

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 352



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 63

22 października 2020

Spis treści

I Akty ustawodawcze

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1530 z dnia 21 października 2020 r. zmieniające dyrektywę (UE) 2016/798 w zakresie stosowania przepisów bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche 1

DECYZJE

- ★ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531 z dnia 21 października 2020 r. upoważniająca Francję do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej uzupełniającej Traktat między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczący budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy 4

II Akty o charakterze nieustawodawczym

DECYZJE

- ★ Decyzja Rady (UE) 2020/1532 z dnia 12 października 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 66. posiedzeniu Komitetu Systemu Zharmonizowanego Światowej Organizacji Celnej w odniesieniu do planowanego przyjęcia opinii klasyfikacyjnych, decyzji dotyczących klasyfikacji, zmian not wyjaśniających do Systemu Zharmonizowanego (HS) lub innych wskazówek dotyczących interpretacji Systemu Zharmonizowanego, a także zaleceń mających zabezpieczyć jednolitość interpretacji Systemu Zharmonizowanego w ramach konwencji w sprawie Systemu Zharmonizowanego 7

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

I

(Akty ustawodawcze)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1530

z dnia 21 października 2020 r.

zmieniające dyrektywę (UE) 2016/798 w zakresie stosowania przepisów bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w odniesieniu 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 ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽³⁾ nakłada na każde z państw członkowskich obowiązek ustanowienia krajowego organu ds. bezpieczeństwa, któremu powierza się określone zadania w odniesieniu do bezpieczeństwa kolei. Zgodnie z tą dyrektywą krajowym organem ds. bezpieczeństwa może być podmiot powołany jednostronnie przez dane państwo członkowskie lub podmiot, któremu zadania te zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia 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 w celu nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche (zwaną dalej „Komisją Międzyrządową”).
- (3) Do końca okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej ⁽⁴⁾ (zwanego dalej „okresem przejściowym”) Komisja Międzyrządowa jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy (UE) 2016/798, odpowiedzialnym za stałe połączenie przez kanał La Manche.
- (4) Z końcem okresu przejściowego Komisja Międzyrządowa stanie się organem ustanowionym umową międzynarodową między państwem członkowskim, tj. Francją, i państwem trzecim, tj. Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (zwanym dalej „Zjednoczonym Królestwem”). O ile nie zostanie przewidziane inaczej w umowie międzynarodowej wiążącej Zjednoczone Królestwo, nie będzie ona już krajowym organem ds. bezpieczeństwa na mocy prawa Unii, a prawo Unii nie będzie już miało zastosowania do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa.

⁽¹⁾ Opinia z dnia 16 września 2020 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 8 października 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 14 października 2020 r.

⁽³⁾ 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⁾ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

- (5) Aby zapewnić bezpieczną i skuteczną eksploatację stałego połączenia przez kanał La Manche, właściwe jest utrzymanie Komisji Międzyrządowej jako jednolitego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za całość tej infrastruktury.
- (6) W tym celu decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531⁽⁵⁾ upoważnia Francję, pod pewnymi warunkami, do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej, uzupełniającej traktat z Canterbury, zgodnie z którą Komisja Międzyrządowa zostanie utrzymana jako jednolity organ ds. bezpieczeństwa właściwy w zakresie stosowania prawa Unii w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche.
- (7) W tym celu należy ustanowić szczegółowe przepisy dotyczące właściwych organów ds. bezpieczeństwa, a także dotyczące obowiązku podejmowania przez zainteresowane państwo członkowskie wszelkich niezbędnych środków w celu zapewnienia, aby prawo Unii było zawsze stosowane przez specjalny organ ds. bezpieczeństwa lub, w przeciwnym razie, przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa tego państwa członkowskiego.
- (8) Rozstrzyganie sporów między zainteresowanym państwem członkowskim a państwem trzecim w obszarze bezpieczeństwa kolei może prowadzić do pojawienia się kwestii związanych z wykładnią prawa Unii. W związku z tym Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej powinien być właściwy w zakresie wydawania orzeczeń w trybie prejudycjalnym w takich kwestiach.
- (9) Należy zatem odpowiednio zmienić dyrektywę (UE) 2016/798.
- (10) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zapewnienie bezpiecznej i skutecznej eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche z końcem okresu przejściowego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na rozmiary i skutki proponowanego działania, możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (11) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w dyrektywie (UE) 2016/798

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

1) art. 3 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

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

- a) krajowy podmiot, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z niniejszą dyrektywą;
- b) każdy podmiot, któremu zadania, o których mowa w lit. a), zostały powierzone przez grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa;
- c) każdy podmiot, któremu zadania, o których mowa w lit. a), zostały powierzone przez państwo członkowskie i państwo trzecie w celu zapewnienia ujednolicenia systemu bezpieczeństwa, pod warunkiem że Unia zawarła w tym celu umowę z zainteresowanym państwem trzecim lub że to państwo członkowskie zawarło taką umowę zgodnie z upoważnieniem udzielonym w tym celu przez Unię;”;

2) w art. 16 dodaje się ustępy w brzmieniu:

„4. W przypadku gdy jedna część obiektu inżynierskiego znajduje się częściowo w państwie trzecim i częściowo w państwie członkowskim, to, oprócz krajowego organu ds. bezpieczeństwa w innych przypadkach właściwego w odniesieniu do jego terytorium, państwo członkowskie może wyznaczyć, zgodnie z art. 3 pkt 7 lit. c), oraz zgodnie z umową międzynarodową zawartą przez Unię lub co do zawarcia której Unia udzieliła upoważnienia, organ ds. bezpieczeństwa właściwy, na zasadach szczególnych, dla tego obiektu inżynierskiego oraz wszystkich innych elementów powiązanej z nim infrastruktury kolejowej (zwaną dalej »specjalnym organem ds. bezpieczeństwa«). Zgodnie z tą umową międzynarodową krajowy organ ds. bezpieczeństwa może tymczasowo przejąć właściwość w odniesieniu do części obiektu inżynierskiego znajdującej się w tym państwie członkowskim.

⁽⁵⁾ Decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531 z dnia 21 października 2020 r. upoważniająca Francję do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej uzupełniającej Traktat między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczący budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy (zob. s. 4 niniejszego Dziennika Urzędowego).

W kontekście każdej umowy międzynarodowej, o której mowa w akapicie pierwszym, zainteresowane państwo członkowskie podejmuje wszelkie środki, którymi dysponuje w ramach tej umowy międzynarodowej, w celu zapewnienia, aby specjalny organ ds. bezpieczeństwa przestrzegał prawa Unii. W tym celu, oraz w przypadku gdy jest to konieczne ze względu na bezpieczeństwo kolei, zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie korzysta z prawa przyznanego mu na mocy tej umowy międzynarodowej, zgodnie z którym krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest uprawniony do przejęcia wyłącznej własności w odniesieniu do części obiektu inżynieryjnego znajdującej się w tym państwie członkowskim.

5. W przypadku gdy w sporze przekazanym do rozstrzygnięcia w trybie arbitrażu zgodnie z umową międzynarodową występuje kwestia wykładni prawa Unii, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (zwany dalej »Trybunałem Sprawiedliwości«) jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym w odniesieniu do tej kwestii na wniosek trybunału arbitrażowego powołanego do rozstrzygania sporów w ramach tej umowy międzynarodowej.

Przepisy prawa Unii regulujące postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości zgodnie z art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej stosuje się odpowiednio do wniosków o wydanie orzeczenia przez Trybunał Sprawiedliwości w trybie prejudycjalnym składanych na podstawie akapitu pierwszego.

W przypadku gdy trybunał arbitrażowy nie zastosuje się do orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości wydanego zgodnie z akapitem pierwszym, zainteresowane państwo członkowskie niezwłocznie korzysta z prawa przyznanego na mocy umowy międzynarodowej, zgodnie z którym krajowy organ ds. bezpieczeństwa jest uprawniony do przejęcia wyłącznej własności w odniesieniu do części obiektu inżynieryjnego znajdującej się w tym państwie członkowskim.”.

Artykuł 2

Wejście w życie

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 21 października 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D. M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. ROTH

Przewodniczący

DECYZJE

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/1531

z dnia 21 października 2020 r.

upoważniająca Francję do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej uzupełniającej Traktat między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej 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. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽²⁾,

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 w celu nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche (zwaną dalej „Komisją Międzyrządową”).
- (2) Do końca okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej ⁽³⁾ (zwanego dalej „okresem przejściowym”), Komisja Międzyrządowa jest organem, któremu grupa państw członkowskich powierzyła zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche. W tym celu Komisja Międzyrządowa stanowi zatem krajowy organ ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽⁴⁾. W ramach pełnienia tej funkcji stosuje ona przepisy prawa Unii dotyczące bezpieczeństwa oraz, w ramach dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽⁵⁾, interoperacyjności kolei.
- (3) Z końcem okresu przejściowego, Komisja Międzyrządowa stanie się organem ustanowionym umową międzynarodową między państwem członkowskim, tj. Francją, i państwem trzecim, tj. Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (zwanym dalej „Zjednoczonym Królestwem”). 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 podlegającego jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa.
- (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 rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 ⁽⁶⁾ oraz dyrektywami (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798. W związku z tym każda taka umowa wchodzi w zakres wyłącznej kompetencji

⁽¹⁾ Opinia z dnia 16 września 2020 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym).

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 8 października 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 14 października 2020 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

⁽⁴⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

⁽⁵⁾ 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).

⁽⁶⁾ 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).

zewewnętrznej 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). Mając na uwadze wzajemne powiązanie z obowiązującym ustawodawstwem 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 ze Zjednoczonym Królestwem umowy międzynarodowej uzupełniającej traktat z Canterbury.
- (6) Aby zapewnić bezpieczną i skuteczną eksploatację stałego połączenia przez kanał La Manche, właściwe jest utrzymanie Komisji Międzyrządowej jako jednolitego 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 częściowo na terytorium państwa trzeciego, właściwe jest upoważnienie Francji do wynegocjowania, podpisania i zawarcia ze Zjednoczonym Królestwem umowy międzynarodowej dotyczącej stosowania przepisów Unii dotyczących bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche w celu utrzymania jednolitego systemu bezpieczeństwa, z zastrzeżeniem określonych warunków.
- (7) Komisja Międzyrządowa jest w stanie pełnić rolę krajowego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za część stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającego jurysdykcji Francji, pod warunkiem że dyrektywa (UE) 2016/798 zostanie zmieniona i spełnione zostaną określone warunki.
- (8) Komisja Międzyrządowa powinna stosować te same przepisy w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche. Powinny to być odpowiednie przepisy prawa Unii, w szczególności rozporządzenie (UE) 2016/796 i dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798, wraz z ich zmianami i przepisami je zastępującymi, a także akty przyjęte na podstawie tych aktów prawnych.
- (9) Zgodnie z traktatem z Canterbury spory między Francją a Zjednoczonym Królestwem dotyczące wykładni lub stosowania tego traktatu rozstrzygane są przez trybunał arbitrażowy. W przypadku gdy w takich sporach pojawiają się kwestie wykładni prawa Unii, w celu zapewnienia prawidłowego stosowania prawa Unii trybunał arbitrażowy powinien zwrócić się z wnioskiem do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (zwanego dalej „Trybunałem Sprawiedliwości”) o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w odniesieniu do takich pytań oraz powinien być związany jego orzeczeniem.
- (10) Konieczne jest ustanowienie szczegółowych przepisów dotyczących wdrażania prawa Unii w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Francji w celu zapewnienia, aby prawo Unii było zawsze prawidłowo wdrażane 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 konieczności, jednostronnych działań w celu zapewnienia pełnego, prawidłowego i sprawnego stosowania prawa Unii w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającego jej jurysdykcji.
- (11) W celu zapewnienia skutecznej ochrony prawnej w dziedzinach objętych prawem Unii sądy lub trybunały, do których zastosowanie ma art. 19 ust. 1 Traktatu o Unii Europejskiej (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

Niniejsza decyzja określa warunki, na jakich Francja zostaje upoważniona do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej (zwanej dalej „umową uzupełniającą”) ze Zjednoczonym Królestwem uzupełniającej Traktat między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczący budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy (zwany dalej „traktatem z Canterbury”) dotyczący stosowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche.

Taka umowa międzynarodowa wejdzie w życie po zakończeniu okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej oraz musi spełniać następujące warunki:

- a) aby zachować jednolity system bezpieczeństwa w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche, Komisja Międzyrządowa zapewnia stosowanie, w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche, przepisów prawa Unii, zgodnie z wykładnią Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (zwanego dalej „Trybunałem Sprawiedliwości”), istotnych z punktu widzenia zadań krajowych organów ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798, a w szczególności rozporządzenia (UE) 2016/796 i dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798, wraz z ich zmianami i przepisami je zastępującymi, a także aktów przyjętych na podstawie tych aktów prawnych;
- b) w przypadku gdy spór przekazany do rozstrzygnięcia w trybie arbitrażu zgodnie z art. 19 traktatu z Canterbury dotyczy kwestii wykładni prawa Unii, trybunał arbitrażowy nie jest uprawniony do podejmowania decyzji dotyczącej takiej kwestii. W takim przypadku trybunał arbitrażowy zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w odniesieniu do tej kwestii. Orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości w trybie prejudycjalnym jest wiążące dla trybunału arbitrażowego;
- c) 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 sprawnego stosowania prawa Unii w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jej jurysdykcji;
- d) sądy lub trybunały, do których zastosowanie ma art. 19 ust. 1 TUE, mają wyłączną właściwość w zakresie podejmowania decyzji dotyczących środków odwoławczych od decyzji podjętych przez Komisję Międzyrządową jako krajowego organu ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798, o których zastosowanie wnoszą koncesjonariusze i użytkownicy stałego połączenia przez kanał La Manche;
- e) umowa musi być pod każdym względem zgodna z prawem Unii.

Artykuł 2

Francja regularnie informuje Komisję o negocjacjach ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie umowy uzupełniającej oraz w stosownych przypadkach zaprasza Komisję do uczestnictwa w negocjacjach w charakterze obserwatora.

Po zakończeniu negocjacji Francja przedłoży Komisji projekt umowy uzupełniającej. Komisja przekaże te informacje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

W terminie miesiąca od otrzymania projektu umowy uzupełniającej Komisja podejmie decyzję, czy spełnione są warunki określone w art. 1 niniejszej decyzji. W przypadku gdy Komisja zadecyduje, że są one spełnione, Francja może podpisać i zawrzeć umowę uzupełniającą.

Francja przekazuje Komisji kopię umowy uzupełniającej w terminie miesiąca od jej wejścia w życie lub, w przypadku tymczasowego stosowania umowy uzupełniającej, w terminie miesiąca od rozpoczęcia jej tymczasowego stosowania.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 października 2020 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

D. M. SASSOLI

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. ROTH

Przewodniczący

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA RADY (UE) 2020/1532

z dnia 12 października 2020 r.

w sprawie stanowiska, jakie ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 66. posiedzeniu Komitetu Systemu Zharmonizowanego Światowej Organizacji Celnej w odniesieniu do planowanego przyjęcia opinii klasyfikacyjnych, decyzji dotyczących klasyfikacji, zmian not wyjaśniających do Systemu Zharmonizowanego (HS) lub innych wskazówek dotyczących interpretacji Systemu Zharmonizowanego, a także zaleceń mających zabezpieczać jednolitość interpretacji Systemu Zharmonizowanego w ramach konwencji w sprawie Systemu Zharmonizowanego

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 31, art. 43 ust. 2 oraz art. 207 ust. 4 akapit pierwszy, w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją Rady 87/369/EWG ⁽¹⁾ Unia zatwierdziła Międzynarodową konwencję w sprawie zharmonizowanego systemu określania i kodowania towarów ⁽²⁾ oraz protokół zmian do tej konwencji ⁽³⁾ (zwanej dalej „konwencją HS”), na mocy której ustanowiono Komitet Systemu Zharmonizowanego (zwany dalej „Komitetem”).
- (2) Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. b) i c) konwencji HS Komitet odpowiada między innymi za przygotowywanie not wyjaśniających, opinii klasyfikacyjnych oraz innych informacji mających charakter doradczy dotyczących interpretacji Systemu Zharmonizowanego, a także przygotowania zaleceń mających zabezpieczać jednolitość interpretacji i stosowania Systemu Zharmonizowanego.
- (3) Na swojej wrześniowej sesji 2020 r. Komitet ma podjąć decyzje w sprawie opinii klasyfikacyjnych, decyzji dotyczących klasyfikacji, zmian not wyjaśniających lub podjąć decyzje w sprawie innych wskazówek dotyczących interpretacji Systemu Zharmonizowanego, a także zaleceń mających zabezpieczać jednolitość interpretacji Systemu Zharmonizowanego w ramach konwencji HS.
- (4) Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, w interesie pewności prawa i ułatwienia weryfikacji, decydującym kryterium przy klasyfikacji towarów do celów celnych są zasadniczo obiektywne cechy i właściwości towarów, określone w treści odpowiedniej pozycji w nomenklaturze celnej oraz w uwagach do sekcji i działów.

⁽¹⁾ Decyzja Rady 87/369/EWG z dnia 7 kwietnia 1987 r. dotycząca zawarcia Międzynarodowej Konwencji w sprawie Zharmonizowanego Systemu Oznaczania i Kodowania Towarów oraz Protokołu zmian do tej Konwencji (Dz.U. L 198 z 20.7.1987, s. 1).

⁽²⁾ Dz.U. L 198 z 20.7.1987, s. 3.

⁽³⁾ Protocol of amendment to the International Convention on the Harmonized Commodity Description and Coding System (Done at Brussels on 24 June 1986) (Dz.U. L 198 z 20.7.1987, s. 11).

- (5) W odniesieniu do opinii klasyfikacyjnych, decyzji dotyczących klasyfikacji, zmian not wyjaśniających lub innych wskazówek dotyczących interpretacji Systemu Zharmonizowanego, a także zaleceń mających zabezpieczyć jednolitość interpretacji konwencji HS, należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, ponieważ, po ich przyjęciu, te opinie klasyfikacyjne i niektóre z decyzji dotyczących klasyfikacji oraz zmiany not wyjaśniających zostaną opublikowane w komunikacie Komisji na mocy art. 34 ust. 7 lit. a) ppkt (iii) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ⁽⁴⁾ i będą miały zastosowanie do państw członkowskich. Ustalone stanowisko zostanie wyrażone w Komitecie.
- (6) Niniejsza decyzja uzupełnia decyzję Rady (UE) 2020/1410 ⁽⁵⁾,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na 66. posiedzeniu Komitetu Systemu Zharmonizowanego Światowej Organizacji Celnej w odniesieniu do przyjęcia not wyjaśniających, opinii klasyfikacyjnych lub innych wskazówek dotyczących interpretacji Systemu Zharmonizowanego, a także zaleceń mających zabezpieczyć jednolitość interpretacji Systemu Zharmonizowanego w ramach konwencji HS, jest określone w załączniku.

Artykuł 2

Drobne zmiany techniczne stanowiska określonego w art. 1 mogą zostać uzgodnione przez przedstawicieli Unii bez konieczności przyjęcia kolejnej decyzji przez Radę.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Luksemburgu dnia 12 października 2020 r.

W imieniu Rady
J. BORRELL FONTELLES
Przewodniczący

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny (Dz.U. L 269 z 10.10.2013, s. 1).

⁽⁵⁾ Decyzja Rady (UE) 2020/1410 z dnia 25 września 2020 r. w sprawie stanowiska, jakie należy zająć w imieniu Unii na 66. posiedzeniu Komitetu Systemu Zharmonizowanego Światowej Organizacji Celnej w odniesieniu do planowanego przyjęcia opinii klasyfikacyjnych, decyzji dotyczących klasyfikacji, zmian not wyjaśniających do Systemu Zharmonizowanego (HS) lub innych wskazówek dotyczących interpretacji Systemu Zharmonizowanego, a także zaleceń mających zabezpieczyć jednolitość interpretacji Systemu Zharmonizowanego w ramach konwencji w sprawie Systemu Zharmonizowanego (Dz.U. L 327 z 8.10.2020, s. 1).

ZAŁĄCZNIK

Niniejszy załącznik uzupełnia załącznik do decyzji (UE) 2020/1410.

II.2 Opracowanie tabel korelacji między wersjami systemu zharmonizowanego z lat 2017 i 2022 (Dok. NC2704, NC2749 i NC2753)

W sprawie tabeli korelacji do podpozycji 4 407,13 i 4 407,14 (mieszaniny świerku, sosny i jodły) oraz choiny zachodniej i jodły, Unia powinna poprzeć korelacje zaproponowane przez Sekretariat WCO w ust. 20 dokumentu NC2753.

W sprawie tabeli korelacji do podpozycji 4 418,83 (belki dwuteowe), Unia powinna poprzeć korelacje zaproponowane przez Japonię w ust. 14 dokumentu NC2753.

W sprawie tabeli korelacji do podpozycji 7 019,71 (woale/cienkie arkusze włókien szklanych), Unia zauważa, że z HS 2017 będzie przenoszona jedynie podpozycja 7 019,32.

W sprawie tabeli korelacji do podpozycji 8 462,62 i 8 462,63 (maszyny kuźnicze), Unia powinna poprzeć utrzymanie wszystkich podpozycji zaproponowanych do przeniesienia, o których mowa w HS 2017, w tym podpozycji w nawiasach kwadratowych.

W sprawie tabeli korelacji do podpozycji 8 519,81 (telefoniczne aparaty zgłoszeniowo-informacyjne), Unia powinna poprzeć propozycję Sekretariatu WCO zawartą w ust. 26 dokumentu NC2704.

W sprawie tabeli korelacji do podpozycji 8 539,51 (LED), Unia powinna poprzeć wnioski Sekretariatu WCO zawarte w ust. 24 dokumentu NC2704.

W sprawie tabeli korelacji do nowej podpozycji 8 541,51 (przetworniki półprzewodnikowe), Unia zauważa, że brak jest dowodów, aby części były sklasyfikowane osobno w wersji HS 2017. Nie ma zatem potrzeby dodatkowych przeniesień.

W sprawie tabeli korelacji do podpozycji 88.06 (bezzałogowe statki powietrzne), Unia powinna poprzeć opcję (i), o której mowa w ust. 25 dokumentu NC2704.

Ponadto Unia powinna poprzeć korektę pewnych błędów redakcyjnych w projekcie Tabeli korelacji I i II, które to błędy wskazano w załączniku do dokumentu NC2753.

III.4 Klasyfikacja w HS 2022 niektórych numizmatycznych kolekcji i przedmiotów kolekcjonerskich (wniosek Sekretariatu) (dok. NC2711, NC2754)

Unia jest za klasyfikowaniem tych trzech produktów do nowej podpozycji 9 705,31 w HS 2022. Unia zauważa, że zarówno Kanada, jak i Sekretariat WCO popierają propozycję Unii dotyczącą wykreślenia słów „coins generally known in the trade as ‘ancients’ or ‘ancient coins’” („monety generalnie znane w branży jako ‘stare monety’ lub ‘monety antyczne’”) w Notach wyjaśniających do HS do pozycji 97.05, nowa część A, pkt 4 akapit drugi.

III.5 Klasyfikacja w HS 2022 wkładów do drukarek 3D (wniosek Sekretariatu) (dok. NC2712, NC2755)

Unia powinna poprzeć propozycję dotyczącą zmiany Not wyjaśniających do HS, zgodnie z którą wkłady do drukarek 3D zawierające komponenty elektroniczne lub mechaniczne należy klasyfikować jako części drukarek 3D.

Unia będzie klasyfikować produkty przedstawione w obu dokumentach, NC2712 i NC2755, do pozycji 84.85 w HS 2022 jako części drukarek 3D ze względu na obecność komponentów elektronicznych służących do podłączenia do drukarki 3D.

III.7 Sprawozdanie z 57. sesji Podkomitetu ds. Przeglądu Systemu Zharmonizowanego (dok. nr 1434)

III.8 Sprawy wymagające decyzji (dok. NC2709)

a) Załączniki C/4 i D/8 – Zmiany Not wyjaśniających (HS 2022) (sekcja VI)

b) Załączniki C/5, D/9 i D/22 – Zmiany Not wyjaśniających (HS 2022) (sekcja VII)

- c) Załączniki C/8 i D/12 – Zmiany Not wyjaśniających wynikające z art. 16 zalecenia z dnia 28 czerwca 2019 r. (sekcja XIII)
- d) Załączniki C/13 i D/17 – Zmiany Not wyjaśniających wynikające z art. 16 zalecenia z dnia 28 czerwca 2019 r. (sekcja XX)
- e) Załączniki C/14 i D/18 – Ewentualne zmiany Not wyjaśniających w odniesieniu do niektórych urzędzeń w parkach rozrywki (propozycja Stanów Zjednoczonych)

Unia powinna wyrazić zgodę na wszystkie proponowane zmiany w tych dokumentach.

- f) Załączniki C/1 i D/5 – Ewentualne zmiany Not wyjaśniających do pozycji 15.09 w odniesieniu do pozostałych oliw z oliwek z pierwszego tłoczenia i do pozycji 15.15 w odniesieniu do przykładów tłuszczu i olejów mikrobiologicznych

W sprawie Not wyjaśniających do HS do pozycji 15.09 Unia powinna poprzeć propozycję UE (opcję 2) i nową propozycję Kanady (opcję 3). W odniesieniu do pkt D.2 Unia powinna poprzeć użycie spójnika „or” („albo”) (opcja 2) zamiast „and/or” („lub”).

W sprawie Not wyjaśniających do HS do pozycji 15.15 Unia powinna poprzeć użycie wyrażenia „single cell organism” („organizm jednokomórkowy”) (opcję 1) i użycie spójnika „or” („albo”) (opcję 2) zamiast „and/or” („lub”). W przykładach a) i b) Unia powinna poprzeć użycie wyrażenia „obtained from” („otrzymywany z”) (opcję 2).

- g) Załączniki C/3 i D/7 – Ewentualne zmiany Not wyjaśniających w odniesieniu do „substancji obojętnych (placebo)” i „zestawów do podwójnie ślepych prób klinicznych” w pozycji 30.06 (wniosek Australii)

W sprawie zdania „The placebos of this heading also include [control vaccines] [controlled vaccines] [vaccines which are used as control substances and] that have been licensed for use in recognized clinical trials.” („Substancje obojętne (placebo) objęte niniejszą pozycją obejmują również [szczepionki kontrolne] [szczepionki kontrolowane] [szczepionki, które są stosowane jako substancje kontrolne i] które uzyskały licencję na stosowanie w uznanych próbach klinicznych”) Unia nie powinna poprzeć dodania tego zdania do tekstu pkt 12 Not wyjaśniających do HS do pozycji 30.06, ponieważ nie jest jasne, jaki rodzaj substancji ono opisuje. Jeżeli pozostałe Umawiające się Strony zdecydują się dodać to zdanie, Unia powinna poprzeć „vaccines which are used as control substances” („szczepionki, które są stosowane jako substancje kontrolne”) (opcję 3) albo, gdy potrzebna będzie elastyczność, „control vaccines” („szczepionki kontrolne”) (opcję 1).

W sprawie zdania „[Active ingredients to be trialled can include herbal medicinal products [for therapeutic or prophylactic uses].]” („[Składniki czynne do testowania mogą obejmować ziołowe produkty lecznicze [do celów terapeutycznych lub profilaktycznych].]”) Unia powinna zachować elastyczność co do dodania go do tekstu, ale nie powinna poprzeć otwartego wykazu przykładów sugerowanego przez delegację Stanów Zjednoczonych.

- h) Załączniki C/6 i D/10 – Zmiany Not wyjaśniających wynikające z art. 16 zalecenia z dnia 28 czerwca 2019 r. (sekcja IX)

Unia powinna poprzeć propozycję dodania Not wyjaśniających do podpozycji 4 412,41, 4 412,42 i 4 412,49. Unia powinna zwrócić się o dodatkową analizę proponowanego tekstu i poprawienie go w celu dostosowania do obecnych praktyk klasyfikacyjnych w Unii (dotyczy to np. orientacji fornirów).

- i) Załączniki C/7 i D/11 – Zmiany Not wyjaśniających wynikające z art. 16 zalecenia z dnia 28 czerwca 2019 r. (sekcje XI i XII)

Unia powinna poprzeć dodanie „paraseismic wall covering” („parasejsmiczne pokrycia ścienne”) i „geotextiles” („geotekstyli”) do wykazu przykładów tekstyliów elektronicznych. W tekście dotyczącym „geotextiles” („geotekstyliów”) Unia powinna poprzeć sformułowanie „a sensor made of fibres or at least being fully integrated in the fibres” („sensor wykonany z włókien lub co najmniej w pełni zintegrowany z włóknami”) (opcję 2), zgodnie z wcześniejszą sugestią Unii.

Unia powinna poprzeć tymczasowe przyjęcie tekstów zatwierdzonych przez Podkomitet ds. Przeglądu Systemu Zharmonizowanego.

- j) Załączniki C/12 i D/16 – Zmiany not wyjaśniających wynikające z art. 16 zalecenia z dnia 28 czerwca 2019 r. (sekcja XVII)

Unia powinna poprzeć dodanie odniesienia do wbudowanych na stałe kamer w ust. 3 Not wyjaśniających do HS do pozycji 88.06, pod warunkiem że opinia klasyfikacyjna klasyfikująca bezzałogowy statek powietrzny z wbudowaną kamerą do pozycji 85.25 zostanie poddana przeglądowi i dostosowana do HS 2022 i Not wyjaśniających do HS.

W odniesieniu do ust. 4 Not wyjaśniających do HS do pozycji 88.06 Unia powinna poprzeć propozycję Chin z dodatkowymi kryteriami technicznymi wprowadzonymi przez Unię (opcja druga).

- k) Załączniki C/15 i D/19 – Ewentualna zmiana not wyjaśniających do działu 97 w odniesieniu do niektórych produktów kultury (proponycja Stanów Zjednoczonych)

Unia nie popiera wykazu punktów podanych jako przykłady, ponieważ są one bardzo specyficzne i ograniczają się do wyjaśnienia zakresu artykułów, które należy klasyfikować do podpozycji 9 705,10.

Unia zauważa ponadto, że podane definicje i przykłady nie zapewniałyby jasności co do tego, jak klasyfikować np. „tradycyjne stroje narodowe” czy „stare samochody”.

- l) Załączniki C/16 i D/20 – Zmiana Not wyjaśniających do Ogólnych reguł (HS 2022)

Unia powinna poprzeć pierwotną propozycję Sekretariatu WCO (opcję 1, użycie słowa „merely” („jedynie”), ale przy zachowaniu elastyczności w kwestii wyrażenia „not further worked than” („nieobrobione więcej niż”) i powinna zwrócić się o wzajemne dopasowanie tekstów w języku angielskim i francuskim.

- III.9 Ewentualna zmiana Noty wyjaśniającej do pozycji 71.04 w odniesieniu do diamentów syntetycznych (proponycja Kimberley Process) (dok. NC2757)

Unia powinna wyrazić zgodę na proponowane zmiany nowego akapitu trzeciego w pozycji 71.04 i na utworzenie nowego pkt 3 w Notach wyjaśniających do podpozycji 7 104,91.

- III.10 Klasyfikacja elementu systemów mikroelektromechanicznych (MEMS) w HS 2022 (proponycja Sekretariatu)

Unia jest za klasyfikowaniem tego produktu do pozycji 85.41.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)