

Bruksela, dnia 14.9.2020 r.
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:

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

upoważniająca Francję do wynegocjowania umowy uzupełniającej obowiązujący traktat dwustronny ze Zjednoczonym Królestwem dotyczący budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Traktat między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczący budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisany w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r. (zwany dalej „traktatem z Canterbury”), ustanowił Komisję Międzyrządową ds. nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche.

Do końca okresu przejściowego wprowadzonego na mocy Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej¹ Komisja Międzyrządowa jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798², który jest właściwy do spraw stałego połączenia przez kanał La Manche.

Zgodnie z art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798 krajowym organem ds. bezpieczeństwa może być organ, któremu grupa państw członkowskich powierzyła zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei oraz, w ramach dyrektywy (UE) 2016/797 – w zakresie interoperacyjności kolei. Jednak po zakończeniu wspomnianego okresu przejściowego Komisja Międzyrządowa będzie organem ustanowionym przez państwo członkowskie i państwo trzecie. Dyrektywa (UE) 2016/798 nie przewiduje możliwości, aby krajowym organem ds. bezpieczeństwa był organ, któremu zadania powierzyły państwo członkowskie i państwo trzecie. W związku z tym, o ile nie zostanie przewidziane inaczej, po zakończeniu okresu przejściowego Komisja Międzyrządowa przestanie być krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy (UE) 2016/798 w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche. Od tego samego momentu prawo Unii nie będzie już miało zastosowania do części stałego połączenia przez kanał La Manche znajdującej się pod jurysdykcją Zjednoczonego Królestwa. Zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/798 i art. L 2221/1 francuskiego kodeksu transportowego (Code des Transports) francuski urząd publiczny ds. bezpieczeństwa kolei (Etablissement public de sécurité ferroviaire) zostałby krajowym organem ds. bezpieczeństwa w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche znajdującej się pod jurysdykcją francuską.

Aby zapewnić bezpieczną i skuteczną eksploatację stałego połączenia przez kanał La Manche korzystniejsze byłoby, aby istniał jeden organ ds. bezpieczeństwa, który stosowałby ten sam zbiór przepisów w odniesieniu do całej infrastruktury, w tym do odcinka znajdującego się pod jurysdykcją Zjednoczonego Królestwa. Komisja Międzyrządowa powinna pozostać tym jednym organem i nadal stosować unijne przepisy dotyczące bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei. Wymagałoby to w szczególności zmiany art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798. Zmianę tę zapewniłby równoległy wniosek Komisji dotyczący rozporządzenia zmieniającego tę dyrektywę – COM(2020) 623.

Pismem z dnia 16 lipca 2020 r. Francja poinformowała Komisję o zamiarze wynegocjowania umowy uzupełniającej traktat z Canterbury.

¹ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

² Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

Celem niniejszego wniosku jest upoważnienie Francji do wynegocjowania umowy międzynarodowej ze Zjednoczonym Królestwem w celu zapewnienia bezpiecznej i skutecznej eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche, poprzez utrzymanie jednego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za całość tej infrastruktury oraz określenie szczególnych wymogów, z którymi proponowana umowa musi być zgodna, takich jak zobowiązanie Komisji Międzyrządowej do stosowania przepisów Unii w dziedzinie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

Taka umowa może mieć wpływ na obszar objęty w znacznej mierze prawem Unii, a w szczególności dyrektywą (UE) 2016/797³, dyrektywą (UE) 2016/798 i rozporządzeniem (UE) 2016/796⁴. W związku z tym umowa taka wchodzi w zakres wyłącznej kompetencji zewnętrznej Unii. Zgodnie z art. 2 ust. 1 TFUE Unia może upoważnić państwa członkowskie do działania w dziedzinach, w których ma wyłączną kompetencję. Biorąc pod uwagę wzajemne powiązanie tego upoważnienia z obowiązującymi przepisami przyjętymi przez prawodawcę Unii, konieczne jest również, aby prawodawca Unii przyznał takie upoważnienie zgodnie z procedurą ustawodawczą, o której mowa w art. 91 TFUE.

- **Spójność z przepisami obowiązującymi w tej dziedzinie polityki**

Celem umowy międzynarodowej, którą Francja ma zawrzeć ze Zjednoczonym Królestwem na podstawie proponowanej decyzji o upoważnieniu, jest utrzymanie Komisji Międzyrządowej jako jednego krajowego organu ds. bezpieczeństwa w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche oraz zapewnienie, by nadal przestrzegała przepisów prawa Unii mających zastosowanie do krajowych organów ds. bezpieczeństwa, w szczególności dyrektywy (UE) 2016/798, dyrektywy (UE) 2016/797 i rozporządzenia 2016/796, w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche, w tym odcinka znajdującego się pod jurysdykcją Zjednoczonego Królestwa.

Cel ten jest zatem w pełni zgodny z przepisami obowiązującymi w obszarze bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Umowa uzupełniająca traktat z Canterbury w celu zapewnienia bezpiecznej i skutecznej eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche poprzez utrzymanie jednego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za całość tej infrastruktury nie byłaby sprzeczna z żadną inną polityką Unii.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 2 ust. 1 i art. 91 TFUE.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Niniejszy wniosek wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

³ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

- **Proporcjonalność**

Celem wniosku jest upoważnienie, zgodnie z art. 2 ust. 1 TFUE, do negocjowania umowy uzupełniającej traktat z Canterbury w celu zapewnienia bezpiecznej i skutecznej eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche poprzez utrzymanie jednego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za całość tej infrastruktury. Z zastrzeżeniem zmiany art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798, Komisja Międzyrządowa powołana na mocy traktatu z Canterbury powinna pozostać jednym organem ds. bezpieczeństwa i powinna nadal stosować unijne przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei. W związku z tym proponowana decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

- **Wybór instrumentu**

Celem tego instrumentu jest zapewnienie, by Komisja Międzyrządowa stosowała prawo Unii w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche, w tym części podlegającej jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa. Komisja Międzyrządowa to organ dwunarodowy powołany przez Francję i Zjednoczone Królestwo. Jej funkcjonowanie reguluje traktat z Canterbury zawarty między Francją a Zjednoczonym Królestwem. W związku z tym elementy, o których mowa powyżej, należy włączyć do umowy między Francją a Zjednoczonym Królestwem, dlatego też należy upoważnić Francję w tym zakresie.

Proponowana decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady skierowana do Francji i upoważniająca ją na mocy art. 2 ust. 1 i art. 91 TFUE do wynegocjowania i zawarcia takiej umowy ze Zjednoczonym Królestwem stanowi zatem odpowiedni instrument.

3. WYNIKI OCEN EX POST, KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI I OCEN SKUTKÓW

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Francję, a proponowane upoważnienie byłoby skierowane wyłącznie do tego państwa członkowskiego. Ze względu na ograniczenia czasowe przeprowadzono nieformalne konsultacje z zainteresowanymi stronami, takimi jak koncesjonariusz stałego połączenia przez kanał La Manche, które potwierdziły, że Komisja Międzyrządowa powinna zostać utrzymana jako jeden organ ds. bezpieczeństwa stosujący prawo Unii w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

upoważniająca Francję do wynegocjowania umowy uzupełniającej obowiązujący traktat dwustronny ze Zjednoczonym Królestwem dotyczący budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 2 ust. 1 i art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁵,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁶,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Traktat między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczący budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisany w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r. (zwany dalej „traktatem z Canterbury”), ustanowił Komisję Międzyrządową ds. nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche.

(2) Do końca okresu przejściowego wprowadzonego na mocy Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej⁷ Komisja Międzyrządowa jest uznawana za organ, któremu grupa państw członkowskich powierzyła zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche. W tym celu stanowi ona zatem krajowy organ ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798⁸. Podczas pełnienia tej funkcji stosuje ona przepisy prawa Unii dotyczące bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

(3) Po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w motywie 2, Komisja Międzyrządowa będzie organem ustanowionym przez państwo członkowskie i państwo trzecie. Ponadto, i o ile nie zostanie przewidziane inaczej w umowie międzynarodowej wiążącej Zjednoczone Królestwo, prawo Unii nie będzie już miało zastosowania do części stałego połączenia przez kanał La Manche znajdującej się pod jurysdykcją Zjednoczonego Królestwa.

⁵ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁶ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁷ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

⁸ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

(4) Umowa międzynarodowa z państwem trzecim w sprawie stosowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w sytuacjach transgranicznych może mieć wpływ na obszar objęty w znacznym stopniu prawem Unii, w szczególności dyrektywą (UE) 2016/798, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁹ oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796¹⁰. W związku z tym każda taka umowa wchodzi w zakres wyłącznej kompetencji zewnętrznej Unii. Państwa członkowskie mogą negocjować lub zawierać takie umowy tylko wtedy, gdy są do tego upoważnione przez Unię zgodnie z art. 2 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Biorąc pod uwagę wzajemne powiązanie z obowiązującymi przepisami Unii konieczne jest również, aby prawodawca Unii przyznał takie upoważnienie zgodnie z procedurą ustawodawczą, o której mowa w art. 91 TFUE.

(5) Pismem z dnia 16 lipca 2020 r. Francja zwróciła się z wnioskiem o przyznanie przez Unię upoważnienia do wynegocjowania i zawarcia umowy międzynarodowej uzupełniającej traktat z Canterbury ze Zjednoczonym Królestwem.

(6) Aby zapewnić bezpieczną i skuteczną eksploatację stałego połączenia przez kanał La Manche, korzystne byłoby utrzymanie Komisji Międzyrządowej jako jednego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za całość tej infrastruktury. Biorąc pod uwagę szczególną sytuację stałego połączenia przez kanał La Manche, stanowiącego połączenie kolejowe obejmujące jeden złożony obiekt inżynierski znajdujący się częściowo na terytorium Francji i kraju trzeciego, właściwe jest upoważnienie Francji do zawarcia z Zjednoczonym Królestwem umowy międzynarodowej w sprawie stosowania unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche w celu utrzymania jednolitego systemu bezpieczeństwa w całym tunelu, pod warunkiem spełnienia określonych wymogów.

(7) Komisja Międzyrządowa mogłaby pełnić rolę krajowego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za część stałego połączenia przez kanał La Manche znajdującą się pod jurysdykcją francuską, z zastrzeżeniem zmiany art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798 i o ile spełnione zostaną określone warunki.

(8) Komisja Międzyrządowa powinna stosować te same przepisy w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche, niezależnie od tego, czy mają one zastosowanie do części znajdujących się pod jurysdykcją Francji czy Zjednoczonego Królestwa. Powinny to być odpowiednie przepisy prawa Unii, w szczególności przepisy dyrektywy (UE) 2016/798, dyrektywy (UE) 2016/797 i rozporządzenia (UE) 2016/796, wraz z ich późniejszymi zmianami i przepisami je zastępującymi, a także przepisy aktów przyjętych na ich podstawie.

(9) Zgodnie z art. 19 traktatu z Canterbury spory między Francją a Zjednoczonym Królestwem dotyczące wykładni lub stosowania traktatu z Canterbury rozstrzygane są przez trybunał arbitrażowy. Jeżeli w takich sporach pojawiają się kwestie wykładni prawa Unii, w celu zapewnienia prawidłowego stosowania prawa Unii trybunał arbitrażowy powinien skierować taką kwestię do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i powinien być związany jego decyzją.

(10) Konieczne jest również ustanowienie przepisów szczegółowych dotyczących stosowania prawa Unii w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche znajdujące się pod jurysdykcją francuską w celu zapewnienia, by prawo Unii było zawsze

⁹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylenia rozporządzenia (WE) nr 881/2004 (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 1).

prawidłowo stosowane i aby Komisja mogła nadzorować jego stosowanie pod kontrolą Trybunału Sprawiedliwości, w tym w sytuacjach pilnych lub w przypadku niezastosowania się przez Komisję Międzyrządową do decyzji trybunału arbitrażowego. W tym celu Francja powinna zachować prawo do podjęcia w razie potrzeby jednostronnych działań w celu zapewnienia pełnego i prawidłowego stosowania prawa Unii w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche znajdującego się pod jej jurysdykcją.

(11) W celu zapewnienia skutecznej ochrony prawnej w dziedzinach objętych prawem Unii sądy lub trybunały, do których stosuje się art. 19 ust. 1 TUE, powinny mieć wyłączną właściwość w odniesieniu do wniosków składanych przez koncesjonariuszy i użytkowników stałego połączenia przez kanał La Manche przeciwko decyzjom Komisji Międzyrządowej.

(12) Elementy opisane w motywach 8–11 powinny znaleźć odzwierciedlenie w umowach międzynarodowych między Francją a Zjednoczonym Królestwem dotyczących stałego połączenia przez kanał La Manche. Te umowy międzynarodowe powinny być pod każdym względem zgodne z prawem Unii,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Francja zostaje upoważniona do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie stosowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche, pod warunkiem że umowa ta wejdzie w życie po upływie okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej i spełnia następujące warunki:

- 1) Aby zachować jednolity system bezpieczeństwa w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche, Komisja Międzyrządowa powołana na mocy traktatu z Canterbury zapewnia stosowanie, w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche, przepisów prawa Unii istotnych z punktu widzenia zadań krajowych organów ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798, a w szczególności przepisów tej dyrektywy, dyrektywy (UE) 2016/797 i rozporządzenia (UE) 2016/796, wraz z ich późniejszymi zmianami i przepisami je zastępującymi, a także aktów przyjętych na ich podstawie.
- 2) Jeżeli spór przedłożony do arbitrażu zgodnie z art. 19 traktatu z Canterbury obejmuje kwestię wykładni przepisu prawa Unii, trybunał arbitrażowy nie ma uprawnień do podejmowania decyzji w tej kwestii. W takim przypadku trybunał arbitrażowy zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o wydanie orzeczenia w tej kwestii. Orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest wiążące dla trybunału arbitrażowego.
- 3) W razie konieczności, w szczególności w sytuacjach pilnych lub w przypadku niezastosowania się przez Komisję Międzyrządową do decyzji trybunału arbitrażowego, Francja zachowuje prawo do jednostronnego działania w celu zapewnienia pełnego, prawidłowego i szybkiego stosowania prawa Unii w odniesieniu do części stałego połączenia znajdującej się pod jurysdykcją francuską.
- 4) Sądy lub trybunały, do których stosuje się art. 19 ust. 1 TUE, mają wyłączną właściwość w zakresie podejmowania decyzji w sprawie środków odwoławczych od decyzji podjętych przez Komisję Międzyrządową w ramach pełnienia funkcji,

o których mowa w pkt 1, o których to środków zastosowanie wnoszą koncesjonariusze i użytkownicy stałego połączenia przez kanał La Manche.

- 5) Umowa musi być pod każdym względem zgodna z prawem Unii.

Artykuł 2

Francja regularnie informuje Komisję o negocjacjach ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie uzupełnienia traktatu z Canterbury lub zawarcia nowej umowy, o której mowa w art. 1, i w stosownych przypadkach zaprasza Komisję do uczestnictwa w charakterze obserwatora.

Po zakończeniu negocjacji Francja przedkłada Komisji projekt tekstu. Komisja przekazuje te informacje Radzie i Parlamentowi Europejskiemu.

W terminie jednego miesiąca od przedłożenia projektu umowy Komisja podejmuje decyzję, czy spełnione są wymogi określone w art. 1. Jeżeli Komisja podejmie decyzję stwierdzającą, że są one spełnione, Francja może podpisać i zawrzeć odpowiednią umowę. Egzemplarz podpisanej umowy przekazuje się Komisji w terminie jednego miesiąca od daty jej wejścia w życie lub, w przypadku tymczasowego stosowania, w terminie jednego miesiąca od rozpoczęcia jej tymczasowego stosowania.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*