EUROOPA
KOMISJON

Brüssel, 27.7.2020
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse direktiivi (EL) 2016/798 seoses raudtee ohutus- ja koostalitluseeskirjade kohaldamisega La Manche'i väina püsiühenduse suhtes

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU TAUST

• Ettepaneku põhjused ja eesmärgid

12. veebruaril 1986 Canterburys allkirjastatud Prantsusmaa ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vahelise lepinguga La Manche'i väina püsiühenduse ehitamise ja käitamise kohta eraõiguslike kontsessionääride poolt (edaspidi „Canterbury leping") loodi valitsustevaheline komisjon, kes teostab järelevalvet kõigi La Manche'i väina püsiühenduse ehitamise ja käitamisega seotud küsimuste üle.

Kuni Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepinguga[1] kehtestatud üleminekuperioodi lõpuni on valitsustevaheline komisjon Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798[2] artikli 3 punkti 7 tähenduses riiklik ohutusasutus, mis on pädev La Manche'i väina püsiühenduse küsimustes.

Vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artikli 3 punktile 7 võib riiklik ohutusasutus olla asutus, kellele mitu liikmesriiki on usaldanud raudteeohutusega seotud ülesanded. Pärast eespool nimetatud üleminekuperioodi lõppu on valitsustevaheline komisjon aga liikmesriigi ja kolmanda riigi loodud asutus. Direktiiviga (EL) 2016/798 ei nähta ette võimalust, et riiklik ohutusasutus on liikmesriigi ja kolmanda riigi volitatud asutus. Kui ei ole sätestatud teisiti, ei kohaldata pärast üleminekuperioodi lõppu seega enam liidu õigust La Manche'i väina püsiühenduse selle osa suhtes, mis kuulub Ühendkuningriigi jurisdiktsiooni alla.

La Manche'i väina püsiühenduse ohutu ja tõhusa käitamise tagamiseks on vaja, et kogu selle taristu eest vastutaks ühtne ohutusasutus, milleks peaks jätkuvalt olema valitsustevaheline komisjon. Seetõttu tuleb direktiivi (EL) 2016/798 muuta.

Samal ajal teeb komisjon seotud algatuse osana ka ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus, millega lubatakse Prantsusmaal teatavatel tingimustel pidada läbirääkimisi sellise rahvusvahelise lepingu üle, mille kohaselt jääks valitsustevaheline komisjon La Manche'i väina püsiühenduse ühtseks riiklikuks ohutusasutuseks[3], ja see leping sõlmida. Selline leping tagaks, et valitsustevaheline komisjon järgib La Manche'i väina püsiühendusega seoses riiklike ohutusasutuste suhtes kohaldatava liidu õiguse sätteid, eelkõige direktiivi (EL) 2016/798, direktiivi (EL) 2016/797[4] ja määrust (EL) 2016/796[5]. Selle lepinguga nähtaks ette, et hädaolukorras võib Prantsusmaa riiklik ohutusasutus võtta ajutiselt üle pädevuse La Manche'i väina püsiühenduse Prantsusmaa jurisdiktsiooni alla kuuluvas osas. Samuti näeks see leping ette, et kui Canterbury lepinguga loodud vahekohtu menetluses tekib liidu õiguse tõlgendamise küsimus, peab vahekohus esitama selle küsimuse Euroopa Liidu Kohtule. Lisaks annab komisjon kavandatava volitamisotsusega Prantsusmaale loa sõlmida

---

1 ELT L 29, 31.1.2020, lk 7.

2 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).

3 COM (2020) 622.

4 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/797 Euroopa Liidu raudteesüsteemi koostalitluse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 44).

5 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta määrus (EL) 2016/796, mis käsitleb Euroopa Liidu Raudteeametit ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 881/2004 (ELT L 138, 26.5.2016, lk 1).

leping pärast seda, kui ta on kontrollinud, et leping on kooskõlas volitamisotsuses sätestatud tingimustega.

Võttes arvesse komisjoni ettepanekut Prantsusmaale adresseeritud volitamisotsuse kohta, on käesoleva ettepaneku eesmärk muuta direktiivi (EL) 2016/798 artikli 3 punkti 7, milles on määratletud mõiste „riiklik ohutusasutus“, nii kõnealuse direktiivi kohase raudteeohutuse kui ka direktiivi (EL) 2016/797 kohase raudteesüsteemi koostalitluse eesmärki silmas pidades. Eesmärk on võimaldada käsitada liidu õiguse alusel riikliku ohutusasutusena asutust, kellele liikmesriik ja kolmas riik on usaldanud ELi poolt või ELi volituse alusel sõlmitud rahvusvahelise lepingu alusel raudteeohutuse ja raudteesüsteemi koostalitlusega seotud ülesanded.

Lisaks tuleks käesolevas ettepanekus sätestada, et asjaomane liikmesriik peaks viivitamata kasutama asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lepingus ette nähtud õigust, mille kohaselt võib riiklik ohutusasutus võtta endale ainupädevuse selles liikmesriigis asuva raudteetaristu osa üle, kui see on raudteeohutuse jaoks vajalik. Ettepanekus sätestatakse ka, et Euroopa Kohus on pädev tegema otsuseid niisuguse vahekohtu taotlusel, mis on loodud sellise rahvusvahelise lepinguga, mille üle Prantsusmaal peaks olema lubatud Ühendkuningriigiga läbirääkimisi pidada ja mida tal peaks olema lubatud sõlmida.

- **Kooskõla poliitikavaldkonnas praegu kehtivate õigusnormidega**

Käesolev ettepanek on direktiivi (EL) 2016/798 väga piiratud kohaldamisalaga muudatus, milles käsitletakse mõnda tagajärge, mis tuleneb asjaolust, et kõnealust direktiivi Ühendkuningriigi suhtes enam ei kohaldata. Kavandatud tingimused piirduvad rangelt sellega, mis on vajalik ohutute ja tõhusate piiriüleste toimingute tagamiseks ning kehtivate sätete täiendamiseks. Seega on käesolev ettepanek täielikult kooskõlas kehtivate õigusaktidega.

- **Kooskõla muude liidu tegevuspõhimõtetega**

Ettepanek käsitleb raudteeohutust ja raudteesüsteemi koostalitlust ning sellega muudetakse direktiivi (EL) 2016/798, et käsitleda konkreetselt La Manche’i väina püsiühenduse olukorda pärast Ühendkuningriigi väljaastumist liidust.

2. ÕIGUSLIK ALUS, SUBSIDIAARSUS JA PROPORTSIONAALSUS

- **Õiguslik alus**

Õiguslik alus on Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 91 lõige 1.

- **Subsidiaarsus (ainupädevusse mittekuuluva valdkonna puhul)**

Kuna ettepanekuga soovitakse muuta direktiivi (EL) 2016/798 ülalkirjeldatud põhjustel, on selle eesmärki võimalik saavutada üksnes liidu tasandi õigusaktiga.

- **Proportsionaalsus**

Kavandatavat määrust peetakse proportsionaalseks, kuna sellega on võimalik tagada La Manche’i väina püsiühenduse ohutu ja tõhus käitamine ning hoida piiratud ja vajalike õiguslike muudatuste abil ära häireid. Määrus ei lähe kaugemale sellest, mis on vajalik kõnealuse eesmärgi saavutamiseks.

- **Vahendi valik**

Käesolev ettepanek sisaldab piiratud hulka sätteid väga konkreetse olukorra lahendamiseks ja ühtegi neist ei ole vaja siseriiklikesse õigusaktidesse üle võtta. Seda arvesse võttes tundub Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus olevat sobiv õigusakt.

3. JÄRELHINDAMISE, SIDUSRÜHMADEGA KONSULTEERIMISE JA MÕJU HINDAMISE TULEMUSED

- **Praegu kehtivate õigusaktide järelhindamine või toimivuse kontroll**

Ei kohaldata, kuna ettepanekuga muudetakse kehtivat õigusakti ja selle kohaldamisala on väga piiratud.

- **Konsulteerimine sidusrühmadega**

Direktiivi (EL) 2016/798 muudatuse väga piiratud kohaldamisala ei nõua ettepaneku üle avaliku konsultatsiooni läbiviimist.

- **Eksperdiarvamuste kogumine ja kasutamine**

Ettepanekut on komisjonis õiguslikult ja tehniliselt analüüsitud, et tagada kavandatud meetme eesmärgi saavutamine, piirdudes samal ajal sellega, mis on hädavajalik.

- **Mõjuhinnang**

Mõjuhinnangut ei ole vaja, kuna peale kavandatud poliitikavariandi ei ole oluliselt erinevaid poliitikavariante.

- **Õigusnormide toimivus ja lihtsustamine**

Ei kohaldata.

- **Põhiõigused**

Ettepanek ei mõjuta põhiõiguste kohaldamist ega kaitset.

4. MÕJU EELARVELE

Ei kohaldata

5. MUU TEAVE

- **Rakenduskavad ning järelevalve, hindamise ja aruandluse kord**

Ei kohaldata.

- **Selgitavad dokumendid (direktiivide puhul)**

Ei kohaldata

- **Ettepaneku sätete üksikasjalik selgitus**

Ettepanek koosneb kahest elemendist.

(1) Direktiivi (EL) 2016/798 artikli 3 punkti 7 lisatava uue taandega nähakse ette võimalus käsitada liidu õiguse alusel riikliku ohutusasutusena asutust, kellele

liikmesriik ja kolmas riik on andnud ELi poolt või ELi volituse alusel sõlmitud rahvusvahelise lepingu alusel raudteeohutusega seotud ülesanded.

(2) Direktiivi (EL) 2016/798 artiklisse 16 lisatava uue lõikega 4 kehtestatakse liidu ohutus- ja koostalitluseeskirjade kohaldamiseks erieeskirjad, kui liikmesriik ja kolmas riik on vastavalt liidu poolt või liidu volituse alusel sõlmitud rahvusvahelisele lepingule asutanud ühe rajatise jaoks ohutusasutuse. Eelkõige nähakse selle sättega ette asjaomase liikmesriigi kohustus võtta kõik vajalikud meetmed tagamaks, et liidu õigust kohaldatakse kogu aeg. Samuti sätestatakse selles, et Euroopa Kohus on pädev tegema eelotsuseid liidu õiguse tõlgendamise küsimustes, kui need esitatakse liikmesriigi ja asjaomase kolmanda riigi vahelistes vaidlustes raudteeohutuse ja raudteesüsteemi koostalitluse valdkonnas.

2020/0161 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU MÄÄRUS,

millega muudetakse direktiivi (EL) 2016/798 seoses raudtee ohutus- ja koostalitluseeskirjade kohaldamisega La Manche'i väina püsiühenduse suhtes

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 91,

võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,

olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust[6],

võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust[7],

toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt

ning arvestades järgmist:

(1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798[8] artikli 16 kohaselt peavad liikmesriigid moodustama riiklikud ohutusasutused, kellele usaldatakse raudteeohutusega seotud ülesanded. Vastavalt direktiivi (EL) 2016/798 artikli 3 punktile 7 võib riiklik ohutusasutus olla mitte ainult asjaomase liikmesriigi poolt loodud asutus, vaid ka asutus, kellele mitu liikmesriiki on kõnealused ülesanded usaldanud, et tagada ühtne ohutuskord.

(2) 12. veebruaril 1986 Canterburys allkirjastatud Prantsusmaa ning Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi vahelise lepinguga La Manche'i väina püsiühenduse ehitamise ja käitamise kohta eraõiguslike kontsessionääride poolt (edaspidi „Canterbury leping") loodi valitsustevaheline komisjon, kes teostab järelevalvet kõigi La Manche'i püsiühenduse ehitamise ja käitamisega seotud küsimuste üle.

(3) Kuni Suurbritannia ja Põhja-Iiri Ühendkuningriigi Euroopa Liidust ja Euroopa Aatomienergiaühendusest väljaastumise lepinguga[9] kehtestatud üleminekuperioodi (edaspidi „üleminekuperiood") lõpuni on valitsustevaheline komisjon Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2016/798 artikli 3 punkti 7 tähenduses riiklik ohutusasutus, kes vastutab La Manche'i väina püsiühenduse toimimise eest.

(4) Pärast üleminekuperioodi lõppu on valitsustevaheline komisjon liikmesriigi ja kolmanda riigi loodud asutus. Kui ei ole sätestatud teisiti, ei ole see siis enam liidu õiguse alusel riiklik ohutusasutus ja liidu õigust ei kohaldata enam La Manche'i väina püsiühenduse selle osa suhtes, mis kuulub Ühendkuningriigi jurisdiktsiooni alla.

---

6 ELT C , , lk .

7 ELT C , , lk .

8 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138, 26.5.2016, lk 102).

9 ELT L 29, 31.1.2020, lk 7.

(5) La Manche'i väina püsiühenduse ohutu ja tõhusa käitamise tagamiseks oleks kasulik, kui valitsustevaheline komisjon jääks ühtseks ohutusasutuseks, kes vastutab kogu kõnealuse taristu eest.

(6) Selleks lubatakse otsusega XXX/XX Prantsusmaal teatavatel tingimustel pidada läbirääkimisi sellise lepingu üle, mille kohaselt jääks Canterbury lepinguga loodud valitsustevaheline komisjon ohutusasutuseks, kes on pädev kohaldama liidu õigust La Manche'i väina püsiühenduse suhtes, ning see leping allkirjastada ja sõlmida.

(7) Seda konkreetset olukorda arvestades on vaja direktiivi (EL) 2016/798 kohandada.

(8) Selleks tuleks kehtestada erieeskirjad, mis käsitlevad pädevaid asutusi ning asjaomase liikmesriigi kohustust võtta kõik vajalikud meetmed tagamaks, et ühine pädev asutus või selle puudumisel asjaomase liikmesriigi enda pädev asutus kohaldab liidu õigust kogu aeg. Asjaomase liikmesriigi ja kolmanda riigi vaheliste raudteeohutusalaste vaidluste lahendamine võib tekitada küsimusi liidu õiguse tõlgendamise kohta. Seetõttu tuleks Euroopa Liidu Kohtule anda pädevus teha sellistes küsimustes eelotsuseid.

(9) Käesolev määrus tuleks vastu võtta võimalikult kiiresti, et tagada, et vajalikud sätted üleminekuperioodi lõpuks kehtivad. Seetõttu on asjakohane teha erand kaheksa nädala pikkusest ajavahemikust, millele on viidatud Euroopa Liidu lepingule, Euroopa Liidu toimimise lepingule ja Euroopa Aatomienergiaühenduse asutamislepingule lisatud protokolli nr 1 (riikide parlamentide rolli kohta Euroopa Liidus) artiklis 4.

(10) Käesolev määrus peaks jõustuma võimalikult kiiresti, järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Direktiivi (EL) 2016/798 muudetakse järgmiselt.

a) Artikli 3 punkt 7 asendatakse järgmisega:

„7. „riiklik ohutusasutus" –

– riiklik asutus, kellele on usaldatud raudteeohutusega seotud ülesanded kooskõlas käesoleva direktiiviga;

– mis tahes asutus, kellele mitu liikmesriiki on kõnealused ülesanded usaldanud, et tagada ühtne ohutuskord, või

– mis tahes asutus, kellele liikmesriik ja kolmas riik need ülesanded on usaldanud, et tagada ühtne ohutuskord, tingimusel et liit on sõlminud asjaomase kolmanda riigiga sellekohase lepingu või et liikmesriik on sõlminud sellise lepingu vastavalt liidu poolt selleks antud loale."

b) Artiklisse 16 lisatakse järgmine lõige:

„4. Kui üks rajatis asub osaliselt kolmandas riigis ja osaliselt liikmesriigis, võib see liikmesriik määrata lisaks oma territooriumil muidu pädevale riiklikule ohutusasutusele ja kooskõlas artikli 3 punkti 7 kolmanda taandega ning liidu poolt või liidu volituse alusel sõlmitud rahvusvahelise lepinguga kõnealuse rajatise ja sellega seotud raudteetaristu kõigi muude osade suhtes pädeva ohutusasutuse (edaspidi „eriohutusasutus"). Kõnealuse lepingu kohaselt võib riiklik ohutusasutus pädevuse selle liikmesriigi territooriumil asuva taristu osa suhtes ajutiselt üle võtta.

Esimeses lõigus osutatud rahvusvahelise lepingu raames võtab asjaomane liikmesriik kõik sellise lepingu kohaselt tema käsutuses olevad meetmed tagamaks, et eriohutusasutus järgib kohaldatavaid liidu õiguse sätteid. Selleks, ja kui see on raudteeohutuse jaoks vajalik, kasutab asjaomane liikmesriik viivitamata asjaomase kolmanda riigiga sõlmitud lepingus ette nähtud õigust, mille kohaselt võib riiklik ohutusasutus võtta endale ainupädevuse selles liikmesriigis asuva raudteetaristu osa üle.

Kui esimeses lõigus osutatud rahvusvahelise lepingu kohaselt vahekohtusse esitatud vaidluses tekib liidu õiguse tõlgendamise küsimus, on Euroopa Liidu Kohus pädev tegema selle küsimuse kohta kõnealuse rahvusvahelise lepingu alusel vaidluste lahendamiseks moodustatud vahekohtu taotlusel otsuse.

Liidu õiguse sätteid, mis reguleerivad ELi toimimise lepingu artikli 267 alusel Euroopa Liidu Kohtus algatatud menetlusi, kohaldatakse *mutatis mutandis* kolmanda lõigu alusel Euroopa Liidu Kohtult taotletud otsuste suhtes.

Euroopa Liidu Kohtus kolmanda lõigu alusel algatatud kohtuasjades:

(a) võib esimeses lõigus osutatud rahvusvahelise lepingu osaliseks olev kolmas riik osaleda Euroopa Liidu Kohtu menetluses samal viisil kui liikmesriik;

(b) võivad advokaadid, kellel on õigus esindada kliente selle kolmanda riigi kohtutes, esindada või abistada selliste menetluste pooli Euroopa Liidu Kohtus; sellisel juhul käsitatakse neid advokaate igas mõttes advokaatidena, kellel on õigus esindada kliente liikmesriikide kohtutes ja kes esindavad või abistavad menetluse pooli Euroopa Liidu Kohtus.

Kui eriohutusasutus ei täida kolmanda lõigu kohaselt tehtud Euroopa Liidu Kohtu otsust, kasutab asjaomane liikmesriik viivitamata esimeses lõigus osutatud kolmanda riigiga sõlmitud rahvusvahelisest lepingust tulenevat õigust, mille kohaselt on riiklikul ohutusasutusel õigus võtta asjaomases liikmesriigis asuva raudteetaristu osa üle ainupädevus.“

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub järgmisel päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel	*Nõukogu nimel*
president	*eesistuja*