ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 27.7.2020 г.
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива (ЕС) 2016/798 по отношение на прилагането на правилата за безопасността на железопътния транспорт и оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на фиксираната транспортна връзка през Ламанша

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

С договора между Франция и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка през Ламанша, подписан в Кентърбъри на 12 февруари 1986 г. (наричан по-нататък „Договорът от Кентърбъри“), се създава междуправителствена комисия, която да упражнява надзор по всички въпроси, отнасящи се до изграждането и експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша.

До края на преходния период, установен със Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия[1], междуправителствената комисия е националният орган по безопасността по смисъла на член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета[2], който е компетентен за фиксираната транспортна връзка през Ламанша.

В съответствие с член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798 национален орган по безопасността може да бъде орган, на който са възложени задачите във връзка с безопасността на железопътния транспорт от няколко държави членки. След края на горепосочения преходен период обаче междуправителствената комисия ще бъде орган, създаден от държава членка и трета държава. В Директива (ЕС) 2016/798 не се предвижда възможността национален орган по безопасността да бъде орган, на който са възложени задачи от държава членка и трета държава. Следователно, освен ако не е предвидено друго, след края на преходния период правото на Съюза вече няма да се прилага за частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша, намираща се под юрисдикцията на Обединеното кралство.

За да се гарантира безопасната и ефективна експлоатация на фиксираната транспортна връзка през Ламанша, е необходимо да има единен орган по безопасността, отговорен за цялата тази инфраструктура, който следва да продължи да бъде междуправителствената комисия. Това изисква изменение на Директива (ЕС) 2016/798.

В паралелна и свързана инициатива Комисията предлага също така приемането на решение на Европейския парламент и на Съвета, с което Франция да се оправомощи да договори и сключи при определени условия международно споразумение за запазване на междуправителствената комисия като единен национален орган по безопасността на фиксираната транспортна връзка през Ламанша[3]. Такова споразумение би гарантирало, че междуправителствената комисия спазва разпоредбите на правото на Съюза, приложими към националните органи по безопасността, и по-специално Директива (ЕС) 2016/798, както и Директива (ЕС) 2016/797[4] и Регламент (ЕС) № 2016/796[5], във

---

1 (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7)

2 Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102).

3 COM (2020) 622.

4 Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

фиксираната транспортна връзка през Ламанша. В това споразумение се предвижда, че в случай на извънредна ситуация френският национален орган по безопасността може временно да поеме компетентност по частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша под френска юрисдикция. Също така се предвижда, че когато пред арбитражния съд, определен в Договора от Кентърбъри, се повдигне въпрос за тълкуване на правото на Съюза, този съд трябва да отнесе въпроса до Съда на Европейския съюз. На последно място, съгласно предложеното решение за оправомощаване, Комисията ще разреши на Франция да сключи споразумението, след като провери, че то отговаря на условията, установени в решението за оправомощаване.

Като се има предвид това предложение на Комисията за решение за оправомощаване, адресирано до Франция, настоящото предложение има за цел да измени член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798, в която се определя понятието „национален орган по безопасността“ за целите на безопасността на железопътния транспорт съгласно посочената директива и оперативната съвместимост на железопътната система съгласно Директива (ЕС) 2016/797. Целта е да се позволи орган, на който са възложени задачите във връзка с безопасността на железопътния транспорт и оперативната съвместимост на железопътната система от държава членка и трета държава въз основа на международно споразумение, сключено или разрешено от ЕС, да може да се счита за национален орган по безопасността съгласно правото на Съюза.

Освен това в настоящото предложение се предвижда, че когато това е необходимо с оглед на безопасността на железопътния транспорт, съответната държава членка следва незабавно да използва правото, предоставено от споразумението със съответната трета държава, съгласно което националният орган по безопасността има право да поеме изключителна компетентност по отношение на частта от железопътната инфраструктура, разположена в тази държава членка. В предложението също така се предвижда, че Съдът на Европейския съюз ще бъде компетентен да се произнесе по искане на арбитражен съд, определен в международно споразумение, като онова, което Франция следва да бъде оправомощена да договори и сключи с Обединеното кралство.

- **Съгласуваност със съществуващите разпоредби в тази област на политиката**

Настоящото предложение е изменение с много ограничен обхват на Директива (ЕС) 2016/798, с което ще се третират някои от последствията, произтичащи от факта, че тази директива вече няма да се прилага по отношение на Обединеното кралство. Предложените условия и разпоредби са строго ограничени до необходимото в това отношение, за да се гарантират безопасни и ефикасни трансгранични операции и да се допълнят съществуващите разпоредби. Следователно настоящото предложение е напълно съгласувано със съществуващото законодателство.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Предложението се отнася до безопасността на железопътния транспорт и оперативната съвместимост на железопътната система, като се изменя Директива (ЕС) 2016/798, за справяне конкретно със ситуацията с фиксираната транспортна връзка през Ламанша след оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза.

---

[5] Регламент (ЕС) 2016/796 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004 (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 1).

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Тъй като с предложението се предвижда да се измени Директива (ЕС) 2016/798, което е необходимо за описаните по-горе цели, неговата цел може да бъде постигната единствено чрез акт на равнището на Съюза.

- **Пропорционалност**

Предложеният регламент се счита за пропорционален, тъй като е в състояние да гарантира безопасната и ефективна експлоатация на фиксираната транспортна връзка през Ламанша и избягването на смущения, като осигурява ограничена и необходима правна промяна. Той не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.

- **Избор на инструмент**

Настоящото предложение съдържа ограничен набор от разпоредби за справяне с много специфична ситуация и нито една от тях не изисква транспониране в националното законодателство. Като се има предвид горното, изглежда, че регламент на Европейския парламент и на Съвета е подходяща форма за правен акт.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не е приложимо, тъй като предложението е изменение на съществуващо законодателство и е с много ограничен обхват.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Твърде ограниченият обхват на изменението на Директива (ЕС) 2016/798 не изисква консултация с обществеността по предложението.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Настоящото предложение беше подложено на вътрешноинституционален правен и технически анализ, за да се гарантира, че предложените мерки постигат предвидената цел, но същевременно са ограничени във времето до строго необходимото.

- **Оценка на въздействието**

Не е необходима оценка на въздействието, като се има предвид, че няма други възможности, които да се различават по същество от настоящото предложение.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Не е приложимо.

- **Основни права**

Предложението няма да се отрази на прилагането или защитата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Не е приложимо.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и механизми за мониторинг, оценка и докладване**

Не е приложимо.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Не е приложимо.

- **Подробно разяснение на конкретните разпоредби на предложението**

Предложението се състои от два елемента:

(1) Чрез добавянето на ново тире в член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798, орган, на който са възложени задачи от държава членка и трета държава във връзка с безопасността на железопътния транспорт въз основа на международно споразумение, сключено или разрешено от Съюза, може да се счита за национален орган по безопасността съгласно правото на Съюза.

(2) Съгласно нов параграф 4, вмъкнат в член 16 от Директива (ЕС) 2016/798, ще бъдат създадени специални правила за прилагането на правилата на Съюза за безопасността на железопътния транспорт и оперативната съвместимост на железопътната система, когато орган по безопасността за единичен елемент от инженерна конструкция е създаден от държава членка и трета държава в съответствие с международно споразумение, сключено или разрешено от Съюза. По-специално тази разпоредба предвижда задължението на съответната държава членка да предприеме всички необходими мерки, за да гарантира прилагането на правото на Съюза по всяко време. В нея се предвижда също така, че Съдът на Европейския съюз е компетентен да постановява преюдициални заключения по въпроси, свързани с тълкуването на правото на Съюза, когато те са повдигнати по спорове между държавата членка и съответната трета държава в областта на безопасността на железопътния транспорт и оперативната съвместимост на железопътната система.

2020/0161 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

за изменение на Директива (ЕС) 2016/798 по отношение на прилагането на правилата за безопасността на железопътния транспорт и оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на фиксираната транспортна връзка през Ламанша

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта за законодателен акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет[6],

като взеха предвид становището на Комитета на регионите[7],

като действат в съответствие с обикновената законодателна процедура,

като имат предвид, че:

(1) Член 16 от Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета[8] изисква от държавите членки да създадат национални органи по безопасността, на които да се възлагат задачите, определени във връзка с безопасността на железопътния транспорт. В съответствие с член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798 националният орган по безопасността може да бъде не само орган, който е създаден едностранно от съответната държава членка, но и орган, на който са възложени тези задачи от няколко държави членки с цел да се гарантира единен режим на безопасност.

(2) С договора между Франция и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка през Ламанша, подписан в Кентърбъри на 12 февруари 1986 г. („Договорът от Кентърбъри“), се създава междуправителствена комисия, която да упражнява надзор по всички въпроси, отнасящи се до изграждането и експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша.

(3) До края на преходния период, установен със Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия[9] („преходният период“), междуправителствената комисия е националният орган по безопасността по смисъла на член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798, отговорен за фиксираната транспортна връзка през Ламанша.

---

6 ОВ C [...], [...] г., стр. [...].

7 ОВ C [...], [...] г., стр. [...].

8 Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102).

9 (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7)

(4) След края на преходния период междуправителствената комисия ще бъде орган, създаден от държава членка и трета държава. Освен ако не е предвидено друго, тя вече няма да бъде национален орган по безопасността съгласно правото на Съюза и правото на Съюза вече няма да се прилага за частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша, намираща се под юрисдикцията на Обединеното кралство.

(5) За да се гарантира безопасната и ефективна експлоатация на фиксираната транспортна връзка през Ламанша, би било полезно да се запази междуправителствената комисия като единен орган по безопасността, отговорен за цялата тази инфраструктура.

(6) За тази цел с Решение XXX/XX се разрешава на Франция да договаря, подписва и сключва при определени условия споразумение, с което създадената с Договора от Кентърбъри междуправителствена комисия се запазва като орган по безопасността, компетентен за прилагането на правото на Съюза в рамките на фиксираната транспортна връзка през Ламанша.

(7) Необходимо е Директива (ЕС) 2016/798 да се адаптира, за да се вземе предвид това особено положение.

(8) За тази цел следва да бъдат установени специални правила по отношение на компетентните органи, както и относно задълженията на съответната държава членка да предприема всички необходими мерки, за да гарантира, че правото на Съюза се прилага по всяко време от общия компетентен орган или, ако това е невъзможно, от нейния компетентен орган. Уреждането на спорове между съответната държава членка и третата държава в областта на безопасността на железопътния транспорт може да повдигне въпроси, свързани с тълкуването на правото на Съюза. Поради това Съдът на Европейския съюз следва да бъде компетентен да постановява преюдициални заключения по такива въпроси,

(9) Настоящият регламент следва да бъде приет спешно, за да се гарантира, че в края на преходния период необходимите разпоредби ще бъдат налице. Поради това е целесъобразно да се предвиди изключение от осемседмичния срок по член 4 от Протокол № 1 относно ролята на националните парламенти в Европейския съюз, приложен към Договора за Европейския съюз, Договора за функционирането на Европейския съюз и Договора за създаване на Европейската общност за атомна енергия.

(10) Настоящият регламент следва да влезе в сила по спешност в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Директива (ЕС) 2016/798 се изменя, както следва:

а) в член 3 точка 7 се заменя със следното:

„7. „национален орган по безопасността“ означава

– националният орган, на който са възложени задачите във връзка с безопасността на железопътния транспорт в съответствие с настоящата директива,

– орган, на който тези задачи са възложени от няколко държави членки с цел да се гарантира единен режим на безопасност,

– орган, на който тези задачи са възложени от държава членка и трета държава, за да се осигури единен режим на безопасност, при условие че Съюзът е сключил споразумение за тази цел със съответната трета държава или че държава членка е сключила такова споразумение в съответствие с разрешение, предоставено от Съюза за тази цел.“;

б) в член 16 се добавя следният параграф:

„4. Когато част от инженерна конструкция се намира отчасти в трета държава и отчасти в държава членка, тази държава членка може да определи в допълнение към националния орган по безопасността, който иначе е компетентен на нейната територия, и в съответствие с член 3, точка 7, трето тире и с международно споразумение, сключено от Съюза или разрешено от него, орган по безопасността, компетентен специално за тази инженерна конструкция и за всички други елементи на железопътната инфраструктура, свързани с нея („специалният орган по безопасността“). В съответствие с това споразумение националният орган по безопасността може временно да поеме компетентността за частта от инфраструктурата, разположена на територията на тази държава членка.

В контекста на всяко международно споразумение, посочено в първа алинея, съответната държава членка предприема всички мерки на свое разположение съгласно такова споразумение, за да гарантира, че специалният орган по безопасността спазва приложимите разпоредби в правото на Съюза. За тази цел и когато това е необходимо с оглед на безопасността на железопътния транспорт, съответната държава членка незабавно използва правото, предоставено от споразумението със съответната трета държава, съгласно което националният орган по безопасността има право да поеме изключителна компетентност по отношение на частта от железопътната инфраструктура, разположена в съответната държава членка.

Когато при даден спор, отнесен за арбитраж в съответствие с международно споразумение по първа алинея, се повдигне въпрос, свързан с тълкуването на разпоредба от правото на Съюза, компетентен да се произнесе по него е Съдът на Европейския съюз по искане на арбитражния съд, определен за разрешаване на спорове съгласно това международно споразумение.

Разпоредбите на правото на Съюза, уреждащи производствата пред Съда на Европейския съюз в съответствие с член 267 от ДФЕС, се прилагат *mutatis mutandis* към исканията за произнасяне на Съда на Европейския съюз съгласно трета алинея.

По делата, заведени пред Съда на Европейския съюз в съответствие с трета алинея:

а) третата държава, която е страна по международното споразумение по първа алинея, може да участва в производството пред Съда на Европейския съюз по същия начин, както държава членка;

б) адвокатите, които имат разрешение да практикуват в съдилищата или трибуналите на тази трета държава, имат правото да представляват или подпомагат всички страни по такива производства пред Съда на Европейския съюз. В такива случаи тези адвокати се третират във всяко едно отношение като адвокати, които имат разрешение да практикуват в съдилищата на държавите членки, когато представляват или подпомагат страна пред Съда на Европейския съюз.

Когато специалният орган по безопасността не спази някое решение на Съда на Европейския съюз, постановено в съответствие с трета алинея, съответната държава членка незабавно използва правото, предоставено от международното споразумение с

третата държава по първа алинея, съгласно което националният орган по безопасността има право да поеме изключителна компетентност по отношение на частта от железопътната инфраструктура, разположена в съответната държава членка.“.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила в деня след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на […] година.

За Европейския парламент	*За Съвета*
Председател	*Председател*