

**U 108/2018 rd**

**Statsrådets skrivelse till riksdagen om ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om beredskap inom järnvägstrafiken inför Förenade kungarikets utträde ur Europeiska unionen**

I enlighet med 96 § 2 mom. i grundlagen översänds till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 12 februari 2019 till Europaparlamentets och rådets förordning om vissa aspekter av järnvägssäkerhet och järnvägsförbindelser med anledning av Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 28 februari 2019

Kommunikationsminister Anne Berner

Regeringsråd Elina Thorström

KOMMUNIKATIONS-  
MINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2019/0456

28.2.2019

**KOMMISSIONENS FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM VISSA ASPEKTER AV JÄRNVÄGSSÄKERHET OCH JÄRNVÄGSFÖRBINDELSER MED ANLEDNING AV FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRIANNIEN OCH NORDIRLANDS UTTRÄDE UR EUROPEISKA UNIONEN (BEREDSKAP INOM JÄRNVÄGSTRAFIKEN INFÖR FÖRENADE KUNGARIKETS UTTRÄDE UR EUROPEISKA UNIONEN)**

**1 Förslagets bakgrund och syfte**

Den 29 mars 2017 anmälde Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland (nedan Storbritannien) sin avsikt att utträda ur Europeiska unionen. Därmed inleddes den tidsfrist på två år som enligt artikel 50 ska reserveras för utträdesförhandlingar. Från och med den 30 mars 2019 kommer fördragen inte längre att tillämpas på Storbritannien, såvida inte ett utträdesavtal som säkerställer en övergångsperiod åtminstone fram till slutet av 2020 då träder i kraft eller såvida inte Europeiska rådet i samförstånd med Storbritannien enhälligt beslutar att förlänga den tvååriga tidsfristen. Den föreslagna förordningen ska endast tillämpas om Storbritannien utträder ur EU utan ett avtal.

Kommissionen har beslutat att alla åtgärder som EU vidtar för att förbereda sig inför ett avtalslöst utträde ska bygga på samma gemensamma grundprinciper. Det primära målet med beredskapsåtgärderna är att trygga EU:s och dess medlemsstaters intressen och att minimera endast de allvarligaste störningarna. Det är alltså fråga om nödvändiga och tidsbegränsade ensidiga åtgärder från EU:s sida, som ska fungera som en bro över det värsta scenariot. EU har som allmän utgångspunkt att de åtgärder som vidtas vid ett avtalslöst utträde inte kan motsvara nuläget som det är under Storbritanniens EU-medlemskap och att de inte kan ersätta ett utträdesavtal eller avtal och arrangemang som gäller EU:s och Storbritanniens framtida förhållande.

Europeiska kommissionen antog förslaget till förordning om beredskap inom järnvägstrafiken den 12 februari 2019. Förslaget kompletterar det tidigare lagstiftningspaketet av den 19 december 2018 genom vilket man förbereder sig på en situation där Storbritannien utträder ur EU utan ett avtal om utträde. Om Storbritannien utträder utan ett utträdesavtal påverkar detta giltigheten för de säkerhetstillstånd som beviljats bannätsförvaltare för att internationell järnvägstrafik ska kunna bedrivas mellan EU och Storbritannien. Därför föreslås det att de säkerhetstillstånd som beviljats ska fortsätta att gälla för en period av tre månader från det att förordningen träder i kraft.

**2 Förslagets huvudsakliga innehåll**

Syftet med den föreslagna förordningen är att trygga den internationella järnvägstrafiken mellan EU och Storbritannien och att säkerställa att de säkerhetstillstånd som beviljats bannätsförvaltare på bannätet mellan EU och Storbritannien fortsätter att gälla under en övergångsperiod på tre månader från det att förordningen träder i kraft. Under denna tid bör Storbritannien och de EU-medlemsstater (Frankrike och Irland) vars bannät är hopkopplade med Storbritanniens bannät förhandla fram ett bilateralt avtal om de arrangemang i fråga om förvaltningen av bannätet som krävs för internationell trafik mellan Storbritannien och EU-medlemsstaten. På de bilate-

rala avtalsarrangemang som Storbritannien och EU-medlemsstaten kommer överens om tillämpas i fråga om de krav som säkerhetstillstånden ställer på bannätsförvaltaren de skyldigheter som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv om säkerhet på järnvägarna (2004/49/EG och (EU) 2016/798), nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*. Till den del som Storbritanniens bannät används för internationell järnvägstrafik till en EU-medlemsstat ska kraven i järnvägssäkerhetsdirektivet och de säkerhetsstandarder som utfärdats med stöd av det tillämpas på bannätet. I praktiken innebär detta att säkerhetstillstånd även i fortsättningen kommer att krävas av en bannätsförvaltare i Storbritannien om bannätet används för internationell järnvägstrafik till en EU-medlemsstat.

Den föreslagna förordningen förutsätter också att de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna (de nationella säkerhetsmyndigheterna) samarbetar med de behöriga myndigheterna i Storbritannien med tanke på tillämpningen av förordningen. Vid tillämpningen av förordningen ska kommissionen dessutom biträdas av den kommitté som avses i artikel 51 i järnvägssäkerhetsdirektivet (den s.k. kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg, RISC).

### **3 Förslagets rättsliga grund och förhållande till subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna**

Förslagets rättsliga grund är artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). På förslaget tillämpas det ordinarie lagstiftningsförfarandet enligt artikel 294 i EUF-fördraget. Statsrådet anser att förslagets rättsliga grund är lämplig.

### **4 Förslagets konsekvenser**

De bestämmelser som föreslås tryggar arrangemangen för den internationella järnvägstrafiken även i det fall Storbritannien utträder ur EU utan avtal i och med att säkerhetstillstånden fortsätter att gälla under en övergångsperiod. Under denna period ska Storbritannien förhandla fram bilaterala avtal om järnvägstrafiken med Frankrike och Irland, eftersom det finns direkt internationell järnvägstrafik mellan Storbritannien och dessa länder.

Förslaget får inga direkta konsekvenser för järnvägstrafiken i Finland. Frankrike och Irland har bett att få överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 85/2016) som modell för sina förhandlingar om ett bilateralt avtal om järnvägstrafik.

### **5 Den nationella behandlingen av förslaget och behandlingen i Europeiska unionen**

Statsrådets skrivelse har beretts vid kommunikationsministeriet. Lagstiftningsförslaget och ett utkast till U-skrivelse har behandlats 19.2–21.2.2019 i ett skriftligt förfarande i transportsektionen, som är underställd kommittén för EU-ärenden.

Meningen är att rådets arbetsgrupp för landtransporter ska börja behandla förslaget redan under februari månad. Europaparlamentets tidsplan för behandlingen av förslaget är ännu inte fastställd.

## **6 Ålands självstyrelse**

Enligt självstyrelselagen för Åland (1144/1991) har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om järnvägstrafik, men eftersom det inte finns någon järnväg på Åland gäller rikslagstiftningen som sådan även på Åland.

## **7 Statsrådets ståndpunkt**

Statsrådet understöder målen av förordningsförslaget och anser att förslaget kan godkännas. De föreslagna bestämmelserna har inte några direkta konsekvenser för järnvägstrafikarrangemangen i Finland.