

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”) dotyczącej 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 przekaze 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 uzupełniająca.

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