

I

(Законодателни актове)

РЕГЛАМЕНТИ

РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2020/1530 НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

от 21 октомври 2020 година

за изменение на Директива (ЕС) 2016/798 по отношение на прилагането на правилата за безопасността на железопътния транспорт и оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на фиксираната транспортна връзка през Ламанша

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта за законодателен акт на националните парламенти,

като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет ⁽¹⁾,

след консултация с Комитета на регионите,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽²⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета ⁽³⁾ изисква от всяка държава членка да създаде национален орган по безопасността, на който да се възлагат задачите, определени във връзка с безопасността на железопътния транспорт. В съответствие с посочената Директива националният орган по безопасността може да бъде орган, който е създаден едностранно от съответната държава членка или орган, на който са възложени тези задачи от няколко държави членки с цел да се гарантира единен режим на безопасност.
- (2) С договора между Франция и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка през Ламанша, подписан в Кентърбъри на 12 февруари 1986 г. (наричан по-нататък „Договорът от Кентърбъри“), се създава междууправителствена комисия, която да упражнява надзор по всички въпроси, отнасящи се до изграждането и експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша (наричана по-нататък „Междуправителствената комисия“).
- (3) До края на преходния период, предвиден в Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия ⁽⁴⁾ (наричан по-нататък „преходният период“), Междуправителствената комисия е националният орган по безопасността по смисъла на Директива (ЕС) 2016/798, отговорен за фиксираната транспортна връзка през Ламанша.
- (4) След края на преходния период Междуправителствената комисия ще бъде орган, създаден чрез международно споразумение между държава членка, а именно Франция, и трета държава, а именно Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия (наричано по-нататък „Обединеното кралство“). Освен ако не е предвидено друго в международно споразумение, което е обвързващо за Обединеното кралство, тя вече няма да бъде национален орган по безопасността съгласно правото на Съюза и правото на Съюза вече няма да се прилага за частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша, намираща се под юрисдикцията на Обединеното кралство.

⁽¹⁾ Становище от 16 септември 2020 г. (все още не публикувано в Официален вестник).

⁽²⁾ Позиция на Европейския парламент от 8 октомври 2020 г. (все още не публикувана в Официален вестник) и решение на Съвета от 14 октомври 2020 г..

⁽³⁾ Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно безопасността на железопътния транспорт (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 102).

⁽⁴⁾ ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7.

- (5) За да се гарантира безопасната и ефективна експлоатация на фиксираната транспортна връзка през Ламанша, е целесъобразно да се запази Междуправителствената комисия като единен орган по безопасността, отговорен за цялата тази инфраструктура.
- (6) За тази цел с Решение (ЕС) 2020/1531 на Европейския парламент и на Съвета ^(⁹) Франция се оправомощава да договори, подпише и сключи при определени условия международно споразумение за допълнение на Договора от Кентгърбъри, съгласно който Междуправителствената комисия се запазва като единен орган по безопасността, компетентен за прилагането на правото на Съюза в рамките на фиксираната транспортна връзка през Ламанша.
- (7) За тази цел следва да бъдат установени специални правила по отношение на специалните органи по безопасността, както и относно задълженията на съответната държава членка да предприема всички необходими мерки, за да гарантира, че правото на Съюза се прилага във всеки един момент от специалния орган по безопасността или, ако това е невъзможно, от нейния национален орган по безопасността.
- (8) Уреждането на спорове между съответната държава членка и третата държава в областта на безопасността на железопътния транспорт може да повдигне въпроси, свързани с тълкуването на правото на Съюза. Поради това Съдът на Европейския съюз следва да бъде компетентен да дава преюдициални заключения по такива въпроси.
- (9) Поради това Директива (ЕС) 2016/798 следва да бъде съответно изменена.
- (10) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно гарантирането на безопасна и ефективна експлоатация на фиксираната транспортна връзка през Ламанша след края на преходния период, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради обхвата и последиците от предлаганото действие може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, уреден в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, уреден в същия член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигане на тези цели.
- (11) Настоящият регламент следва да влезе в сила по спешност в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Изменения на Директива (ЕС) 2016/798

Директива (ЕС) 2016/798 се изменя, както следва:

- 1) в член 3 точка 7) се заменя със следното:

„7. „национален орган по безопасността“ означава:

- а) националният орган, на който са възложени задачите във връзка с безопасността на железопътния транспорт в съответствие с настоящата директива;
- б) орган, на който задачите, посочени в буква а) са възложени от няколко държави членки с цел да се гарантира единен режим на безопасност;
- в) орган, на който задачите, посочени в буква а) са възложени от държава членка и трета държава, за да се осигури единен режим на безопасност, при условие че Съюзът е сключил споразумение за тази цел със съответната трета държава или че същата държава членка е сключила такова споразумение в съответствие с оправомощаването, предоставено от Съюза за същата цел;“;

- 2) в член 16 се добавят следните параграфи:

„4. Когато единична част от инженерна конструкция се намира отчасти в трета държава и отчасти в държава членка, тази държава членка може да определи в допълнение към националния орган по безопасността, който иначе е компетентен на нейната територия, и в съответствие с член 3, точка 7), буква в) и с международно споразумение, сключено от Съюза или чието сключване е разрешено от Съюза, орган по безопасността, компетентен специално за тази инженерна конструкция и за всички други елементи на железопътната инфраструктура, свързани с нея (наричан по-нататък „Специалният орган по безопасността“). В съответствие с посоченото международно споразумение националният орган по безопасността може временно да поеме компетентността за частта от инженерната конструкция, разположена на територията на тази държава членка.

⁽⁹⁾ Решение (ЕС) 2020/1531 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2020 г. за оправомощаване на Франция да договори, подпише и сключи международно споразумение за допълнение на Договора между Франция и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка през Ламанша (вж. стр. 4 от настоящия брой на Официален вестник).

В контекста на всяко международно споразумение, посочено в първа алинея, съответната държава членка предприема всички мерки на свое разположение съгласно посоченото международно споразумение, за да гарантира, че Специалният орган по безопасността спазва правото на Съюза. За тази цел и когато това е необходимо с оглед на безопасността на железопътния транспорт, съответната държава членка незабавно използва правото, предоставено от посоченото международно споразумение, съгласно което националният орган по безопасността има право да поеме изключителна компетентност по отношение на частта от инженерната конструкция, разположена в посочената държава членка.

5. Когато при даден спор, отнесен за арбитраж в съответствие с международно споразумение, се повдигне въпрос, свързан с тълкуването на правото на Съюза, Съдът на Европейския съюз (наричан по-нататък „Съда“) е компетентен да даде преюдициално заключение по този въпрос по искане на арбитражния съд, определен за разрешаване на спорове съгласно посоченото международно споразумение.

Разпоредбите на правото на Съюза, уреждащи производствата пред Съда в съответствие с член 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз, се прилагат *mutatis mutandis* към исканията за преюдициално заключение на Съда, отправени съгласно първа алинея.

Когато арбитражният съд не спази някое заключение на Съда, постановено в съответствие с първа алинея, съответната държава членка незабавно използва правото, предоставено от международното споразумение, съгласно което националният орган по безопасността има право да поеме изключителна компетентност по отношение на частта от инженерната конструкция, разположена в тази държава членка.“

Член 2

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила в деня след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 21 октомври 2020 година.

За Европейския парламент
Председател
D. M. SASSOLI

За Съвета
Председател
M. ROTH