



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 27 november 2020
(OR. en)

13443/20

**Interinstitutionellt ärende:
2020/0347(COD)**

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

FÖLJENOT

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	27 november 2020
till:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2020) 782 final
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING om vissa aspekter av järnvägssäkerhet och järnvägsförbindelser med avseende på den gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket genom den fasta förbindelsen under Engelska kanalen

För delegationerna bifogas dokument – COM(2020) 782 final.

Bilaga: COM(2020) 782 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 27.11.2020
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om vissa aspekter av järnvägssäkerhet och järnvägsförbindelser med avseende på den
gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket
genom den fasta förbindelsen under Engelska kanalen**

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Den 1 februari 2020 utträdde Förenade kungariket ur unionen i enlighet med artikel 50 i fördraget om Europeiska unionen. Avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen¹ (utträdesavtalet) ingicks av unionen genom rådets beslut (EU) 2020/135² och trädde i kraft den 1 februari 2020. Den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, under vilken unionsrätten fortsätter att vara tillämplig på och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 127 i det avtalet, löper ut den 31 december 2020.

Genom artikel 10 i fördraget mellan Republiken Frankrike och Förenade kungariket om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen, som undertecknades i Canterbury den 12 februari 1986 (nedan kallat *Canterbury-fördraget*), inrättades en mellanstatlig kommission med uppgift att utöva tillsyn över alla frågor som rör uppförande och drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen. Fram till utgången av den övergångsperiod som föreskrivs i utträdesavtalet (nedan kallad *övergångsperioden*) utgör den mellanstatliga kommissionen den nationella säkerhetsmyndigheten i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798³. I denna egenskap tillämpar den de bestämmelser i unionslagstiftningen som är relevanta för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet för hela den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.

Efter övergångsperiodens utgång kommer unionsrätten, om inte annat föreskrivs, inte längre att vara tillämplig på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av Förenade kungarikets jurisdiktion och, när det gäller den del av förbindelsen som omfattas av fransk jurisdiktion, den mellanstatliga kommissionen kommer inte längre att vara en nationell säkerhetsmyndighet enligt unionsrätten. Säkerhetstillstånden för infrastrukturförvaltaren för den fasta länken under Engelska kanalen, och säkerhetsintygen för järnvägsföretag som bedriver trafik via den fasta förbindelsen som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen, kommer inte längre att vara giltiga.

Genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2020/1531⁴ bemyndigades Frankrike att förhandla om, underteckna och ingå ett internationellt avtal med Förenade kungariket om tillämpningen av unionens regler om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet på den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, i syfte att upprätthålla en enhetlig styrning av

¹ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

² Rådets beslut (EU) 2020/135 av den 30 januari 2020 om ingående av avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (EUT L 29, 31.1.2020, s. 1).

³ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102).

⁴ Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2020/1531 av den 21 oktober 2020 om bemyndigande för Frankrike att förhandla om, underteckna och ingå ett internationellt avtal som kompletterar fördraget mellan Frankrike och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen (EUT L 352, 22.10.2020, s. 4).

säkerheten. Det är dock osannolikt att ett sådant avtal kommer att träda i kraft före slutet av övergångsperioden.

Mot bakgrund av den ekonomiska betydelsen av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen för unionen är det viktigt att den fortsätter att fungera efter den 1 januari 2021. I detta syfte bör det säkerhetstillstånd som utfärdats till dess infrastrukturförvaltare av den mellanstatliga kommissionen på grundval av direktiv 2004/49/EG⁵ fortsätta att gälla under en tvåmånadersperiod efter utgången av den övergångsperiod som fastställs i utträdesavtalet. Detta är den period som de franska myndigheterna anser vara nödvändig för att ge den franska nationella säkerhetsmyndigheten tillräckligt med tid för att utfärda sitt eget tillstånd för den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av fransk jurisdiktion. Kommissionen anser att detta är den maximala förlängning som rimligtvis bör beviljas för detta ändamål. Om ett avtal enligt beslut (EU) 2020/1531 ingås i ett senare skede kan den mellanstatliga kommissionen utfärda ett enda säkerhetstillstånd som ersätter det som utfärdats av den franska nationella säkerhetsmyndigheten, på villkor som måste fastställas.

Dessutom kommer de tillstånd som Förenade kungariket utfärdat enligt direktiv 2012/34/EU till järnvägsföretag som är etablerade på dess territorium före övergångsperiodens utgång inte att vara giltiga i unionen efter det datumet.

Den 10 november 2020 underrättade Republiken Frankrike, i enlighet med artikel 14.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU⁶, kommissionen om sin avsikt att inleda förhandlingar om ett gränsöverskridande avtal med Förenade kungariket. Syftet med detta avtal skulle vara att göra det möjligt för järnvägsföretag som är etablerade i och innehar ett tillstånd som utfärdats av Förenade kungariket att använda den gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket via den fasta förbindelsen under Engelska kanalen fram till gränstationen och gränsterminalen Calais-Fréthun, utan att erhålla ett tillstånd enligt direktiv 2012/34/EU från en tillståndsmyndighet i unionen.

För att säkerställa förbindelserna mellan unionen och Förenade kungariket är det viktigt att järnvägsföretagen fortsätter att bedriva trafik fram till gränstationen Calais-Fréthun. I detta syfte bör giltighetstiden för deras tillstånd som utfärdats av Förenade kungariket enligt direktiv 2012/34/EU, och för deras säkerhetsintyg som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen, förlängas med nio månader från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas. Detta är den period som de franska myndigheterna har begärt. Denna förlängning skulle ge tillräckligt med tid för förhandlingar om och ingående av ett gränsöverskridande avtal mellan Frankrike och Förenade kungariket enligt artikel 14 i direktiv 2012/34/EU och ett avtal i enlighet med beslut (EU) 2020/1531 och för att vidta andra åtgärder som föreskrivs i unionsrätten och som kommer att krävas för att undvika störningar. Denna period skulle göra det möjligt att slutföra dessa förfaranden, och kommissionen anser därför att det är den maximala förlängning som rimligtvis kan beviljas. Om de bilaterala förhandlingarna inte slutförs i tid, måste järnvägsföretagen i fråga erhålla ett EU-tillstånd enligt direktiv 2012/34/EU senast den dag då denna förordning upphör att gälla.

⁵ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁶ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag är avsett som en lex specialis som skulle hantera några av de konsekvenser som följer av det faktum att unionsrätten inte längre kommer att vara tillämplig på Förenade kungariket och att de certifikat och tillstånd som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen, om inte annat föreskrivs, kommer att upphöra att gälla enligt unionsrätten vid övergångsperiodens utgång. Detsamma gäller för de tillstånd att bedriva järnvägstrafik som utfärdats av Förenade kungarikets tillståndsmyndighet. De föreslagna villkoren är strikt begränsade till vad som är nödvändigt i detta hänseende, för att undvika störningar av gränsöverskridande verksamhet. De ska också tillämpas under en begränsad tidsperiod. De allmänna bestämmelserna i de akterna kommer i övriga fall att fortsätta gälla. Detta förslag är därmed helt förenligt med den befintliga lagstiftningen.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Förslaget gäller järnvägssäkerhet och järnvägsförbindelser och kompletterar direktiv (EU) 2016/798, som ersatte direktiv 2004/49/EG, samt direktiv 2012/34/EU. Avsikten är att säkerställa kontinuiteten i den gränsöverskridande järnvägstrafiken till Förenade kungariket efter övergångsperiodens slut.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Eftersom förslaget kompletterar befintlig unionslagstiftning, med bestämmelser som underlättar deras korrekta tillämpning efter Förenade kungarikets utträde ur unionen, kan dess mål bara uppnås genom en akt på unionsnivå.

- **Proportionalitetsprincipen**

Den föreslagna förordningen anses proportionerlig eftersom den kan undvika störningar genom att föreskriva en begränsad och nödvändig rättslig ändring, som täcker behovet av att säkerställa kontinuiteten i gränsöverskridande järnvägstrafik till Förenade kungariket. Den går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå det målet och den innehåller inga större förändringar eller permanenta åtgärder.

- **Val av instrument**

Förslaget innehåller en begränsad uppsättning bestämmelser för att åtgärda en specifik situation av engångskaraktär. Därför är det inte lämpligt att ändra direktiv (EU) 2016/798 och direktiv 2012/34/EU. Det är också den form som är bäst lämpad, sett utifrån det akuta läget/sammanhanget, eftersom den återstående tiden före övergångsperiodens utgång är alltför kort för att medge införlivande av bestämmelserna i ett direktiv.

Med beaktande av detta verkar en Europaparlamentets och rådets förordning vara den enda lämpliga typen av rättsakt.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Detta är inte tillämpligt eftersom detta förslag föranleds av en händelse som är exceptionell, tillfällig och unik.

- **Samråd med berörda parter**

De utmaningar som uppstår till följd av utgången av den övergångsperiod som fastställs i utträdesavtalet, behovet av förberedelser inför oundvikliga förändringar den 1 januari 2021 och eventuella ytterligare åtgärder som kan bli aktuella har diskuterats med medlemsstaternas företrädare och berörda intressenter i samband med särskilda möten.

En gemensam fråga i de framlagda synpunkterna var behovet av regleringsåtgärder för att säkerställa kontinuiteten i verksamheten i den fasta förbindelsen under Engelska kanalen när unionsrätten upphör att vara tillämplig på Förenade kungariket.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Denna information har varit föremål för intern rättslig och teknisk analys för att se till att den föreslagna åtgärden uppnår sitt avsedda ändamål, men samtidigt är begränsad till vad som är absolut nödvändigt.

- **Konsekvensbedömning**

På grund av situationens exceptionella karaktär och den föreslagna åtgärdens kortsiktiga karaktär behövs det inte någon konsekvensbedömning. Det finns inga alternativa strategiska lösningar som i materiellt eller rättsligt hänseende skiljer sig från den föreslagna.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Ej tillämpligt.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget har ingen påverkan på tillämpningen eller skyddet av grundläggande rättigheter.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Ej tillämpligt.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Inte tillämpligt beroende på den föreslagna åtgärdens kortsiktiga karaktär.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Ej tillämpligt.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Den föreslagna förordningen (artikel 1) är tillämplig på

- (a) säkerhetstillstånd som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen enligt artikel 11 i direktiv 2004/49/EG till infrastrukturförvaltaren för den fasta förbindelsen under Engelska kanalen,
- (b) säkerhetsintyg som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen enligt artikel 10 i direktiv 2004/49/EG till järnvägsföretag som är etablerade i Förenade kungariket och använder den fasta förbindelsen under Engelska kanalen,
- (c) tillstånd som utfärdats enligt kapitel III i direktiv 2012/34/EU till järnvägsföretag som är etablerade i Förenade kungariket och som använder den gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket genom tunneln under Engelska kanalen.

Genom artikel 3 förlängs giltighetstiden för infrastrukturförvaltarens säkerhetstillstånd med en period på två månader, och giltighetstiden för järnvägsföretagens säkerhetsintyg och tillstånd förlängs med nio månader. Den förlänger också giltighetstiden för tillstånd att bedriva järnvägstrafik som utfärdats enligt direktiv 2012/34/EU med en period på nio månader. Den begränsar giltigheten för sådana tillstånd med förlängd giltighetstid till det territorium som ligger mellan den gränsstation/gränsterminal som avses i bilagan till denna förordning och Förenade kungariket.

I artikel 4 föreskrivs att dessa tillstånd och intyg ska omfattas av direktiv (EU) 2016/798 respektive direktiv 2012/34/EU och att innehavarna av dessa ska samarbeta med den franska nationella säkerhetsmyndigheten och tillståndsmyndigheten och tillhandahålla nödvändig information. Enligt artikel 5 ska den franska nationella säkerhetsmyndigheten och tillståndsmyndigheten kontrollera att innehavarna av dessa tillstånd och intyg följer unionsrätten.

Dessutom tilldelas kommissionen genomförandebefogenheter när det gäller återkallande av den förmån som beviljats innehavarna av intygen och tillstånden i fråga, när det inte är säkerställt att unionskraven uppfylls.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om vissa aspekter av järnvägssäkerhet och järnvägsförbindelser med avseende på den gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket genom den fasta förbindelsen under Engelska kanalen

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT
DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
efter att ha hört Europeiska ekonomiska och sociala kommittén⁷,
efter att ha hört Regionkommittén⁸,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet ^(¹), och
av följande skäl:

- (1) Avtalet om Förenade konungarikets utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (nedan kallat *utträdesavtalet*) ingicks av unionen genom rådets beslut (EU) 2020/135 och trädde i kraft den 1 februari 2020. Den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, under vilken unionsrätten fortsätter att vara tillämplig på och i Förenade kungariket i enlighet med artikel 127 i det avtalet, löper ut den 31 december 2020.
- (2) Genom artikel 10 i fördraget mellan Republiken Frankrike och Förenade Kungariket Storbritannien och Nordirland om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen, som undertecknades i Canterbury den 12 februari 1986 (nedan kallat *Canterbury-fördraget*), inrättades en mellanstatlig kommission med uppgift att utöva tillsyn över alla frågor som rör uppförande och drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.
- (3) Fram till utgången av den övergångsperiod som föreskrivs i utträdesavtalet utgör den mellanstatliga kommissionen den nationella säkerhetsmyndigheten i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798⁹. I den egenskapen tillämpar den utmed hela den fasta förbindelsen under Engelska kanalen de

⁷ EUT C , , s. .

⁸ EUT C , , s. .

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102).

unionsrättsliga bestämmelser som rör järnvägssäkerhet och, enligt Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797,¹⁰ driftskompatibilitet hos järnvägar.

- (4) Efter övergångsperiodens utgång skulle unionsrätten, om inte annat föreskrivs, inte längre vara tillämplig på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av Förenade kungarikets jurisdiktion och, när det gäller den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av fransk jurisdiktion, skulle den mellanstatliga kommissionen inte längre vara en nationell säkerhetsmyndighet enligt unionsrätten. Säkerhetstillståndet för infrastrukturförvaltaren för i den fasta länken under Engelska kanalen och säkerhetsintyg för järnvägsföretag som bedriver verksamhet genom den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen i enlighet med artiklarna 11 respektive artikel 10 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG¹¹, skulle upphöra att gälla från och med den 1 januari 2021.
- (5) Genom Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2020/1531¹² bemyndigades Frankrike att förhandla om, underteckna och ingå ett internationellt avtal med Förenade kungariket om tillämpningen av unionens regler om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet på den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, i syfte att upprätthålla en enhetlig styrning av säkerheten. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1530¹³ har direktiv (EU) 2016/798 ändrats, särskilt med avseende på bestämmelser om nationella säkerhetsmyndigheter.
- (6) På grundval av dessa ändringar och med förbehåll för ett avtal i enlighet med beslut (EU) 2020/1531, samt på vissa villkor, skulle den mellanstatliga kommissionen kunna förbli den enda säkerhetsmyndigheten för hela den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, samtidigt som den, med avseende på den del av den fasta förbindelsen som omfattas av fransk jurisdiktion, utgör den nationella säkerhetsmyndigheten i den mening som avses i artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798. Det är dock osannolikt att ett sådant avtal som avses i beslut (EU) 2020/1531 kommer att träda i kraft före övergångsperiodens utgång.
- (7) Utan ett sådant avtal kommer den mellanstatliga kommissionen från och med den 1 januari 2021 inte längre att betraktas som nationell säkerhetsmyndighet i den mening som avses i artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798 med avseende på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av fransk jurisdiktion. Säkerhetstillstånd och säkerhetsintyg som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen kommer att upphöra att gälla. Den franska nationella

¹⁰ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

¹² Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2020/1531 av den 21 oktober 2020 om bemyndigande för Frankrike att förhandla om, underteckna och ingå ett internationellt avtal som kompletterar fördraget mellan Frankrike och Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen (EUT L 352, 22.10.2020, s. 4).

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1530 av den 21 oktober 2020 om ändring av direktiv (EU) 2016/798 vad gäller tillämpningen av reglerna för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet på den fasta förbindelsen under Engelska kanalen (EUT L 352, 22.10.2020, s. 1).

säkerhetsmyndigheten kommer att bli den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten för den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som omfattas av fransk jurisdiktion.

- (8) Mot bakgrund av den ekonomiska betydelsen av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen för unionen är det viktigt att den fasta förbindelsen fortsätter att fungera efter den 1 januari 2021. Därför bör det säkerhetstillstånd som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen och som avses i skäl 4 fortsätta att gälla i högst två månader från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas, vilket är tillräckligt för att den franska nationella säkerhetsmyndigheten ska kunna utfärda sitt eget säkerhetstillstånd.
- (9) De tillstånd som utfärdas enligt kapitel III i direktiv 2012/34/EU till järnvägsföretag som är etablerade i Förenade kungariket kommer inte längre att vara giltiga vid övergångsperiodens utgång. Den 10 november 2020 underrättade Frankrike, i enlighet med artikel 14.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU¹⁴, kommissionen om sin avsikt att inleda förhandlingar om ett gränsöverskridande avtal med Förenade kungariket. Syftet med detta avtal skulle vara att göra det möjligt för järnvägsföretag som är etablerade i och innehar ett tillstånd som utfärdats av Förenade kungariket att använda den gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket via den fasta förbindelsen under Engelska kanalen fram till gränstationen och gränsterminalen Calais-Fréthun, utan att erhålla ett tillstånd enligt direktiv 2012/34/EU från en tillståndsmyndighet i unionen.
- (10) För att säkerställa förbindelserna mellan unionen och Förenade kungariket är det viktigt att de järnvägsföretag som avses i skäl 9 fortsätter sin verksamhet. Därför bör giltighetstiden för deras tillstånd som utfärdats av Förenade kungariket enligt direktiv 2012/34/EU och deras säkerhetsintyg som utfärdats av den mellanstatliga kommissionen förlängas med nio månader från och med den dag då denna förordning börjar tillämpas, vilket är tillräckligt för att de berörda medlemsstaterna ska kunna vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa förbindelserna i enlighet med direktiv 2012/34/EU, direktiv (EU) 2016/798 och på grundval av ett avtal i enlighet med beslut 2020/1531/EU, beroende på vad som är tillämpligt.
- (11) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör genomförandebefogenheter tilldelas kommissionen när det gäller återkallande av den förmån som beviljats innehavare av intygen och tillstånden, i de fall där förenligheten med unionskraven inte är säkerställda. Dessa genomförandebefogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011⁽⁶⁾. Granskningsförfarandet bör användas vid antagandet av sådana åtgärder, mot bakgrund av deras potentiella inverkan på järnvägssäkerheten. Kommissionen bör anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter om det, i vederbörligen motiverade fall, är nödvändigt på grund av tvingande skäl till skyndsamhet.
- (12) Eftersom de föreslagna åtgärderna är av brådskande karaktär under den övergångsperiod som avses ovan, bör ett undantag föreskrivas från den tidsfrist på åtta veckor som avses i artikel 4 i det protokoll nr 1 om de nationella parlamentens roll i Europeiska unionen som är fogat till fördraget om Europeiska unionen, fördraget om Europeiska unionens funktionssätt och fördraget om upprättandet av Europeiska atomenergigemenskapen.

¹⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32).

- (13) Eftersom målet för denna förordning, nämligen att vidta provisoriska åtgärder rörande vissa aspekter av järnvägssäkerheten och järnvägsförbindelserna med avseende på övergångsperiodens utgång som avses i skäl 1, inte i tillräcklig utsträckning är möjligt att uppnå av medlemsstaterna utan snarare, på grund av dess omfattning och verkningar, kan uppnås bättre på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.
- (14) Bestämmelserna i denna förordning bör träda i kraft så snart som möjligt och bör tillämpas från och med dagen efter övergångsperiodens utgång.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

1. I denna förordning fastställs särskilda bestämmelser, mot bakgrund av utgången av den övergångsperiod som avses i artikel 126 i utträdesavtalet, för vissa säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som utfärdats enligt direktiv 2004/49/EG och vissa tillstånd för järnvägsföretag som utfärdats enligt direktiv 2012/34/EU som avses i punkt 2.
2. Denna förordning ska tillämpas på följande intyg och tillstånd som är giltiga den 31 december 2020:
 - (a) Säkerhetstillstånd som utfärdats enligt artikel 11 i direktiv 2004/49/EG till infrastrukturförvaltare för förvaltning och drift av gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket genom tunneln under Engelska kanalen.
 - (b) Säkerhetsintyg som utfärdats enligt artikel 10 i direktiv 2004/49/EG till järnvägsföretag som är etablerade i Förenade kungariket och som använder den gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket genom tunneln under Engelska kanalen.
 - (c) tillstånd som utfärdats enligt kapitel III i direktiv 2012/34/EU till järnvägsföretag som är etablerade i Förenade kungariket och som använder den gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket genom tunneln under Engelska kanalen.

Artikel 2

Definitioner

I denna förordning ska motsvarande definitioner tillämpas som i direktiv 2012/34/EU och direktiv (EU) 2016/798 samt i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits enligt dessa direktiv och enligt direktiv 2004/49/EG.

Artikel 3

Giltigheten för säkerhetstillstånd, säkerhetsintyg och drifttillstånd

1. De säkerhetstillstånd som avses i artikel 1.2 a ska fortsätta att gälla i två månader från och med dagen för tillämpningen av denna förordning.

2. De säkerhetsintyg som avses i artikel 1.2 b ska fortsätta att gälla i nio månader från och med dagen för tillämpningen av denna förordning. De ska vara giltiga enbart för att nå den gränsstation och gränsterminal som avses i bilagan till denna förordning från Förenade kungariket eller från dessa stationer och terminaler till Förenade kungariket.
3. De tillstånd som avses i artikel 1.2 c ska fortsätta att gälla i nio månader från och med dagen för tillämpningen av denna förordning. Genom undantag från artikel 23.1 i direktiv 2012/34/EU ska dessa tillstånd vara giltiga enbart på det territorium som ligger mellan den gränsstation/gränsterminal som avses i bilagan till denna förordning och Förenade kungariket.

Artikel 4

Regler och skyldigheter avseende säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd

1. Säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och tillstånd som regleras i artikel 3 i denna förordning omfattas av de regler som är tillämpliga på dem i enlighet med direktiv 2012/34/EU och direktiv (EU) 2016/798 och i enlighet med de genomförandeakter och delegerade akter som antagits enligt dessa direktiv.
2. Innehavarna av säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och tillstånd som avses i artikel 1.2 och, i förekommande fall, den myndighet som utfärdar dem när denna är en annan än den nationella säkerhetsmyndighet på vars territorium infrastrukturen är belägen i unionen och vars behörighet omfattar den gränsstation och gränsterminal som förtecknas i bilagan, ska samarbeta med den nationella säkerhetsmyndigheten och förse den med alla nödvändiga uppgifter och dokument.
3. Om information eller handlingar inte lämnats inom de tidsfrister som fastställts i begäranden från den nationella säkerhetsmyndighet som avses i punkt 2 i denna artikel, får kommissionen, efter anmälan från den nationella säkerhetsmyndigheten, anta genomförandeakter för att återkalla den förmån som innehavaren har erhållit i enlighet med artikel 3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 7.2.
4. Innehavare av säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och tillstånd som avses i artikel 1.2 i denna förordning ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå om alla åtgärder som vidtas av andra behöriga säkerhetsmyndigheter, och som kan strida mot deras skyldigheter enligt denna förordning, direktiv 2012/34/EU eller direktiv 2016/798/EU.
5. Innan den återkallar förmåner som beviljats enligt artikel 3, ska kommissionen i god tid underrätta den nationella säkerhetsmyndighet som avses i punkt 2 i denna artikel, den myndighet som har utfärdat säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och tillstånd som avses i artikel 1.2, och innehavarna av sådana intyg och tillstånd om sin avsikt att vidta ett sådant återkallande och ge dem möjlighet att lämna synpunkter.
6. I fråga om tillstånd som avses i artikel 1.2 c ska hänvisningar till en nationell säkerhetsmyndighet vid tillämpning av punkterna 1–5 i denna artikel förstås som hänvisningar till en tillståndsmyndighet enligt definitionen i artikel 3.15 i direktiv 2012/34/EU.

Artikel 5

Övervakning av efterlevnaden av unionslagstiftningen

1. Den nationella säkerhetsmyndighet som avses i artikel 4.2 ska övervaka de järnvägssäkerhetsstandarder som tillämpas på järnvägsföretag som använder den gränsöverskridande infrastruktur som avses i artikel 1.2 a och som tillämpas på den gränsöverskridande infrastrukturen. Dessutom ska den nationella säkerhetsmyndigheten kontrollera att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag uppfyller säkerhetskraven i unionsrätten. I tillämpliga fall ska den nationella säkerhetsmyndigheten förse kommissionen och Europeiska unionens järnvägsbyrå med en rekommendation för kommissionen att agera i enlighet med punkt 2 i denna artikel.

Den tillståndsmyndighet som avses i artikel 4.2, jämförd med artikel 4.6, i denna förordning ska övervaka huruvida kraven i artiklarna 19–22 i direktiv 2012/34/EU fortsätter att uppfyllas i förhållande till järnvägsföretag som beviljats tillstånd av Förenade kungariket och som avses i artikel 1.2 c i denna förordning.

2. Om kommissionen har välgrundade skäl att betvivla att de säkerhetsstandarder som tillämpas på driften av gränsöverskridande järnvägstjänster eller infrastruktur som omfattas av denna förordning eller den del av samma infrastruktur som är belägen i Förenade kungariket är förenliga med relevanta bestämmelser i unionslagstiftningen, ska den utan onödigt dröjsmål anta genomförandeakter för att återkalla den förmån som innehavaren beviljats i enlighet med artikel 3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 7.2. Detta ska gälla i tillämpliga delar om kommissionen har välgrundade skäl att betvivla att de krav som avses i punkt 1 andra stycket är uppfyllda.
3. Vid tillämpning av punkt 1 i denna artikel får den nationella säkerhetsmyndigheten eller den tillståndsmyndighet som avses i artikel 4.2, jämförd med artikel 4.6, begära information från de berörda behöriga myndigheterna och fastställa en rimlig tidsfrist. Om dessa berörda behöriga myndigheter inte tillhandahåller den begärda informationen inom den fastställda tidsfristen, eller tillhandahåller ofullständig information, får kommissionen efter anmälan från den nationella säkerhetsmyndighet eller tillståndsmyndighet som avses i artikel 4.2, jämförd med artikel 4.6, beroende på vad som är lämpligt, anta genomförandeakter för att återkalla den förmån som innehavaren beviljats enligt artikel 3. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 7.2.
4. Innan den återkallar förmåner som tilldelats enligt artikel 3, ska kommissionen i god tid underrätta den nationella säkerhetsmyndighet som avses i artikel 4.2, den myndighet som har utfärdat säkerhetsintyg, säkerhetstillstånd och tillstånd som avses i artikel 1.2, innehavarna av sådana intyg och tillstånd liksom Förenade kungarikets nationella tillståndsmyndighet och nationella säkerhetsmyndighet om sin avsikt att vidta ett sådant återkallande och ge dem möjlighet att lämna synpunkter.

Artikel 6

Samråd och samarbete

1. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska samråda och samarbeta med de behöriga myndigheterna i Förenade kungariket för att säkerställa genomförandet av denna förordning.
2. På begäran ska medlemsstaterna utan onödigt dröjsmål förse kommissionen med all information som erhållits i enlighet med punkt 1 eller någon annan information som är relevant för genomförandet av denna förordning.

Artikel 7

Kommitté

1. Kommissionen ska biträdas av den kommitté som avses i artikel 51 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2016/797/EU⁷ och av den kommitté som avses i artikel 62 i direktiv 2012/34/EU. Dessa kommittéer ska vara kommittéer i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 jämförd med artikel 5 i den förordningen tillämpas.

Artikel 8

Ikraftträdande och tillämpning

1. Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.
2. Den ska tillämpas från och med den 1 januari 2021.
3. Denna förordning ska upphöra att gälla den 1 oktober 2021.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 27.11.2020
COM(2020) 782 final

ANNEX

BILAGA

till

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning

**om vissa aspekter av järnvägssäkerhet och järnvägsförbindelser med avseende på den
gränsöverskridande infrastruktur som förbinder unionen och Förenade kungariket
genom den fasta förbindelsen under Engelska kanalen**

BILAGA

Den gränsstation och gränsterminal som avses i artiklarna 3 och 4 är följande:

FRANKRIKE

Calais-Fréthun