



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 14.9.2020
COM(2020) 622 final/2

2020/0160 (COD)

CORRIGENDUM

This document corrects document COM(2020) 622 final of 27.7.2020.

Concerns all languages.

Correction of reference to the legal basis in the first citation, in Recital (11) and in Article 1(4).

The text shall read as follows:

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om bemyndigande för Frankrike att förhandla fram ett avtal som kompletterar Frankrikes befintliga bilaterala fördrag med Förenade kungariket om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Genom fördraget mellan Frankrike och Förenade konungariket 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.

Fram till utgången av den övergångsperiod som infördes genom avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen¹ är det den mellanstatliga kommissionen som är den nationella säkerhetsmyndighet enligt artikel 3.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798² som är behörig när det gäller den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.

I enlighet med artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798 kan en nationell säkerhetsmyndighet vara ett organ som av flera medlemsstater har anförtrots uppgifter avseende järnvägssäkerhet och, när det gäller direktiv (EU) 2016/797, driftskompatibilitet på järnvägsområdet. Vid utgången av ovannämnda övergångsperiod kommer den mellanstatliga kommissionen att vara ett organ som inrättats av en medlemsstat och ett tredjeland. Direktiv (EU) 2016/798 omfattar inte möjligheten av en nationell säkerhetsmyndighet som ett organ som anförtrots uppgifter av en medlemsstat och ett tredjeland. Detta innebär därmed, om inte annat föreskrivs, att den mellanstatliga kommissionen när övergångsperioden löper ut kommer att upphöra att utgöra den nationella säkerhetsmyndigheten i den mening som avses i direktiv (EU) 2016/798 för den fasta förbindelsen under Engelska kanalen. Vid samma tidpunkt upphör unionslagstiftningen att vara tillämplig på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som tillhör Förenade kungarikets jurisdiktion. Som tillämpning av direktiv (EU) 2016/798 och artikel L 2221/1 i Frankrikes *Code des Transports* kommer franska *Etablissement public de sécurité ferroviaire* att bli den nationella säkerhetsmyndigheten för den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som tillhör fransk jurisdiktion.

För att säkerställa en säker och effektiv drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen skulle det vara bättre att ha en enda ansvarig säkerhetsmyndighet som tillämpar samma uppsättning säkerhetsbestämmelser på hela infrastrukturen, även i den del som tillhör Förenade kungarikets jurisdiktion. Den mellanstatliga kommissionen bör fortsätta att utgöra denna enda myndighet och bör fortsätta att tillämpa unionens bestämmelser om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet. Detta förutsätter framför allt en ändring av artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798. En sådan ändring föreslås med det parallella kommissionsförslaget till förordning om ändring av det direktivet COM(2020) 623.

Genom en skrivelse av den 16 juli 2020 underrättade Frankrike kommissionen om sin önskan att förhandla fram ett avtal som kompletterar Canterbury-fördraget.

Syftet med detta förslag är att bemyndiga Frankrike att förhandla fram ett internationellt avtal med Förenade kungariket för att säkerställa en säker och effektiv drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen genom att bibehålla en enda säkerhetsmyndighet med

¹ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

² Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102).

ansvar för hela infrastrukturen och fastställa de särskilda krav som det föreslagna avtalet måste uppfylla, t.ex. kravet att den mellanstatliga kommissionen ska tillämpa unionens bestämmelser om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet.

Ett sådant avtal kan påverka ett område som i stor utsträckning omfattas av unionslagstiftning och i synnerhet av direktiv (EU) 2016/797³, direktiv (EU) 2016/798 och förordning (EU) 2016/796⁴. Därför skulle ett sådant avtal omfattas av unionens exklusiva externa behörighet. I enlighet med artikel 2.1 i EUF-fördraget får unionen bemyndiga medlemsstaterna att agera på områden där unionen har exklusiv befogenhet. I och med att sådana bemyndiganden har beröringspunkter med befintliga bestämmelser som antagits av unionslagstiftaren måste de också beviljas av unionslagstiftaren i enlighet med det lagstiftningsförfarande som avses i artikel 91 i EUF-fördraget.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Syftet med det internationella avtal som Frankrike kommer att förhandla om med Förenade kungariket på grundval av det föreslagna beslutet om bemyndigande är att bibehålla den mellanstatliga kommissionen som enda nationell säkerhetsmyndighet för den fasta förbindelsen under Engelska kanalen och att säkerställa att den fortsätter att följa unionslagstiftningens bestämmelser som är tillämpliga på nationella säkerhetsmyndigheter, i synnerhet direktiv (EU) 2016/798, direktiv (EU) 2016/797 och förordning 2016/796, på hela den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, även den del som tillhör Förenade kungarikets jurisdiktion.

Syftet överensstämmer därmed helt med befintliga bestämmelser om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet.

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

Ett avtal som kompletterar Canterbury-fördraget, för att säkerställa en säker och effektiv drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen genom att bibehålla en enda säkerhetsmyndighet med ansvar för hela infrastrukturen, skulle inte vara oförenligt med någon annan unionspolitik.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden för detta förslag är artiklarna 2.1 och 91 i EUF-fördraget.

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

Förslaget avser ett område där unionen har exklusiv befogenhet.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslagets syfte är att i enlighet med artikel 2.1 i EUF-fördraget bemyndiga Frankrike att förhandla fram ett avtal som kompletterar Canterbury-fördraget för att säkerställa en säker och effektiv drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen genom att bibehålla en

³ 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).

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1).

enda säkerhetsmyndighet med ansvar för hela denna infrastruktur. Med förbehåll för ändring av artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798 bör den mellanstatliga kommission som inrättats genom Canterbury-fördraget kvarstå som enda säkerhetsmyndighet och fortsätta att tillämpa unionens järnvägssäkerhetsbestämmelser. Följaktligen går förslaget till Europaparlamentets och rådets beslut inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

- **Val av instrument**

Det eftersträlvade syftet är att säkerställa att den mellanstatliga kommissionen tillämpar unionslagstiftningen på hela den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, även den del som tillhör Förenade kungarikets jurisdiktion. Den mellanstatliga kommissionen är ett binationellt organ som inrättats av Frankrike och Förenade kungariket. Organets funktionssätt regleras genom Canterbury-fördraget som ingåtts mellan Frankrike och Förenade kungariket. Därför bör ovannämnda aspekter ingå i ett avtal mellan Frankrike och Förenade kungariket, vilket innebär att Frankrike behöver ett sådant bemyndigande.

Föreliggande förslag till Europaparlamentets och rådets beslut, som riktas till Frankrike och bemyndigar Frankrike i enlighet med artiklarna 2.1 och 91 i EUF-fördraget att förhandla fram och ingå ett sådant avtal med Förenade kungariket, utgör därför ett lämpligt instrument.

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

- **Samråd med berörda parter**

Detta förslag grundas på en ansökan av Frankrike och det föreslagna bemyndigandet skulle riktas bara till denna medlemsstat. Med tanke på tidsfaktorn har sådana intressenter som den fasta förbindelsens koncessionsinnehavare rådfrågats informellt, och de har bekräftat att den mellanstatliga kommissionen bör bibehållas som enda säkerhetsmyndighet och att den bör tillämpa unionslagstiftningen på hela den fasta förbindelsen under Engelska kanalen.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Detta förslag påverkar inte EU:s budget.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS BESLUT

om bemyndigande för Frankrike att förhandla fram ett avtal som kompletterar Frankrikes befintliga bilaterala fördrag med Förenade kungariket om privata koncessionsinnehavares uppförande och drift av en fast förbindelse under Engelska kanalen

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 2.1 och 91,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁵,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁶,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

(1) Genom fördraget mellan Frankrike och Förenade konungariket 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.

(2) Fram till utgången av den övergångsperiod som föreskrivs i avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen⁷ anses den mellanstatliga kommissionen som ett organ som av flera medlemsstater anförtrots uppgifter avseende järnvägssäkerheten när det gäller den fasta förbindelsen under Engelska kanalen. För dessa syften är det därmed den som utgör den nationella säkerhetsmyndigheten i den mening som avses i artikel 3.7 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798⁸. I den egenskapen tillämpar den unionslagstiftningens bestämmelser som rör järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet.

(3) Vid utgången av den övergångsperiod som avses i skäl 2 kommer den mellanstatliga kommissionen att vara ett organ som inrättats av en medlemsstat och ett tredjeland. Om inte annat föreskrivs i ett internationellt avtal som binder Förenade kungariket innebär detta också

⁵ EUT C , , s. .

⁶ EUT C , , s. .

⁷ EUT L 29, 31.1.2020, s. 7.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 av den 11 maj 2016 om järnvägssäkerhet (EUT L 138, 26.5.2016, s. 102).

att unionslagstiftningen inte längre skulle vara tillämplig på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som tillhör Förenade kungarikets jurisdiktion.

(4) Ett internationellt avtal med ett tredjeland om tillämpningen av bestämmelserna om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet i gränsöverskridande situationer kan påverka ett område som i stor utsträckning omfattas av unionslagstiftningen, i synnerhet Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/798 och (EU) 2016/797⁹ samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796¹⁰. Därför faller varje sådant avtal under unionens exklusiva externa behörighet. Medlemsstaterna får förhandla om eller ingå sådana avtal endast om de bemyndigats att göra det av unionen i enlighet med artikel 2.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). I och med att sådana bemyndiganden har beröringspunkter med befintlig unionslagstiftning måste de beviljas av unionslagstiftaren i enlighet med det lagstiftningsförfarande som avses i artikel 91 i EUF-fördraget.

(5) Genom en skrivelse av den 16 juli 2020 begärde Frankrike ett bemyndigande av unionen att förhandla fram och ingå ett internationellt avtal som kompletterar Canterbury-fördraget med Förenade kungariket.

(6) För att säkerställa en säker och effektiv drift av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen är det lämpligt att bibehålla en enda säkerhetsmyndighet, den mellanstatliga kommissionen, med ansvar för hela infrastrukturen. Den fasta förbindelsen under Engelska kanalen har en särskild ställning, med en järnvägsförbindelse som involverar en komplex teknisk struktur som delvis är belägen på franskt territorium och delvis i ett tredjeland, och därför är det lämpligt att bemyndiga Frankrike att ingå ett internationellt avtal med Förenade kungariket om tillämpningen av unionens järnvägssäkerhetsbestämmelser på den fasta förbindelsen under Engelska kanalen för att upprätthålla en enhetlig styrning av säkerheten i hela tunneln, förutsatt att vissa krav uppfylls.

(7) Den mellanstatliga kommissionen skulle kunna fylla rollen som nationell säkerhetsmyndighet med ansvar för den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som tillhör fransk jurisdiktion, med förbehåll för ändring av artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798, och förutsatt att vissa villkor uppfylls.

(8) Den mellanstatliga kommissionen bör tillämpa samma bestämmelser på hela den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, oavsett om det rör sig om delar under Frankrikes eller Förenade kungarikets jurisdiktion. Dessa bestämmelser bör vara de relevanta bestämmelserna i unionslagstiftningen och i synnerhet direktiv (EU) 2016/798, direktiv (EU) 2016/797 och förordning (EU) 2016/796, i ändrad eller ersatt lydelse, samt de akter som antas på deras grund.

(9) Enligt artikel 19 i Canterbury-fördraget ska tvister mellan Frankrike och Förenade kungariket som rör tolkning eller tillämpning av Canterbury-fördraget lösas av en skiljedomstol. När sådana tvister ger upphov till frågor som rör tolkningen av unionslagstiftningen, bör skiljedomstolen, för att säkerställa en korrekt tillämpning av unionslagstiftningen, hänskjuta frågan till Europeiska unionens domstol och vara bunden av dess beslut.

(10) Det är också nödvändigt att fastställa särskilda regler för genomförandet av unionslagstiftningen på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som tillhör

⁹ 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).

¹⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/796 av den 11 maj 2016 om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004 (EUT L 138, 26.5.2016, s. 1).

Frankrikes jurisdiktion, för att säkerställa att unionslagstiftning genomförs korrekt vid varje tidpunkt och att kommissionen kan övervaka dess tillämpning under domstolens kontroll, även i nödsituationer eller i fall då den mellanstatliga kommissionen inte följer skiljedomstolens beslut. Därför bör Frankrike behålla sin rätt att agera unilateralt, när så är nödvändigt, för att säkerställa att en fullständig och korrekt tillämpning av unionslagstiftningen på den del av den fasta förbindelsen under Engelska kanalen som tillhör fransk jurisdiktion,

(11) För att säkerställa ett effektivt rättsligt skydd på de områden som omfattas av unionslagstiftningen bör domstolar eller tribunaler som omfattas av artikel 19.1 i EU-fördraget ha exklusiv behörighet när det gäller invändningar från den fasta förbindelsens koncessionsinnehavare och användare mot den mellanstatliga kommissionens beslut.

(12) De aspekter som beskrivs i skälen 8–11 bör återspeglas i de internationella avtalen mellan Frankrike och Förenade kungariket om den fasta förbindelsen under Engelska kanalen. Dessa internationella avtal bör i alla hänseenden vara förenliga med unionslagstiftningen.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Frankrike bemyndigas att förhandla fram, underteckna och ingå ett internationellt avtal med Förenade kungariket om tillämpningen av järnvägssäkerhetsbestämmelser på den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, förutsatt att det avtalet träder i kraft efter utgången av övergångsperioden enligt avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen, och att följande krav uppfylls:

- 1) För att bibehålla en enhetlig styrning av säkerheten på hela den fasta förbindelsen under Engelska kanalen ska den mellanstatliga kommission som inrättats genom Canterbury-fördraget, vad gäller den fasta förbindelsen under Engelska kanalen, säkerställa tillämpningen av de bestämmelser i unionslagstiftningen som är relevanta för uppgifterna för nationella säkerhetsmyndigheter i den mening som avses i artikel 3.7 i direktiv (EU) 2016/798, direktiv (EU) 2016/797 och förordning (EU) 2016/796, i ändrad eller ersatt lydelse, samt de akter som antas på grundval av dessa.
- 2) Om en tvist som hänskjutits till skiljeförfarande i enlighet med artikel 19 i Canterbury-fördraget ger upphov till en fråga som rör tolkningen av en bestämmelse i unionslagstiftningen ska skiljedomstolen inte ha befogenhet att besluta om sådana frågor. I sådana fall ska skiljedomstolen begära att Europeiska unionens domstol avgör frågan. Domstolens avgörande ska vara bindande för skiljedomstolen.
- 3) När så är nödvändigt, i synnerhet i nödsituationer eller om den mellanstatliga kommissionen inte följer skiljedomstolens beslut, ska Frankrike behålla rätten att agera unilateralt för att säkerställa en fullständig, korrekt och snabb tillämpning av unionslagstiftningen på den del av den fasta förbindelsen som tillhör fransk jurisdiktion.
- 4) Domstolar eller tribunaler som omfattas av artikel 19.1 i EU-fördraget ska ha exklusiv behörighet att besluta om åtgärder som begärs av den fasta förbindelsens koncessionsinnehavare och användare mot beslut som fattats av den mellanstatliga kommissionen i dess egenskap enligt första stycket.
- 5) Avtalet måste vara förenligt med unionslagstiftningen i alla hänseenden.

Artikel 2

Frankrike ska regelbundet hålla kommissionen underrättad om förhandlingarna med Förenade kungariket om komplettering av Canterbury-fördraget eller ingåendet av ett nytt avtal, enligt artikel 1, och när så är lämpligt bjuda in kommissionen att delta som observatör.

Efter slutförandet av förhandlingarna ska Frankrike lämna det utkast till text som tagits fram till kommissionen. Kommissionen ska informera rådet och Europaparlamentet om detta.

Inom en månad från det att utkastet till avtal anmälts ska kommissionen besluta om kraven i artikel 1 uppfylls. När kommissionen beslutat om kraven uppfylls får Frankrike underteckna och ingå det motsvarande avtalet. En kopia av det undertecknade avtalet ska lämnas till kommissionen inom en månad från dess ikraftträdande eller, om avtalet ska tillämpas provisoriskt, inom en månad från det att den provisoriska tillämpningen inleds.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den

*På Europaparlamentets vägnar
Ordförande*

*På rådets vägnar
Ordförande*