

**ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2020/2222****z dnia 23 grudnia 2020 r.****w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo stałym połączeniem przez kanał La Manche****(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 <sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej <sup>(2)</sup> (zwana dalej „umową o wystąpieniu”) została zawarta przez Unię decyzją Rady (UE) 2020/135 <sup>(3)</sup> 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 umowy o wystąpieniu (zwany dalej „okresem przejściowym”), kończy się w dniu 31 grudnia 2020 r.
- (2) W art. 10 Traktatu między Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej a Republiką Francuską dotyczącego budowy i eksploatacji stałego Komisję Międzyrządową w celu nadzoru nad wszystkimi kwestiami dotyczącymi budowy i eksploatacji stałego połączenia przez kanał La Manche.
- (3) Do końca okresu przejściowego Komisja Międzyrządowa stanowi krajowy organ ds. bezpieczeństwa w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 <sup>(4)</sup>. W ramach pełnienia tej funkcji stosuje ona na całym odcinku stałego połączenia przez kanał La Manche przepisy prawa Unii dotyczące bezpieczeństwa kolei oraz, na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 <sup>(5)</sup> – 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 Unii. Autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury stałego połączenia przez kanał La Manche oraz certyfikaty

<sup>(1)</sup> Stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 17 grudnia 2020 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym) oraz decyzja Rady z dnia 22 grudnia 2020 r.

<sup>(2)</sup> Umowa o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz.U. L 29 z 31.1.2020, s. 7).

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

<sup>(5)</sup> 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).

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 Rady <sup>(6)</sup> stracą swoją ważność z dniem 1 stycznia 2021 r.

- (5) Decyzją Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1531 <sup>(7)</sup> Francja została upoważniona do wynegocjowania, podpisania i zawarcia ze Zjednoczonym Królestwem umowy międzynarodowej w sprawie stosowania unijnych przepisów dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei do stałego połączenia przez kanał La Manche w celu utrzymania jednolitego systemu bezpieczeństwa. Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1530 <sup>(8)</sup> zmieniono dyrektywę (UE) 2016/798 w zakresie, między innymi, przepisów dotyczących krajowych organów ds. bezpieczeństwa.
- (6) Na podstawie rozporządzenia (UE) 2020/1530, z zastrzeżeniem zawarcia umowy przewidzianej w decyzji (UE) 2020/1531 oraz zawartej pod pewnymi warunkami określonymi w tej decyzji, Komisja Międzyrządowa miałaby 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, aby umowa przewidziana w decyzji (UE) 2020/1531 weszła w życie przed końcem okresu przejściowego.
- (7) Bez takiej 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 i certyfikaty bezpieczeństwa wydane przez Komisję Międzyrządową stracą 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 niezbędne jest, aby nadal funkcjonowało ono po dniu 1 stycznia 2021 r. W tym celu autoryzacja w zakresie bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury stałego połączenia przez kanał La Manche, wydana przez Komisję Międzyrządową, powinna zachować ważność przez okres nieprzekraczający dwóch miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, co stanowi wystarczający okres, aby umożliwić francuskiemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa wydanie własnych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa.
- (9) Licencje wydane na podstawie rozdziału III dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE <sup>(9)</sup> przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie stracą ważność po zakończeniu okresu przejściowego. W dniu 10 listopada 2020 r., zgodnie z art. 14 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, Francja powiadomiła Komisję o swoim zamiarze rozpoczęcia negocjacji w sprawie umowy transgranicznej ze Zjednoczonym Królestwem. Celem takiej umowy będzie umożliwienie przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i posiadającym licencję wydaną w Zjednoczonym Królestwie korzystania z infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo za pośrednictwem stałego połączenia przez kanał La Manche do stacji granicznej i terminalu Calais-Fréthun (Francja) bez uzyskania licencji na podstawie dyrektywy 2012/34/UE od unijnego organu wydającego licencje.
- (10) W celu zapewnienia jakości sieci połączeń między Unią a Zjednoczonym Królestwem jest niezbędne, aby przedsiębiorstwa kolejowe mające siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i posiadające licencję wydaną w Zjednoczonym Królestwie 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 Międzyrzą-

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

<sup>(7)</sup> 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).

<sup>(8)</sup> 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).

<sup>(9)</sup> 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).

dową należy przedłużyć o dziewięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia, co stanowi wystarczający okres, aby umożliwić zainteresowanym państwom członkowskim podjęcie niezbędnych kroków, aby zapewnić jakość sieci połączeń zgodnie z dyrektywami 2012/34/UE i (UE) 2016/798 oraz na podstawie umowy przewidzianej w decyzji (UE) 2020/1531.

- (11) W celu zapewnienia jednolitych warunków wykonywania niniejszego rozporządzenia należy powierzyć Komisji uprawnienia wykonawcze w odniesieniu do wycofania korzyści przyznanych posiadaczom autoryzacji, certyfikatów i licencji w przypadkach niezapewnienia zgodności z wymogami unijnymi. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011<sup>(10)</sup>. 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 należyście uzasadnionych przypadkach – jest to uzasadnione szczególnie pilną potrzebą.
- (12) Z uwagi na pilną potrzebę spowodowaną zakończeniem okresu przejściowego 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.
- (13) Ponieważ cel niniejszego rozporządzenia, a mianowicie ustanowienie tymczasowych środków dotyczących niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w związku z zakończeniem okresu przejściowego, nie może zostać osiągnięty w sposób wystarczający przez państwa członkowskie, natomiast ze względu na skutki i rozmiary działań możliwe jest lepsze jego osiągnięcie na poziomie Unii, może ona podjąć działania zgodnie z zasadą pomocniczości określoną w art. 5 Traktatu o Unii Europejskiej. Zgodnie z zasadą proporcjonalności określoną w tym artykule niniejsze rozporządzenie nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia tego celu.
- (14) Niniejsze rozporządzenie powinno 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. Niniejsze rozporządzenie ustanawia przepisy szczególnie w związku z zakończeniem okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu, w odniesieniu do niektórych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na podstawie dyrektywy 2004/49/WE oraz niektórych licencji wydanych przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy 2012/34/UE, o których mowa w ust. 2.
2. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do następujących autoryzacji, certyfikatów i licencji, które są ważne do dnia 31 grudnia 2020 r.:
  - a) 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 stałym połączeniem przez kanał La Manche;
  - b) certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na podstawie art. 10 dyrektywy 2004/49/WE przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i wykorzystującym infrastrukturę transgraniczną łączącą Unię ze Zjednoczonym Królestwem stałym połączeniem przez kanał La Manche;
  - c) licencji wydanych na podstawie rozdziału III dyrektywy 2012/34/WE przedsiębiorstwom kolejowym mającym siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i wykorzystującym infrastrukturę transgraniczną łączącą Unię ze Zjednoczonym Królestwem stałym połączeniem przez kanał La Manche.

<sup>(10)</sup> 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).

## Artykuł 2

### Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się odpowiednie definicje zawarte w dyrektywach 2012/34/UE i (UE) 2016/798 oraz w aktach delegowanych i wykonawczych przyjętych na podstawie tych dyrektyw oraz dyrektywy 2004/49/WE.

## Artykuł 3

### Ważność autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, certyfikatów bezpieczeństwa i licencji

1. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. a), zachowują ważność przez dwa miesiące od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.
2. Certyfikaty bezpieczeństwa, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit. b), zachowują ważność przez dziewięć miesięcy od dnia rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Są one ważne jedynie do celów dojazdu do stacji granicznej i terminalu Calais-Fréthun ze Zjednoczonego Królestwa lub odjazdu 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 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 stacją graniczną i terminalem Calais-Fréthun a Zjednoczonym Królestwem.

## Artykuł 4

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

1. Autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, certyfikaty bezpieczeństwa oraz licencje, o których mowa w art. 3 niniejszego rozporządzenia, podlegają przepisom mającym do nich zastosowanie zgodnie z dyrektywami 2012/34/UE i (UE) 2016/798 oraz zgodnie z aktami wykonawczymi i delegowanymi przyjętymi na podstawie tych dyrektyw.
2. Posiadacze autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, certyfikatów 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 dana infrastruktura znajduje się w Unii i właściwości którego podlega stacja graniczna i terminal Calais-Fréthun, współpracują z tym krajowym organem ds. bezpieczeństwa i przekazują mu wszystkie istotne 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 przyznanych posiadaczowi zgodnie z art. 3. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2.
4. Posiadacze autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa, certyfikatów 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 zgodnie z art. 3 Komisja w stosownym czasie informuje krajowy organ ds. bezpieczeństwa, o którym mowa w ust. 2 niniejszego artykułu, organ, który wydał autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, certyfikaty bezpieczeństwa i licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz posiadaczy takich autoryzacji, certyfikatów 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) niniejszego rozporządzenia, 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 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 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 przy wykonywaniu transgranicznych przewozów kolejowych lub przy eksploatacji infrastruktury wchodzącej w zakres niniejszego rozporządzenia lub eksploatacji części tej infrastruktury, która znajduje się w Zjednoczonym Królestwie, są zgodne ze stosownymi przepisami Unii, przyjmuje bez zbędnej zwłoki akty wykonawcze w celu cofnięcia korzyści przyznanej posiadaczowi zgodnie z art. 3. Uprawnienia do przyjmowania aktów wykonawczych stosuje się odpowiednio w przypadku, gdy Komisja ma uzasadnione wątpliwości w odniesieniu do spełnienia wymogów, o których mowa w ust. 1 akapit drugi. Te akty wykonawcze przyjmuje się zgodnie z procedurą sprawdzającą, o której mowa w art. 7 ust. 2.

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, 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, odpowiednio, krajowego organu ds. bezpieczeństwa lub organu wydającego licencje, o którym mowa w art. 4 ust. 2 w związku z ust. 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 autoryzacje w zakresie bezpieczeństwa, certyfikaty bezpieczeństwa i licencje, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz posiadaczy takich autoryzacji, certyfikatów i licencji, a także krajowy organ ds. bezpieczeństwa i organ wydający licencje w Zjednoczonym Królestwie o zamiarze ich cofnięcia oraz umożliwia im przedstawienie opinii.

## Artykuł 6

**Konsultacje i współpraca**

1. Właściwe organy zainteresowanego państwa członkowskiego konsultują się i współpracują z właściwymi organami Zjednoczonego Królestwa, gdy jest to niezbędne w celu zapewnienia wykonania niniejszego rozporządzenia.

2. Zainteresowane państwo członkowskie bez zbędnej zwłoki przekazuje 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 wspomaga komitet, o którym mowa w art. 51 dyrektywy (UE) 2016/797, 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 30 września 2021 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 23 grudnia 2020 r.

*W imieniu Parlamentu Europejskiego*

D. M. SASSOLI

*Przewodniczący*

*W imieniu Rady*

M. ROTH

*Przewodniczący*