KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.7.2020 r.
COM(2020) 623 final

2020/0161 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające dyrektywę (UE) 2016/798 w odniesieniu do stosowania przepisów bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w stosunku do stałego połączenia przez kanał La Manche

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 Atomowej[1] Komisja Międzyrządowa jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798[2], 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. 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 prawo Unii nie będzie już miało zastosowania do części stałego połączenia przez kanał La Manche znajdującej się pod jurysdykcją Zjednoczonego Królestwa.

W celu zapewnienia bezpiecznej i skutecznej eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche konieczne jest posiadanie jednego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za całość tej infrastruktury, przy czym organem tym powinna pozostać Komisja Międzyrządowa. Wymaga to zmiany dyrektywy (UE) 2016/798.

W ramach równoległej i powiązanej inicjatywy Komisja proponuje również przyjęcie decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady upoważniającej Francję do wynegocjowania i zawarcia, pod pewnymi warunkami, umowy międzynarodowej, w ramach której utrzymano by Komisję Międzyrządową jako jeden krajowy organ ds. bezpieczeństwa na potrzeby stałego połączenia przez kanał La Manche[3]. Taka umowa zapewniłaby zgodność Komisji Międzyrządowej z przepisami prawa Unii mającymi zastosowanie do krajowych organów ds. bezpieczeństwa, w szczególności przepisami dyrektywy (UE) 2016/798, dyrektywy (UE) 2016/797[4] i rozporządzenia (UE) 2016/796[5] w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche. Umowa ta stanowiłaby, że w nagłych przypadkach francuski krajowy organ ds.

---

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.

3 COM(2020) 622.

4 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.

5 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.

bezpieczeństwa może tymczasowo przejąć kompetencje w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche znajdującej się pod jurysdykcją francuską. Stanowiłaby również, że w przypadku gdy w sporze przed trybunałem arbitrażowym powołanym na mocy traktatu z Canterbury zawiśnie kwestia wykładni prawa Unii, trybunał ten powinien przekazać tę kwestię do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Wreszcie, zgodnie z proponowaną decyzją o upoważnieniu, Komisja upoważniłaby Francję do zawarcia umowy po sprawdzeniu, że spełnia ona warunki określone w decyzji o przyznaniu uprawnień.

Biorąc pod uwagę wniosek Komisji dotyczący decyzji o upoważnieniu skierowanej do Francji, niniejszy wniosek ma na celu zmianę art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798, w którym zdefiniowano pojęcie „krajowego organu ds. bezpieczeństwa", zarówno do celów bezpieczeństwa kolei zgodnie z tą dyrektywą, jak i interoperacyjności kolei na mocy dyrektywy (UE) 2016/797. Dzięki temu organ, któremu państwo członkowskie i państwo trzecie powierzyły zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei na podstawie umowy międzynarodowej zawartej lub zatwierdzonej przez Unię, można będzie uznać za krajowy organ ds. bezpieczeństwa na mocy prawa Unii.

Ponadto niniejszy wniosek przewiduje, że w przypadku gdy jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo kolei, przedmiotowe państwo członkowskie powinno niezwłocznie skorzystać z prawa przyznanego mu na mocy umowy z danym państwem trzecim, zgodnie z którym krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest uprawniony do przejęcia wyłącznej kompetencji w odniesieniu do części infrastruktury kolejowej znajdującej się w tym państwie członkowskim. Wniosek przewiduje również, że Trybunał Sprawiedliwości UE byłby właściwy do orzekania na wniosek trybunału arbitrażowego powołanego na mocy umowy międzynarodowej, takiej jak umowa, do której wynegocjowania i zawarcia ze Zjednoczonym Królestwem powinna zostać upoważniona Francja.

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

Niniejszy wniosek zmienia – w bardzo ograniczonym zakresie – dyrektywę (UE) 2016/798 w celu uwzględnienia niektórych konsekwencji faktu, że dyrektywa ta nie będzie już miała zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Proponowane zmiany są ściśle ograniczone do tego, co jest niezbędne w tym zakresie, w celu zapewnienia bezpiecznych i skutecznych operacji transgranicznych oraz uzupełnienia istniejących przepisów. Niniejszy wniosek jest zatem w pełni zgodny z obowiązującym prawodawstwem.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek dotyczy bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei i zmienia dyrektywę (UE) 2016/798 w celu uwzględnienia sytuacji stałego połączenia przez kanał La Manche po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawą prawną jest art. 91 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE).

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

Ponieważ wniosek ma na celu zmianę dyrektywy (UE) 2016/798 ze względów opisanych powyżej, jej cel można osiągnąć jedynie za pomocą aktu prawnego na poziomie Unii.

- **Proporcjonalność**

Proponowane rozporządzenie uznaje się za proporcjonalne, ponieważ jest ono w stanie zapewnić bezpieczną i skuteczną eksploatację stałego połączenia przez kanał La Manche i uniknąć zakłóceń dzięki wprowadzeniu ograniczonej i niezbędnej zmiany przepisów. Wniosek nie wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia postawionego celu.

- **Wybór instrumentu**

Niniejszy wniosek zawiera ograniczony zestaw przepisów w celu uwzględnienia bardzo specyficznej sytuacji, a żaden z nich nie wymaga transpozycji do prawa krajowego. Biorąc to pod uwagę, uznano, że rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady jest odpowiednią formą aktu prawnego.

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

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie ma zastosowania, ponieważ wniosek wprowadza zmiany w istniejącym prawodawstwie i ma bardzo ograniczony zakres.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Bardzo ograniczony zakres zmiany dyrektywy (UE) 2016/798 nie wymaga przeprowadzenia publicznych konsultacji na temat wniosku.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Wniosek poddano wewnętrznej analizie prawnej i technicznej w celu zapewnienia, aby proponowany środek pozwolił osiągnąć zamierzony cel, a jednocześnie był ograniczony do niezbędnego minimum.

- **Ocena skutków**

Ocena skutków nie jest potrzebna, biorąc pod uwagę, że nie są dostępne warianty polityczne, które byłyby zasadniczo różne od proponowanego wariantu.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma wpływu na stosowanie ani na ochronę praw podstawowych.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Nie dotyczy

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

- **Plany wdrożenia i monitorowanie, ocena i sprawozdania**

Nie dotyczy

- **Dokumenty wyjaśniające (w przypadku dyrektyw)**

Nie dotyczy

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Wniosek składa się z dwóch elementów:

1) Dzięki dodaniu nowego tiret w art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798 organ, któremu państwo członkowskie i państwo trzecie powierzyły zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei na podstawie umowy międzynarodowej zawartej lub zatwierdzonej przez Unię, można uznać za krajowy organ ds. bezpieczeństwa na mocy prawa Unii.

2) Zgodnie z nowym ust. 4 dodanym w art. 16 dyrektywy (UE) 2016/798 zostaną ustanowione szczegółowe przepisy dotyczące stosowania unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei, w przypadku gdy organ ds. bezpieczeństwa w odniesieniu do jednego obiektu inżynieryjnego został powołany przez państwo członkowskie i państwo trzecie na podstawie umowy międzynarodowej zawartej lub zatwierdzonej przez Unię. W szczególności przepis ten przewiduje obowiązek zastosowania przez przedmiotowe państwo członkowskie wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia, by prawo Unii było zawsze stosowane. Stanowi on również, że Trybunał Sprawiedliwości UE jest właściwy do wydawania orzeczeń w trybie prejudycjalnym w kwestiach wykładni prawa Unii, gdy występują one w ramach sporów między danym państwem członkowskim a danym państwem trzecim w obszarze bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

2020/0161 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające dyrektywę (UE) 2016/798 w odniesieniu do stosowania przepisów bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w stosunku do stałego połączenia przez kanał La Manche

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[6],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[7],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Art. 16 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798[8] nakłada na państwa członkowskie obowiązek ustanowienia krajowych organów ds. bezpieczeństwa, którym powierza się określone zadania w odniesieniu do bezpieczeństwa kolei. Zgodnie z art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798 krajowym organem ds. bezpieczeństwa może być nie tylko organ powołany jednostronnie przez przedmiotowe państwo członkowskie, ale także organ, któremu grupa państw członkowskich powierzyła te zadania w celu zapewnienia jednolitego systemu bezpieczeństwa.

(2) 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.

(3) Do końca okresu przejściowego wprowadzonego na mocy Umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej[9] (zwanego dalej „okresem przejściowym") Komisja Międzyrządowa jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798, odpowiedzialnym za stałe połączenie przez kanał La Manche.

(4) Po zakończeniu okresu przejściowego Komisja Międzyrządowa będzie organem ustanowionym przez państwo członkowskie i państwo trzecie. O ile nie zostanie przewidziane

---

6 Dz.U. C […] z […], s. […].

7 Dz.U. C […] z […], s. […].

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.

9 Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

inaczej, nie będzie ona już krajowym organem ds. bezpieczeństwa na mocy prawa Unii, zaś prawo Unii nie będzie już miało zastosowania do części stałego połączenia przez kanał La Manche znajdującej się pod jurysdykcją Zjednoczonego Królestwa.

(5) 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.

(6) W tym celu decyzja XXX/XX upoważnia Francję, pod pewnymi warunkami, do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy, zgodnie z którą Komisja Międzyrządowa powołana na mocy traktatu z Canterbury zostanie utrzymana jako organ ds. bezpieczeństwa właściwy w zakresie stosowania prawa Unii w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche.

(7) W celu uwzględnienia tej szczególnej sytuacji należy dostosować dyrektywę (UE) 2016/798.

(8) W tym celu należy ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące właściwych organów, a także dotyczące obowiązku zastosowania przez przedmiotowe państwo członkowskie wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia, by prawo Unii było zawsze stosowane przez wspólny właściwy organ lub, w przeciwnym razie, przez właściwy organ tego państwa członkowskiego. Rozstrzyganie sporów między przedmiotowym państwem członkowskim a państwem trzecim w obszarze bezpieczeństwa kolei może prowadzić do wystąpienia kwestii związanych z wykładnią prawa Unii. W związku z tym Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej powinien mieć kompetencje w zakresie wydawania orzeczeń w trybie prejudycjalnym w takich sprawach,

(9) Niniejsze rozporządzenie należy przyjąć w trybie pilnym, aby zapewnić obowiązywanie niezbędnych przepisów po zakończeniu okresu przejściowego. Należy zatem przewidzieć możliwość odstąpienia od ośmiotygodniowego terminu, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.

(10) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W dyrektywie (UE) 2016/798 wprowadza się następujące zmiany:

a) art. 3 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) »krajowy organ ds. bezpieczeństwa« oznacza:

– krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z niniejszą dyrektywą,

– każdy podmiot, któremu zadania te zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa,

– każdy podmiot, któremu zadania te zostały powierzone przez państwo członkowskie i państwo trzecie w celu zapewnienia jednolitego systemu bezpieczeństwa, pod warunkiem że Unia zawarła w tym celu umowę z danym państwem trzecim lub że państwo członkowskie zawarło taką umowę zgodnie z upoważnieniem udzielonym w tym celu przez Unię;”;

b) w art. 16 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Jeżeli jeden obiekt inżynieryjny znajduje się częściowo w państwie trzecim i częściowo w państwie członkowskim, to państwo członkowskie może wyznaczyć, oprócz krajowego organu ds. bezpieczeństwa w innych przypadkach właściwego na jego terytorium, zgodnie z art. 3 pkt 7 tiret trzecie, oraz zgodnie z umową międzynarodową zawartą lub zatwierdzoną przez Unię, organ ds. bezpieczeństwa właściwy dla danego obiektu inżynieryjnego oraz wszystkich innych elementów powiązanej z nim infrastruktury kolejowej (właściwy organ ds. bezpieczeństwa). Zgodnie z tą umową krajowy organ ds. bezpieczeństwa może tymczasowo przejąć kompetencję w odniesieniu do części infrastruktury znajdującej się na terytorium tego państwa członkowskiego.

W kontekście każdej umowy międzynarodowej, o której mowa w akapicie pierwszym, przedmiotowe państwo członkowskie podejmuje wszelkie środki, którymi dysponuje na mocy takiej umowy, w celu zapewnienia, aby właściwy organ ds. bezpieczeństwa przestrzegał mających zastosowanie przepisów prawa Unii. W związku z tym, w przypadku gdy jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo kolei, przedmiotowe państwo członkowskie niezwłocznie korzysta z prawa przyznanego mu na mocy umowy z danym państwem trzecim, zgodnie z którym krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest uprawniony do przejęcia wyłącznej kompetencji w odniesieniu do części infrastruktury kolejowej znajdującej się w tym państwie członkowskim.

Jeżeli w sporze przedłożonym do arbitrażu zgodnie z umową międzynarodową, o której mowa w akapicie pierwszym, występuje kwestia wykładni prawa Unii, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w tej kwestii na wniosek trybunału arbitrażowego powołanego do rozstrzygania sporów na mocy tej umowy międzynarodowej.

Przepisy prawa Unii dotyczące postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej zgodnie z art. 267 TFUE stosuje się odpowiednio do wniosków o wydanie orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej składanych na podstawie akapitu trzeciego.

W sprawach wniesionych do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zgodnie z akapitem trzecim:

a) państwo trzecie będące stroną umowy międzynarodowej, o której mowa w akapicie pierwszym, może uczestniczyć w postępowaniu przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej w taki sam sposób jak państwo członkowskie;

b) prawnicy uprawnieni do występowania przed sądami tego państwa trzeciego mogą reprezentować lub wspomagać strony w takich postepowaniach przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W takich przypadkach prawnicy ci są pod każdym względem traktowani jako prawnicy uprawnieni do występowania przed sądami państw członkowskich, reprezentujący lub wspomagający stronę przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Jeżeli właściwy organ ds. bezpieczeństwa nie zastosuje się do orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydanego zgodnie z akapitem trzecim, przedmiotowe państwo członkowskie niezwłocznie korzysta z prawa przyznanego na mocy umowy międzynarodowej z państwem trzecim, o której mowa w akapicie pierwszym, zgodnie z którym krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest uprawniony do przejęcia wyłącznej kompetencji w odniesieniu do części infrastruktury kolejowej znajdującej się w tym państwie członkowskim.”.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia […] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*