



Rada
Unii Europejskiej

Bruksela, 13 lipca 2021 r.
(OR. en)

10787/21

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2021/0228 (COD)

UK 176
TRANS 472
CODEC 1082

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	13 lipca 2021 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2021) 402 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2222 w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo stałym połączeniem przez kanał La Manche

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2021) 402 final.

Załącznik: COM(2021) 402 final



Bruksela, dnia 13.7.2021 r.
COM(2021) 402 final

2021/0228 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2222
w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo
stałym połączeniem przez kanał La Manche**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

- **Przyczyny i cele wniosku**

Aby zapewnić połączenia między Unią a Zjednoczonym Królestwem po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, prawodawca Unii uznał za niezbędne, aby przedsiębiorstwa kolejowe mające siedzibę i posiadające licencję w Zjednoczonym Królestwie mogły kontynuować przewozy przez stałe połączenie przez kanał La Manche¹.

W tym celu, oraz aby umożliwić zainteresowanemu państwu członkowskiemu wprowadzenie środków niezbędnych w celu zapewnienia połączeń zgodnie z przepisami Unii, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2222² przedłużono do dnia 30 września 2021 r. okres ważności licencji wydanych przez Zjednoczone Królestwo na podstawie dyrektywy 2012/34/UE³ operatorom kolejowym mającym siedzibę na jego terytorium, jak również okres ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych tym przedsiębiorstwom na podstawie dyrektywy 2004/49/WE⁴ przez Komisję Międzyrządową ustanowioną na podstawie art. 10 Traktatu między Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej a Republiką Francuską dotyczącego budowy i eksploatacji stałego połączenia przez Kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisanego w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r. („traktat z Canterbury”).

Rozporządzeniem (UE) 2020/2222 przedłużono również okres ważności autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury połączenia przez kanał La Manche wydanej przez wspomnianą Komisję Międzyrządową, do dnia 28 lutego 2021 r.

W dniu 10 listopada 2020 r. Francja powiadomiła Komisję o swoim zamiarze rozpoczęcia negocjacji w sprawie umowy transgranicznej ze Zjednoczonym Królestwem na podstawie art. 14 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, której celem jest umożliwienie przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i posiadającym licencję wydaną w Zjednoczonym Królestwie korzystania z infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo za pośrednictwem stałego połączenia przez kanał La Manche do stacji granicznej i terminalu Calais-Fréthun (Francja) bez uzyskania licencji na podstawie dyrektywy 2012/34/UE od unijnego organu wydającego licencje. Po zakończeniu negocjacji

¹ Przedsiębiorstwami kolejowymi wykonującym przewozy przez stałe połączenie przez kanał La Manche są: Eurostar International Limited (EIL), DB Cargo UK i GB Railfreight.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2222 z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo stałym połączeniem przez kanał La Manche (*Dz.U. L 437 z 28.12.2020, s. 43*)

³ 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*).

⁴ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowej oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (*Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44, już nie obowiązuje*).

w sprawie tej umowy transgranicznej projekt tekstu został notyfikowany Komisji w dniu 1 czerwca 2021 r.

W dniu 15 czerwca 2021 r. Francja powiadomiła Komisję o swoim zamiarze rozpoczęcia negocjacji w sprawie umowy transgranicznej ze Zjednoczonym Królestwem na podstawie art. 10 ust. 9 dyrektywy (UE) 2016/798⁵ w celu umożliwienia wspomnianym przedsiębiorstwom kolejowym korzystania ze wspomnianej infrastruktury do wspomnianej stacji granicznej i terminalu bez uzyskania unijnego jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa zgodnie z tą dyrektywą. Przewiduje się, że negocjacje w sprawie tej umowy transgranicznej zostaną zakończone w sierpniu 2021 r.

Potrzebny jest dodatkowy czas na dokończenie formalnych procedur wymaganych na mocy prawa obu stron w celu tymczasowego stosowania lub wejścia w życie tych umów. Przewiduje się, że procedury te będą prowadzone sześć miesięcy po wygaśnięciu, w dniu 30 września 2021 r., obecnie obowiązujących środków wyjątkowych.

Dwie przedmiotowe umowy transgraniczne są odpowiednimi instrumentami do osiągnięcia celów rozporządzenia (UE) 2020/2222, a mianowicie zapewnienia ciągłości działalności zainteresowanych operatorów kolejowych. Jeżeli jednak okres ich ważności nie zostanie przedłużony w celu umożliwienia wejścia w życie lub tymczasowego stosowania tych umów, licencje i certyfikaty bezpieczeństwa wyżej wymienionych przewoźników kolejowych utracą ważność w dniu 30 września 2021 r., a przewozy zostaną wstrzymane, co spowoduje znaczne zakłócenia w przewozie pasażerów i towarów przez stałe połączenie przez kanał La Manche.

Przedłużenie okresu ważności tych certyfikatów i licencji do dnia 31 marca 2022 r. leży zatem w interesie Unii.

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

Niniejszy wniosek ma stanowić *lex specialis*, które odnosiloby się do niektórych konsekwencji wynikających z faktu, że prawo Unii nie ma już zastosowania do Zjednoczonego Królestwa oraz że certyfikaty i autoryzacje wydane przez Komisję Międzyrządową utracą ważność na mocy prawa Unii z dniem 30 września 2021 r., o ile nie zostanie postanowione inaczej. To samo dotyczy licencji operacyjnych wydanych przez organ wydający licencje w Zjednoczonym Królestwie. Proponowane przedłużenie ściśle ograniczono do tego, co jest niezbędne w tym zakresie, aby uniknąć zakłóceń w przewozach transgranicznych, a jego stosowanie ma się odbywać w ograniczonych ramach czasowych. Przepisy ogólne dyrektywy (UE) 2016/798 uchylające dyrektywę 2004/49/WE oraz dyrektywy 2012/34/UE będą nadal obowiązywać pod innymi względami. Niniejszy wniosek jest zatem w pełni zgodny z obowiązującym prawodawstwem.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Wniosek dotyczy bezpieczeństwa kolei i połączeń kolejowych i uzupełnia dyrektywę (UE) 2016/798, która uchyliła dyrektywę 2004/49/WE, a także dyrektywę 2012/34/UE. Zamiarem jest zapewnienie ciągłości transgranicznych połączeń kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem po dniu 30 września 2021 r.

⁵ 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).

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 stanowi uzupełnienie obowiązującego prawa Unii, a jego celem jest ułatwienie prawidłowego stosowania tego prawa po wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii, jego cel można osiągnąć jedynie poprzez działanie na poziomie Unii.

• Proporcjonalność

W rozporządzeniu (UE) 2020/2222 ustanowiono środki mające na celu zapewnienie ciągłości unijnych transgranicznych przewozów kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem.

Proponowane przedłużenie okresu obowiązywania tych środków, bez zmiany ich zakresu lub treści, nie wykracza poza to, co jest bezwzględnie konieczne, aby umożliwić wejście w życie umów transgranicznych negocjowanych przez dane państwo członkowskie, zapewniając tym samym osiągnięcie wyżej wymienionego celu. Środek uznaje się zatem za proporcjonalny.

• Wybór instrumentu

Ponieważ jest to instrument zmieniający, musi on przyjąć taką samą formę jak akt zmieniany, a mianowicie rozporządzenie (UE) 2020/2222. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady wydaje się zatem jedyną odpowiednią formą aktu prawnego.

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

• Oceny *ex post*/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa

Powyższe nie ma zastosowania, ponieważ proponowane środki zapewniają jedynie osiągnięcie celów rozporządzenia (UE) 2020/2222, a mianowicie łagodzenie skutków wyjątkowego, tymczasowego i jednorazowego zdarzenia.

• Konsultacje z zainteresowanymi stronami

Potencjalne wyzwania, które mogą wystąpić przed końcem okresu stosowania rozporządzenia (UE) 2020/2222 określonego w jego art. 8, wymagają przedłużenia środków, o które zwróciła się Francja, angażując w ten proces zainteresowane przedsiębiorstwa kolejowe.

Pilny charakter działań Unii wymaga natychmiastowej interwencji regulacyjnej w celu zapewnienia ciągłości przewozów w ramach stałego połączenia przez kanał La Manche, co stwarza poważne ograniczenia możliwości przeprowadzenia konsultacji publicznych w sprawie wniosku.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy eksperckiej**

Informacje te 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 wymagana ze względu na wyjątkowy charakter sytuacji i krótki okres obowiązywania środka, którego dotyczy wnioski. Nie są dostępne żadne znacząco inne ani różniące się formalnie warianty strategiczne oprócz proponowanego.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Nie dotyczy.

- **Prawa podstawowe**

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

4. WPLYW NA BUDŻET

Nie dotyczy.

5. ELEMENTY FAKULTATYWNE

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

Nie dotyczy ze względu na krótkoterminowy charakter proponowanego środka.

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

Nie dotyczy.

- **Szczegółowe objaśnienia poszczególnych przepisów wniosku**

Rozporządzenie (UE) 2020/2222 ma zastosowanie do:

- a) autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych przez Komisję Międzyrządową na podstawie art. 11 dyrektywy 2004/49/WE zarządcy infrastruktury stałego połączenia przez kanał La Manche;
- b) certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez Komisję Międzyrządową na podstawie art. 10 dyrektywy 2004/49/WE przedsiębiorstwom kolejowym z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie wykorzystującym stałe połączenie przez kanał La Manche;
- c) licencji wydanych na podstawie rozdziału III dyrektywy 2012/34/UE przedsiębiorstwom kolejowym z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie wykorzystującym infrastrukturę transgraniczną łączącą Unię ze Zjednoczonym Królestwem przez tunel pod kanałem La Manche.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2020/2222, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa zachowały ważność przez dwa miesiące od dnia rozpoczęcia stosowania tego rozporządzenia (tj. do dnia 28 lutego 2021 r.).

Proponowane rozporządzenie ma na celu przedłużenie środków wyjątkowych dotyczących ważności certyfikatów bezpieczeństwa i licencji. Proponowany termin przedłużenia to 31 marca 2022 r.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2222
w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo
stałym połączeniem przez kanał La Manche**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁶,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁷,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu zapewnienia połączeń między Unią a Zjednoczonym Królestwem po zakończeniu okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 Umowy o wystąpieniu Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej⁸, oraz ciągłości działalności przedsiębiorstw kolejowych mających siedzibę i posiadających licencję w Zjednoczonym Królestwie, które prowadzą przewozy przez stałe połączenie przez kanał La Manche, rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2222⁹ przedłużono do dnia 30 września 2021 r. okres ważności licencji

⁶ Dz.U. C z, s. .

⁷ Dz.U. C z, s. .

⁸ Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej, Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2222 z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo stałym połączeniem przez kanał La Manche, Dz.U. L 437 z 28.12.2020, s. 43.

wydanych przez Zjednoczone Królestwo na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE¹⁰ operatorom kolejowym mającym siedzibę na jego terytorium, jak również okres ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych tym przedsiębiorstwom na podstawie dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹ przez Komisję Międzyrządową ustanowioną na podstawie art. 10 Traktatu między Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej a Republiką Francuską dotyczącego budowy i eksploatacji stałego połączenia przez Kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisanego w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r.

- (2) Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531¹² upoważnia się Francję i Zjednoczone Królestwo do zawarcia międzynarodowej umowy 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”) w zakresie stosowania przepisów dotyczących bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche. Jednak nie zawarto jeszcze żadnej umowy ani nie jest prawdopodobne, że taka umowa zostanie zawarta wkrótce.
- (3) W tych okolicznościach Francja wynegocjowała ze Zjednoczonym Królestwem umowę transgraniczną na podstawie art. 14 dyrektywy 2012/34/UE dotyczącą certyfikatów bezpieczeństwa. Francja wynegocjowała również analogiczną umowę dotyczącą licencji przedsiębiorstw kolejowych, zgłoszoną Komisji dnia 10 listopada 2020 r. i zasygnalizowaną w motywie 9 rozporządzenia (UE) 2020/2222. Przewiduje się, że procedury wewnętrzne konieczne na mocy prawa obu stron do celów tymczasowego stosowania lub wejścia w życie tych umów mogą trwać sześć miesięcy po wygaśnięciu, w dniu 30 września 2021 r., środków przewidzianych w rozporządzeniu (UE) 2020/2222.
- (4) Bez uszczerbku dla oceny, która ma zostać przeprowadzona i decyzji, które mają zostać podjęte przez Komisję na podstawie art. 14 ust. 4 i 5 dyrektywy 2012/34/UE, te dwie umowy transgraniczne stanowią odpowiednie instrumenty zapewniające łączność między Unią a Zjednoczonym Królestwem. Jednakże, o ile okres ważności licencji i certyfikatów bezpieczeństwa, o których mowa w motywie 1, nie zostanie przedłużony tak, aby umożliwić wejście w życie lub tymczasowe stosowanie tych umów, działalność przedsiębiorstw kolejowych prowadzących działalność związaną ze stałym połączeniem przez kanał La Manche zostanie wstrzymana w dniu 30 września 2021 r., powodując znaczne zakłócenia w przewozie osób i towarów między Unią a Zjednoczonym Królestwem.

¹⁰ 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.

¹¹ Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa, Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44, już nie obowiązuje.

¹² 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) Przedłużenie okresu ważności tych certyfikatów i licencji do dnia 31 marca 2022 r. poprzez zmianę rozporządzenia (UE) 2020/2222 leży zatem w interesie Unii.
- (6) Z uwagi na pilną potrzebę spowodowaną zakończeniem okresu ważności środków przewidzianych w rozporządzeniu (UE) 2020/2222 należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni, o którym mowa w art. 4 Protokołu nr 1 w sprawie roli parlamentów narodowych w Unii Europejskiej, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej, do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i do Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej.
- (7) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie zmiana rozporządzenia (UE) 2020/2222 i ustanowienie tymczasowych środków dotyczących niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i połączeń w związku z zakończeniem okresu przejściowego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na skutki i rozmiary działań możliwe jest lepsze jego 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 niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (8) Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w trybie pilnym,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2020/2222 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Certyfikaty bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b) zachowują ważność przez piętnaście miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.”;
 - b) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c) zachowują ważność przez piętnaście miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.”;
- 2) art. 8 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Niniejsze rozporządzenie przestaje obowiązywać w dniu 31 marca 2022 r.”.

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
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*