



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 27.11.2020 г.
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

**относно някои аспекти на железопътната безопасност и свързаност по отношение
на трансграничната инфраструктура, свързваща Съюза и Обединеното кралство
чрез фиксираната транспортна връзка през Ламанша**

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

• Основания и цели на предложението

На 1 февруари 2020 г. Обединеното кралство се оттегли от Съюза съгласно член 50 от Договора за Европейския съюз. Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия¹ („Споразумението за оттегляне“) бе сключено от Съюза с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета² и влезе в сила на 1 февруари 2020 г. Преходният период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне, по време на който правото на Съюза продължава да се прилага спрямо Обединеното кралство и на неговата територия в съответствие с член 127 от посоченото споразумение, изтича на 31 декември 2020 г.

Съгласно член 10 от Договора между Френската република и Обединеното кралство относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка през Ламанша, подписан в Кентърбъри на 12 февруари 1986 г. („Договорът от Кентърбъри“), е създадена междуправителствена комисия, която да упражнява надзор върху всички въпроси, свързани с изграждането и експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша. До края на преходния период, предвиден в Споразумението за оттегляне („преходен период“), Междуправителствената комисия е националният орган по безопасността по смисъла на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета³. В това си качество тя прилага разпоредбите на правото на Съюза, свързани с безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт, по цялата фиксирана транспортна връзка през Ламанша.

След края на преходния период, освен ако не е предвидено друго, правото на Съюза вече няма да се прилага за частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша под юрисдикцията на Обединеното кралство, а по отношение на частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша под френска юрисдикция Междуправителствената комисия вече няма да бъде национален орган по безопасността съгласно правото на Съюза. Разрешенията за безопасност за управителя на инфраструктурата на фиксираната транспортна връзка през Ламанша и сертификатите за безопасност за железопътните предприятия, осъществяващи дейност чрез фиксираната връзка, издадени от Междуправителствената комисия, вече няма да бъдат валидни.

С Решение (ЕС) 2020/1531 на Европейския парламент и на Съвета⁴ Франция беше оправомощена да договори, подпише и сключи международно споразумение с

¹ ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 7.

² Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета от 30 януари 2020 г. за сключване на Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия (ОВ L 29, 31.1.2020 г., стр. 1).

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 Решение (ЕС) 2020/1531 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2020 година за оправомощаване на Франция да договори, подпише и сключи международно споразумение за допълнение на Договора между Франция и Обединеното кралство Великобритания и Северна

Обединеното кралство относно прилагането на правилата на Съюза за безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт към фиксираната транспортна връзка през Ламанша с цел поддържане на единен режим на безопасност. Малко вероятно е обаче такова споразумение да влезе в сила до края на преходния период.

С оглед на икономическото значение за Съюза на фиксираната транспортна връзка през Ламанша от съществено значение е тази връзка да продължи да функционира и след 1 януари 2021 г. За тази цел разрешението за безопасност, издадено на управителя на инфраструктурата на фиксираната връзка от Междуправителствената комисия въз основа на Директива 2004/49/ЕО⁵, следва да остане валидно за период от два месеца след края на преходния период, определен в Споразумението за оттегляне. Това е периодът, който френските органи считат за необходим, за да се осигури достатъчно време на френския национален орган по безопасността да издаде свое разрешение за участъка от фиксираната транспортна връзка през Ламанша под френска юрисдикция. Комисията счита, че това е максималното удължаване, което е разумно да се предостави за тази цел. Ако на по-късен етап бъде сключено споразумение, както е предвидено в Решение (ЕС) 2020/1531, Междуправителствената комисия може да издаде единно разрешение за безопасност, заменящо издаденото от френския национален орган по безопасността, при условия, които трябва да бъдат установени.

Освен това лицензите, издадени от Обединеното кралство по силата на Директива 2012/34/ЕС на железопътни предприятия, установени на негова територия преди края на преходния период, няма да бъдат валидни в Съюза след тази дата.

На 10 ноември 2020 г. в съответствие с член 14, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета⁶ Френската република уведоми Комисията за намерението си да започне преговори за трансгранично споразумение с Обединеното кралство. Целта на това споразумение ще бъде да се даде възможност на железопътните предприятия, които са установени и притежават лиценз, издаден от Обединеното кралство, да ползват трансграничната инфраструктура, свързваща Съюза и Обединеното кралство чрез фиксираната транспортна връзка през Ламанша, до гранично-пропускателната гара и терминал на Кале-Фретюн, без да получават лиценз по Директива 2012/34/ЕС от лицензиращ орган на Съюза.

За да се осигури свързаност между Съюза и Обединеното кралство, от съществено значение е железопътните предприятия да продължат да извършват дейност до гранично-пропускателната гара Кале-Фретюн. За тази цел срокът на валидност на техните лицензи, издадени от Обединеното кралство съгласно Директива 2012/34/ЕС, и на техните сертификати за безопасност, издадени от Междуправителствената комисия, следва да бъде удължен с девет месеца от датата на прилагане на настоящия регламент. Това е срокът, поискан от френските органи. Това удължаване би осигурило достатъчно време за договарянето и сключването на трансгранично споразумение между Франция

Ирландия относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксирана транспортна връзка през Ламанша, ОВ L 352, 22.10.2020 г., стр. 4.

⁵ Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензиране на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределянето на капацитета на железопътната инфраструктура и събирането на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност, ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

⁶ Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство, ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

и Обединеното кралство съгласно член 14 от Директива 2012/34/ЕС и на споразумение, както е предвидено в Решение (ЕС) 2020/1531, а също и за предприемането на всякакви други мерки, предвидени в правото на Съюза, които ще бъдат необходими, за да се избегнат смущения. Посоченият срок ще е напълно достатъчен за приключването на тези процедури, поради което Комисията счита, че това е максималното удължаване, което може разумно да бъде предоставено. Ако двустранните преговори не приключат навреме, съответните железопътни предприятия ще трябва да получат лиценз на ЕС по Директива 2012/34/ЕС не по-късно от датата, на която настоящият регламент престане да се прилага.

- **Съгласуваност с действащите разпоредби в областта на политиката**

Целта на настоящото предложение е приемането на *lex specialis*, с който ще бъдат уредени някои от последиците, произтичащи от факта, че правото на Съюза вече няма да се прилага за Обединеното кралство и че освен ако не е предвидено друго, сертификатите и разрешенията, издадени от Междуправителствената комисия, ще престанат да бъдат валидни съгласно правото на Съюза в края на преходния период. Същото се отнася и за оперативните лицензи, издадени от лицензиращия орган на Обединеното кралство. Предложените условия са строго ограничени до необходимото за това, така че да се избегнат смущения в трансграничните операции. Предвидено е също така те да се прилагат само за ограничен период от време. Общите разпоредби на тези актове обаче ще продължат да се прилагат. Следователно настоящото предложение изцяло съответства на съществуващото законодателство.

- **Съгласуваност с други политики на Съюза**

Предложението се отнася до безопасността и свързаността на железопътния транспорт, като допълва Директива (ЕС) 2016/798, която замени Директива 2004/49/ЕО, както и Директива 2012/34/ЕС. Намерението е да се осигури непрекъснатост на железопътните превози през границата с Обединеното кралство след края на преходния период.

2. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ, СУБСИДИАРНОСТ И ПРОПОРЦИОНАЛНОСТ

- **Правно основание**

Правното основание е член 91, параграф 1 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС).

- **Субсидиарност (при неизключителна компетентност)**

Тъй като предложението допълва съществуващо законодателство на Съюза с разпоредби за улесняване на правилното му прилагане след оттеглянето на Обединеното кралство от Съюза, неговата цел може да бъде постигната единствено чрез действие на равнището на Съюза.

- **Пропорционалност**

Предложеният регламент се счита за пропорционален, тъй като дава възможност да се избегнат смущения чрез осигуряването на ограничена и необходима промяна на законодателството, която обхваща необходимостта от осигуряване на непрекъснатост на железопътните превози през границата с Обединеното кралство. Той не надхвърля това, което е необходимо за постигането на тази цел, и не предвижда каквито и да било по-широки промени или постоянни мерки.

- **Избор на инструмент**

Настоящото предложение съдържа ограничен набор от разпоредби, предназначени за уреждането на много специфична и еднократна ситуация. Поради това не е целесъобразно да се изменят Директива (ЕС) 2016/798 и Директива 2012/34/ЕС. Тази форма също така най-добре отговаря на спешността на ситуацията/контекста, тъй като наличното време до края на преходния период е твърде кратко, за да позволи транспонирането на разпоредби, съдържащи се в директива.

Като се има предвид горното, изглежда, че единствената подходяща форма за правен акт е регламент на Европейския парламент и на Съвета.

3. РЕЗУЛТАТИ ОТ ПОСЛЕДВАЩИТЕ ОЦЕНКИ, КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИТЕ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

- **Последващи оценки/проверки за пригодност на действащото законодателство**

Не се прилага поради изключителния, временен и еднократен характер на събитието, заради което е необходимо настоящото предложение.

- **Консултации със заинтересованите страни**

Предизвикателствата, произтичащи от изтичането на преходния период, определен в Споразумението за оттегляне, необходимостта от подготовка за неизбежните промени на 1 януари 2021 г. и възможните допълнителни мерки, които трябва да бъдат предвидени, бяха обсъдени с представители на държавите членки и на засегнатите заинтересовани страни в рамките на специални срещи.

Обща тема в представените становища беше необходимостта от регулаторна намеса, за да се осигури непрекъснатост на операциите във фиксираната транспортна връзка през Ламанша, след като правото на Съюза престане да се прилага по отношение на Обединеното кралство.

- **Събиране и използване на експертни становища**

Тази информация беше подложена на вътрешен правен и технически анализ, за да се гарантира, че предложената мярка постига предвидената цел, но същевременно е ограничена до строго необходимото.

- **Оценка на въздействието**

Оценка на въздействието не е необходима поради изключителния характер на ситуацията и краткосрочния характер на предложената мярка. Няма варианти на политиката, които да се различават в материално и правно отношение от предложения.

- **Пригодност и опростяване на законодателството**

Не е приложимо.

- **Основни права**

Предложението не оказва въздействие върху прилагането или закрилата на основните права.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Не е приложимо.

5. ДРУГИ ЕЛЕМЕНТИ

- **Планове за изпълнение и мерки за мониторинг, оценка и докладване**

Не е приложимо поради краткосрочния характер на предложената мярка.

- **Обяснителни документи (за директивите)**

Не е приложимо.

- **Подробно разяснение на отделните разпоредби на предложението**

Предложеният регламент (член 1) се прилага за:

- а) разрешенията за безопасност, издадени от Междуправителствената комисия съгласно член 11 от Директива 2004/49/ЕО на управителя на инфраструктурата на фиксираната транспортна връзка през Ламанша;
- б) сертификатите за безопасност, издадени от Междуправителствената комисия съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на железопътните предприятия, установени в Обединеното кралство, които ползват фиксираната транспортна връзка през Ламанша;
- в) лицензите, издадени съгласно глава III от Директива 2012/34/ЕС на железопътни предприятия, установени в Обединеното кралство, които ползват трансграничната инфраструктура, свързваща Съюза и Обединеното кралство през тунела под Ламанша.

С член 3 валидността на разрешенията за безопасност на управителя на инфраструктура се удължава със срок от два месеца, а на сертификатите за безопасност и на лицензите на железопътните предприятия — с девет месеца. С него се удължава и срокът на валидност на оперативните лицензи, издадени съгласно Директива 2012/34/ЕС, за период от девет месеца. С него валидността на така удължените лицензи се ограничава до територията, разположена между гранично-пропускателната гара и терминала, посочени в приложението към настоящия регламент, и Обединеното кралство.

Съгласно член 4 тези разрешения, сертификати и лицензи са предмет на Директива (ЕС) 2016/798 и съответно на Директива 2012/34/ЕС и техните притежатели са длъжни да сътрудничат на френския национален орган по безопасността и на лицензиращия орган и да предоставят необходимата информация. Съгласно член 5 френският национален орган по безопасността и лицензиращият орган трябва да следят за спазването на правото на Съюза от притежателите на тези разрешения, сертификати и лицензи.

Освен това на Комисията се предоставят изпълнителни правомощия по отношение на отнемането на предимството, предоставено на притежателите на съответните сертификати, разрешения и лицензи, когато не е гарантирано спазването на изискванията на Съюза.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно някои аспекти на железопътната безопасност и свързаност по отношение на трансграничната инфраструктура, свързваща Съюза и Обединеното кралство чрез 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, параграф 1 от него,

като взеха предвид предложението на Европейската комисия,

след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,

след консултация с Европейския икономически и социален комитет⁷,

след консултация с Комитета на регионите⁸,

в съответствие с обикновената законодателна процедура ⁽¹⁾,

като имат предвид, че:

- (1) Споразумението за оттегляне на Обединеното кралство от Европейския съюз и Европейската общност за атомна енергия („Споразумението за оттегляне“) беше сключено от Съюза с Решение (ЕС) 2020/135 на Съвета и влезе в сила на 1 февруари 2020 г. Преходният период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне, по време на който правото на Съюза продължава да се прилага спрямо Обединеното кралство и на неговата територия в съответствие с член 127 от посоченото споразумение, изтича на 31 декември 2020 г.
- (2) Съгласно член 10 от Договора между Френската република и Обединеното кралство Великобритания и Северна Ирландия относно изграждането и експлоатацията от частни концесионери на фиксираната транспортна връзка през Ламанша, подписан в Кентърбъри на 12 февруари 1986 г. („Договорът от Кентърбъри“), е създадена междуправителствена комисия, която да упражнява надзор върху всички въпроси, свързани с изграждането и експлоатацията на фиксираната транспортна връзка през Ламанша.
- (3) До края на преходния период, предвиден в Споразумението за оттегляне, Междуправителствената комисия е националният орган по безопасността по смисъла на Директива (ЕС) 2016/798 на Европейския парламент и на Съвета⁹. В това си качество тя прилага по цялата фиксирана транспортна връзка през Ламанша разпоредбите на правото на Съюза, свързани с безопасността на

⁷ ОВ С, стр. .

⁸ ОВ С, стр. .

⁹ 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.

железопътния транспорт, а съгласно Директива (ЕС) 2016/797¹⁰ на Европейския парламент и на Съвета — и разпоредбите, свързани с оперативната съвместимост на железопътния транспорт.

- (4) След края на преходния период, освен ако не е предвидено друго, правото на Съюза вече няма да се прилага за частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша под юрисдикцията на Обединеното кралство, а по отношение на частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша под френска юрисдикция Междуправителствената комисия вече няма да бъде национален орган по безопасността съгласно правото на Съюза. Разрешението за безопасност на управителя на инфраструктурата на фиксираната транспортна връзка през Ламанша и сертификатите за безопасност на железопътните предприятия, осъществяващи дейност чрез фиксираната връзка, издадени от Междуправителствената комисия съгласно член 11 и съответно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹¹, ще престанат да бъдат валидни, считано от 1 януари 2021 г.
- (5) С Решение (ЕС) 2020/1531 на Европейския парламент и на Съвета¹² Франция беше оправомощена да договори, подпише и сключи международно споразумение с Обединеното кралство относно прилагането на правилата на Съюза за безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт към фиксираната транспортна връзка през Ламанша с цел поддържане на единен режим на безопасност. Директива (ЕС) 2016/798 беше изменена с Регламент (ЕС) 2020/1530 на Европейския парламент и на Съвета¹³ по-специално по отношение на правилата, отнасящи се до националните органи по безопасността.
- (6) Въз основа на тези изменения и при условие че бъде постигнато споразумение, както е предвидено в Решение (ЕС) 2020/1531, и при определени условия Междуправителствената комисия би могла да остане единният орган по безопасността за цялата фиксирана транспортна връзка през Ламанша, като същевременно представлява, по отношение на частта от фиксираната връзка под френска юрисдикция, национален орган по безопасността по смисъла на член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798. Малко вероятно е обаче до края на

¹⁰ Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2016 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Европейския съюз (ОВ L 138, 26.5.2016 г., стр. 44).

¹¹ Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност, ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

¹² Решение (ЕС) 2020/1531 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2020 година 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, ОВ L 352, 22.10.2020 г., стр. 4.

¹³ 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, ОВ L 352, 22.10.2020 г., стр. 1.

преходния период да е влязло в сила споразумение, както е предвидено в Решение (ЕС) 2020/1531.

- (7) Без такова споразумение, считано от 1 януари 2021 г., Междуправителствената комисия вече няма да отговаря на условията за национален орган по безопасността по смисъла на член 3, точка 7 от Директива (ЕС) 2016/798 по отношение на частта от фиксираната транспортна връзка през Ламанша под френска юрисдикция. Разрешенията за безопасност и сертификатите за безопасност, издадени от Междуправителствената комисия, ще престанат да бъдат валидни. Френският национален орган по безопасността ще стане компетентен национален орган по безопасността за участъка от фиксираната транспортна връзка през Ламанша под френска юрисдикция.
- (8) С оглед на икономическото значение за Съюза на фиксираната транспортна връзка през Ламанша от съществено значение е тази връзка да продължи да функционира и след 1 януари 2021 г. За тази цел разрешението за безопасност, издадено от Междуправителствената комисия и посочено в съображение 4, следва да остане валидно за максимален срок от два месеца, считано от датата на прилагане на настоящия регламент, което е достатъчно, за да се даде възможност на френския национален орган по безопасността да издаде свое разрешение за безопасност.
- (9) Лицензите, издадени съгласно глава III от Директива 2012/34/ЕС на железопътни предприятия, установени в Обединеното кралство, вече няма да бъдат валидни в края на переходния период. На 10 ноември 2020 г. в съответствие с член 14, параграф 3 от Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета¹⁴ Френската република уведоми Комисията за намерението си да започне преговори за трансгранично споразумение с Обединеното кралство. Целта на това споразумение ще бъде да се даде възможност на железопътните предприятия, които са установени и лицензирани в Обединеното кралство, да ползват трансграничната инфраструктура, свързваща Съюза и Обединеното кралство чрез фиксираната транспортна връзка през Ламанша, до гранично-пропускателната гара и терминал на Кале-Фретюн, без да получават лиценз по Директива 2012/34/ЕС от лицензиращ орган на Съюза.
- (10) За да се гарантира свързаността между Съюза и Обединеното кралство, от съществено значение е железопътните предприятия, посочени в съображение 9, да продължат да извършват дейност. За тази цел срокът на валидност на техните лицензи, издадени от Обединеното кралство съгласно Директива 2012/34/ЕС, и на техните сертификати за безопасност, издадени от Междуправителствената комисия, следва да бъде удължен с девет месеца, считано от датата на прилагане на настоящия регламент, което е достатъчно, за да се даде възможност на съответните държави членки да предприемат необходимите стъпки, за да осигурят свързаност в съответствие с Директива 2012/34/ЕС, Директива (ЕС) 2016/798 и въз основа на споразумение, както е предвидено в Решение (ЕС) 2020/1531, в зависимост от случая.
- (11) За да се гарантират еднакви условия за прилагането на настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия по отношение на отнемането на предимството, предоставено на притежателите на

¹⁴ Директива 2012/34/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 21 ноември 2012 г. за създаване на единно европейско железопътно пространство, ОВ L 343, 14.12.2012 г., стр. 32.

сертификати, разрешения и лицензи, когато не е гарантирано спазването на изискванията на Съюза. Тези правомощия следва да бъдат упражнявани в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета⁽⁶⁾. За приемането на тези мерки следва да се използва процедурата по разглеждане, като се има предвид тяхното възможно въздействие върху безопасността на железопътния транспорт. Комисията следва да приема актове за изпълнение с незабавно приложение в надлежно обосновани случаи, когато наложителни причини за спешност изискват това.

- (12) Предвид неотложността, произтичаща от изтичането на посочения по-горе преходен период, е целесъобразно да се предвиди изключение от срока от осем седмици, посочен в член 4 от Протокол № 1 относно ролята на националните парламенти в Съюза, приложен към Договора за Европейския съюз, към Договора за функционирането на Европейския съюз и към Договора за създаване на Европейската общност за атомна енергия.
- (13) Доколкото целта на настоящия регламент, а именно установяването на временни мерки относно някои аспекти на безопасността и свързаността на железопътния транспорт във връзка с изтичането на преходния период, посочен в съображение 1, не може да бъде постигната в достатъчна степен от държавите членки, а поради своя мащаб и последици може да бъде по-добре постигната на равнището на Съюза, Съюзът може да приеме мерки в съответствие с принципа на субсидиарност, установен в член 5 от Договора за Европейския съюз. В съответствие с принципа на пропорционалност, установен в посочения член, настоящият регламент не надхвърля необходимото за постигането на тази цел.
- (14) Разпоредбите на настоящия регламент следва да влязат в сила по спешност и да се прилагат от деня след края на преходния период,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Предмет и приложно поле

- 1. С настоящия регламент се определят специални разпоредби, с оглед на изтичането на преходния период, посочен в член 126 от Споразумението за оттегляне, за някои сертификати за безопасност и разрешения за безопасност, издадени съгласно Директива 2004/49/ЕО, и някои лицензи на железопътни предприятия, издадени съгласно Директива 2012/34/ЕС, посочени в параграф 2.
- 2. Настоящият регламент се прилага за следните сертификати, разрешения и лицензи, които са валидни към 31 декември 2020 г.:
 - а) разрешенията за безопасност, издадени съгласно член 11 от Директива 2004/49/ЕО на управителите на инфраструктура за управлението и експлоатацията на трансгранична инфраструктура, свързваща Съюза и Обединеното кралство през тунела под Ламанша;
 - б) сертификатите за безопасност, издадени съгласно член 10 от Директива 2004/49/ЕО на железопътни предприятия, установени в Обединеното кралство, които ползват трансграничната инфраструктура, свързваща Съюза и Обединеното кралство през тунела под Ламанша;
 - в) лицензите, издадени съгласно глава III от Директива 2012/34/ЕС на железопътни предприятия, установени в Обединеното кралство, които

ползват трансграничната инфраструктура, свързваща Съюза и Обединеното кралство през тунела под Ламанша.

Член 2

Определения

За целите на настоящия регламент се прилагат съответните определения в Директива 2012/34/ЕС и Директива (ЕС) 2016/798, и в делегираните актове и актовете за изпълнение, приети съгласно посочените директиви и съгласно Директива 2004/49/ЕО.

Член 3

Валидност на разрешенията за безопасност, сертификатите за безопасност и оперативните лицензи

1. Разрешенията за безопасност, посочени в член 1, параграф 2, буква а), остават валидни за срок от два месеца, считано от датата на прилагане на настоящия регламент.
2. Сертификатите за безопасност, посочени в член 1, параграф 2, буква б), остават валидни за срок от девет месеца, считано от датата на прилагане на настоящия регламент. Те са валидни само за достигането от Обединеното кралство до гранично-пропускателната гара и терминала, посочени в приложението към настоящия регламент, или за заминаването от тези гари и терминали за Обединеното кралство.
3. Лицензиите, посочени в член 1, параграф 2, буква в), остават валидни за срок от девет месеца, считано от датата на прилагане на настоящия регламент. Чрез дерогация от член 23, параграф 1 от Директива 2012/34/ЕС тези лицензи са валидни само на територията, разположена между гранично-пропускателната гара и терминала, посочени в приложението към настоящия регламент, и Обединеното кралство.

Член 4

Правила и задължения по отношение на сертификатите за безопасност и разрешенията за безопасност

1. Сертификатите за безопасност, разрешенията за безопасност и лицензите, уредени в член 3 от настоящия регламент, са предмет на правилата, приложими за тях в съответствие с разпоредбите на Директива 2012/34/ЕС и Директива (ЕС) 2016/798, и в съответствие с актовете за изпълнение и делегираните актове, приети съгласно посочените директиви.
2. Притежателите на сертификати за безопасност, разрешения за безопасност и лицензи, посочени в член 1, параграф 2, а когато е целесъобразно — и органът, който ги издава, ако е различен от националния орган по безопасността, на чиято територия се намира инфраструктурата в Съюза и под чиято компетентност попадат гранично-пропускателната станция и терминалът, изброени в приложението, си сътрудничат с този национален орган по безопасността и му предоставят цялата необходима информация и документи.

3. Когато информацията или документите не са предоставени в сроковете, определени в исканията от националния орган по безопасността, посочен в параграф 2 от настоящия член, при уведомяване от страна на този национален орган Комисията може да приеме актове за изпълнение, с които отнема предимство, предоставено на притежателя съгласно член 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 7, параграф 2.
4. Притежателите на сертификати за безопасност, разрешения за безопасност и лицензи, посочени в член 1, параграф 2 от настоящия регламент, информират незабавно Комисията и Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз за всички действия на други компетентни органи по безопасността, които биха могли да противоречат на задълженията им по настоящия регламент, Директива 2012/34/ЕС или Директива (ЕС) 2016/798.
5. Преди да отнеме предимствата, предоставени съгласно член 3, Комисията своевременно информира националния орган по безопасността, посочен в параграф 2 от настоящия член, органа, издал сертификатите за безопасност, разрешенията за безопасност и лицензите, посочени в член 1, параграф 2, и притежателите на тези сертификати, разрешения и лицензи за намерението си да пристъпи към отнемане и им предоставя възможност да изразят своите становища.
6. По отношение на лицензите, посочени в член 1, параграф 2, буква в), за целите на параграфи 1—5 от настоящия член позоваванията на национален орган по безопасността се разбират като позовавания на лицензиращ орган, определен в член 3, точка 15 от Директива 2012/34/ЕС.

Член 5

Наблюдение на спазването на правото на Съюза

1. Националният орган по безопасността, посочен в член 4, параграф 2, осъществява наблюдение върху стандартите за безопасност на железопътния транспорт, прилагани към железопътните предприятия, ползващи трансграничната инфраструктура, посочена в член 1, параграф 2, буква а), и прилагани към тази трансгранична инфраструктура. Освен това националният орган по безопасността проверява дали управителите на инфраструктура и железопътните предприятия спазват изискванията за безопасност, установени в правото на Съюза. Когато е целесъобразно, националният орган по безопасността предоставя на Комисията и на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз препоръка за това Комисията да предприеме действия в съответствие с параграф 2 от настоящия член.

Лицензиращият орган, посочен в член 4, параграф 2 във връзка с параграф 6 от настоящия регламент, следи дали изискванията на членове 19—22 от Директива 2012/34/ЕС продължават да са изпълнени по отношение на железопътните предприятия, лицензирани от Обединеното кралство, посочени в член 1, параграф 2, буква в) от настоящия регламент.
2. Когато Комисията има основателни съмнения, че стандартите за безопасност, прилагани към извършването на трансгранични железопътни превози или към експлоатацията на инфраструктура, попадаща в приложното поле на настоящия регламент или към частта от същата инфраструктура, разположена в

Обединеното кралство, не отговарят на съответните разпоредби на правото на Съюза, тя приема без неоснователно забавяне актове за изпълнение, с които отнема предимството, предоставено на притежателя съгласно член 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 7, параграф 2. Това се прилага *mutatis mutandis*, когато Комисията има основателни съмнения относно изпълнението на изискванията, посочени в параграф 1, алинея втора.

3. За целите на параграф 1 от настоящия член националният орган по безопасността или лицензиращият орган, посочен в член 4, параграф 2 във връзка с параграф 6, може да поиска информация от съответните компетентни органи, като определи разумен срок. Когато съответните компетентни органи не предоставят исканата информация в рамките на установения срок или предоставят непълна информация, Комисията може, след като уведоми националния орган по безопасността или лицензиращия орган, посочен в член 4, параграф 2 във връзка с параграф 6, според случая, да приеме актове за изпълнение, с които отнема предимството, предоставено на притежателя съгласно член 3. Тези актове за изпълнение се приемат в съответствие с процедурата по разглеждане, посочена в член 7, параграф 2.
4. Преди да отнеме предимствата, предоставени съгласно член 3, Комисията своевременно информира националния орган по безопасността, посочен в член 4, параграф 2, органа, издал сертификатите за безопасност, разрешенията за безопасност и лицензите, посочени в член 1, параграф 2, притежателите на тези сертификати, разрешения и лицензи, както и националния орган по безопасността и лицензиращия орган на Обединеното кралство, за намерението си да пристъпи към отнемане и им предоставя възможност да изразят становищата си.

Член 6

Консултации и сътрудничество

1. При необходимост компетентните органи на държавите членки се консултират и си сътрудничат с компетентните органи на Обединеното кралство, за да осигурят изпълнението на настоящия регламент.
2. При поискване държавите членки предоставят на Комисията без неоснователно забавяне всяка информация, получена съгласно параграф 1, или всяка друга информация, която е от значение за прилагането на настоящия регламент.

Член 7

Комитет

1. Комисията се подпомага от комитета, посочен в член 51 от Директива (ЕС) 2016/797 на Европейския парламент и на Съвета⁽⁷⁾, и от комитета, посочен в член 62 от Директива 2012/34/ЕС. Тези комитети са комитети по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.
2. При позоваване на настоящия параграф се прилага член 8 от Регламент (ЕС) № 182/2011 във връзка с член 5 от него.

Член 8

Влизане в сила и прилагане

1. Настоящият регламент влиза в сила на датата, следваща деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.
2. Той се прилага от 1 януари 2021 г.
3. Настоящият регламент преставя да се прилага от 1 октомври 2021 г.

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

Съставено в Брюксел на [...] година.

За Европейския парламент

Председател

За Съвета

Председател