/XX Francúzsko oprávňuje za určitých podmienok vyrokovať, podpísať a uzavrieť dohodu, ktorou sa medzivládna komisia zriadená Dohodou z Canterbury zachová ako bezpečnostný orgán zodpovedný za uplatňovanie práva Únie v rámci pevného spojenia cez Lamanšský prieliv.

(7) Je potrebné prispôsobiť smernicu (EÚ) 2016/798 tak, aby túto konkrétnu situáciu zohľadňovala.

(8) Na tento účel by sa mali stanoviť osobitné pravidlá týkajúce sa príslušných orgánov, ako aj povinnosti dotknutého členského štátu prijať všetky potrebné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby spoločný príslušný orgán alebo, ak to nie je možné, príslušný orgán dotknutého členského štátu vždy uplatňoval právo Únie. Urovnávanie sporov medzi dotknutým členským štátom a treťou krajinou v oblasti bezpečnosti železníc môže viesť k otázkam týkajúcim sa výkladu práva Únie. V dôsledku toho by mal právomoc vynášať prejudiciálne rozhodnutia o týchto otázkach Súdny dvor Európskej únie.

(9) Toto nariadenie by sa malo prijať čo najskôr, aby sa zabezpečilo, že na konci prechodného obdobia budú potrebné ustanovenia zavedené. Preto je vhodné povoliť výnimku z osemtýždňovej lehoty uvedenej v článku 4 Protokolu č. 1 o úlohe národných parlamentov v Európskej únii, ktorý tvorí prílohu k Zmluve o Európskej únii, Zmluve o fungovaní Európskej únie a Zmluve o založení Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu.

(10) Toto nariadenie by malo nadobudnúť účinnosť čo najskôr, a to dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Smernica (EÚ) 2016/798 sa mení takto:

a) V článku 3 sa bod 7 nahrádza takto:

„7. „vnútroštátny bezpečnostný orgán“ je

– vnútroštátny orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železníc v súlade s touto smernicou,

– každý orgán poverený týmito úlohami niekoľkými členskými štátmi s cieľom zabezpečiť jednotný bezpečnostný režim,

– každý orgán poverený týmito úlohami členským štátom a treťou krajinou s cieľom zabezpečiť jednotný bezpečnostný režim za predpokladu, že Únia na tento účel uzavrela s príslušnou treťou krajinou dohodu alebo že členský štát uzavrel takúto dohodu v súlade s oprávnením, ktoré na tento účel udelila Únia;“.

b) V článku 16 sa dopĺňa tento odsek:

„4. Ak sa konkrétna časť inžinierskej stavby nachádza čiastočne na území tretej krajiny a čiastočne na území členského štátu, tento členský štát môže okrem vnútroštátneho

bezpečnostného orgánu, ktorý má inak právomoc na jeho území rozhodovať, a v súlade s článkom 3 bodom 7 treťou zarážkou a medzinárodnou dohodou, ktorú Únia uzavrela alebo ju schválila, určiť bezpečnostný orgán, ktorý bude zodpovedný osobitne za túto inžiniersku stavbu a všetky ostatné prvky železničnej infraštruktúry, ktoré sú s ňou spojené (ďalej len „osobitný bezpečnostný orgán“). V súlade s danou dohodou môže vnútroštátny bezpečnostný orgán dočasne prevziať právomoc, pokiaľ ide o úsek infraštruktúry, ktorý sa nachádza na území daného členského štátu.

V kontexte akejkoľvek medzinárodnej dohody, ako je uvedené v prvom pododseku, prijme dotknutý členský štát všetky opatrenia, ktoré má podľa takejto dohody k dispozícii, aby zabezpečil, že osobitný bezpečnostný orgán spĺňa uplatniteľné ustanovenia práva Únie. Na tento účel a ak je to potrebné z dôvodu bezpečnosti železníc, dotknutý členský štát bezodkladne využije právo, ktoré mu zaručuje dohoda s príslušnou treťou krajinou, na základe ktorej je vnútroštátny bezpečnostný orgán oprávnený prevziať výlučnú právomoc nad úsekom železničnej infraštruktúry, ktorý sa nachádza na území dotknutého členského štátu.

Ak spor predložený na rozhodcovské konanie v súlade s medzinárodnou dohodou uvedenou v prvom pododseku nastoľuje otázku výkladu ustanovenia práva Únie, Súdny dvor Európskej únie je príslušný rozhodovať o tejto otázke na žiadosť rozhodcovského súdu zriadeného na riešenie sporov podľa danej medzinárodnej dohody.

Ustanovenia práva Únie upravujúce konania predložené Súdnemu dvoru Európskej únie v súlade s článkom 267 ZFEÚ sa uplatňujú *mutatis mutandis* na návrhy na vydanie rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie podané podľa tretieho pododseku.

Vo veciach predložených Súdnemu dvoru Európskej únie v súlade s tretím pododsekom:

a) tretia krajina, ktorá je zmluvnou stranou medzinárodnej dohody uvedenej v prvom pododseku, sa môže zúčastniť na konaniach pred Súdnym dvorom Európskej únie rovnakým spôsobom ako členský štát;

b) advokáti oprávnení vykonávať svoju činnosť na súdoch danej tretej krajiny sú oprávnení zastupovať akéhokoľvek účastníka takýchto konaní pred Súdnym dvorom Európskej únie alebo mu pomáhať. V takýchto prípadoch sa k takýmto advokátom pristupuje vo všetkých ohľadoch ako k advokátom oprávneným vykonávať činnosť na súdoch členských štátov, ktorí zastupujú účastníka pred Súdnym dvorom Európskej únie alebo mu pomáhajú.

Ak osobitný bezpečnostný orgán nesplní nejaké rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie vydané v súlade s tretím pododsekom, dotknutý členský štát bezodkladne využije právo, ktoré mu zaručuje medzinárodná dohoda s treťou krajinou uvedená v prvom pododseku, na základe ktorej je vnútroštátny bezpečnostný orgán oprávnený prevziať výlučnú právomoc nad úsekom železničnej infraštruktúry, ktorý sa nachádza na území dotknutého členského štátu.“

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*