



Bryssel den 14 mars 2019
(OR. en)

7180/19

Interinstitutionellt ärende:
2019/0040(COD)

TRANS 170
CODEC 621
PREP-BXT 102

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Ständiga representanternas kommitté (Coreper)
Föreg. dok. nr:	ST 6915/19
Komm. dok. nr:	ST 6340/19
Ärende:	Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om vissa aspekter av järnvägssäkerhet och järnvägsförbindelser med anledning av Förenade kungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen (första behandlingen) (lagstiftningsöverläggning) – Förberedelser inför antagandet av lagstiftningsakten – Beslut att tillämpa skriftligt förfarande för antagandet

1. Kommissionen förelade rådet det ovannämnda förslaget den 12 februari 2019. Det ingår i de beredskapsåtgärder som under en övergångsperiod ska mildra konsekvenserna av Förenade kungarikets utträde ur unionen utan ett utträdesavtal.
2. Förslaget innebär en förlängning av giltigheten för en viss typ av säkerhetstillstånd för järnvägsinfrastruktur för att säkerställa kontinuitet utan avbrott för den gränsöverskridande järnvägsverksamheten till och från Förenade kungariket. Ett särskilt behov har uppstått på grund av att ett bilateralt avtal mellan Frankrike och Förenade kungariket behöver anpassas till den nya situationen så att det fortsatt kan fungera som en lämplig ram för förvaltning av säkerheten för denna verksamhet.

3. Förslaget kompletterar direktiv 2004/49/EG¹. Den förlängda giltigheten för tillstånden för vissa delar av järnvägsinfrastrukturen i enlighet med tillämplig EU-lagstiftning bör begränsas tidsmässigt till vad som är strikt nödvändigt för att anpassa sig till den nya situationen. Beredskapsåtgärden är avhängig säkerhetsstandarder som är identiska med de unionskrav som tillämpas på infrastrukturen på Förenade kungarikets territorium, och som används för gränsöverskridande järnvägsförbindelser.
4. Ad hoc-gruppen för artikel 50 i EU-fördraget diskuterade förslaget den 14 och 26 februari 2019 och gav vägledning till arbetsgruppen för landtransporter. Arbetsgruppen för landtransporter diskuterade förslaget den 25 februari och den 4 mars 2019. Den franska, polska och brittiska delegationen lämnade in en reservation för parlamentsbehandling. Delegationerna stödde förslaget och enades om att utvidga det till andra särskilda licenser och tillstånd för vilka en beredskapsåtgärd också verkade nödvändig. Gruppen valde också att förlänga respektive giltighetsperiod till 9 månader. Kommissionens företrädare avvaktade med kommissionens ståndpunkt när det gäller den tidsmässiga förlängningen och utvidgningen av tillämpningsområdet till att omfatta förarbevis för tåg.
5. Den 6 mars 2019 godkände Coreper ett förhandlingsmandat² som gav ordförandeskapet möjlighet att genomföra sonderande samtal före Europaparlamentets omröstning vid första behandlingen.
6. I Europaparlamentet utsågs Ismail Ertug (S&D, DE) till föredragande den 27 februari 2019. Före denna utnämning enades samordnarna i utskottet för transport och turism om att genom ett brådskande förfarande försöka nå ett beslut under plenarsammanträdet utan ett utskottsbetänkande.
7. De sonderande samtalen den 11 mars 2019 visade att parlamentets och rådets preliminära ståndpunkter låg nära varandra. Parallellt med dessa samtal fortsatte juristlingvisterna med en skyndsam granskning av de texter som höll på att utarbetas.
8. Europaparlamentet röstade om sin ståndpunkt vid första behandlingen den 13 mars 2019 enligt addendumet till denna not.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar, EUT L 164, 30.4.2004, s 44.

² Dokument 6915/19.

9. Omröstningen i Europaparlamentet återspeglar i huvudsak det mandat som Coreper enades om den 6 mars 2019. Europaparlamentet har dock utvecklat skäl 3 i kommissionens ursprungliga förslag (skäl 4 i den slutliga texten). Detta skäl återspeglar de pågående insatser som görs av de myndigheter som gemensamt ansvarar för förvaltningen av säkerheten i tunneln under Engelska kanalen för att utveckla den framtida förvaltningsramen. Sammanfattningsvis är skillnaden mellan Europaparlamentets ståndpunkt vid första behandlingen och den preliminära ståndpunkt som fastställs i Corepers mandat huvudsakligen³ begränsad till denna del av skäl 4.
10. Coreper uppmanas därför att
- samtycka till Europaparlamentets ståndpunkt enligt addendumet till denna not,
 - uppmåna rådet att godkänna Europaparlamentets ståndpunkt,
 - enhälligt besluta om att tillämpa skriftligt förfarande för rådets godkännande (artikel 12.1 i rådets arbetsordning), varigenom detta förfarande vid behov bör tillämpas för att säkerställa att förordningen antas före utträdesdatumet. Om utträdesdatumet förlängs till efter ett rådsmöte bör rådet uppmanas att godkänna förordningen genom en A-punktsnot.

Om rådet godkänner Europaparlamentets ståndpunkt, är lagstiftningsakten antagen.

När lagstiftningsakten har undertecknats av Europaparlamentets och rådets ordförande kommer den att offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

³ Dessutom har man lagt till skäl 11, i vilket man hänvisar till subsidiaritetsprincipen. Detta skäl har utformats på samma sätt som skäl 12 i förordningen om gemensamma bestämmelser för grundläggande flygförbindelser med anledning av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen (2018/0433 (COD)).