

Vergaderjaar 2020–2021

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 2916**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 september 2020

Hierbij treft u een appreciatie aan over de Commissievoorstellen gepubliceerd op 27 juli jl., inzake de vaste Kanaalverbinding met het VK en de toepassing van de regels met betrekking tot spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit in de Kanaaltunnel.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

## **Appreciatie Commissievoorstellen voor het waarborgen van spoorveiligheid en interoperabiliteit in de Kanaaltunnel**

De Commissie presenteerde op 27 juli jl. twee voorstellen: i) voorstel voor een besluit om Frankrijk in staat te stellen te onderhandelen met het Verenigd Koninkrijk over een overeenkomst tot aanvulling van zijn bestaande bilaterale verdrag met het Verenigd Koninkrijk betreffende de bouw en de exploitatie door privéconcessionarissen van een vaste kanaalverbinding (Verdrag van Canterbury) en ii) een voorstel voor een verordening tot wijziging van Richtlijn (EU) 2016/798 over spoorveiligheid. Bij elkaar moeten deze voorstellen een veilige en efficiënte operatie van de spoorverbinding in de Kanaaltunnel waarborgen na het aflopen van de overgangperiode uit het EU-VK terugtrekkingsakkoord. De snelheid van het Brusselse onderhandelingsproces maakt het noodzakelijk in dit geval af te wijken van de gebruikelijke procedure en uw Kamer via deze geannoteerde agenda, in plaats van via een BNC-fiche, te informeren. Dit is in lijn met de werkwijze voor gevallen waar een speedige reactie van Nederland noodzakelijk is.<sup>1</sup>

### Inhoud voorstellen

Als gevolg van het aflopen van de overgangperiode wijzigt de samenstelling van de nationale veiligheidsinstantie die toezicht houdt op de Kanaaltunnel; van een Intergouvernementele Commissie bestaande uit twee lidstaten (Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk) naar een die bestaat uit een lidstaat en een derde land. Volgens de bestaande richtlijn spoorveiligheid<sup>2</sup> kan een derde land geen deel uitmaken van een nationale veiligheidsinstantie. Om de veilige en efficiënte exploitatie van de Kanaaltunnel te waarborgen, is het volgens de Europese Commissie noodzakelijk dat één enkele veiligheidsinstantie verantwoordelijk is en dezelfde regels toepast op de hele Kanaaltunnel. Dit zou de Intergouvernementele Commissie moeten blijven, bestaande uit Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk. Het voorstel voor een verordening is bedoeld om het Verenigd Koninkrijk na de overgangperiode als derde land wel deel uit te kunnen laten maken van de nationale veiligheidsinstantie voor de Kanaaltunnel.

Het tweede voorstel is bedoeld Frankrijk te machtigen om met het Verenigd Koninkrijk te onderhandelen over een internationale overeenkomst om de veilige en efficiënte exploitatie van de Kanaaltunnel te waarborgen, door ervoor te zorgen dat na de overgangperiode een enkele veiligheidsinstantie (de Intergouvernementele Commissie) verantwoordelijk blijft voor de Kanaaltunnel. In deze internationale overeenkomst moet geregeld worden dat de Intergouvernementele Commissie de verplichting op zich neemt de EU-regels over spoorwegveiligheid en interoperabiliteit toe te passen. Ook moet geregeld worden dat het arbitrage panel vragen die verband houden met de uitleg van bepalingen van Unierecht verwijst naar het EU Hof van Justitie voor een bindende uitspraak hierover.

### Nederlandse positie

Nederland staat positief tegenover beide voorstellen. Nederland kent een spoorverbinding voor passagiers via de Kanaaltunnel met het VK (Eurostar) en heeft er direct belang bij dat de continuïteit van de spoorverbinding via de Kanaaltunnel na afloop van de overgangperiode wordt gewaarborgd.

<sup>1</sup> Kamerstuk 22 112, nr. 2232

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2016/798

## Krachtenveld

Uit de eerste besprekingen in Brussel bleek dat alle lidstaten beide voorstellen kunnen steunen.

## Bevoegdheid

Het voorstel voor een verordening is gebaseerd op art. 91(1) VWEU (gemeenschappelijk vervoerbeleid). Het voorstel voor het besluit is gebaseerd op art. 91(1) VWEU en art. 2(1) VWEU (machtiging van een lidstaat wanneer de Unie exclusief bevoegd is). Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslagen. Beide voorstellen volgen de gewone wetgevingsprocedure, hetgeen betekent dat de Raad zal moeten instemmen met gekwalificeerde meerderheid, en dat het EP een medebeslissingsbevoegdheid heeft.

## Subsidiariteit en proportionaliteit

Nederland heeft een positief oordeel over de subsidiariteit van het voorstel voor een verordening. Het optreden van de Unie vergemakkelijkt de uniforme toepassing van de eisen over spoorwegveiligheid en interoperabiliteit. Een dergelijke maatregel kan alleen op het niveau van de Unie worden genomen. De subsidiariteitstoets is niet van toepassing op het voorstel voor het besluit, aangezien er sprake is van een exclusieve bevoegdheid van de Unie.

Nederland heeft een positief oordeel over de proportionaliteit van de voorstellen. De voorstellen zijn gericht op continuering van de veiligheid en interoperabiliteit van de spoorverbinding door de Kanaaltunnel na afloop van de overgangperiode. De voorstellen zijn uitsluitend gericht op het waarborgen van de spoorveiligheid en de interoperabiliteit in de Kanaaltunnel na afloop van de overgangperiode en gaan niet verder dan dit beoogde doel. Ze gaan daarbij niet verder dan noodzakelijk aangezien hiermee wordt bereikt dat het VK betrokken blijft bij de Intergouvernementele Commissie, waarbij deze Commissie verantwoordelijk blijft voor de veiligheid in de Tunnel, zoals reeds het geval is.

## Financiële gevolgen

Op nationaal niveau zijn er geen financiële gevolgen, dit geldt ook voor het EU-budget.

## Implicaties voor handhaving en uitvoering

Het voorstel heeft voor Nederland geen implicaties voor de handhaving en uitvoering.