

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2019/503**z dnia 25 marca 2019 r.****w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii****(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,

po konsultacji z Europejskim Komitetem Ekonomiczno-Społecznym,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą ⁽¹⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 29 marca 2017 r. Zjednoczone Królestwo notyfikowało swój zamiar wystąpienia z Unii zgodnie z art. 50 Traktatu o Unii Europejskiej. Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa z dniem wejścia w życie umowy o wystąpieniu lub, w przypadku jej braku, dwa lata po tej notyfikacji, to znaczy 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 zaradzić skutkom wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii w odniesieniu do certyfikatów i autoryzacji za pomocą różnych środków. Środki te obejmują przeniesienie siedziby przez podmioty do jednego z pozostałych państw członkowskich oraz uzyskanie w danym państwie członkowskim odpowiednich licencji i certyfikatów.
- (3) Do rozwiązania kwestii bezpośrednio związanych z transgranicznymi przewozami kolejowymi i infrastrukturą niezbędne będą szczególne umowy, o których mowa w art. 14 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE ⁽²⁾, dzięki czemu zapewniona zostanie ciągłość takich przewozów, a zakłócenia zostaną ograniczone do minimum. Zgodnie ze tą dyrektywą takie umowy zapewniłyby również traktowanie na zasadzie wzajemności przedsiębiorstw unijnych i przedsiębiorstw mających siedzibę w Zjednoczonym Królestwie korzystających z infrastruktury transgranicznej.
- (4) Zawarcie takich umów między zainteresowanymi państwami członkowskimi a Zjednoczonym Królestwem będzie możliwe dopiero po tym, jak Zjednoczone Królestwo stanie się państwem trzecim. W szczególności stosowanie unijnych przepisów bezpieczeństwa do tunelu pod kanałem La Manche powierzone jest obecnie Międzyrządowej Komisji, utworzonej na mocy traktatu z Canterbury podpisanego w dniu 12 lutego 1986 r., której w kwestiach bezpieczeństwa doradza Organ ds. Bezpieczeństwa Tunelu pod Kanałem La Manche. System ustanowiony na mocy tego traktatu powinien zostać dostosowany z uwzględnieniem statusu Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego. W szczególności odpowiedzialność za część tunelu pod kanałem La Manche znajdującą się na terytorium Francji powinna, w celu zapewnienia stosowania prawa Unii do tej części tunelu, pozostawać pod wyłączną kontrolą właściwego organu określonego w art. 3 pkt 7 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽³⁾. Ten właściwy organ może jednak, z myślą o jak najlepszym wykonywaniu swoich zadań oraz mając na uwadze wspólne cechy tunelu po obu stronach granicy, a także w celu zachowania spójności decyzji, uwzględniać opinie dwustronnego organu ustanowionego na mocy umowy między dwoma państwami, takiego jak ustanowiony na mocy traktatu z Canterbury Organ ds. Bezpieczeństwa Tunelu pod Kanałem La Manche, który doradza Międzyrządowej Komisji, lub opracować inne środki współpracy z organami odpowiedzialnymi za część tunelu znajdującą się na terytorium Zjednoczonego Królestwa.

⁽¹⁾ Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 13 marca 2019 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 marca 2019 r.

⁽²⁾ 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).

⁽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).

- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są uwarunkowane stosowaniem norm i procedur bezpieczeństwa, wymogów dotyczących dostępu do działalności jako przedsiębiorstwo kolejowe oraz wymogów dotyczących prowadzenia pociągu, które są identyczne z wymogami Unii stosowanymi do infrastruktury wykorzystywanej w celu zapewnienia transgranicznych połączeń kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem, a także do przedsiębiorstw prowadzących działalność i maszynistów prowadzących pociągi z wykorzystaniem tej infrastruktury.
- (6) Aby umożliwić zainteresowanym stronom zawarcie niezbędnych umów oraz podjęcie wszelkich innych środków wymaganych do uniknięcia zakłóceń, biorąc pod uwagę status Zjednoczonego Królestwa jako państwa trzeciego, niezbędne jest przedłużenie ważności niektórych certyfikatów, autoryzacji i licencji.
- (7) Okres, na jaki przedłuża się ważność certyfikatów, autoryzacji i licencji powinien być ograniczony do niezbędnego minimum, które umożliwi zainteresowanym państwom członkowskim podjęcie niezbędnych kroków, zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/49/WE ⁽⁴⁾, dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2007/59/WE ⁽⁵⁾ oraz dyrektywą 2012/34/UE.
- (8) Aby uniknąć poważnych zakłóceń transgranicznych przewozów kolejowych ze Zjednoczonym Królestwem, istotne jest również, aby operatorzy kolejowi i organy krajowe szybko podejmowali wymagane środki, aby zapewnić wydanie certyfikatów, autoryzacji i licencji objętych zakresem stosowania niniejszego rozporządzenia, w odpowiednim czasie zanim niniejsze rozporządzenie przestanie mieć zastosowanie, oraz aby inne certyfikaty, autoryzacje i licencje wymagane do prowadzenia działalności na terytorium Unii zostały wydane przed dniem wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z Unii.
- (9) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia, należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do wycofania korzyści przyznanych posiadaczom certyfikatów, autoryzacji i licencji w przypadku niezapewnienia 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. Komisja powinna przyjmować akty wykonawcze mające natychmiastowe zastosowanie, jeżeli - w należycie uzasadnionych przypadkach - jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.
- (10) Z uwagi na pilną potrzebę spowodowaną wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii, 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.
- (11) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie tymczasowych środków dotyczących niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa z Unii, w przypadku braku umowy o wystąpieniu, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na jego rozmiary i skutki możliwe jest jego lepsze osiągnięcie na poziomie Unii, może ona przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest konieczne do osiągnięcia tego celu.
- (12) Przepisy niniejszego rozporządzenia powinny wejść w życie w trybie pilnym i powinny mieć zastosowanie od dnia następującego po dniu, w którym Traktaty przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa, chyba że przed tym dniem wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia szczególne przepisy w związku z wystąpieniem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej (zwanego dalej „Zjednoczonym Królestwem”) z Unii Europejskiej w odniesieniu do niektórych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa wydanych na podstawie dyrektywy 2004/49/WE, niektórych licencji dla maszynistów wydawanych na podstawie dyrektywy 2007/59/WE oraz niektórych licencji wydawanych przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy 2012/34/UE.

⁽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).

⁽⁵⁾ Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).

⁽⁶⁾ 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).

2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących certyfikatów, autoryzacji i licencji, które są ważne w dniu poprzedzającym dzień rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia:
- 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;
 - certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 10 dyrektywy 2004/49/WE przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie;
 - licencji wydanych na podstawie rozdziału III dyrektywy 2012/34/UE przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie;
 - licencji dla maszynistów wydanych zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 14 dyrektywy 2007/59/WE.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się odpowiednie definicje zawarte w dyrektywie 2004/49/WE, dyrektywie 2007/59/WE i dyrektywie 2012/34/UE oraz w aktach wykonawczych przyjętych na podstawie tych dyrektyw. Do celów niniejszego rozporządzenia odpowiednie definicje zawarte w dyrektywie (UE) 2016/798 oraz wszelkich aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie tej dyrektywy mają zastosowanie od dnia, w którym dyrektywa ta zacznie mieć zastosowanie do autoryzacji i certyfikatów, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a) i b).

Artykuł 3

Ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa, licencji dla przedsiębiorstw kolejowych oraz licencji dla maszynistów

- Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), oraz certyfikaty bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Certyfikaty bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), są ważne jedynie do celów dojazdu do granicznych stacji i terminali kolejowych, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, ze Zjednoczonego Królestwa lub odjazdu z tych stacji i terminali do Zjednoczonego Królestwa.
- Licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Na zasadzie odstępstwa od art. 23 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE licencje te są ważne wyłącznie na terytorium znajdującym się między granicznymi stacjami i terminalami kolejowymi, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, a Zjednoczonym Królestwem.
- Licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. d), zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia w przypadku maszynistów prowadzących pociągi na terytorium znajdującym się między granicznymi stacjami i terminalami kolejowymi, o których mowa w załączniku do niniejszego rozporządzenia, a Zjednoczonym Królestwem.

Artykuł 4

Zasady i obowiązki dotyczące certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i licencji

- Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa i licencje, o których mowa w art. 3 niniejszego rozporządzenia, podlegają przepisom mającym do nich zastosowanie zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, z dyrektywą (UE) 2016/798 od dnia rozpoczęcia jej stosowania do tych autoryzacji, z dyrektywą 2012/34/UE i dyrektywą 2007/59/WE oraz zgodnie z aktami wykonawczymi i delegowanymi przyjętymi na podstawie tych dyrektyw.
- Posiadacze certyfikatów bezpieczeństwa, autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz, w stosownych przypadkach, organ je wydający, jeżeli nie jest to krajowy organ ds. bezpieczeństwa państwa, na którego terytorium dana infrastruktura znajduje się w Unii i właściwości którego podlegają graniczne stacje i terminale kolejowe wymienione w załączniku, współpracują z tym krajowym organem ds. bezpieczeństwa oraz przekazują mu wszelkie stosowne informacje i dokumenty.

3. W przypadku gdy informacje lub dokumenty nie zostaną przekazane w terminie wyznaczonym we wnioskach wystosowanych przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, Komisja, po otrzymaniu powiadomienia od krajowego organu ds. bezpieczeństwa, może przyjąć akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi zgodnie z 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 lit. a), b) i d) niniejszego rozporządzenia, niezwłocznie informują Komisję oraz 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, dyrektywy 2007/59/WE lub dyrektywy (UE) 2016/789.

Posiadacze licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c), niezwłocznie informują Komisję o wszelkich działaniach innych właściwych organów, które mogą kolidować z ich obowiązkami wynikającymi z niniejszego rozporządzenia lub dyrektywy 2012/34/UE.

5. Przed cofnięciem korzyści przyznanych zgodnie z art. 3 Komisja w stosownym czasie informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, organ, który wydał certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa i licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz posiadaczy takich certyfikatów, autoryzacji i licencji o zamiarze ich cofnięcia oraz umożliwia im przedstawienie 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 traktuje się 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 mających siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i wykorzystujących infrastrukturę transgraniczną, o której mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), a także w odniesieniu do tej infrastruktury transgranicznej. Ponadto krajowy organ ds. bezpieczeństwa sprawdza, czy zarządcy infrastruktury spełniają wymogi bezpieczeństwa określone w prawie Unii oraz czy maszyniści prowadzący pociągi na terytorium podlegającym jego jurysdykcji spełniają wymogi określone w stosownych przepisach prawa Unii. Krajowy organ ds. bezpieczeństwa składa Komisji oraz Agencji Kolejowej Unii Europejskiej sprawozdania dotyczące tej kwestii, w stosownych przypadkach wraz z zaleceniem podjęcia przez Komisję działań na podstawie ust. 2 niniejszego artykułu.

Organ wydający licencje, o którym mowa w art. 4 ust. 2 i 6 niniejszego rozporządzenia, monitoruje, czy przedsiębiorstwa kolejowe posiadające licencję wydaną przez Zjednoczone Królestwo, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. c) niniejszego rozporządzenia, nadal spełniają wymogi zawarte w art. 19–22 dyrektywy 2012/34/UE.

2. W przypadku gdy Komisja ma uzasadnione wątpliwości co do tego, czy normy bezpieczeństwa stosowane w ramach wykonywania transgranicznych przewozów kolejowych lub przy eksploatacji infrastruktury wchodzącej w zakres stosowania niniejszego rozporządzenia lub eksploatacji części tej infrastruktury, która znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, są zgodne ze stosownymi przepisami Unii, bez zbędnej zwłoki przyjmuje akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi zgodnie z art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2. Te same zasady stosuje się odpowiednio w przypadku gdy Komisja ma uzasadnione wątpliwości co do tego, czy przestrzegane są wymogi dotyczące uzyskania licencji przez przedsiębiorstwo kolejowe lub licencji do prowadzenia pociągu.

3. Do celów ust. 1 niniejszego artykułu krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub organ wydający licencje, o którym mowa, odpowiednio, w art. 4 ust. 2 i 6, mogą zwrócić się do odpowiednich właściwych organów o udzielenie informacji, wyznaczając na to rozsądny termin. W przypadku gdy te odpowiednie właściwe organy nie dostarczą żądanych informacji w wyznaczonym terminie lub jeżeli informacje te będą niekompletne, Komisja może, po otrzymaniu powiadomienia od krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub organu wydającego licencje, o którym mowa, odpowiednio, w art. 4 ust. 2 i 6, przyjąć akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi zgodnie z art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2.

4. Przed cofnięciem korzyści przyznanych zgodnie z art. 3 Komisja w odpowiednim czasie informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 4 ust. 2, organ, który wydał certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa i licencji, o których mowa w art. 1 ust. 2, posiadaczy takich certyfikatów, autoryzacji i licencji oraz krajowy organ ds. bezpieczeństwa Zjednoczonego Królestwa i organ wydający licencje w Zjednoczonym Królestwie o zamiarze ich cofnięcia oraz umożliwia im przedstawienie 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. Państwa członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazują Komisji, na wniosek, wszelkie informacje uzyskane na podstawie ust. 1 lub wszelkie inne informacje mające znaczenie dla wykonywania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 7

Komitet

1. Komisję wspomagają 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 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 przestaną mieć zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 50 ust. 3 Traktatu o Unii Europejskiej.
3. Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania, jeżeli do dnia, o którym mowa w ust. 2, wejdzie w życie umowa o wystąpieniu zawarta ze Zjednoczonym Królestwem zgodnie z art. 50 ust. 2 Traktatu o Unii Europejskiej.
4. Niniejsze rozporządzenie przestaje mieć zastosowanie dziewięć miesięcy od dnia, w którym rozpocznie się jego stosowanie zgodnie z ust. 2.

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

Sporządzono w Strasburgu dnia 25 marca 2019 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

A. TAJANI

Przewodniczący

W imieniu Rady

G. CIAMBA

Przewodniczący

⁽⁷⁾ 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).

ZAŁĄCZNIK

Graniczne stacje i terminale kolejowe, o których mowa w art. 3 i 4, to:

1. IRLANDIA

Dún Dealgan/Dundalk

2. FRANCJA

Calais-Fréthun
