



KOMISJA
EUROPEJSKA

Strasburg, dnia 12.2.2019
COM(2019) 88 final

2019/0040 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń
w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii
Północnej z Unii Europejskiej**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

• Przyczyny i cele wniosku

W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Oznacza to, że jeżeli umowa o wystąpieniu¹ nie zostanie ratyfikowana, prawo pierwotne i wtórne Unii przestanie mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia 30 marca 2019 r. („data wystąpienia”). Zjednoczone Królestwo stanie się wtedy „państwem trzecim”.

Wystąpienie Zjednoczonego Królestwa z Unii bez umowy ma wpływ na ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 11 dyrektywy 2004/49/WE zarządom infrastruktury w odniesieniu do zarządzania i eksploatacji infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo.

W komunikacie Komisji pt. „Przygotowania do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej w dniu 30 marca 2019 r.: Plan działania awaryjnego”² Komisja określiła zasady leżące u podstaw środków awaryjnych, w tym koncepcję, że ich celem nie jest rozwiązanie problemu niezastosowania środków zapewniających gotowość przez zainteresowane strony lub opóźnień w ich wdrażaniu. W komunikacie tym Komisja wymieniła działania, które uznaje za niezbędne, jednocześnie przypominając, że dodatkowe działania mogą być konieczne na późniejszym etapie.

W dniu 13 grudnia 2018 r. Rada Europejska (art. 50) ponowiła apel o intensyfikację prac służących przygotowaniu się, na wszystkich szczeblach, na następstwa wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii, z uwzględnieniem wszelkich możliwych wersji rozwoju wydarzeń.

Komisja omówiła możliwe konsekwencje wystąpienia z państwami członkowskimi w ramach seminariów zorganizowanych przez Radę Unii Europejskiej w 2018 r. Skutki wycofania oraz środki gotowości szczegółowo omawiano ponadto podczas serii wizyt we wszystkich państwach członkowskich.

W dziedzinie transportu kolejowego w większości przypadków zainteresowane strony mogą zneutralizować skutki wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej w odniesieniu do certyfikatów, autoryzacji i licencji za pomocą różnych środków, w szczególności poprzez ustanowienie siedziby w jednym z państw członkowskich oraz poprzez uzyskanie tam odpowiednich certyfikatów, autoryzacji i licencji.

Rozwiązanie kwestii odnoszących się bezpośrednio do działalności transgranicznej, zapewnienia ich ciągłości po dacie wystąpienia, a tym samym złagodzenia zakłóceń w Unii, wymaga jednak negocjacji i podpisania umów między zainteresowanymi państwami członkowskimi UE a Zjednoczonym Królestwem. Zawarcie takich umów dwustronnych będzie możliwe dopiero kiedy Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim.

¹ https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/draft_withdrawal_agreement_0.pdf.

² COM(2018) 880 final z 13.11.2018.

W szczególności należy dostosować status transgranicznego organu ds. bezpieczeństwa, ustanowionego na mocy traktatu z Canterbury w odniesieniu do tunelu pod kanałem La Manche, uwzględniając nowy status Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego.

W związku z tym Komisja powinna proponować środki umożliwiające utrzymanie ważności autoryzacji w odniesieniu do określonych elementów infrastruktury kolejowej zgodnie z odpowiednimi przepisami UE.

Taki przedłużony okres ważności należy ograniczyć do niezbędnego minimum, aby dać Zjednoczonemu Królestwu i zainteresowanym państwom członkowskim czas niezbędny do zawarcia niezbędnych umów.

Dotyczy to tylko autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 11 dyrektywy 2004/49/WE zarządcom infrastruktury w odniesieniu do zarządzania i eksploatacji infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo.

Proponowane przepisy mają służyć zapewnieniu ciągłości ograniczonej do działalności i usług transgranicznych zgodnie z obowiązującymi wymogami prawnymi Unii. Przerwanie tych działań spowodowałoby poważne problemy społeczne i gospodarcze. Pomagając organizacjom w przestrzeganiu prawa UE, niniejsza inicjatywa zapewni również ochronę konsumentów i obywateli.

Środki przewidziane w niniejszym wniosku są uwarunkowane stosowaniem przy zapewnieniu transgranicznej łączności kolejowej norm bezpieczeństwa identycznych z wymogami UE mającymi zastosowanie do infrastruktury na terytorium Zjednoczonego Królestwa.

Poważnych zakłóceń będzie można jednak uniknąć tylko wówczas, gdy operatorzy kolejowi i organy krajowe wprowadzą wszystkie konieczne środki, aby szybko i w odpowiednim czasie przed dniem 30 marca 2019 r. wydać licencje umożliwiające dostęp do rynku, licencje maszynisty, a także wszystkie inne certyfikaty i autoryzacje wymagane do działania na terytorium Unii.

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

Proponowane rozporządzenie ma stanowić *lex specialis* i odnosić się do niektórych skutków wynikających z faktu, że przepisy dyrektywy 2004/49/WE nie będą już miały zastosowania do Zjednoczonego Królestwa. Proponowane warunki ściśle ograniczono do tego, co jest niezbędne w tym zakresie, aby uniknąć zakłóceń w działalności transgranicznej. 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 jakości sieci połączeń kolejowych, uzupełniając dyrektywę 2004/49/WE na wypadek wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej bez umowy o wystąpieniu.

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 przewozów 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 wprowadzać zmian do dyrektywy 2004/49/WE ani dyrektywy 2016/798/UE, która zastąpi ją z dniem 16 czerwca 2019 r. Odpowiednie przepisy dotyczące autoryzacji, których dotyczy wniosek, są objęte dyrektywą 2004/49/WE. Biorąc to pod uwagę, uznano, że wniosek dotyczący rozporządzenia 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*/kontrola sprawności obowiązującego prawodawstwa**

Nie dotyczy, z uwagi na wyjątkowy i jednorazowy charakter zdarzenia, z powodu którego konieczny był niniejszy wniosek.

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Szczególne okoliczności dotyczące negocjacji w sprawie wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii i stale zmieniająca się sytuacja poważnie ograniczyły możliwości publicznych konsultacji w sprawie niniejszego wniosku. Kwestie problemów wynikających z wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE oraz ich możliwych rozwiązań były wielokrotnie dyskutowane przez różne zainteresowane strony z sektora kolei i przedstawicieli tego państwa członkowskiego.

- **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 ograniczone potrzeby w czasie, kiedy wdrożona zostanie zmiana statusu Zjednoczonego Królestwa. Nie istnieją inne warianty strategiczne, które zasadniczo różniłyby się od proponowanej opcji.

- **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.

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

**w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń
w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii
Północnej z Unii Europejskiej**

(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-Społecznego³,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁴,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo złożyło notyfikację o zamiarze wystąpienia z Unii Europejskiej zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa od dnia wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po notyfikacji, tj. od dnia 30 marca 2019 r., chyba że Rada Europejska w porozumieniu ze Zjednoczonym Królestwem podejmie jednomyślnie decyzję o przedłużeniu tego okresu.
- (2) W dziedzinie transportu kolejowego zainteresowane podmioty mogą zapobiec skutkom wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii w odniesieniu do certyfikatów i autoryzacji za pomocą różnych środków, takich jak przeniesienie siedziby do państwa członkowskiego oraz uzyskiwanie odpowiednich licencji i certyfikatów w państwie członkowskim.
- (3) Stosowanie unijnych przepisów bezpieczeństwa do tunelu pod kanałem La Manche leży obecnie w gestii organu ds. bezpieczeństwa utworzonego na podstawie traktatu z Canterbury. System ustanowiony na mocy tego traktatu należy dostosować do statusu Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym wniosku są uwarunkowane stosowaniem norm i procedur bezpieczeństwa identycznych z wymogami UE do infrastruktury

³ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

⁴ Dz.U. C [...] z [...], s. [...].

wykorzystywanej w ramach transgranicznych połączeń kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem.

- (5) Aby umożliwić zainteresowanym stronom zawarcie niezbędnych porozumień oraz zastosowanie wszelkich innych środków potrzebnych do uniknięcia zakłóceń wynikających ze statusu Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego, należy przedłużyć ważność niektórych autoryzacji.
- (6) Czas trwania takiego przedłużenia ważności autoryzacji powinien być ograniczony do niezbędnego minimum, które umożliwi zainteresowanym państwom członkowskim podjęcie niezbędnych kroków, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa Unii.
- (7) Poważnych zakłóceń transgranicznych przewozów kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem będzie można jednak uniknąć tylko jeżeli operatorzy kolejowi i organy krajowe wprowadzą wszystkie konieczne środki, aby szybko i w odpowiednim czasie przed dniem 29 marca 2019 r. wydać licencje umożliwiające dostęp do rynku, licencje maszynisty, a także certyfikaty, licencje i autoryzacje wymagane do prowadzenia operacji na terytorium Unii.
- (8) Aby zapewnić jednolite warunki wykonania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do wycofania korzyści przyznanych posiadaczom autoryzacji w przypadkach, gdy normy bezpieczeństwa identyczne z odpowiednimi wymogami unijnymi nie zostaną zagwarantowane w odniesieniu do całej infrastruktury, której dotyczą te autoryzacje. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011⁵. Biorąc pod uwagę potencjalny wpływ tych środków na bezpieczeństwo kolei, do ich przyjmowania należy stosować procedurę sprawdzającą. Biorąc pod uwagę pilny charakter sprawy, Komisja powinna przyjąć akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie.
- (9) Ze względu na pilny charakter sytuacji związanej z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej, należy zastosować 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.
- (10) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i mieć zastosowanie od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie, chyba że zawarta ze Zjednoczonym Królestwem umowa o wystąpieniu weszłaby w życie przed tą datą.

⁵

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. ustanawiające przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję, Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 13.

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy szczegółowe w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej („Zjednoczone Królestwo”) z Unii Europejskiej w odniesieniu do niektórych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE⁶.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 11 dyrektywy 2004/49/WE zarządom infrastruktury w zakresie zarządzania i eksploatacji infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo, które są ważne w dniu poprzedzającym datę rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się odpowiednie definicje z dyrektywy 2004/49/WE oraz aktów wykonawczych przyjętych na jej podstawie. Odpowiednie definicje zawarte w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798⁷ oraz wszelkich aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na jej podstawie mają zastosowanie od dnia, w którym dyrektywa ta zacznie obowiązywać w odniesieniu do autoryzacji, o których mowa w art. 1 ust. 2.

Artykuł 3

Ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa

Autoryzacje, o których mowa w art. 1 ust. 2 zachowują ważność przez 3 miesiące od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 4

Zasady i obowiązki dotyczące autoryzacji

1. Autoryzacje, o których mowa w art. 1 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, podlegają przepisom mającym do nich zastosowanie zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE oraz

⁶ 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 (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44).

⁷ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (wersja przekształcona), Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102.

z dyrektywą (UE) 2016/798 od dnia rozpoczęcia stosowania tej ostatniej w odniesieniu do tych autoryzacji, a także przepisom aktów wykonawczych i delegowanych przyjętym na mocy tych dyrektyw.

2. Posiadacze autoryzacji, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz, w stosownych przypadkach, organ wydający te autoryzacje, jeżeli nie jest nim krajowy organ ds. bezpieczeństwa, w kompetencji którego znajduje się infrastruktura na terytorium Unii, współpracują z krajowym organem ds. bezpieczeństwa i przekazują mu wszystkie istotne informacje i dokumenty.
3. Jeżeli informacje lub dokumenty nie zostaną dostarczone w terminie wyznaczonym we wnioskach wystosowanych przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2, po otrzymaniu powiadomienia od krajowego organu ds. bezpieczeństwa Komisja może, w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 7 ust. 2, cofnąć korzyść przyznaną posiadaczowi na podstawie art. 3.
4. Posiadacze autoryzacji, 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 2004/49/WE i dyrektywy (UE) 2016/798.
5. Przed cofnięciem korzyści na podstawie art. 3 Komisja w odpowiednim czasie informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2, organ, który wydał autoryzacje, o których mowa w art. 1 ust. 2, posiadaczy tych autoryzacji oraz krajowy organ ds. bezpieczeństwa Zjednoczonego Królestwa, o zamiarze jej cofnięcia i daje im możliwość wyrażenia opinii.

Artykuł 5

Normy bezpieczeństwa

1. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 2, monitoruje stosowanie norm bezpieczeństwa kolei w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej, o której mowa w art. 1 ust. 2. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa przekazuje Komisji i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej regularne sprawozdania dotyczące tej kwestii, w stosownych przypadkach wraz z zaleceniem podjęcia przez Komisję działań na podstawie ust. 2.
2. W przypadku gdy Komisja ma uzasadnione wątpliwości co do tego, czy normy bezpieczeństwa stosowane przy eksploatacji infrastruktury wchodzącej w zakres niniejszego rozporządzenia lub eksploatacji części tej infrastruktury, która znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, są zgodne z odpowiednimi przepisami Unii, cofa w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 7 ust. 2 korzyść przyznaną posiadaczowi na podstawie art. 3.
3. Do celów ust. 1 krajowy organ ds. bezpieczeństwa może zwrócić się do odpowiednich właściwych organów o udzielenie informacji, wyznaczając na to rozsądny termin. Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie dostarczy żądanych informacji w terminie wyznaczonym przez właściwy organ lub będą one niekompletne, po otrzymaniu powiadomienia od krajowego organu ds. bezpieczeństwa Komisja może, w drodze aktów wykonawczych przyjętych zgodnie z art. 7 ust. 2, cofnąć korzyść przyznaną posiadaczowi zgodnie z art. 3.

4. Przed cofnięciem korzyści na podstawie art. 3 Komisja w odpowiednim czasie informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 2, organ, który wydał autoryzację, o których mowa w art. 1 ust. 2, posiadaczy tych autoryzacji oraz krajowy organ ds. bezpieczeństwa Zjednoczonego Królestwa, o zamiarze jej 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, gdy jest to niezbędne w celu 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 przy wdrażaniu niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 7

Komitety

1. Komisję wspiera komitet, o którym mowa w art. 51 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797⁸. Komitet ten jest komitetem 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 stosowanie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestają mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie na podstawie art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej.
3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej wejdzie w życie w terminie, o którym mowa w ust. 2.
4. Niniejsze rozporządzenie przestaje obowiązywać trzy miesiące po jego dacie rozpoczęcia stosowania, zgodnie z ust. 2.

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).

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

Sporządzono w Strasburgu dnia r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego
Przewodniczący*

*W imieniu Rady
Przewodniczący*