

Bruksela, 27 listopada 2020 r.
(OR. en)

13443/20

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2020/0347 (COD)

UK 84
PREP-BXT 45
TRANS 551
CODEC 1236

PISMO PRZEWODNIE

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	27 listopada 2020 r.
Do:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, sekretarz generalny Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2020) 782 final
Dotyczy:	Wniosek dotyczący ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i połączeń kolejowych w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo stałym połączeniem przez kanał La Manche

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2020) 782 final.

Załącznik: COM(2020) 782 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.11.2020 r.
COM(2020) 782 final

2020/0347 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i połączeń kolejowych
w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo
stałym połączeniem przez kanał La Manche**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W dniu 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej¹ (zwana dalej „umową o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2020/135² i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Okres przejściowy, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z art. 127 tej umowy, kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r.

W art. 10 Traktatu między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej dotyczącego budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisanego w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r. (zwanego dalej „traktatem z Canterbury”), ustanowiono Komisję Międzyrządową ds. nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche. Do końca okresu przejściowego przewidzianego w umowie o wystąpieniu („okres przejściowy”) Komisja Międzyrządowa jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798³. W ramach pełnienia tej funkcji stosuje ona odnośnie do całego stałego połączenia przez kanał La Manche przepisy prawa Unii dotyczące bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

O ile nie zostanie postanowione inaczej, po zakończeniu okresu przejściowego prawo Unii nie będzie już miało zastosowania do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa, a w odniesieniu do części stałego połączenia przez Kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Francji Komisja Rządowa nie będzie już krajowym organem ds. bezpieczeństwa na mocy prawa Unii. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury stałego połączenia przez kanał La Manche oraz certyfikaty bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych realizujących przewozy przez stałe połączenie, wydane przez Komisję Międzyrządową nie będą już ważne.

Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531⁴ Francja została upoważniona do wynegocjowania, podpisania i zawarcia umowy międzynarodowej ze Zjednoczonym Królestwem dotyczącej stosowania unijnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei do stałego połączenia przez kanał La Manche w celu utrzymania

¹ Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7.

² Decyzja Rady (UE) 2020/135 z dnia 30 stycznia 2020 r. w sprawie zawarcia Umowy 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. 1).

³ 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).

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).

jednolitego systemu bezpieczeństwa. Jest jednak mało prawdopodobne, że umowa ta wejdzie w życie przed końcem okresu przejściowego.

W świetle gospodarczego znaczenia stałego połączenia przez kanał La Manche dla Unii jest niezbędne, aby stałe połączenie przez kanał La Manche nadal funkcjonowało po dniu 1 stycznia 2021 r. W tym celu autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa wydana jego zarządcy infrastruktury przez Komisję Międzyrządową na podstawie dyrektywy 2004/49/WE⁵ powinna zachować ważność przez dwa miesiące od zakończenia okresu przejściowego określonego w umowie o wystąpieniu. Jest to okres, który zdaniem władz francuskich jest potrzebny, aby dać francuskiemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa wystarczająco dużo czasu na wydanie własnej autoryzacji dotyczącej odcinka stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającego jurysdykcji Francji. Komisja uznaje, że na te potrzeby jest to maksymalne uzasadnione przedłużenie. Jeżeli umowa przewidziana w decyzji (UE) 2020/1531 zostanie zawarta na późniejszym etapie, Komisja Międzyrządowa będzie mogła wydać jednolitą autoryzację w zakresie bezpieczeństwa zastępującą autoryzację wydaną przez francuski krajowy organ ds. bezpieczeństwa na warunkach, które należałoby ustalić.

Ponadto licencje wydane przed zakończeniem okresu przejściowego na mocy dyrektywy 2012/34/UE przez Zjednoczone Królestwo przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę na jego terytorium nie będą ważne w Unii po jego zakończeniu.

W dniu 10 listopada 2020 r., zgodnie z art. 14 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁶, Republika Francuska powiadomiła Komisję o swoim zamiarze rozpoczęcia negocjacji w sprawie umowy transgranicznej ze Zjednoczonym Królestwem. Celem tej umowy ma być umożliwienie przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i posiadającym licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo korzystania z infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo za pośrednictwem stałego połączenia przez kanał La Manche do stacji granicznej i terminalu Calais-Fréthun bez uzyskania licencji na podstawie dyrektywy 2012/34/UE od unijnego organu wydającego licencje.

W celu zapewnienia połączeń między Unią a Zjednoczonym Królestwem jest konieczne, aby przedsiębiorstwa kolejowe nadal realizowały przewozy aż do stacji granicznej Calais-Fréthun. W tym celu okres ważności ich licencji wydanych przez Zjednoczone Królestwo na podstawie dyrektywy 2012/34/UE oraz certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez Komisję Międzyrządową należy przedłużyć o dziewięć miesięcy, poczynając od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. O taki właśnie okres wnoszą władze francuskie. Przedłużenie to dałoby wystarczająco dużo czasu na wynegocjowanie i zawarcie umowy transgranicznej między Francją a Zjednoczonym Królestwem na mocy art. 14 dyrektywy 2012/34/UE oraz umowy przewidzianej w decyzji (UE) 2020/1531, a także na przedsięwzięcie wszelkich innych środków przewidzianych w prawie Unii, które będą niezbędne do uniknięcia zakłóceń. Okres ten pozwoliłby w pełni na zakończenie tych procedur, dlatego też Komisja uważa, że jest to maksymalne uzasadnione przedłużenie, które można przyznać. Jeżeli negocjacje dwustronne nie zostaną zakończone terminowo, przedmiotowe przedsiębiorstwa kolejowe będą musiały uzyskać licencję UE na podstawie

⁵ 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).

⁶ 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).

dyrektywy 2012/34/UE do dnia, w którym niniejsze rozporządzenie przestanie mieć zastosowanie.

- **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 przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa oraz że certyfikaty i autoryzacje wydane przez Komisję Międzyrządową utracą ważność na mocy prawa Unii z końcem okresu przejściowego, o ile nie zostanie postanowione inaczej. To samo dotyczy licencji operacyjnych wydanych przez organ wydający licencje w Zjednoczonym Królestwie. Proponowane warunki ściśle ograniczono do tego, co jest niezbędne w tym zakresie, aby uniknąć zakłóceń w przewozach transgranicznych. Ponadto będą one miały zastosowanie przez ograniczony czas. Poza tym obowiązywać będą nadal ogólne przepisy aktów wymienionych powyżej. 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 zastąpiła dyrektywę 2004/49/WE, a także dyrektywę 2012/34/UE. Zamiarem jest zapewnienie ciągłości transgranicznych połączeń kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem po zakończeniu okresu przejściowego.

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**

Rozporządzenie, którego dotyczy wniosek, uznaje się za proporcjonalne, ponieważ pozwala ono uniknąć niewspółmiernych zakłóceń przez wprowadzenie ograniczonej i niezbędnej zmiany prawnej, która uwzględnia potrzebę zapewnienia ciągłości transgranicznych połączeń kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem. Nie wykracza ono poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu, ani nie wprowadza żadnych szerszych zmian ani środków stałych.

- **Wybór instrumentu**

Niniejszy wniosek zawiera ograniczony zestaw przepisów dotyczących bardzo specyficznej i jednorazowej sytuacji. W związku z tym nie należy zmieniać dyrektywy (UE) 2016/798 ani dyrektywy 2012/34/UE. Ta forma jest również najbardziej odpowiednia ze względu na pilny charakter sytuacji / kontekst, ponieważ czas dostępny przed zakończeniem okresu przejściowego jest zbyt krótki, aby umożliwić transpozycję przepisów zawartych w dyrektywie.

Biorąc to pod uwagę, uznano, że rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady jest jedyną odpowiednią formą aktu prawnego.

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

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

Działania te nie mają zastosowania ze względu na wyjątkowy, tymczasowy i jednorazowy charakter zdarzenia wymagającego niniejszego wniosku.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Wyzwania wynikające z zakończenia okresu przejściowego określonego w umowie o wystąpieniu, konieczność przygotowania się na zmiany, które na pewno nastąpią w dniu 1 stycznia 2021 r. oraz ewentualne dodatkowe środki, które należy przewidzieć, zostały omówione z przedstawicielami państw członkowskich i zainteresowanymi stronami w kontekście konkretnych posiedzeń.

Wątkiem powtarzającym się w przedstawianych opiniach była potrzeba interwencji regulacyjnej w celu zapewnienia ciągłości przewozów w ramach stałego połączenia przez kanał La Manche, gdy prawo Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa.

- **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 konieczna ze względu na wyjątkowy charakter sytuacji i krótki okres obowiązywania środka, którego dotyczy wniosek. 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. WPŁYW 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, którego dotyczy wniosek (art. 1), 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.

Art. 3 przedłuża ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury o dwa miesiące oraz certyfikatów bezpieczeństwa i licencji przedsiębiorstw kolejowych o dziewięć miesięcy. Przedłuża się w nim również o dziewięć miesięcy okres ważności licencji operacyjnych wydanych na mocy dyrektywy 2012/34/UE. Ogranicza obowiązywanie w ten sposób przedłużonych licencji do obszaru między stacją graniczną a terminalem, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, oraz do Zjednoczonego Królestwa.

Art. 4 stanowi, że te autoryzacje, certyfikaty i licencje podlegają odpowiednio przepisom dyrektywy (UE) 2016/798 i dyrektywy 2012/34/UE oraz zobowiązuje ich posiadaczy do współpracy z francuskim krajowym organem ds. bezpieczeństwa i organem wydającym licencje oraz do przekazywania niezbędnych informacji. Zgodnie z art. 5 francuski krajowy organ ds. bezpieczeństwa i organ wydający licencje muszą monitorować spełnianie przez posiadaczy tych autoryzacji, certyfikatów i licencji wymogów określonych w prawie Unii.

Komisji powierza się ponadto uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do cofnięcia korzyści przyznanych posiadaczom przedmiotowych certyfikatów, autoryzacji i licencji, w przypadku braku zgodności z wymogami unijnymi.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i połączeń kolejowych
w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo
stałym połączeniem przez kanał La Manche**

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,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym⁷,

po konsultacji z Komitetem Regionów⁸,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (zwana dalej „umową o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2020/135 i weszła w życie w dniu 1 lutego 2020 r. Okres przejściowy, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, podczas którego prawo Unii nadal ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie zgodnie z art. 127 tej umowy, kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r.
- (2) W art. 10 Traktatu między Francją a Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, dotyczącego budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche przez prywatnych koncesjonariuszy, podpisanego w Canterbury w dniu 12 lutego 1986 r. (zwanego dalej „traktatem z Canterbury”), ustanowiono Komisję Międzyrządową ds. nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche.
- (3) Do końca okresu przejściowego przewidzianego w umowie o wystąpieniu Komisja Międzyrządowa stanowi krajowy organ ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798⁹. W ramach pełnienia tej funkcji stosuje ona na całym odcinku stałego połączenia przez kanał La Manche przepisy

⁷ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁸ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

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).

prawa Unii dotyczące bezpieczeństwa kolei oraz, na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797¹⁰ – interoperacyjności kolei.

- (4) O ile nie zostanie postanowione inaczej, po zakończeniu okresu przejściowego prawo Unii nie będzie już miało zastosowania do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Zjednoczonego Królestwa, a w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Francji Komisja Międzyrządowa nie będzie już krajowym organem ds. bezpieczeństwa na podstawie prawa unijnego. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury stałego połączenia przez kanał La Manche oraz certyfikaty bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych wykonujących przewozy stałym połączeniem przez kanał La Manche, wydane przez Komisję Międzyrządową na podstawie odpowiednio art. 11 i 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady¹¹ utracą swoją ważność z dniem 1 stycznia 2021 r.
- (5) Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531¹² Francja została upoważniona do wynegocjowania, podpisania i zawarcia ze Zjednoczonym Królestwem umowy międzynarodowej dotyczącej stosowania unijnych przepisów w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei do stałego połączenia przez kanał La Manche w celu utrzymania jednolitego systemu bezpieczeństwa. Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1530¹³ zmieniono dyrektywę (UE) 2016/798, w szczególności w odniesieniu do przepisów dotyczących krajowych organów ds. bezpieczeństwa.
- (6) Na podstawie tych zmian i z zastrzeżeniem zawarcia umowy przewidzianej w decyzji (UE) 2020/1531 oraz pod pewnymi warunkami Komisja Międzyrządowa mogłaby pozostać jedynym organem ds. bezpieczeństwa w odniesieniu do całego stałego połączenia przez kanał La Manche, stanowiąc w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche pod jurysdykcją Francji krajowy organ ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798. Jest jednak mało prawdopodobne, że umowa przewidziana w decyzji (UE) 2020/1531 wejdzie w życie przed końcem okresu przejściowego.
- (7) Bez tej umowy od dnia 1 stycznia 2021 r. Komisja Międzyrządowa nie będzie się już kwalifikować jako krajowy organ ds. bezpieczeństwa w rozumieniu art. 3 pkt 7 dyrektywy (UE) 2016/798 w odniesieniu do części stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającej jurysdykcji Francji. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa

¹⁰ 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).

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).

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).

¹³ 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 (Dz.U. L 352 z 22.10.2020, s. 1).

i certyfikaty bezpieczeństwa wydane przez Komisję Międzyrządową utracą ważność. Francuski krajowy organ ds. bezpieczeństwa stanie się właściwym krajowym organem ds. bezpieczeństwa w odniesieniu do odcinka stałego połączenia przez kanał La Manche podlegającego jurysdykcji Francji.

- (8) W świetle gospodarczego znaczenia stałego połączenia przez kanał La Manche dla Unii jest niezbędne, aby nadal funkcjonowało ono po dniu 1 stycznia 2021 r. W tym celu autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa wydana przez Komisję Międzyrządową, o której mowa w motywie 4, powinna zachować ważność przez okres nieprzekraczający dwóch miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, co pozwoli francuskiemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa wydać własne autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa.
- (9) Licencje wydane na podstawie rozdziału III dyrektywy 2012/34/UE przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie stracą ważność z końcem okresu przejściowego. W dniu 10 listopada 2020 r., zgodnie z art. 14 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE¹⁴, Francja powiadomiła Komisję o swoim zamiarze rozpoczęcia negocjacji w sprawie umowy transgranicznej ze Zjednoczonym Królestwem. Celem tej umowy będzie umożliwienie przedsiębiorstwom kolejowym z siedzibą 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 bez uzyskania licencji na podstawie dyrektywy 2012/34/UE od unijnego organu wydającego licencje.
- (10) W celu zapewnienia połączeń między Unią a Zjednoczonym Królestwem jest niezbędne, aby przedsiębiorstwa kolejowe, o których mowa w motywie 9 nadal wykonywały przewozy. W tym celu okres ważności ich licencji wydanych przez Zjednoczone Królestwo na podstawie dyrektywy 2012/34/UE oraz certyfikatów bezpieczeństwa wydanych przez Komisję Międzyrządową należy przedłużyć o dziewięć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, co wystarczy, aby umożliwić zainteresowanym państwom członkowskim podjęcie niezbędnych kroków, aby zapewnić połączenia zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE, dyrektywą (UE) 2016/798 oraz na podstawie umowy przewidzianej w decyzji (UE) 2020/1531, stosownie do przypadku.
- (11) Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do wycofania korzyści przyznanych posiadaczom certyfikatów, autoryzacji i licencji w przypadkach braku zgodności z wymogami unijnymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁽⁶⁾. Biorąc pod uwagę potencjalny wpływ tych środków na bezpieczeństwo kolei, do ich przyjmowania należy stosować procedurę sprawdzającą. W uzasadnionych przypadkach, gdy jest to umotywowane szczególnie pilną potrzebą, Komisja powinna przyjmować akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.
- (12) Z uwagi na pilny charakter sprawy związany z zakończeniem okresu przejściowego, o którym mowa powyżej, należy przewidzieć wyjątek od terminu ośmiu tygodni,

¹⁴ 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).

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.

- (13) Zgodnie z zasadą pomocniczości, określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej, Unia może podjąć działania, ponieważ państwa członkowskie nie mogą w sposób wystarczający osiągnąć celu niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienia tymczasowych środków dotyczących bezpieczeństwa kolei i połączeń kolejowych w odniesieniu do zakończenia okresu przejściowego, o którym mowa w motywie 1. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (14) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i mieć zastosowanie od dnia następującego po dniu zakończenia okresu przejściowego,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. W niniejszym rozporządzeniu ustanawia się przepisy szczegółowe w związku z zakończeniem okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, w odniesieniu do niektórych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie dyrektywy 2004/49/WE oraz niektórych licencji przedsiębiorstw kolejowych wydanych na podstawie dyrektywy 2012/34/UE, o których mowa w ust. 2.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących certyfikatów, autoryzacji i licencji, które są ważne do dnia 31 grudnia 2020 r.:
 - a) autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa wydane na podstawie art. 11 dyrektywy 2004/49/WE dla zarządców infrastruktury w zakresie zarządzania i eksploatacji infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo przez tunel pod kanałem La Manche;
 - b) certyfikaty bezpieczeństwa wydane na podstawie art. 10 dyrektywy 2004/49/WE przedsiębiorstwom kolejowym z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie wykorzystującym infrastrukturę transgraniczną łączącą Unię ze Zjednoczonym Królestwem przez tunel pod kanałem La Manche;
 - c) licencji wydanych na podstawie rozdziału III dyrektywy 2012/34/WE przedsiębiorstwom kolejowym z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie wykorzystującym infrastrukturę transgraniczną łączącą Unię ze Zjednoczonym Królestwem przez tunel pod kanałem La Manche.

Artykuł 2

Definicje

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia stosuje się odpowiednie definicje zawarte w dyrektywie 2012/34/UE i dyrektywie (UE) 2016/798 oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na mocy tych dyrektyw oraz dyrektywy 2004/49/WE.

Artykuł 3

Ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i licencji operacyjnych

1. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) zachowują ważność przez dwa miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.
2. Certyfikaty bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b) zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Są one ważne jedynie na potrzeby dotarcia ze Zjednoczonego Królestwa do stacji granicznej i terminalu, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, lub wyjazdu z tej stacji i terminalu do Zjednoczonego Królestwa.
3. Licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c) zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Na zasadzie odstępstwa od przepisów art. 23 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE licencje te są ważne wyłącznie na odcinku między stacją graniczną i terminalem, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, a Zjednoczonym Królestwem.

Artykuł 4

Zasady i obowiązki dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa

1. Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa oraz licencje regulowane przepisami art. 3 niniejszego rozporządzenia podlegają przepisom mającym do nich zastosowanie zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE i z dyrektywą (UE) 2016/798 oraz zgodnie z aktami wykonawczymi i delegowanymi przyjętymi na podstawie tych dyrektyw.
2. Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa oraz licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz, w stosownych przypadkach, organ je wydający, jeżeli nie jest nim krajowy organ ds. bezpieczeństwa, na którego terytorium w ramach Unii znajduje się infrastruktura i w kompetencji którego znajduje się stacja graniczna i terminal wymienione w załączniku, współpracują z krajowym organem ds. bezpieczeństwa i przekazują mu wszystkie istotne informacje i dokumenty.
3. Jeżeli informacje lub dokumenty nie zostaną dostarczone w terminach wyznaczonych we wnioskach wystosowanych przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, po otrzymaniu powiadomienia od krajowego organu ds. bezpieczeństwa Komisja może, w drodze aktów wykonawczych, cofnąć korzyść przyznaną posiadaczowi na podstawie art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2.
4. Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, niezwłocznie informują Komisję i Agencję Kolejową Unii Europejskiej o wszelkich działaniach innych właściwych organów ds. bezpieczeństwa, które mogą kolidować z ich obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia, dyrektywy 2012/34/UE lub dyrektywy (UE) 2016/798.

5. Przed cofnięciem korzyści przyznanych na podstawie art. 3 Komisja w odpowiednim czasie informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, organ, który wydał certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa lub licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2, posiadaczy tych certyfikatów, autoryzacji lub licencji, o zamiarze jej cofnięcia i daje im możliwość wyrażenia opinii.
6. W odniesieniu do licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), do celów ust. 1–5 niniejszego artykułu odniesienia do krajowego organu ds. bezpieczeństwa należy rozumieć jako odniesienia do organu wydającego licencje zdefiniowanego w art. 3 pkt 15 dyrektywy 2012/34/UE.

Artykuł 5

Monitorowanie zgodności z prawem Unii

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 2, monitoruje stosowanie norm bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych wykorzystujących infrastrukturę transgraniczną, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), oraz w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej. Ponadto krajowy organ ds. bezpieczeństwa sprawdza, czy zarządcy infrastruktury i przedsiębiorstwa kolejowe spełniają wymogi bezpieczeństwa określone w prawie Unii. W stosownych przypadkach krajowy organ ds. bezpieczeństwa przekazuje Komisji i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej zalecenie podjęcia przez Komisję działań na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu.

Organ wydający licencje, o którym mowa w art. 4 ust. 2 w związku z ust. 6 niniejszego rozporządzenia, monitoruje, czy wymogi art. 19–22 dyrektywy 2012/34/UE są nadal spełniane w odniesieniu do przedsiębiorstw kolejowych posiadających licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c) niniejszego rozporządzenia.
2. W przypadku gdy Komisja ma uzasadnione wątpliwości co do tego, czy normy bezpieczeństwa stosowane przy wykonywaniu przewozów transgranicznych lub przy eksploatacji infrastruktury wchodzącej w zakres niniejszego rozporządzenia lub części tej infrastruktury, która znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, są zgodne z odpowiednimi przepisami Unii, przyjmuje bez zbędnej zwłoki akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi na podstawie art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2. Stosuje się to odpowiednio, w przypadku gdy Komisja ma uzasadnione wątpliwości co do spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1 akapit drugi.
3. Do celów ust. 1 niniejszego artykułu krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub organ wydający licencje, o którym mowa w art. 4 ust. 2 w związku z ust. 6, może zwrócić się do odpowiednich właściwych organów o udzielenie informacji, wyznaczając na to rozsądny termin. Jeżeli odpowiednie właściwe organy nie prześlą żądanych informacji w wyznaczonym terminie lub prześlą informacje niekompletne, po otrzymaniu powiadomienia od, odpowiednio, krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub organu wydającego licencje, o którym mowa w art. 4 ust. 2 w związku z ust. 6, Komisja może przyjąć akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi na podstawie art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2.

4. Przed cofnięciem korzyści przyznanych na podstawie art. 3 Komisja w odpowiednim czasie powiadamia krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 2, organ, który wydał certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa i licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2, posiadaczy tych certyfikatów, autoryzacji lub licencji oraz krajowy organ ds. bezpieczeństwa i organ wydający licencje Zjednoczonego Królestwa, o zamiarze ich cofnięcia i daje im możliwość wyrażenia opinii.

Artykuł 6

Konsultacje i współpraca

1. Właściwe organy państw członkowskich konsultują się i współpracują z właściwymi organami Zjednoczonego Królestwa w zakresie niezbędnym do zapewnienia wykonania niniejszego rozporządzenia.
2. Na wniosek Komisji państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazują jej wszelkie informacje uzyskane na podstawie ust. 1 lub wszelkie inne informacje mające znaczenie do celów wdrażania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 7

Komitety

1. Komisję wspiera komitet, o którym mowa w art. 51 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁽⁷⁾ oraz komitet, o którym mowa w art. 62 dyrektywy 2012/34/UE. Komitety te są komitetami w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.
2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 8 rozporządzenia (UE) nr 182/2011 w związku z jego art. 5.

Artykuł 8

Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2021 r.
3. Niniejsze rozporządzenie przestaje obowiązywać w dniu 1 października 2021 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

W imieniu Rady

Przewodniczący

Przewodniczący



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 27.11.2020 r.
COM(2020) 782 final

ANNEX

ZAŁĄCZNIK

do

wniosku dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady

**w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i połączeń kolejowych w
odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo
stałym połączeniem przez kanał La Manche**

ZAŁĄCZNIK

Stacja graniczna i terminal, o których mowa w art. 3 i 4 to:

FRANCJA

Calais-Fréthun