

Bruksela, 20 czerwca 2023 r.
(OR. en)

10917/23

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2023/0192(COD)

TRANS 274
UK 137
CODEC 1182

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	20 czerwca 2023 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2023) 328 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący DECYZJI PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY upoważniającej Republikę Francuską do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2023) 328 final.

Załącznik: COM(2023) 328 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 20.6.2023 r.
COM(2023) 328 final

2023/0192 (COD)

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

Stałe połączenie przez kanał La Manche jest wyjątkowym połączeniem kolejowym obejmującym jeden złożony obiekt inżynierski położony częściowo na terytorium Republiki Francuskiej, a częściowo w państwie trzecim, a mianowicie w Zjednoczonym Królestwie.

W tym kontekście niezbędne są spójne wymogi bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w ramach całego stałego połączenia przez kanał La Manche, a także współpraca między francuskimi i brytyjskimi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

Aby zapewnić bezpieczną i efektywną eksploatację stałego połączenia przez kanał La Manche, 23 marca 2023 r. Republika Francuska zwróciła się o upoważnienie do wynegocjowania i zawarcia ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”) umowy międzynarodowej w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche.

Za pomocą tej umowy dokonano by również częściowej transpozycji filaru technicznego czwartego pakietu kolejowego (dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798¹) w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Republiki Francuskiej.

Należy zatem zezwolić Republice Francuskiej na wynegocjowanie, podpisanie i zawarcie umowy międzynarodowej ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche.

Umowa powinna zapewnić, aby część stałego połączenia przez kanał La Manche podlegająca jurysdykcji Republiki Francuskiej była regulowana przepisami prawa Unii, a Trybunał Sprawiedliwości miał wyłączną kompetencję do ich interpretacji. Tym samym żadne z postanowień niniejszej umowy nie będzie podważać zasad pierwszeństwa prawa Unii. W stosownych przypadkach należy również przestrzegać zasady bezpośredniego skutku. Należy zapewnić niezależność Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i francuskiego krajowego organu ds. bezpieczeństwa.

Umowa powinna również zawierać specjalny mechanizm umożliwiający jej nowelizację w przypadku przyszłych zmian w prawie Unii, w szczególności w dyrektywach (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798. Powinna ona także zawierać uprawnienie dla Komisji umożliwiające jej zezwolenie Republice Francuskiej na nowelizację umowy w celu jej dostosowania w przypadku zmian we wspomnianych dyrektywach. W odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa umowa powinna zapewniać spójność wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności, przyczyniając się tym samym do bezpieczeństwa i interoperacyjności stałego połączenia przez kanał La Manche.

¹ 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).

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).

Republika Francuska zwróciła się już w 2020 r. o upoważnienie ze strony Unii do wynegocjowania umowy ze Zjednoczonym Królestwem, która zapewniłaby jednolite i dynamiczne stosowanie prawa Unii, w szczególności rozporządzenia (UE) 2016/796 oraz dyrektyw (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798, w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche (w tym części podlegającej jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa), nadzorowane przez organ dwunarodowy, a mianowicie Komisję Międzyrządową wspomaganą przez organ ds. bezpieczeństwa ustanowiony na mocy traktatu z Canterbury. Republika Francuska została do tego upoważniona decyzją (UE) 2020/1531². Negocjacje na warunkach określonych w tej decyzji do tej pory nie doprowadziły do porozumienia zadowolającego obie strony. W związku z tym proponuje się alternatywne upoważnienie. Ponieważ umowa zawarta na podstawie decyzji (UE) 2020/1531 zagwarantowałaby bardziej jednolity, a tym samym skuteczny, sposób zapewnienia bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche, nie należy wykluczyć tej możliwości, a zatem proponowana decyzja powinna pozostawać bez uszczerbku dla decyzji (UE) 2020/1531.

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

Powyższe cele są w pełni spójne z obecną polityką w dziedzinie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei, a także z decyzją (UE) 2020/1531 z powodów przedstawionych powyżej.

- **Spójność z innymi politykami Unii**

Międzynarodowa umowa w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche nie spowoduje niespójności z żadną inną polityką Unii.

2. PODSTAWA PRAWNA, POMOCNICZOŚĆ I PROPORCJONALNOŚĆ

- **Podstawa prawna**

Podstawę prawną niniejszego wniosku stanowi art. 2 ust. 1 i art. 91 TFUE.

- **Pomocniczość (w przypadku kompetencji niewyłącznych)**

Niniejszy wniosek wchodzi w zakres wyłącznych kompetencji Unii.

- **Proporcjonalność**

Celem wniosku jest zezwolenie, zgodnie z art. 2 ust. 1 TFUE, dotyczące wynegocjowania umowy międzynarodowej w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche, zapewniającej jednolite stosowanie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w ramach całego stałego połączenia przez kanał La Manche.

W związku z tym proponowana decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.

² 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).

- **Wybór instrumentu**

Celem jest zapewnienie spójnych wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w ramach całego stałego połączenia przez kanał La Manche, w tym w części podlegającej jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa.

W związku z tym elementy dotyczące bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei należy włączyć do umowy między Republiką Francuską a Zjednoczonym Królestwem, a zatem konieczne jest upoważnienie Republiki Francuskiej w tym zakresie.

Proponowana decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady, skierowana do Republiki Francuskiej i upoważniająca ją na mocy art. 2 ust. 1 i art. 91 TFUE do wynegocjowania i zawarcia takiej umowy ze Zjednoczonym Królestwem, stanowi zatem odpowiedni instrument.

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

- **Oceny ex post/oceny adekwatności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Nie przeprowadzono formalnych konsultacji. Niniejszy wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Republikę Francuską, a proponowane upoważnienie byłoby skierowane wyłącznie do tego państwa członkowskiego.

- **Ocena skutków**

Wniosek opiera się na wniosku złożonym przez Republikę Francuską, a proponowane upoważnienie byłoby skierowane wyłącznie do tego państwa członkowskiego. Dotyczy on również bardzo szczególnej kwestii o ograniczonym zakresie, a mianowicie spójności wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w ramach całego stałego połączenia przez kanał La Manche.

- **Sprawność regulacyjna i uproszczenie**

Wniosek nie jest związany z REFIT

- **Prawa podstawowe**

Wniosek nie ma skutków dla ochrony praw podstawowych.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Wniosek nie ma wpływu na budżet Unii.

Wniosek

DECYZJA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

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. 2 ust. 1 i art. 91,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego³,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁴,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

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. („traktat z Canterbury”), ustanowiono Komisję Międzyrządową ds. nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche.
- (2) Od zakończenia okresu przejściowego przewidzianego w Umowie o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej⁵ 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 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 przedmiotowym wnioskiem decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531⁶ upoważniono Republikę Francuską do wynegocjowania umowy w celu

³ Dz.U. C z, s. .

⁴ Dz.U. C z, s. .

⁵ Dz.U. L 29 z 31.1. 2020, s. 7.

⁶ 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

zapewnienia jednolitego i dynamicznego stosowania prawa Unii, w szczególności rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796⁷ oraz dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798⁸, 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) Ponieważ negocjacje na warunkach określonych we wspomnianej decyzji nie doprowadziły dotychczas do zawarcia porozumienia zadowalającego obie strony, pismem z 23 marca 2023 r. Republika Francuska wyraziła zamiar wynegocjowania i zawarcia innej umowy.
- (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 dyrektywami (UE) 2016/798⁹ i (UE) 2016/797 oraz rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/796. W związku z tym każda taka umowa wchodzi w zakres wyłącznej kompetencji zewnętrznej Unii. Państwa członkowskie mogą negocjować i 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 umowa dotyczy obszarów objętych obowiązującym prawem Unii w dziedzinie transportu, konieczne jest, aby prawodawca Unii przyznał przedmiotowe upoważnienie zgodnie z procedurą ustawodawczą, o której mowa w art. 91 TFUE.
- (6) Biorąc pod uwagę wyjątkowy charakter 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 zezwolić Republice Francuskiej na wynegocjowanie, podpisanie i zawarcie umowy międzynarodowej ze Zjednoczonym Królestwem w celu zapewnienia stosowania spójnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności stałego połączenia przez kanał La Manche, a także w celu zapewnienia współpracy między francuskim krajowym organem ds. bezpieczeństwa, a mianowicie Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire („EPSF”) i 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, w stosownych przypadkach, bezpośredniego skutku prawa Unii oraz odpowiednie kompetencje instytucji i organów Unii.

Północnej dotyczący budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy (Dz.U. L 352 z 22.10.2020, s. 4).

⁷ 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).

⁸ 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).

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).

⁹ 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).

- (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 rozstrzygania 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 rola – w odniesieniu do kwestii poruszonych w proponowanej umowie – 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.
- (11) W celu uwzględnienia ewentualnych przyszłych zmian w prawie Unii, w szczególności w dyrektywach (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798, w umowie należy również przewidzieć postanowienia dotyczące jej nowelizacji. Komisja powinna być uprawniona do zezwolenia Republice Francuskiej na nowelizację umowy zgodnie z określoną w niej procedurą wprowadzania zmian w celu dostosowania umowy do zmian w prawie Unii.
- (12) Z uwagi na ewentualne przyszłe zmiany sytuacji upoważnienie to powinno pozostawać bez uszczerbku dla uprawnień przyznanych przez Unię w decyzji (UE) 2020/1531,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Upoważnia się Republikę Francuską do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej ze Zjednoczonym Królestwem w sprawie wymogów bezpieczeństwa i interoperacyjności w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche, a także współpracy między EPSF a ORR („umowa”).

Upoważnienie to podlega warunkom określonym w art. 2 i 3 niniejszej decyzji.

Artykuł 2

1. W odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Republiki Francuskiej umowa musi spełniać następujące warunki:
 - a) umowa musi być pod każdym względem zgodna z prawem Unii. Należy zapewnić zasady 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 rozstrzygania sporów;

- c) Republika Francuska musi zachować 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 należy przewidzieć mechanizm jej nowelizacji w celu dostosowania do zmian w prawie Unii;
- e) należy zapewnić niezależność i odpowiednie uprawnienia przyznane na mocy prawa Unii Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i EPSF jako krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy (UE) 2016/798. W szczególności:
 - akty ORR uznaje się do celów umowy wyłącznie w sprawach, w których zawarto wcześniejszą umowę na podstawie art. 14 ust. 5 dyrektywy 2012/34/UE¹⁰,
 - równoważność aktów ORR jest uznawana wyłącznie w przypadkach przewidzianych w Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF),
 - jeśli 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.

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 przekazuje te informacje Radzie i Parlamentowi Europejskiemu.

W terminie jednego miesiąca od przedłożenia projektu umowy Komisja przyjmuje decyzję, czy spełnione są wymogi określone w art. 2. Jeżeli Komisja podejmie decyzję stwierdzającą, że są one 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, w terminie jednego miesiąca od rozpoczęcia jej tymczasowego stosowania.

Artykuł 4

Przez cały okres obowiązywania umowy Republika Francuska musi zapewniać 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 wypowiedzenie umowy.

¹⁰ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

Artykuł 5

1. Z zastrzeżeniem ust. 2 i 3 niniejszego artykułu Republika Francuska jest upoważniona do nowelizacji umowy, zgodnie z procedurą w niej określoną, w celu dostosowania jej 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, pod warunkiem że nowelizacja tej umowy jest niezbędna do zapewnienia pełnego, prawidłowego i szybkiego stosowania prawa Unii w części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jej jurysdykcji.
2. 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 przekazuje te informacje Radzie i Parlamentowi Europejskiemu. Republika Francuska zapewnia wszelkie dodatkowe informacje na temat planowanych zmian, o które zwróciła się Komisja.
3. W terminie [trzech] miesięcy od notyfikacji planowanej zmiany i towarzyszącej noty objaśniającej Komisja przyjmuje decyzję w kwestii, czy spełniono wymogi określone w ust. 1 i w art. 2. Jeżeli Komisja podejmie decyzję stwierdzającą, że są one spełnione, Republika Francuska może przystąpić do nowelizacji umowy. Egzemplarz zmienionej umowy przekazuje się Komisji w terminie jednego miesiąca od daty wejścia w życie nowelizacji lub, w przypadku tymczasowego stosowania nowelizacji, w terminie jednego miesiąca od rozpoczęcia jej tymczasowego stosowania.

Artykuł 6

Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla decyzji (UE) 2020/1531.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodnicząca*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*