



DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2024/867

z dnia 13 marca 2024 r.

upoważniająca Republikę Francuską do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności 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) W Traktacie między Republiką Francuską a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczącym budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisanym w Canterbury 12 lutego 1986 r. (zwanym dalej „traktatem z Canterbury”), ustanowiono Komisję Międzyrządową mającą za zadanie prowadzenie nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche (zwaną dalej „Komisją Międzyrządową”).
- (2) Od zakończenia okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej ⁽³⁾ zarządca infrastruktury stałego połączenia przez kanał La Manche oraz przedsiębiorstwa kolejowe działające na stałym połączeniu przez kanał La Manche podlegają dwóm różnym systemom prawnym w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.
- (3) Pismem z dnia 16 lipca 2020 r. Republika Francuska zwróciła się do Unii o upoważnienie do wynegocjowania i zawarcia ze Zjednoczonym Królestwem umowy międzynarodowej w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche. Zgodnie z tym wnioskiem decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531 ⁽⁴⁾ upoważniono Republikę Francuską do wynegocjowania umowy w celu zapewnienia jednolitego i dynamicznego stosowania prawa Unii, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796 ⁽⁵⁾ oraz

⁽¹⁾ Dz.U. C, C/2023/879 z 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/879/oj>.

⁽²⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 7 lutego 2024 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 4 marca 2024 r.

⁽³⁾ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

⁽⁴⁾ 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 (Dz.U. L 352 z 22.10.2020, s. 4).

⁽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).

dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽⁶⁾ i (UE) 2016/798 ⁽⁷⁾, w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche. W decyzji (UE) 2020/1531 określono również warunki, na jakich Komisja Międzyrządowa może nadal pełnić rolę krajowego organu ds. bezpieczeństwa odpowiedzialnego za część stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającą jurysdykcji Republiki Francuskiej.

- (4) Z negocjacji między Republiką Francuską a Zjednoczonym Królestwem jasno wynika, że umowa na warunkach określonych we wspomnianej decyzji nie doprowadzi do zawarcia porozumienia zadowolającego obie strony. Pismem z dnia 23 marca 2023 r. Republika Francuska wyraziła zatem zamiar wynegocjowania i zawarcia innej umowy. W związku z tym proponuje się alternatywne upoważnienie.
- (5) Umowa międzynarodowa z państwem trzecim w sprawie 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 i dyrektywami (UE) 2016/798 i (UE) 2016/797. 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 zostaną do tego upoważnione przez Unię zgodnie z art. 2 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE). Ponieważ taka umowa dotyczy obszarów objętych obowiązującym prawem Unii w dziedzinie transportu, konieczne jest również, aby prawodawca Unii przyznał takie upoważnienie zgodnie z procedurą ustawodawczą, o której mowa w art. 91 TFUE.
- (6) Biorąc pod uwagę szczególną sytuację stałego połączenia przez kanał La Manche jako połączenia kolejowego obejmującego jeden złożony obiekt inżynierski położony częściowo na terytorium Republiki Francuskiej, a częściowo w państwie trzecim, należy upoważnić Republikę Francuską do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej ze Zjednoczonym Królestwem w odniesieniu do stosowania spójnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności stałego połączenia przez kanał La Manche (zwanej dalej „Umową”), a także w celu zapewnienia współpracy między francuskim krajowym organem ds. bezpieczeństwa, a mianowicie *Établissement Public de Sécurité Ferroviaire* (EPSF), a krajowym organem ds. bezpieczeństwa Zjednoczonego Królestwa, a mianowicie *Office of Rail and Road* (ORR).
- (7) Część stałego połączenia przez kanał La Manche podlegająca jurysdykcji Republiki Francuskiej powinna być nadal regulowana przepisami prawa Unii. Należy zabezpieczyć zasady pierwszeństwa i, gdy ma to zastosowanie, bezpośredniego skutku prawa Unii oraz odpowiednie kompetencje instytucji i organów Unii.
- (8) Spory między Republiką Francuską a Zjednoczonym Królestwem dotyczące stosowania Umowy nie powinny być przedkładane trybunałowi arbitrażowemu ustanowionemu na mocy art. 19 traktatu z Canterbury ani nie powinny podlegać żadnym innym prawnie wiążącym środkom rozstrzygnięcia sporów.
- (9) Zgodnie z art. 3 rozporządzenia (UE) 2016/796 Agencja Kolejowa Unii Europejskiej powinna nadal ponosić wyłączną odpowiedzialność z tytułu powierzonych jej funkcji i uprawnień, a EPSF powinien – zgodnie z art. 16 dyrektywy (UE) 2016/798 – pozostać niezależny w zakresie podejmowania decyzji. W związku z tym – w odniesieniu do kwestii poruszonych w Umowie – rola Komisji Międzyrządowej i organu ds. bezpieczeństwa ustanowionych na mocy traktatu z Canterbury powinna ograniczać się do koordynowania działań EPSF i ORR. Akty regulacyjne Komisji Międzyrządowej i organu ds. bezpieczeństwa ani ich skutki nie powinny wpływać na autonomię podejmowania decyzji przez EPSF zgodnie z prawem Unii.
- (10) W celu zapewnienia ciągłego prawidłowego wdrażania prawa Unii w części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Republiki Francuskiej oraz w celu zapewnienia Komisji możliwości nadzorowania jego stosowania pod kontrolą Trybunału Sprawiedliwości, z uwzględnieniem pilnych przypadków, Republika Francuska powinna zachować prawo do jednostronnego zawieszenia lub rozwiązania Umowy.

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

- (11) W celu uwzględnienia ewentualnych przyszłych zmian w prawie Unii, w szczególności w rozporządzeniu (UE) 2016/796 oraz dyrektywach (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798, w Umowie należy również przewidzieć postanowienia dotyczące jej zmiany. Komisja powinna być upoważniona do zezwolenia Republice Francuskiej na zmianę Umowy zgodnie z określoną w tej Umowie procedurą wprowadzania zmian, pod warunkiem że takie zmiany są ograniczone do dostosowań w celu odzwierciedlenia zmian w prawie Unii.
- (12) W interesie Unii należy również upoważnić Republikę Francuską do negocjowania dalszych zmian do umowy zawartej na podstawie upoważnienia w niniejszej decyzji, odzwierciedlających warunki określone w decyzji (UE) 2020/1531. Upoważnienie przyznane przez Unię w decyzji (UE) 2020/1531 powinno zatem pozostać w mocy w zakresie, w jakim umowa zawarta na podstawie niniejszego upoważnienia może zostać zmieniona w celu odzwierciedlenia warunków określonych w tej decyzji,

PRZYMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejsza decyzja określa warunki, na podstawie których upoważnia się Republikę Francuską do wynegocjowania, podpisania i zawarcia oraz w przyszłości zmiany umowy międzynarodowej ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche, a także współpracy między *Établissement Public de Sécurité Ferroviaire* (EPSF) a *Office of Rail and Road* (ORR) (zwana dalej „Umową”).

Umowa spełnia warunki określone w art. 2 i 3 niniejszej decyzji.

Artykuł 2

W odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Republiki Francuskiej Umowa spełnia następujące warunki:

- a) Umowa jest pod każdym względem zgodna z prawem Unii. Zapewnia się zgodność z zasadami pierwszeństwa i, w stosownych przypadkach, bezpośredniego skutku prawa Unii;
- b) spory między Republiką Francuską a Zjednoczonym Królestwem dotyczące stosowania umowy nie mogą być przedkładane trybunałowi arbitrażowemu ustanowionemu na mocy art. 19 traktatu z Canterbury ani nie mogą podlegać żadnym innym prawnie wiążącym środkom rozstrzygnięcia sporów;
- c) Republika Francuska zachowuje prawo do jednostronnego zawieszenia lub wypowiedzenia Umowy w celu zapewnienia pełnego, prawidłowego i sprawnego stosowania prawa Unii w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jej jurysdykcji;
- d) w Umowie przewiduje się mechanizm jej zmiany w celu dostosowania do zmian w prawie Unii;
- e) zapewnia się niezależność i odpowiednie uprawnienia przyznane na mocy prawa Unii Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i EPSF jako krajowemu organowi i ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy (UE) 2016/798, a w szczególności:
 - akty ORR uznaje się do celów Umowy wyłącznie w sprawach, w których zawarto wcześniejszą umowę na podstawie art. 14 ust. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁽⁸⁾,
 - równoważność aktów ORR uznaje się wyłącznie w przypadkach przewidzianych w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), oraz
 - jeżeli chodzi o kwestie objęte zakresem Umowy, zadania i uprawnienia Komisji Międzyrządowej i organu ds. bezpieczeństwa ustanowionych na mocy traktatu z Canterbury nie mogą mieć wpływu na autonomię podejmowania decyzji EPSF zgodnie z prawem Unii.

⁽⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

Artykuł 3

Republika Francuska regularnie informuje Komisję o negocjacjach ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie Umowy oraz w stosownych przypadkach zaprasza Komisję do uczestnictwa w charakterze obserwatora.

Po zakończeniu negocjacji Republika Francuska przedkłada Komisji projekt umowy. Komisja niezwłocznie przekazuje informacje dotyczące projektu umowy Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

W terminie jednego miesiąca od przedłożenia projektu umowy Komisji, Komisja przyjmuje decyzję, czy spełnione są warunki określone w art. 2. Komisja informuje Parlament Europejski i Radę o przyjęciu takiej decyzji. W przypadku gdy Komisja podejmie decyzję stwierdzającą, że te warunki są spełnione, Republika Francuska może podpisać i zawrzeć odpowiednią umowę.

Republika Francuska przekazuje Komisji egzemplarz podpisanej umowy w terminie jednego miesiąca od daty jej wejścia w życie lub, w przypadku tymczasowego stosowania Umowy, w terminie jednego miesiąca od rozpoczęcia jej tymczasowego stosowania.

Artykuł 4

Przez cały okres obowiązywania Umowy Republika Francuska zapewnia pełne, prawidłowe i sprawne stosowanie prawa Unii w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jej jurysdykcji. Republika Francuska wprowadza odpowiednie środki w tym zakresie, w tym, w razie potrzeby, zawieszenie lub rozwiązanie Umowy.

Artykuł 5

1. Republika Francuska jest upoważniona do negocjowania zmian Umowy, zgodnie z procedurą określoną w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, pod warunkiem że takie zmiany są wymagane w celu dostosowania Umowy do przyszłych zmian w prawie Unii, a w szczególności do zmian w rozporządzeniu (UE) 2016/796 oraz dyrektywach (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798, oraz pod warunkiem że takie zmiany są niezbędne do zapewnienia pełnego, prawidłowego i sprawnego stosowania prawa Unii w części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jej jurysdykcji.

2. Republika Francuska jest również upoważniona do prowadzenia negocjacji w sprawie dalszych zmian do Umowy, zgodnie z procedurą określoną w ust. 3 i 4 niniejszego artykułu, w celu zapewnienia aby Umowa spełniała warunki określone w art. 1 decyzji (UE) 2020/1531.

3. Republika Francuska regularnie informuje Komisję o wszelkich negocjacjach ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie zmian Umowy oraz w stosownych przypadkach zaprasza Komisję do uczestnictwa w charakterze obserwatora. Republika Francuska przedkłada Komisji planowane zmiany wraz z notą objaśniającą. Komisja niezwłocznie przekazuje te informacje Parlamentowi Europejskiemu i Radzie. Republika Francuska zapewnia wszelkie dodatkowe informacje na temat planowanych zmian, o które zwróciła się Komisja.

4. W terminie trzech miesięcy od przedłożenia planowanej zmiany i towarzyszącej noty objaśniającej Komisji, Komisja przyjmuje decyzję, czy spełnione są warunki określone w ust. 1 niniejszego artykułu i w art. 2. W przypadku gdy Komisja podejmie decyzję stwierdzającą, że te warunki są spełnione, Komisja informuje Parlament Europejski i Radę o przyjęciu takiej decyzji, a Republika Francuska może podpisać i zawrzeć odpowiednią Umowę. Egzemplarz zmienionej Umowy przekazuje się Komisji w terminie jednego miesiąca od daty wejścia w życie zmiany lub, w przypadku tymczasowego stosowania zmiany, w terminie jednego miesiąca od rozpoczęcia jej tymczasowego stosowania.

Artykuł 6

Decyzja (UE) 2020/1531 ma nadal zastosowanie w zakresie, o którym mowa w art. 5 ust. 2.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Strasburgu dnia 13 marca 2024 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca
R. METSOLA

W imieniu Rady
Przewodnicząca
H. LAHBIB