EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 27.7.2020.
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive (EU) 2016/798 u pogledu primjene pravila o sigurnosti željeznica i interoperabilnosti željezničkog sustava na podmorski tunel ispod Engleskog kanala

OBRAZLOŽENJE

1. KONTEKST PRIJEDLOGA

• Razlozi i ciljevi prijedloga

Ugovorom između Francuske i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske o izgradnji i upravljanju od strane privatnih koncesionara podmorskim tunelom ispod Engleskog kanala, potpisanim u Canterburyju 12. veljače 1986. (dalje u tekstu „Ugovor iz Canterburyja"), osnovana je Međuvladina komisija nadležna za sva pitanja u vezi s izgradnjom i upravljanjem podmorskim tunelom ispod Engleskog kanala.

Do isteka prijelaznog razdoblja utvrđenog Sporazumom o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju[1] Međuvladina komisija je nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u smislu članka 3. točke 7. Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća[2], odgovorno za podmorski tunel ispod Engleskog kanala.

U skladu s člankom 3. točkom 7. Direktive (EU) 2016/798 nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može biti tijelo kojemu je više država članica povjerilo zadaće u vezi sa sigurnosti željeznica. Međutim, po isteku navedenog prijelaznog razdoblja međuvladina komisija bit će tijelo koje osnivaju država članica i treća zemlja. Direktivom (EU) 2016/798 nije predviđena mogućnost na osnovi koje bi nacionalno tijelo nadležno za sigurnost bilo tijelo kojemu zadaće povjeravaju država članica i treća zemlja. Stoga, osim ako je drukčije predviđeno, po isteku prijelaznog razdoblja pravo Unije više se neće primjenjivati na dio podmorskog tunela ispod Engleskog kanala koji je u nadležnosti Ujedinjene Kraljevine.

Kako bi se osiguralo sigurno i učinkovito upravljanje podmorskim tunelom ispod Engleskog kanala, potrebno je imati jedinstveno tijelo nadležno za sigurnost koje je odgovorno za cijelu infrastrukturu, a to bi i dalje trebala biti Međuvladina komisija. Zbog toga je potrebno izmijeniti Direktivu (EU) 2016/798.

U okviru paralelne i povezane inicijative Komisija predlaže i donošenje odluke Europskog parlamenta i Vijeća kojom se, pod određenim uvjetima, Francuska ovlašćuje da u pregovorima dogovori i sklopi međunarodni sporazum kojim bi Međuvladina komisija ostala jedinstveno nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u podmorskom tunelu ispod Engleskog kanala[3]. Takvim bi se sporazumom osiguralo da Međuvladina komisija za podmorski tunel ispod Engleskog kanala poštuje odredbe prava Unije koje se primjenjuju na nacionalna tijela nadležna za sigurnost, a posebno Direktive (EU) 2016/798, Direktive (EU) 2016/797[4] i Uredbe (EU) 2016/796[5]. Tim bi se sporazumom predvidjelo da u hitnim situacijama francusko nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može privremeno preuzeti nadležnost za dio podmorskog tunela ispod Engleskog kanala koji je u nadležnosti Francuske. Odredilo bi se i da, ako se u sporu pred arbitražnim sudom osnovanim Ugovorom iz Canterburyja postavi pitanje tumačenja prava Unije, taj sud mora to pitanje uputiti Sudu Europske unije. Konačno,

---

1 SL L 29, 31.1.2020., str. 7.

2 Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica, SL L 138, 26.5.2016., str. 102.

3 COM(2020) 622.

4 Direktiva (EU) 2016/797 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o interoperabilnosti željezničkog sustava u Europskoj uniji, SL L 138, 26.5.2016., str. 44.

5 Uredba (EU) 2016/796 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o Agenciji Europske unije za željeznice i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 881/2004, SL L 138, 26.5.2016., str. 1.

u skladu s predloženom odlukom o ovlaštenju Komisija bi ovlastila Francusku za sklapanje sporazuma nakon što bi provjerila ispunjava li uvjete utvrđene u odluci o ovlaštenju.

Uzimajući u obzir taj prijedlog Komisije o odluci o ovlaštenju za Francusku, ovim se prijedlogom nastoji izmijeniti članak 3. točka 7. Direktive (EU) 2016/798, u kojoj se definira pojam „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost”, u svrhu sigurnosti željeznica u skladu s tom direktivom i u svrhu interoperabilnosti željezničkog sustava u skladu s Direktivom (EU) 2016/797. Cilj je omogućiti da se tijelo kojemu su država članica i treća zemlja povjerile zadaće u vezi sa sigurnosti željeznica i interoperabilnosti željezničkog sustava na temelju međunarodnog sporazuma koji je sklopio ili odobrio EU smatra nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost u skladu s pravom Unije.

Nadalje, ovim bi se prijedlogom utvrdilo da, ako je to potrebno zbog sigurnosti željeznica, dotična država članica bez odgode treba iskoristiti pravo dodijeljeno sporazumom s dotičnom trećom zemljom, pri čemu nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima pravo preuzeti isključivu nadležnost nad dijelom željezničke infrastrukture koji se nalazi u toj državi članici. Prijedlogom bi se također osiguralo da Sud Europske unije ima ovlast donošenja odluka na zahtjev arbitražnog suda osnovanog međunarodnim sporazumom kao što je onaj kojim bi se Francuska ovlastila da u pregovorima dogovori i sklopi sporazum s Ujedinjenom Kraljevinom.

- **Dosljednost s postojećim odredbama politike u tom području**

Prijedlog je izmjena Direktive (EU) 2016/798, s vrlo ograničenim područjem primjene, u kojoj bi se uzele u obzir određene posljedice koje proizlaze iz činjenice da se Direktiva više neće primjenjivati na Ujedinjenu Kraljevinu. Predloženi uvjeti strogo su ograničeni na ono što je potrebno u tom pogledu kako bi se osiguralo sigurno i učinkovito prekogranično djelovanje te kako bi se dopunile postojeće odredbe. Prijedlog je stoga u potpunosti u skladu s postojećim zakonodavstvom.

- **Dosljednost u odnosu na druge politike Unije**

Prijedlog se odnosi na sigurnost željeznica i interoperabilnost željezničkog sustava te se njime mijenja Direktiva (EU) 2016/798 kako bi se konkretno riješila situacija s podmorskim tunelom ispod Engleskog kanala nakon povlačenja Ujedinjene Kraljevine iz Unije.

2. PRAVNA OSNOVA, SUPSIDIJARNOST I PROPORCIONALNOST

- **Pravna osnova**

Pravna osnova je članak 91. stavak 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU).

- **Supsidijarnost (za neisključivu nadležnost)**

Budući da se prijedlogom nastoji izmijeniti Direktiva (EU) 2016/798, što je potrebno u prethodno opisane svrhe, cilj prijedloga može se postići samo aktom na razini Unije.

- **Proporcionalnost**

Predložena se uredba smatra proporcionalnom jer se njome može osigurati sigurno i učinkovito upravljanje podmorskim tunelom ispod Engleskog kanala i izbjeći poremećaji tako da se osigura ograničena i nužna pravna promjena. Ona ne prelazi ono što je potrebno za ostvarivanje tog cilja.

- **Odabir instrumenta**

Prijedlog sadržava ograničen skup odredaba koje se odnose na vrlo specifičnu situaciju i koje nije potrebno prenositi u nacionalno zakonodavstvo. S obzirom na navedeno čini se da je uredba Europskog parlamenta i Vijeća primjereni oblik pravnog akta.

3. REZULTATI *EX POST* EVALUACIJA, SAVJETOVANJA S DIONICIMA I PROCJENA UČINKA

- ***Ex post* evaluacije/provjere primjerenosti postojećeg zakonodavstva**

Nije primjenjivo jer je prijedlog izmjena postojećeg zakonodavstva i ima vrlo ograničeno područje primjene.

- **Savjetovanja s dionicima**

Zbog vrlo ograničenog područja primjene izmjene Direktive (EU) 2016/798 nije potrebno javno savjetovanje o prijedlogu.

- **Prikupljanje i primjena stručnog znanja**

Ovaj je prijedlog interno pravno i tehnički analiziran kako bi se osiguralo da se predloženom mjerom postiže željeni učinak, ali da je ona istodobno ograničena na ono što je krajnje nužno.

- **Procjena učinka**

Procjena učinka nije potrebna s obzirom na to da nisu dostupne bitno različite opcije politike osim predložene.

- **Primjerenost i pojednostavnjenje propisa**

Nije primjenjivo.

- **Temeljna prava**

Prijedlog nema utjecaj na primjenu ili zaštitu temeljnih prava.

4. UTJECAJ NA PRORAČUN

Nije primjenjivo.

5. DRUGI ELEMENTI

- **Planovi provedbe i mehanizmi praćenja, evaluacije i izvješćivanja**

Nije primjenjivo.

- **Dokumenti s objašnjenjima (za direktive)**

Nije primjenjivo.

- **Detaljno obrazloženje posebnih odredaba prijedloga**

Prijedlog se sastoji od dva elementa:

(1) umetanjem nove alineje u članak 3. točku 7. Direktive (EU) 2016/798 tijelo kojemu su država članica i treća zemlja povjerile zadaće u vezi sa sigurnosti željeznica na

temelju međunarodnog sporazuma koji je sklopila ili odobrila Unija moglo bi se smatrati nacionalnim tijelom nadležnim za sigurnost u skladu s pravom Unije;

(2) prema novom stavku 4. umetnutom u članak 16. Direktive (EU) 2016/798 utvrdila bi se posebna pravila za primjenu pravila Unije u pogledu sigurnosti željeznica i interoperabilnosti željezničkog sustava kad država članica i treća zemlja osnivaju tijelo nadležno za sigurnost jedne inženjerske građevne konstrukcije u skladu s međunarodnim sporazumom koji je sklopila ili odobrila Unija. Konkretno, tom se odredbom propisuje obveza dotične države članice da poduzme sve potrebne mjere kako bi osigurala da se pravo Unije primjenjuje u svakom trenutku. Nadalje, propisuje se da je Sud Europske unije nadležan za donošenje odluka o prethodnim pitanjima u vezi s tumačenjem prava Unije u području sigurnosti željeznica i interoperabilnosti željezničkog sustava kad se iznesu u sporovima između dotične države članice i dotične treće zemlje.

2020/0161 (COD)

Prijedlog

UREDBE EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA

o izmjeni Direktive (EU) 2016/798 u pogledu primjene pravila o sigurnosti željeznica i interoperabilnosti željezničkog sustava na podmorski tunel ispod Engleskog kanala

EUROPSKI PARLAMENT I VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 91.,

uzimajući u obzir prijedlog Europske komisije,

nakon prosljeđivanja nacrta zakonodavnog akta nacionalnim parlamentima,

uzimajući u obzir mišljenje Europskoga gospodarskog i socijalnog odbora[6],

uzimajući u obzir mišljenje Odbora regija[7],

u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom,

budući da:

(1) Člankom 16. Direktive (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća[8] propisuje se da svaka država članica mora osnovati nacionalno tijelo nadležno za sigurnost kojemu treba povjeriti zadaće određene u vezi sa sigurnosti željeznica. U skladu s člankom 3. točkom 7. Direktive (EU) 2016/798 nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ne mora biti samo tijelo koje je jednostrano osnovala dotična država članica, nego i tijelo kojemu je te zadaće povjerilo više država članica kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti.

(2) Ugovorom između Francuske i Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske o izgradnji i upravljanju od strane privatnih koncesionara podmorskim tunelom ispod Engleskog kanala, potpisanim u Canterburyju 12. veljače 1986. („Ugovor iz Canterburyja”), osnovana je Međuvladina komisija nadležna za sva pitanja u vezi s izgradnjom i upravljanjem podmorskim tunelom ispod Engleskog kanala.

(3) Do kraja prijelaznog razdoblja uspostavljenog Sporazumom o povlačenju Ujedinjene Kraljevine Velike Britanije i Sjeverne Irske iz Europske unije i Europske zajednice za atomsku energiju[9] („prijelazno razdoblje”) Međuvladina komisija je nacionalno tijelo nadležno za sigurnost u smislu članka 3. točke 7. Direktive (EU) 2016/798, odgovorno za podmorski tunel ispod Engleskog kanala.

(4) Po isteku prijelaznog razdoblja međuvladina komisija bit će tijelo koje osnivaju država članica i treća zemlja. Osim ako je drukčije predviđeno, više ne bi bilo nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost u skladu s pravom Unije, a pravo Unije više se ne bi primjenjivalo na dio podmorskog tunela ispod Engleskog kanala u nadležnosti Ujedinjene Kraljevine.

---

6 SL C , , str. .

7 SL C , , str. .

8 Direktiva (EU) 2016/798 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2016. o sigurnosti željeznica (SL L 138, 26.5.2016., str. 102.).

9 SL L 29, 31.1.2020., str. 7.

(5) Kako bi se osiguralo sigurno i učinkovito upravljanje podmorskim tunelom ispod Engleskog kanala, bilo bi korisno zadržati Međuvladinu komisiju kao jedinstveno tijelo nadležno za sigurnost koje je odgovorno za cijelu infrastrukturu.

(6) U tu svrhu Odlukom XXX/XX Francuska se ovlašćuje da pod određenim uvjetima u pregovorima dogovori, potpiše i sklopi sporazum kojim se Međuvladina komisija osnovana Ugovorom iz Canterburyja zadržava kao tijelo nadležno za sigurnost koje je odgovorno za primjenu prava Unije u podmorskom tunelu ispod Engleskog kanala.

(7) Potrebno je prilagoditi Direktivu (EU) 2016/798 kako bi se uzela u obzir ta posebna situacija.

(8) U tu svrhu trebalo bi utvrditi posebna pravila o nadležnim tijelima te o zadaćama dotične države članice u vezi s poduzimanjem svih potrebnih mjera i osiguravanjem da zajedničko nadležno tijelo ili, ako to nije moguće, njezino nadležno tijelo stalno primjenjuje pravo Unije. U okviru rješavanja sporova između dotične države članice i treće zemlje u području sigurnosti željeznica mogla bi se pojaviti pitanja tumačenja prava Unije. Shodno tome, Sudu Europske unije trebalo bi dati nadležnost za donošenje prethodnih odluka o takvim pitanjima.

(9) Ovu bi Uredbu trebalo hitno donijeti kako bi se osiguralo donošenje potrebnih odredaba do kraja prijelaznog razdoblja. Stoga je primjereno predvidjeti iznimku od osmotjednog roka iz članka 4. Protokola br. 1 o ulozi nacionalnih parlamenata u Europskoj uniji, priloženog Ugovoru o Europskoj uniji, Ugovoru o funkcioniranju Europske unije i Ugovoru o osnivanju Europske zajednice za atomsku energiju.

(10) Ova Uredba trebala bi hitno stupiti na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*,

DONIJELI SU OVU UREDBU:

Članak 1.

Direktiva (EU) 2016/798 mijenja se kako slijedi:

(a) u članku 3. točka 7. zamjenjuje se sljedećim:

„7. „nacionalno tijelo nadležno za sigurnost” znači

– nacionalno tijelo kojemu su povjerene zadaće u vezi sa sigurnosti željeznice u skladu s ovom Direktivom,

– bilo koje tijelo kojemu je više država članica povjerilo te zadaće kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti,

– bilo koje tijelo kojemu su država članica i treća zemlja povjerile te zadaće kako bi se osigurao jedinstven sustav sigurnosti, pod uvjetom da je Unija u tu svrhu sklopila sporazum s dotičnom trećom zemljom ili da je država članica sklopila takav sporazum u skladu s odobrenjem koje je u tu svrhu izdala Unija.”;

(b) u članku 16. dodaje se sljedeći stavak:

„4. Ako se jedan dio inženjerske građevne konstrukcije djelomično nalazi u trećoj zemlji, a djelomično u državi članici, ta država članica može, osim nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost koje je inače nadležno za njezino državno područje, u skladu s člankom 3. točkom 7. trećom alinejom te s pomoću međunarodnog sporazuma koji je Unija sklopila ili odobrila odrediti tijelo nadležno za sigurnost upravo te inženjerske građevne konstrukcije i svih drugih elemenata željezničke infrastrukture koji su s njom povezani („posebno tijelo

nadležno za sigurnost”). U skladu s tim sporazumom nacionalno tijelo nadležno za sigurnost može privremeno preuzeti nadležnost za dio infrastrukture koji se nalazi na državnom području te države članice.

U kontekstu bilo kojeg međunarodnog sporazuma, kako je navedeno u prvom podstavku, dotična država članica poduzima sve mjere koje su joj na raspolaganju na temelju takvog sporazuma kako bi osigurala da posebno tijelo nadležno za sigurnost poštuje primjenjive odredbe prava Unije. U tu svrhu i prema potrebi radi sigurnosti željeznice, dotična država članica bez odgode koristi pravo dodijeljeno sporazumom s dotičnom trećom zemljom, pri čemu nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima pravo preuzeti isključivu nadležnost nad dijelom željezničke infrastrukture koji se nalazi u dotičnoj državi članici.

Ako se u sporu upućenom na arbitražu u skladu s međunarodnim sporazumom iz prvog podstavka iznese pitanje tumačenja odredbe prava Unije, Sud Europske unije nadležan je za odlučivanje o tom pitanju na zahtjev arbitražnog suda osnovanog radi rješavanja sporova na temelju tog međunarodnog sporazuma.

Odredbe prava Unije kojima su uređeni postupci pokrenuti pred Sudom Europske unije u skladu s člankom 267. UFEU-a primjenjuju se *mutatis mutandis* na zahtjeve za odluku Suda Europske unije upućene na temelju trećeg podstavka.

U predmetima upućenima Sudu Europske unije u skladu s trećim podstavkom:

(a) treća zemlja koja je stranka međunarodnog sporazuma iz prvog podstavka može sudjelovati u postupku pred Sudom Europske unije na isti način kao i država članica;

(b) odvjetnici ovlašteni za zastupanje pred sudovima te treće zemlje imaju pravo zastupati stranke pred Sudom Europske unije ili im pomagati u takvim postupcima; u takvim predmetima ti odvjetnici izjednačeni su u svakom pogledu s odvjetnicima ovlaštenima za zastupanje pred sudovima država članica koji zastupaju stranku pred Sudom Europske unije ili joj pomažu u postupku.

Ako posebno tijelo nadležno za sigurnost ne postupi u skladu s bilo kojom odlukom Suda Europske unije donesenom u skladu s trećim podstavkom, dotična država članica bez odgode koristi pravo dodijeljeno međunarodnim sporazumom s trećom zemljom iz prvog podstavka, pri čemu nacionalno tijelo nadležno za sigurnost ima pravo preuzeti isključivu nadležnost nad dijelom željezničke infrastrukture koji se nalazi u dotičnoj državi članici.”

Članak 2.

Ova Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu,

Za Europski parlament	*Za Vijeće*
Predsjednik	*Predsjednik*