

## 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 <sup>(1)</sup>,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą <sup>(2)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 <sup>(3)</sup> 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 <sup>(4)</sup> (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.

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

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

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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<sup>(5)</sup> 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 (zwany 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.

<sup>(5)</sup> 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 rozstrzygnięcia 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