



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 27 november 2020
(OR. en)

13443/20

**Interinstitutioneel dossier:
2020/0347(COD)**

**UK 84
PREP-BXT 45
TRANS 551
CODEC 1236**

BEGELEIDENDE NOTA

van:	de secretaris-generaal van de Europese Commissie, ondertekend door mevrouw Martine DEPREZ, directeur
ingekomen:	27 november 2020
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
nr. Comdoc.:	COM(2020) 782 final
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD inzake bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen met betrekking tot de grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk verbindt via de vaste kanaalverbinding

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2020) 782 final.

Bijlage: COM(2020) 782 final



EUROPESE
COMMISSIE

Brussel, 27.11.2020
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

**inzake bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen met betrekking
tot de grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk
verbindt via de vaste kanaalverbinding**

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• Motivering en doel van het voorstel

Op 1 februari 2020 heeft het Verenigd Koninkrijk zich uit de Unie teruggetrokken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Het Akkoord over de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie¹ (het “terugtrekkingsakkoord”) is door de Unie gesloten bij Besluit (EU) 2020/135² van de Raad en is op 1 februari 2020 in werking getreden. De in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord bedoelde overgangsperiode, tijdens dewelke het Unierecht van toepassing blijft op en in het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 127 van dat akkoord, loopt af op 31 december 2020.

Bij artikel 10 van het Verdrag tussen de Franse Republiek en het Verenigd Koninkrijk betreffende de bouw en de exploitatie door privé-concessionarissen van een vaste kanaalverbinding, ondertekend te Canterbury op 12 februari 1986 (“het Verdrag van Canterbury”), is een Intergouvernementele Commissie ingesteld om toe te zien op alle kwesties met betrekking tot de bouw en de exploitatie van de vaste kanaalverbinding. Tot het einde van de overgangsperiode die is vastgesteld bij het terugtrekkingsakkoord (“de overgangsperiode”), is de Intergouvernementele Commissie de nationale veiligheidsinstantie in de zin van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad³. In die hoedanigheid past zij op de volledige vaste kanaalverbinding de bepalingen van het Unierecht toe die relevant zijn voor de spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit.

Tenzij anders bepaald, zal het Unierecht na de overgangsperiode niet meer van toepassing zijn op het deel van de vaste kanaalverbinding dat onder de jurisdictie van het Verenigd Koninkrijk valt, en zal de Intergouvernementele Commissie niet langer een nationale veiligheidsinstantie krachtens het Unierecht zijn voor het deel van de vaste kanaalverbinding dat onder Franse jurisdictie valt. De door de Intergouvernementele Commissie afgegeven veiligheidsvergunningen voor de infrastructuurbeheerder van de vaste kanaalverbinding en de veiligheidscertificaten van spoorwegondernemingen die actief zijn op de vaste verbinding zullen niet langer geldig zijn.

Bij Besluit (EU) 2020/1531 van het Europees Parlement en de Raad⁴ werd Frankrijk gemachtigd om met het Verenigd Koninkrijk te onderhandelen over een internationale overeenkomst inzake de toepassing van de Unieregels inzake spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit op de vaste kanaalverbinding, en om die overeenkomst te ondertekenen en te sluiten, teneinde een uniforme veiligheidsregeling te handhaven. Het is echter

¹ PB L 29 van 31.1.2020, blz. 7.

² Besluit (EU) 2020/135 van de Raad van 30 januari 2020 betreffende de sluiting van het Akkoord inzake de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie, PB L 29 van 31.1.2020, blz. 1.

³ Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor, PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102.

⁴ Besluit (EU) 2020/1531 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2020 waarbij Frankrijk wordt gemachtigd te onderhandelen over een internationale overeenkomst ter aanvulling op het Verdrag tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende de bouw en de exploitatie door privéconcessionarissen van een vaste kanaalverbinding, en die overeenkomst te sluiten en te ondertekenen, PB L 352 van 22.10.2020, blz. 4.

onwaarschijnlijk dat deze overeenkomst tegen het einde van de overgangsperiode in werking zal treden.

Gezien het economische belang van de vaste kanaalverbinding voor de Unie is het essentieel dat ook na 1 januari 2021 activiteiten kunnen worden uitgevoerd via de vaste kanaalverbinding. Daartoe moet de veiligheidsvergunning die door de Intergouvernementele Commissie aan de infrastructuurbeheerder van de vaste kanaalverbinding is afgegeven op basis van Richtlijn 2004/49/EG⁵, geldig blijven gedurende een periode van twee maanden na het einde van de in het terugtrekkingsakkoord vastgestelde overgangsperiode. Dit is de periode die de Franse autoriteiten nodig achten om de Franse nationale veiligheidsinstantie voldoende tijd te geven om haar eigen vergunning af te geven voor het traject van de vaste kanaalverbinding dat onder Franse jurisdictie valt. De Commissie is van mening dat dit de maximale verlenging is die redelijkerwijs kan worden toegestaan voor dat doel. Als een overeenkomst als bedoeld in Besluit (EU) 2020/1531 in een later stadium wordt gesloten, kan de Intergouvernementele Commissie een uniforme veiligheidsvergunning afgeven ter vervanging van de door de Franse nationale veiligheidsinstantie afgegeven vergunning, onder nader te bepalen voorwaarden.

Bovendien zullen de vergunningen die het Verenigd Koninkrijk krachtens Richtlijn 2012/34/EU vóór het einde van de overgangsperiode heeft afgegeven aan op zijn grondgebied gevestigde spoorwegondernemingen na die datum niet meer geldig zijn in de Unie.

Op 10 november 2020 heeft de Franse Republiek, overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad⁶, de Commissie in kennis gesteld van haar voornemen om onderhandelingen over een grensoverschrijdende overeenkomst met het Verenigd Koninkrijk aan te vatten. Het doel van deze overeenkomst is spoorwegondernemingen die in het Verenigd Koninkrijk zijn gevestigd en houder zijn van een door het Verenigd Koninkrijk afgegeven vergunning toestemming te geven om gebruik te maken van de grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt via de vaste kanaalverbinding tot aan het grensstation en de terminal van Calais-Fréthun, zonder daarvoor uit hoofde van Richtlijn 2012/34/EU een vergunning te hebben verkregen van een vergunningverlenende instantie van de Unie.

Teneinde de verbindingen tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk te waarborgen, is het van essentieel belang dat de spoorwegondernemingen activiteiten kunnen blijven uitvoeren tot aan het grensstation van Calais-Fréthun. Daartoe moet de geldigheidsduur van hun krachtens Richtlijn 2012/34/EU door het Verenigd Koninkrijk afgegeven vergunningen en van hun door de Intergouvernementele Commissie afgegeven veiligheidscertificaten worden verlengd voor een periode van negen maanden vanaf de datum van toepassing van deze verordening. Dit is de door de Franse autoriteiten gevraagde termijn. Deze verlenging zou voldoende tijd bieden voor het onderhandelen over en sluiten van een grensoverschrijdende overeenkomst tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk op grond van artikel 14 van Richtlijn 2012/34/EU en van een overeenkomst als bedoeld in Besluit (EU) 2020/1531, en om andere bij het Unierecht voorziene maatregelen te nemen die vereist zijn om verstoringen te voorkomen. Deze periode zou het mogelijk maken deze procedures volledig af te ronden; de Commissie is dan ook van

⁵ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

⁶ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.

mening dat dit de maximale verlenging is die redelijkerwijs kan worden toegestaan. Als de bilaterale onderhandelingen niet tijdig worden afgerond, zullen de spoorwegondernemingen in kwestie een EU-vergunning krachtens Richtlijn 2012/34/EU moeten verkrijgen tegen de datum waarop deze verordening niet langer van toepassing is.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel is bedoeld als een lex specialis om enkele gevolgen op te vangen van het feit dat het Unierecht niet langer van toepassing zal zijn op het Verenigd Koninkrijk en omdat, tenzij anders bepaald, de door de Intergouvernementele Commissie afgegeven certificaten en vergunningen na het einde van de overgangsperiode niet langer geldig zijn volgens het Unierecht. Dit geldt ook voor de exploitatievergunningen die zijn afgegeven door de vergunningverlenende instantie van het Verenigd Koninkrijk. De voorgestelde voorwaarden zijn strikt beperkt tot wat in dit verband noodzakelijk is om verstoringen van grensoverschrijdende activiteiten te voorkomen. Het is ook de bedoeling dat zij slechts voor een beperkte periode geldig zijn. Verder blijven de algemene bepalingen van de genoemde handelingen van toepassing. Dit voorstel is bijgevolg volledig in overeenstemming met de bestaande wetgeving.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel heeft betrekking op spoorwegveiligheid en spoorverbindingen, ter aanvulling van Richtlijn (EU) 2016/798, die Richtlijn 2004/49/EG vervangt, en Richtlijn 2012/34/EU. Het is de bedoeling om de continuïteit van het grensoverschrijdend spoorvervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk te verzekeren.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Aangezien het voorstel een aanvulling vormt op bestaand Unierecht en bepalingen bevat ter vergemakkelijking van een ordelijke toepassing van dat recht na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie, kan de doelstelling ervan alleen worden bereikt door optreden op het niveau van de Unie.

- **Evenredigheid**

De voorgestelde verordening geldt als evenredig omdat zij geschikt is om verstoringen te voorkomen door te voorzien in een beperkte en noodzakelijke juridische wijziging die nodig is om de continuïteit van het grensoverschrijdend spoorvervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk te verzekeren. Zij gaat niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken en bevat geen bredere wijzigingen of permanente maatregelen.

- **Keuze van het instrument**

Dit voorstel bevat een beperkte reeks bepalingen die verband houden met een zeer specifieke en eenmalige situatie. Het is dan ook niet passend Richtlijn (EU) 2016/798 en Richtlijn 2012/34/EU te wijzigen. Dit instrument komt het beste tegemoet aan de urgentie van de situatie/context, aangezien er vóór het einde van de overgangsperiode onvoldoende tijd rest om een richtlijn om te zetten.

Daarmee rekening houdend lijkt een verordening van het Europees Parlement en de Raad de enige geschikte rechtshandeling.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Niet van toepassing gezien het uitzonderlijke, tijdelijke en eenmalige karakter van de gebeurtenis die dit voorstel noodzakelijk maakt.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De uitdagingen die voortvloeien uit het einde van de in het terugtrekkingsakkoord vastgestelde overgangsperiode, de noodzaak om zich voor te bereiden op onvermijdelijke wijzigingen op 1 januari 2021 en mogelijke aanvullende maatregelen zijn met vertegenwoordigers van de lidstaten en de belanghebbenden besproken tijdens specifieke vergaderingen.

Een gemeenschappelijk thema in de geformuleerde standpunten was de behoefte aan regelgevend optreden om de continuïteit van het spoorvervoer in de vaste kanaalverbinding te waarborgen nadat het Unierecht niet langer van toepassing zou zijn op het Verenigd Koninkrijk.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Deze informatie is intern juridisch en technisch geanalyseerd om te verzekeren dat de voorgestelde maatregel het beoogde doel bereikt, maar tegelijk beperkt blijft tot het strikt noodzakelijke.

- **Effectbeoordeling**

Een effectbeoordeling is niet nodig, gezien het uitzonderlijke karakter van de situatie en de korte duur van de voorgestelde maatregel. Er zijn geen andere materieel en juridisch verschillende beleidsopties beschikbaar dan de optie die wordt voorgesteld.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Niet van toepassing.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de toepassing of de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Niet van toepassing gezien de beperkte duur van de voorgestelde maatregel.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Niet van toepassing.

- **Artikelsgewijze toelichting**

De voorgestelde verordening (artikel 1) is van toepassing op:

- (a) veiligheidsvergunningen die krachtens artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG door de Intergouvernementele Commissie zijn afgegeven aan de infrastructuurbeheerder van de vaste kanaalverbinding;
- (b) veiligheidscertificaten die krachtens artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG door de Intergouvernementele Commissie zijn afgegeven aan in het Verenigd Koninkrijk gevestigde spoorwegondernemingen die gebruik maken van de vaste kanaalverbinding;
- (c) vergunningen die krachtens hoofdstuk III van Richtlijn 2012/34/EU zijn afgegeven aan in het Verenigd Koninkrijk gevestigde spoorwegondernemingen die gebruik maken van de grensoverschrijdende infrastructuur, de kanaaltunnel, die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt.

Bij artikel 3 wordt de geldigheid van veiligheidsvergunningen van de infrastructuurbeheerder verlengd met twee maanden, en die van de veiligheidscertificaten en -vergunningen van spoorwegondernemingen met negen maanden. Dit artikel verlengt ook de geldigheidsduur van krachtens Richtlijn 2012/34/EU afgegeven exploitatievergunningen met negen maanden. Het beperkt de geldigheid van de aldus verlengde vergunningen tot het grondgebied tussen het grensstation en de terminal die vermeld zijn in de bijlage bij deze verordening, en het Verenigd Koninkrijk.

Artikel 4 bepaalt dat respectievelijk Richtlijn (EU) 2016/798 en Richtlijn 2012/34/EU van toepassing zijn op deze vergunningen en certificaten, en schrijft voor dat de houders ervan met de Franse nationale veiligheidsinstantie en vergunningverlenende instantie moeten samenwerken en hen de nodige informatie moeten verstrekken. Krachtens artikel 5 moeten de Franse nationale veiligheidsinstantie en de vergunningverlenende instantie erop toezien dat de houders van deze vergunningen en certificaten het Unierecht naleven.

Voorts wordt aan de Commissie de uitvoeringsbevoegdheid verleend om het voordeel voor de houders van de vergunningen en certificaten in kwestie in te trekken als de naleving van de voorschriften van de Unie niet is gewaarborgd.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

inzake bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen met betrekking tot de grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk verbindt via de vaste kanaalverbinding

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Na raadpleging van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁷,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's⁸,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure ¹,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Akkoord over de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie en de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie (het “terugtrekkingsakkoord”) is door de Unie gesloten bij Besluit (EU) 2020/135 van de Raad en is op 1 februari 2020 in werking getreden. De in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord bedoelde overgangperiode, tijdens dewelke het Unierecht van toepassing blijft op en in het Verenigd Koninkrijk overeenkomstig artikel 127 van dat akkoord, loopt af op 31 december 2020.
- (2) Bij artikel 10 van het Verdrag tussen de Franse Republiek en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende de bouw en de exploitatie door privé-concessionarissen van een vaste kanaalverbinding, ondertekend te Canterbury op 12 februari 1986 (“het Verdrag van Canterbury”), is een Intergouvernementele Commissie ingesteld om toe te zien op alle kwesties met betrekking tot de bouw en de exploitatie van de vaste kanaalverbinding.
- (3) Tot het einde van de overgangperiode die is vastgesteld bij het terugtrekkingsakkoord is de Intergouvernementele Commissie de nationale veiligheidsinstantie in de zin van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad⁹. In die hoedanigheid past zij op de volledige vaste kanaalverbinding de bepalingen van het Unierecht toe die van belang zijn voor de spoorwegveiligheid en, uit hoofde van Richtlijn (EU)

⁷ PB C , , blz. .

⁸ PB C , , blz. .

⁹ Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor, PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102.

2016/797¹⁰ van het Europees Parlement en de Raad, voor de spoorweginteroperabiliteit.

- (4) Tenzij anders bepaald, zal het Unierecht na de overgangsperiode niet meer van toepassing zijn op het deel van de vaste kanaalverbinding dat onder de jurisdictie van het Verenigd Koninkrijk valt, en zal de Intergouvernementele Commissie niet langer een nationale veiligheidsinstantie krachtens het Unierecht zijn voor het deel van de vaste kanaalverbinding dat onder Franse jurisdictie valt. De veiligheidsvergunning voor de infrastructuurbeheerder van de vaste kanaalverbinding en de veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen die actief zijn op de vaste kanaalverbinding, die zijn afgegeven door de Intergouvernementele Commissie krachtens de artikelen 10 en 11 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad¹¹, zullen met ingang van 1 januari 2021 niet langer geldig zijn.
- (5) Bij Besluit (EU) 2020/1531 van het Europees Parlement en de Raad¹² werd Frankrijk gemachtigd om met het Verenigd Koninkrijk te onderhandelen over een internationale overeenkomst inzake de toepassing van de Unieregels inzake spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit op de vaste kanaalverbinding, en om die overeenkomst te ondertekenen en te sluiten, teneinde een uniforme veiligheidsregeling te handhaven. Richtlijn (EU) 2016/798 is gewijzigd bij Verordening (EU) 2020/1530 van het Europees Parlement en de Raad¹³, met name wat betreft de regels voor nationale veiligheidsinstanties.
- (6) Op basis van die wijzigingen en onder voorbehoud van een overeenkomst als bedoeld in Besluit (EU) 2020/1531, en onder bepaalde voorwaarden, zou de Intergouvernementele Commissie de enige veiligheidsinstantie kunnen blijven voor de volledige vaste kanaalverbinding en, voor wat betreft het deel van de vaste kanaalverbinding dat onder Franse jurisdictie valt, de nationale veiligheidsinstantie in de zin van artikel 3, punt 7, van Richtlijn (EU) 2016/798. Het is echter onwaarschijnlijk dat een overeenkomst als bedoeld in Besluit (EU) 2020/1531 tegen het einde van de overgangsperiode in werking zal zijn getreden.
- (7) Zonder een dergelijke overeenkomst komt de Intergouvernementele Commissie met ingang van 1 januari 2021 niet langer in aanmerking als nationale veiligheidsinstantie in de zin van artikel 3, punt 7, van Richtlijn (EU) 2016/798, voor wat betreft het deel van de vaste kanaalverbinding dat onder Franse jurisdictie valt. Veiligheidsvergunningen en veiligheidscertificaten die door de Intergouvernementele Commissie zijn afgegeven, zullen niet langer geldig zijn. De Franse nationale

¹⁰ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie, PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

¹¹ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

¹² Besluit (EU) 2020/1531 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2020 waarbij Frankrijk wordt gemachtigd te onderhandelen over een internationale overeenkomst ter aanvulling op het Verdrag tussen Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland betreffende de bouw en de exploitatie door privéconcessionarissen van een vaste kanaalverbinding, en die overeenkomst te sluiten en te ondertekenen, PB L 352 van 22.10.2020, blz. 4.

¹³ Verordening (EU) 2020/1530 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2020 tot wijziging van Richtlijn (EU) 2016/798 met betrekking tot de toepassing van de regels inzake spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit in de Kanaaltunnel, PB L 352 van 22.10.2020, blz. 1.

veiligheidsinstantie wordt de bevoegde nationale veiligheidsinstantie voor het deel van de vaste kanaalverbinding dat onder Franse jurisdictie valt.

- (8) Gezien het economische belang van de vaste kanaalverbinding voor de Unie is het essentieel dat ook na 1 januari 2021 activiteiten kunnen worden uitgevoerd via de vaste kanaalverbinding. Daartoe moet de door de Intergouvernementele Commissie afgegeven en in overweging 4 bedoelde veiligheidsvergunning geldig blijven voor een periode van ten hoogste twee maanden na de datum van toepassing van deze verordening, hetgeen volstaat om de Franse nationale veiligheidsinstantie in staat te stellen zijn eigen veiligheidsvergunning af te geven.
- (9) De vergunningen die uit hoofde van hoofdstuk III van Richtlijn 2012/34/EU zijn afgegeven aan in het Verenigd Koninkrijk gevestigde spoorwegondernemingen zullen na het einde van de overgangperiode niet langer geldig zijn. Op 10 november 2020 heeft Frankrijk, overeenkomstig artikel 14, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad¹⁴, de Commissie in kennis gesteld van haar voornemen om onderhandelingen over een grensoverschrijdende overeenkomst met het Verenigd Koninkrijk aan te vatten. Het doel van deze overeenkomst is spoorwegondernemingen die in het Verenigd Koninkrijk zijn gevestigd en een vergunning hebben gekregen toestemming te geven om gebruik te maken van de grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt via de vaste kanaalverbinding tot aan het grensstation en de terminal van Calais-Fréthun, zonder daarvoor uit hoofde van Richtlijn 2012/34/EU een vergunning te hebben verkregen van een vergunningverlenende instantie van de Unie.
- (10) Teneinde de verbindingen tussen de Unie en het Verenigd Koninkrijk te waarborgen, is het van essentieel belang dat de in overweging 9 bedoelde spoorwegondernemingen hun activiteiten kunnen voortzetten. Daartoe moet de geldigheidsduur van hun krachtens Richtlijn 2012/34/EU door het Verenigd Koninkrijk afgegeven vergunningen en van hun door de Intergouvernementele Commissie afgegeven veiligheidscertificaten worden verlengd met een periode van negen maanden vanaf de datum van toepassing van deze verordening; dit volstaat om de lidstaten in staat te stellen de nodige maatregelen te nemen om de connectiviteit te waarborgen overeenkomstig Richtlijn 2012/34/EU, Richtlijn (EU) 2016/798 en, in voorkomend geval, op basis van een overeenkomst als bedoeld in Besluit (EU) 2020/1531.
- (11) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen moet aan de Commissie de uitvoeringsbevoegdheid worden verleend om de gunst voor de houders van de certificaten en vergunningen in te trekken als de naleving van de voorschriften van de Unie niet is gewaarborgd. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁶. Gezien de mogelijke gevolgen voor de spoorwegveiligheid moet voor de vaststelling van die maatregelen de onderzoeksprocedure worden toegepast. De Commissie moet onmiddellijk toepasselijke uitvoeringshandelingen vaststellen wanneer dat in naar behoren gemotiveerde gevallen om dwingende urgente redenen nodig is.
- (12) In het licht van de hoogdringendheid die voortvloeit uit de bovenvermelde overgangperiode, is het aangewezen een uitzondering te maken op de periode van acht weken als bedoeld in artikel 4 van Protocol nr. 1 betreffende de rol van de nationale parlementen in de Europese Unie, gehecht aan het Verdrag betreffende de

¹⁴

Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte, PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32.

Europese Unie, aan het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie.

- (13) Aangezien de doelstelling van deze verordening, namelijk het vaststellen van voorlopige maatregelen inzake bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen in verband met het einde van de in overweging 1 bedoelde overgangperiode, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege de omvang en de effecten ervan beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om die doelstelling te verwezenlijken.
- (14) De bepalingen van deze verordening dienen met spoed in werking te treden en van toepassing te zijn vanaf de dag na het einde van de overgangperiode,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden, met het oog op het einde van de in artikel 126 van het terugtrekkingsakkoord bedoelde overgangperiode, specifieke bepalingen vastgesteld betreffende bepaalde veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen die zijn afgegeven op grond van Richtlijn 2004/49/EG en voor bepaalde vergunningen van spoorwegondernemingen die zijn afgegeven op grond van Richtlijn 2012/34/EU, zoals vermeld in lid 2.
2. Deze verordening is van toepassing op de volgende certificaten en vergunningen, die geldig zijn op 31 december 2020:
 - (a) veiligheidsvergunningen die uit hoofde van artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG zijn afgegeven aan infrastructuurbeheerders voor het beheer en de exploitatie van grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt via de kanaaltunnel;
 - (b) veiligheidscertificaten die uit hoofde van artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EU zijn afgegeven aan in het Verenigd Koninkrijk gevestigde spoorwegondernemingen die gebruik maken van de grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt via de kanaaltunnel;
 - (c) vergunningen die uit hoofde van hoofdstuk III van Richtlijn 2012/34/EU zijn afgegeven aan in het Verenigd Koninkrijk gevestigde spoorwegondernemingen die gebruik maken van de grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt via de kanaaltunnel.

Artikel 2

Definities

Met het oog op de toepassing van deze verordening zijn de overeenkomstige definities van Richtlijn 2012/34/EU en Richtlijn (EU) 2016/798 en de krachtens die richtlijnen en Richtlijn 2004/49/EG vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen van toepassing.

Artikel 3

Geldigheid van veiligheidsvergunningen, veiligheidscertificaten en exploitatievergunningen

1. De in artikel 1, lid 2, onder a), bedoelde veiligheidsvergunningen blijven geldig gedurende twee maanden vanaf de datum van toepassing van deze verordening.
2. De in artikel 1, lid 2, onder b), bedoelde veiligheidscertificaten blijven geldig gedurende negen maanden vanaf de datum van toepassing van deze verordening. Ze blijven alleen geldig om het grensstation en de terminal die vermeld zijn in de bijlage bij deze verordening te bereiken vanuit het Verenigd Koninkrijk of om vanuit dit station en deze terminal te vertrekken naar het Verenigd Koninkrijk.
3. De in artikel 1, lid 2, onder c), bedoelde vergunningen blijven geldig gedurende negen maanden vanaf de datum van toepassing van deze verordening. Bij wijze van uitzondering op artikel 23, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU zijn die vergunningen alleen geldig op het grondgebied tussen het grensstation en de terminal, als bedoeld in de bijlage bij deze verordening, en het Verenigd Koninkrijk.

Artikel 4

Regels en verplichtingen met betrekking tot veiligheidscertificaten en veiligheidsvergunningen

1. De veiligheidscertificaten, veiligheidsvergunningen en exploitatievergunningen die onder artikel 3 van deze verordening vallen, zijn onderworpen aan de regels die daarop van toepassing zijn overeenkomstig Richtlijn 2012/34/EU en Richtlijn (EU) 2016/798 en overeenkomstig de krachtens die richtlijnen vastgestelde uitvoeringshandelingen en gedelegeerde handelingen.
2. De houders van de in artikel 1, lid 2, bedoelde veiligheidscertificaten, veiligheidsvergunningen en exploitatievergunningen en, naargelang het geval, de afgevende instantie, als die verschilt van de nationale veiligheidsinstantie op wiens grondgebied de infrastructuur in de Unie is gelegen en onder wiens bevoegdheid het grensstation en de terminal vallen die in de bijlage zijn vermeld, werken samen met en verstrekken alle toepasselijke informatie en documenten aan die nationale veiligheidsinstantie.
3. Als de informatie en documenten niet zijn verstrekt binnen de termijnen die de nationale veiligheidsinstantie in haar in lid 2 van dit artikel bedoelde verzoeken heeft vastgesteld, kan de Commissie, na kennisgeving door de nationale veiligheidsinstantie, uitvoeringshandelingen vaststellen om de overeenkomstig artikel 3 aan de houder verleende gunst in te trekken. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 7, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
4. De in artikel 1, lid 2, van deze verordening bedoelde houders van veiligheidscertificaten, veiligheidsvergunningen en exploitatievergunningen stellen de Commissie en het Spoorwegbureau van de Europese Unie onverwijld in kennis van alle maatregelen van andere bevoegde veiligheidsinstanties die in strijd kunnen zijn met hun verplichtingen uit hoofde van deze verordening, Richtlijn 2012/34/EG en Richtlijn (EU) 2016/798.
5. Alvorens de krachtens artikel 3 toegekende gunsten in te trekken, informeert de Commissie te zijner tijd de in lid 2 van dit artikel bedoelde nationale veiligheidsinstantie, de instantie die de in artikel 1, lid 2, bedoelde

veiligheidscertificaten, veiligheidsvergunningen en exploitatievergunningen heeft afgegeven en de houders van die certificaten en vergunningen over haar voornemen om tot dergelijke intrekking over te gaan en stelt zij hen in de gelegenheid hun standpunten kenbaar te maken.

6. Wat de in artikel 1, lid 2, onder c), bedoelde vergunningen betreft, met het oog op de toepassing van leden 1 tot en met 5 van dit artikel, worden verwijzingen naar een nationale veiligheidsinstantie begrepen als verwijzingen naar een in artikel 3, punt 15, van Richtlijn 2012/34/EU gedefinieerde vergunningverlenende instantie.

Artikel 5

Toezicht op de naleving van het Unierecht

1. De in artikel 4, lid 2, bedoelde nationale veiligheidsinstantie houdt toezicht op de spoorwegveiligheidsnormen die worden toegepast op spoorwegondernemingen die gebruik maken van de in artikel 1, lid 2, onder a), bedoelde grensoverschrijdende infrastructuur, en die worden toegepast op die grensoverschrijdende infrastructuur. Bovendien controleert de nationale veiligheidsinstantie of infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen voldoen aan de in de Uniewetgeving vastgestelde veiligheidsvoorschriften. In voorkomend geval verstrekt de nationale veiligheidsinstantie aan de Commissie en het Spoorwegbureau van de Europese Unie een aanbeveling voor de Commissie om overeenkomstig lid 2 van dit artikel op te treden.

De in artikel 4, lid 2, in samenhang met lid 6, van deze verordening bedoelde vergunningverlenende instantie ziet erop toe dat nog steeds wordt voldaan aan de eisen van de artikelen 19 tot en met 22 van Richtlijn 2012/34/EU met betrekking tot spoorwegondernemingen waaraan het Verenigd Koninkrijk een vergunning heeft verleend, als bedoeld in artikel 1, lid 2, onder c), van deze verordening.

2. Als de Commissie gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de veiligheidsnormen die van toepassing zijn op de exploitatie van grensoverschrijdende spoorwegdiensten of -infrastructuur die onder het toepassingsgebied van deze verordening valt of het deel van die infrastructuur dat in het Verenigd Koninkrijk is gelegen, niet in overeenstemming zijn met de toepasselijke bepalingen van het Unierecht, stelt zij onverwijld uitvoeringshandelingen vast om de overeenkomstig artikel 3 aan de houder toegekende gunst in te trekken. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 7, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure. Dit is van overeenkomstige toepassing wanneer de Commissie gegronde twijfels heeft over de naleving van de in lid 1, tweede alinea, bedoelde eisen.
3. Met het oog op de toepassing van lid 1 van dit artikel kan de nationale veiligheidsinstantie of de vergunningverlenende instantie, zoals bedoeld in artikel 4, lid 2, in samenhang met lid 6, informatie vragen aan de relevante bevoegde instanties, waarbij een passende termijn wordt vastgesteld. Als die relevante bevoegde instanties de gevraagde informatie niet binnen de vastgestelde termijn verstrekken of onvolledige informatie verstrekken, kan de Commissie, na kennisgeving door de nationale veiligheidsinstantie of, in voorkomend geval, de in artikel 4, lid 2, in samenhang met lid 6, bedoelde vergunningverlenende instantie, uitvoeringshandelingen vaststellen om de krachtens artikel 3 aan de houder toegekende gunst in te trekken. Deze uitvoeringshandelingen worden vastgesteld overeenkomstig de in artikel 7, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

4. Alvorens de krachtens artikel 3 toegekende gunsten in te trekken, informeert de Commissie te zijner tijd de in artikel 4, lid 2, bedoelde nationale veiligheidsinstantie, de instantie die de in artikel 1, lid 2, bedoelde veiligheidscertificaten, veiligheidsvergunningen en exploitatievergunningen heeft afgegeven, de houders van die certificaten en vergunningen, de nationale veiligheidsinstantie en de vergunningverlenende instantie van het Verenigd Koninkrijk over haar voornemen om tot dergelijke intrekking over te gaan, en stelt zij hen in de gelegenheid hun standpunten kenbaar te maken.

Artikel 6

Overleg en samenwerking

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten overleggen en werken samen met de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk voor zover nodig is om de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen.
2. Op verzoek verstrekken de lidstaten de Commissie onverwijld alle informatie die zij uit hoofde van lid 1 hebben ontvangen of andere informatie die voor de uitvoering van deze verordening van belang is.

Artikel 7

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 51 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ⁷ bedoelde comité en door het in artikel 62 van Richtlijn 2012/34/EU bedoelde comité. Het betreft comités in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Als naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 in samenhang met artikel 5 van die verordening van toepassing.

Artikel 8

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing met ingang van 1 januari 2021.
3. Deze verordening is niet langer van toepassing met ingang van 1 oktober 2021.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

De voorzitter

Voor de Raad

De voorzitter

Brussel, 27.11.2020
COM(2020) 782 final

ANNEX

BIJLAGE

bij

**Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad
inzake bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen met betrekking
tot de grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk
verbindt via de vaste kanaalverbinding**

BIJLAGE

Het grensstation en de terminal, als bedoeld in de artikelen 3 en 4, zijn:

FRANKRIJK

Calais-Fréthun