



Bruksela, 19 sierpnia 2020 r.  
REV3 – zastępuje zawiadomienie  
(REV2) z dnia 28 kwietnia 2020 r.<sup>1</sup>

## ZAWIADOMIENIE DLA ZAINTERESOWANYCH STRON

### WYSTĄPIENIE ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA Z UE A PRZEPISY UE W DZIEDZINIE TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Dnia 1 lutego 2020 r. Zjednoczone Królestwo wystąpiło z Unii Europejskiej i stało się „państwem trzecim”<sup>2</sup>. Umowa o wystąpieniu<sup>3</sup> określa okres przejściowy, który kończy się dnia 31 grudnia 2020 r. Do tego czasu prawo Unii stosuje się w całości do Zjednoczonego Królestwa i na jego terytorium<sup>4</sup>.

W okresie przejściowym UE i Zjednoczone Królestwo będą prowadzić negocjacje w sprawie porozumienia dotyczącego nowego partnerstwa, przewidującego w szczególności strefę wolnego handlu. Nie jest jednak pewne, czy takie porozumienie zostanie zawarte i czy wejdzie w życie z końcem okresu przejściowego. W każdym razie skutkiem takiego porozumienia byłyby stosunki, które z punktu widzenia warunków dostępu do rynku znacznie różniłyby się od udziału Zjednoczonego Królestwa w rynku wewnętrznym<sup>5</sup>, w unii celnej UE oraz w obszarze podatku VAT i podatku akcyzowego.

Dlatego też wszystkim zainteresowanym stronom, a w szczególności podmiotom gospodarczym, przypomina się o sytuacji prawnej mającej zastosowanie po zakończeniu okresu przejściowego (część A poniżej). W niniejszym zawiadomieniu wyjaśniono również pewne istotne postanowienia dotyczące wystąpienia zawarte w umowie o wystąpieniu (część B poniżej), a także przepisy mające zastosowanie w Irlandii Północnej po zakończeniu okresu przejściowego (część C poniżej).

---

<sup>1</sup> Zmiana ogranicza się do pierwszego podpunktu w sekcji B. niniejszego zawiadomienia.

<sup>2</sup> Państwo trzecie to państwo niebędące członkiem UE.

<sup>3</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 („umowa o wystąpieniu”).

<sup>4</sup> Z zastrzeżeniem niektórych wyjątków przewidzianych w art. 127 umowy o wystąpieniu, z których żaden nie jest istotny w kontekście niniejszego zawiadomienia.

<sup>5</sup> W szczególności umowa o wolnym handlu nie przewiduje takich zasad rynku wewnętrznego (w obszarze towarów i usług), jak zasada wzajemnego uznawania, zasada kraju pochodzenia i harmonizacja. Umowa o wolnym handlu nie znosi również formalności celnych i kontroli celnych, w tym formalności dotyczących pochodzenia towarów i materiałów użytych do ich wytworzenia, ani zakazów i ograniczeń przywozowych i wywozowych.

## **Porady dla zainteresowanych stron**

W celu uwzględnienia skutków określonych w niniejszym zawiadomieniu, zainteresowanym stronom doradza się w szczególności:

- zapewnienie siedziby w UE, w przypadku gdy jest to konieczne do posiadania odpowiednich licencji;
- zapewnienie zezwolenia od Agencji Kolejowej Unii Europejskiej lub organów państw członkowskich<sup>6</sup>;
- zapewnienie certyfikacji przeprowadzonej przez jednostki notyfikowane oraz podmioty wyznaczone z siedzibą w UE.

Co więcej, maszyniści posiadający licencje/świadectwa wydane w Zjednoczonym Królestwie i pracujący w jednym z państw członkowskich powinni przedsięwziąć niezbędne kroki w celu uzyskania dokumentów potwierdzających uprawnienia, ważnych w UE po zakończeniu okresu przejściowego. W związku z tym prosi się przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury w UE zatrudniających maszynistów posiadających dokumenty potwierdzające uprawnienia, wydane w Zjednoczonym Królestwie, o poinformowanie tych osób o konieczności uzyskania nowych dokumentów potwierdzających uprawnienia, ważnych w UE po zakończeniu okresu przejściowego.

Przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy transgraniczne między Zjednoczonym Królestwem a UE, które chcą kontynuować tę działalność po zakończeniu okresu przejściowego, będą musiały zapewnić, aby w przypadku tego rodzaju przewozów transgranicznych na odcinkach, które znajdują się na terytorium UE, ich maszyniści posiadali wymagane licencje/świadectwa wydane w UE.

## **A. SYTUACJA PRAWNA OBOWIĄZUJĄCA PO ZAKOŃCZENIU OKRESU PRZEJŚCIOWEGO**

Po zakończeniu okresu przejściowego przepisy UE w dziedzinie transportu kolejowego nie będą już miały zastosowania do Zjednoczonego Królestwa<sup>7</sup>. W szczególności niesie to ze sobą następujące konsekwencje:

### **1. LICENCJE PRZEDSIĘBIORSTW KOLEJOWYCH**

Zgodnie z rozdziałem III dyrektywy 2012/34/UE w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego<sup>8</sup>, w celu świadczenia usług w zakresie transportu

<sup>6</sup> Przykładowo, przedsiębiorstwa kolejowe posiadające taki certyfikat, które zamierzają kontynuować działalność w UE po okresie przejściowym, będą musiały wystąpić o nowy jednolity certyfikat bezpieczeństwa do Agencji albo w jednym z państw członkowskich UE (jeżeli obszar działalności jest ograniczony do tego państwa członkowskiego) zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798.

<sup>7</sup> Jeśli chodzi o stosowanie przepisów UE dotyczących niektórych produktów kolejowych względem Irlandii Północnej – zob. część C niniejszego zawiadomienia.

<sup>8</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.

kolejowego przedsiębiorstwa kolejowe potrzebują licencji, o którą mogą się ubiegać w państwie członkowskim UE, w którym mają siedzibę. Licencja jest ważna na całym terytorium Unii, o ile dane przedsiębiorstwo wypełnia obowiązki określone w rozdziale III dyrektywy 2012/34/UE. Licencje wydane przez Zjednoczone Królestwo przestaną być ważne w UE po zakończeniu okresu przejściowego. Przedsiębiorstwa kolejowe posiadające taką licencję, które zamierzają kontynuować działalność w UE po zakończeniu okresu przejściowego, będą musiały ubiegać się o nową licencję w jednym z państw członkowskich UE zgodnie z rozdziałem III dyrektywy 2012/34/UE.

Przedsiębiorstwa kolejowe wykonujące przewozy transgraniczne między Zjednoczonym Królestwem a UE, które chcą kontynuować tę działalność po zakończeniu okresu przejściowego, będą musiały spełnić wymogi prawne obowiązujące zarówno w UE, jak i w Zjednoczonym Królestwie. Przedsiębiorstwa te będą musiały zatem zapewnić sobie licencję ważną w UE w odniesieniu do odcinków przewozów transgranicznych zlokalizowanych na terytorium UE. Z art. 17 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE wynika, że posiadanie siedziby w jednym z państw członkowskich UE jest warunkiem wstępnym uzyskania licencji UE.

## **2. BEZPIECZEŃSTWO KOLEI I INTEROPERACYJNOŚĆ KOLEI**

Jeśli chodzi o Unię, przepisy dotyczące bezpieczeństwa kolei i interoperacyjności kolei zostały określone, odpowiednio, w dyrektywie (UE) 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa kolei<sup>9</sup> oraz w dyrektywie (UE) 2016/797 w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (wersja przekształcona)<sup>10</sup>. Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), której stronami są Unia i państwa członkowskie posiadające system kolejowy<sup>11</sup>, podobnie jak Zjednoczone Królestwo, również zawiera zasady dotyczące tych kwestii. COTIF nie ma jednakże zastosowania do ruchu ograniczonego do sieci UE (tzn. niebędącego ruchem z państwa trzeciego ani do państwa trzeciego)<sup>12</sup>.

### **2.1. Bezpieczeństwo kolei**

Zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798 dostęp przedsiębiorstwa kolejowego do infrastruktury kolejowej w Unii jest uzależniony od posiadania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej lub przez dane państwo członkowskie, jeżeli obszar działalności jest ograniczony do tego państwa członkowskiego. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane przez Zjednoczone Królestwo na podstawie art. 10

---

<sup>9</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei), Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102.

<sup>10</sup> Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44.

<sup>11</sup> Malta i Cypr nie posiadają systemu kolejowego.

<sup>12</sup> Art. 2 Umowy między Unią Europejską a Międzypaństwową Organizacją Międzynarodowych Przewozów Kolejami w sprawie przystąpienia Unii Europejskiej do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF) z dnia 9 maja 1980 r., zmienionej protokołem wileńskim z dnia 3 czerwca 1999 r. ([http://otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/02\\_COTIF/AG\\_10-5\\_ad1\\_e.pdf](http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/AG_10-5_ad1_e.pdf)).

wspomnianej dyrektywy przestaną być ważne w UE po zakończeniu okresu przejściowego.

Zgodnie z art. 14 ust. 4 dyrektywy (UE) 2016/798 każdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wagonów towarowych podlega wymogowi certyfikacji. Certyfikaty wydane przez Zjednoczone Królestwo przestaną być ważne w UE po zakończeniu okresu przejściowego<sup>13</sup>. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie, który posiada certyfikat wydany przez Zjednoczone Królestwo i chce kontynuować swoją działalność zawodową w UE, będzie musiał wystąpić o certyfikat w jednym z państw członkowskich UE.

Po zakończeniu okresu przejściowego podmioty odpowiedzialne za utrzymanie mogą ponadto wystąpić o wydanie certyfikatu zgodnie z ramami prawnymi COTIF<sup>14</sup>.

## 2.2. Interoperacyjność kolei

- Wprowadzanie do obrotu produktów kolejowych objętych dyrektywą (UE) 2016/797: w przypadku tych produktów techniczne specyfikacje interoperacyjności UE określają stosowne procedury oceny zgodności oraz to, czy – w przypadku poszczególnych produktów – wymagana jest interwencja osoby trzeciej (jednostki notyfikowanej lub podmiotu wyznaczonego). Jeśli chodzi o wprowadzanie takich produktów do obrotu, niniejsze zawiadomienie należy interpretować w powiązaniu z ogólnym zawiadomieniem skierowanym do podmiotów gospodarczych podlegających unijnemu prawodawstwu w dziedzinie produktów przemysłowych<sup>15</sup>, w szczególności jego sekcją 2 dotyczącą procedury oceny zgodności i jednostek notyfikowanych. Konsekwencje wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE, które zostały określone w ogólnym zawiadomieniu, mają w pełni zastosowanie do certyfikatów wydawanych przez jednostki notyfikowane (w przypadku jednostek notyfikowanych) lub podmioty wyznaczone (w przypadku podmiotów wyznaczonych) przez Zjednoczone Królestwo (zwane dalej „jednostkami notyfikowanymi / podmiotami wyznaczonymi w Zjednoczonym Królestwie”). W kolejnych podpunktach omówiono konkretne przypadki dotyczące wprowadzania do obrotu i stosowania składników interoperacyjności.

---

<sup>13</sup> Dotyczy to również certyfikatów sporządzonych przez organy certyfikujące dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, uznane przez Zjednoczone Królestwo lub akredytowane przez jednostkę akredytującą Zjednoczonego Królestwa zgodnie z art. 10 rozporządzenia (UE) nr 445/2011 w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).

<sup>14</sup> Zob. art. 15 § 2 załącznika G do COTIF oraz ujednolicone przepisy określone zgodnie z tym artykułem w odniesieniu do certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie w oparciu o ramy COTIF. Jeśli chodzi o zależność między certyfikacjami podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie dokonywanymi na podstawie dyrektywy 2004/49/WE oraz w oparciu o ramy COTIF, zob. art. 3a § 5 tego samego załącznika.

<sup>15</sup> [https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period\\_pl](https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_pl).

pojazdów i podsystemów oraz dopuszczania stałych urządzeń do eksploatacji.

- Wprowadzanie do obrotu i stosowanie składników interoperacyjności: zgodnie z art. 8 i art. 10 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 wprowadzenie do obrotu składnika interoperacyjności może wymagać przeprowadzenia przez jednostkę notyfikowaną oceny zgodności / przydatności do stosowania. W przypadku gdy wymagane jest przeprowadzenie oceny przez jednostkę notyfikowaną, konsekwencje wystąpienia Zjednoczonego Królestwa z UE, określone w ogólnym zawiadomieniu w sprawie produktów przemysłowych, o którym mowa w poprzednim podpunkcie, mają w pełni zastosowanie.
- Dopuszczanie stałych urządzeń do eksploatacji: zgodnie z art. 18 dyrektywy (UE) 2016/797 stałe urządzenia muszą posiadać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji wydane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa państwa członkowskiego, na którym znajdują się lub są eksploatowane. Po zakończeniu okresu przejściowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji na podstawie art. 18 dyrektywy (UE) 2016/797 muszą być oparte na certyfikatach weryfikacji wydanych przez jednostki notyfikowane / podmioty wyznaczone w UE.
- Wprowadzanie do obrotu pojazdów i podsystemów ruchomych: zgodnie z art. 21 dyrektywy (UE) 2016/797 pojazd kolejowy musi – przed jego użytkowaniem w sieci – otrzymać zezwolenie na wprowadzenie do obrotu od odpowiedniego podmiotu zatwierdzającego (Agencja lub właściwy organ krajowy)<sup>16</sup>. Jednakże, po zakończeniu okresu przejściowego, zezwolenia na wprowadzenie do obrotu na podstawie art. 20, 21 i 24 dyrektywy (UE) 2016/797 muszą być oparte na certyfikatach weryfikacji wydanych przez jednostki notyfikowane / podmioty wyznaczone w UE.

Po zakończeniu okresu przejściowego dopuszczenie do ruchu lub użytkowania w przewozach międzynarodowych w UE urządzeń kolejowych dopuszczonych w Zjednoczonym Królestwie będzie regulowane przez COTIF, a w szczególności załączniki G<sup>17</sup> i F<sup>18</sup> do tej konwencji<sup>19</sup>. Jak

---

<sup>16</sup> Zgodnie z art. 21 ust. 8 dyrektywy (UE) 2016/797, [w] przypadku gdy obszar użytkowania jest ograniczony do sieci w jednym tylko państwie członkowskim, krajowy organ ds. bezpieczeństwa tego państwa członkowskiego może, na własną odpowiedzialność i na prośbę wnioskodawcy, wydać zezwolenie na wprowadzenie pojazdu do obrotu. We wszystkich pozostałych przypadkach organem zatwierdzającym jest Agencja Kolejowa Unii Europejskiej.

<sup>17</sup> „Przepisy ujednoczone o dopuszczeniu technicznym urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu”. Jeśli chodzi o zależność między zezwoleniami dla pojazdów wydawanymi na podstawie dyrektywy 2008/57/WE oraz w oparciu o ramy COTIF, zob. art. 3a załącznika G do COTIF.

<sup>18</sup> „Przepisy ujednoczone o zatwierdzaniu norm technicznych oraz przyjmowaniu ujednoczonych przepisów technicznych stosowanych do urządzeń kolejowych przeznaczonych do międzynarodowego przewozu”.

<sup>19</sup> W praktyce warunki wymienione w art. 3a § 2 załącznika G do konwencji COTIF są spełnione jedynie w odniesieniu do tzw. wagonów GE (ang. *go everywhere*). Stosowanie ram COTIF w odniesieniu do innych pojazdów (takich jak lokomotywy i tabor pasażerski) nie zapewnia w praktyce równoważności

wyjaśniono powyżej, nie obejmuje to dopuszczenia do ruchu lub użytkowania w ruchu międzynarodowym ograniczonym do sieci UE (tzn. niebędącym ruchem z państwa trzeciego ani do państwa trzeciego), który podlega prawu UE.

### 3. PRYZNAWANIE UPRAWNIEŃ MASZYNISTOM

Dyrektywa 2007/59/WE<sup>20</sup> określa warunki i procedury przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w systemie kolejowym na terytorium Unii. W szczególności zawiera ona wymóg uzyskania przez maszynistę określonej licencji oraz określonego świadectwa. Licencje są wydawane przez właściwy organ państwa członkowskiego, a świadectwa – przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury. Zgodnie z art. 7 licencja wydana przez jedno z państw członkowskich jest ważna na całym terytorium Unii, natomiast świadectwo jest ważne w odniesieniu do tych rodzajów infrastruktury i taboru, które są w nim wskazane.

Licencje wydane przez Zjednoczone Królestwo przestaną być ważne w UE po zakończeniu okresu przejściowego.

Zgodnie z art. 11 ust. 2 i art. 20 dyrektywy 2007/59/WE kandydaci ubiegający się o licencję muszą przedstawić potwierdzenie sprawności fizycznej i psychicznej od lekarza akredytowanego przez unijny podmiot akredytujący lub uznanego przez państwo członkowskie UE.

Wydawanie licencji po zakończeniu okresu przejściowego przez państwo członkowskie UE nie może już opierać się na potwierdzeniu otrzymanym od lekarza akredytowanego przez brytyjski podmiot akredytujący lub uznanego przez organ krajowy Zjednoczonego Królestwa. Licencje, które zostały wydane przez państwo członkowskie UE przed zakończeniem okresu przejściowego na podstawie potwierdzenia od lekarza akredytowanego przez brytyjski podmiot akredytujący lub uznanego przez organ krajowy Zjednoczonego Królestwa, zachowują ważność.

Certyfikaty wydane przez przedsiębiorstwo kolejowe z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie przestaną być ważne w UE po zakończeniu okresu przejściowego.

#### **B. ISTOTNE POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE WYSTĄPIENIA ZAWARTE W UMOWIE O WYSTĄPIENIU**

Art. 41 ust. 1 umowy o wystąpieniu stanowi, że istniejący i możliwy do indywidualnego zidentyfikowania towar, który został legalnie wprowadzony do obrotu w UE lub w Zjednoczonym Królestwie przed zakończeniem okresu przejściowego, może być nadal

---

między dopuszczeniem zgodnie z przepisami ujednoczonymi COTIF a zezwoleniem UE na dopuszczenie do eksploatacji.

<sup>20</sup> 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.

udostępniany na rynku Unii lub Zjednoczonego Królestwa oraz być przedmiotem obrotu między tymi dwoma rynkami, zanim dotrze do użytkownika końcowego.

Na podmiocie gospodarczym, który powołuje się na to postanowienie, spoczywa ciężar wykazania, na podstawie wszelkich odpowiednich dokumentów, że towar został wprowadzony do obrotu w UE lub Zjednoczonym Królestwie przed zakończeniem okresu przejściowego<sup>21</sup>.

Do celów tego postanowienia „wprowadzenie do obrotu” oznacza pierwszą dostawę towaru na rynek w celu jego dystrybucji, konsumpcji lub wykorzystania w ramach działalności handlowej, za opłatą lub nieodpłatnie<sup>22</sup>. „Dostawa towaru na rynek w celu jego dystrybucji, konsumpcji lub wykorzystania” oznacza, że „istniejący i możliwy do indywidualnego zidentyfikowania towar, po zakończeniu etapu produkcji, jest przedmiotem pisemnej lub ustnej umowy między co najmniej dwiema osobami prawnymi lub fizycznymi dotyczącej przeniesienia własności, dowolnych innych praw rzeczowych lub posiadania w odniesieniu do tego towaru, bądź towar ten jest przedmiotem oferty złożonej osobie prawnej lub fizycznej lub osobom prawnym lub fizycznym w celu zawarcia takiej umowy”<sup>23</sup>.

Art. 41 ust. 1 lit. b) umowy o wystąpieniu stanowi, że istniejący i możliwy do indywidualnego zidentyfikowania towar, który został legalnie wprowadzony do obrotu w Unii lub w Zjednoczonym Królestwie przed zakończeniem okresu przejściowego, może być oddany do użytku w Unii lub w Zjednoczonym Królestwie.

W sektorze kolejowym oznacza to w szczególności, że:

- składnik interoperacyjności, który przed zakończeniem okresu przejściowego został wprowadzony do obrotu z certyfikatem zgodności / przydatności do stosowania wydanym przez jednostkę notyfikowaną w Zjednoczonym Królestwie, może być stosowany – w okresie ważności certyfikatów zgodności / przydatności do stosowania – w pojazdach lub podsystemach.
- zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń wprowadzonych do obrotu przed zakończeniem okresu przejściowego zachowują ważność po zakończeniu okresu przejściowego, nawet jeżeli zostały zatwierdzone na podstawie certyfikatów weryfikacji wydanych przez jednostki notyfikowane / podmioty wyznaczone w Zjednoczonym Królestwie;
- zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów wprowadzonych do obrotu przed zakończeniem okresu przejściowego zachowują ważność na ich określonym obszarze użytkowania w UE po zakończeniu okresu przejściowego, nawet jeżeli zostały zatwierdzone na podstawie świadectw weryfikacji wydanych przez jednostki notyfikowane / podmioty wyznaczone w Zjednoczonym Królestwie. To samo dotyczy zezwoleń na wprowadzenie do obrotu podsystemów ruchomych.

---

<sup>21</sup> Art. 42 umowy o wystąpieniu.

<sup>22</sup> Art. 40 lit. a) i b) umowy o wystąpieniu.

<sup>23</sup> Art. 40 lit. c) umowy o wystąpieniu.

### C. PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE W IRLANDII PÓŁNOCNEJ PO ZAKOŃCZENIU OKRESU PRZEJŚCIOWEGO

Po zakończeniu okresu przejściowego stosuje się Protokół w sprawie Irlandii/Irlandii Północnej („protokół IE/NI”)<sup>24</sup>. Protokół IE/NI, którego początkowy okres stosowania wynosi 4 lata po zakończeniu okresu przejściowego, podlega okresowemu zatwierdzaniu przez Zgromadzenie Ustawodawcze Irlandii Północnej<sup>25</sup>.

Zgodnie z protokołem IE/NI pewne przepisy prawa UE mają zastosowanie również do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej. Ponadto UE i Zjednoczone Królestwo uzgodniły w protokole IE/NI, że w zakresie, w jakim przepisy UE mają zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej, Irlandia Północna jest traktowana jak państwo członkowskie<sup>26</sup>.

Protokół IE/NI stanowi, że dyrektywa (UE) 2016/797 ma zastosowanie do Zjednoczonego Królestwa i w Zjednoczonym Królestwie w odniesieniu do Irlandii Północnej w zakresie, w jakim dotyczy to warunków i specyfikacji technicznych dotyczących wprowadzania do obrotu, oddawania do użytku i swobodnego przepływu produktów kolejowych<sup>27</sup>.

Oznacza to, że odniesienia do UE w częściach A.2.2 i B niniejszego zawiadomienia należy rozumieć jako odniesienia obejmujące Irlandię Północną, podczas gdy odniesienia do Zjednoczonego Królestwa należy rozumieć jako odniesienia dotyczące wyłącznie Wielkiej Brytanii.

W szczególności oznacza to między innymi, iż:

- produkt kolejowy wprowadzony do obrotu lub dopuszczony do eksploatacji w Irlandii Północnej musi być zgodny z dyrektywą (UE) 2016/797.

Protokół IE/NI wyklucza jednak możliwość, by Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do Irlandii Północnej:

- uczestniczyło w podejmowaniu decyzji i kształtowaniu decyzji Unii<sup>28</sup>;
- wszczynało procedury sprzeciwu, procedury ochronne lub procedury arbitrażowe, o ile takie procedury dotyczą przepisów, norm, ocen, rejestracji, świadectw,

---

<sup>24</sup> Art. 185 umowy o wystąpieniu.

<sup>25</sup> Art. 18 protokołu IE/NI.

<sup>26</sup> Art. 7 ust. 1 umowy o wystąpieniu w związku z art. 13 ust. 1 protokołu IE/NI.

<sup>27</sup> Art. 5 ust. 4 protokołu IE/NI i sekcja 28 załącznika 2 do tego protokołu.

<sup>28</sup> W przypadku gdy konieczna jest wymiana informacji lub wzajemne konsultacje, odbywać się to będzie w ramach wspólnej konsultacyjnej grupy roboczej ustanowionej na mocy art. 15 protokołu IE/NI.



homologacji lub zezwoleń wydanych lub przeprowadzonych przez państwa członkowskie UE<sup>29</sup>;

- pełniło rolę wiodącego organu ds. procedur oceny, badań i zezwoleń<sup>30</sup>;
- powoływało się na zasadę kraju pochodzenia lub wzajemnego uznawania w odniesieniu do produktów wprowadzanych legalnie do obrotu w Irlandii Północnej; bądź w odniesieniu do świadectw wydanych przez jednostki z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie<sup>31</sup>.

W szczególności ten ostatni punkt oznacza między innymi, że:

- Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji stałych urządzeń lub wprowadzenie do obrotu pojazdów, które zostały wydane po zakończeniu okresu przejściowego przez Zjednoczone Królestwo w odniesieniu do Irlandii Północnej, nie będą ważne w UE.
- Jednostki z siedzibą w Irlandii Północnej mogą certyfikować produkty, ale certyfikaty wydane przez jednostki notyfikowane w Irlandii Północnej są ważne tylko w Irlandii Północnej. Certyfikaty te nie są natomiast ważne w UE<sup>32</sup>.
- W przypadku gdy produkt jest certyfikowany przez jednostkę notyfikowaną w Irlandii Północnej, należy umieścić oznaczenie „UK(NI)” obok oznakowania CE lub każdego innego stosownego oznakowania zgodności<sup>33</sup>. To odrębne oznakowanie pozwala na identyfikację produktów, które mogą być legalnie wprowadzane do obrotu w Irlandii Północnej, ale nie w UE.

Ogólne informacje o przepisach w zakresie transportu kolejowego w Unii można znaleźć na stronie internetowej Komisji dotyczącej transportu kolejowego ([https://ec.europa.eu/transport/modes/rail\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en)). W razie potrzeby na stronach tych będą zamieszczane dodatkowe informacje.

Komisja Europejska  
Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu

---

<sup>29</sup> Art. 7 ust. 3 akapit piąty protokołu IE/Ni.

<sup>30</sup> Art. 13 ust. 6 protokołu IE/Ni.

<sup>31</sup> Art. 7 ust. 3 akapit pierwszy protokołu IE/Ni.

<sup>32</sup> Art. 7 ust. 3 akapit czwarty protokołu IE/Ni.

<sup>33</sup> Art. 7 ust. 3 akapit czwarty protokołu IE/Ni.