



Raad van de
Europese Unie

Brussel, 12 februari 2019
(OR. en)

6340/19

**Interinstitutioneel dossier:
2019/0040 (COD)**

**TRANS 100
PREP-BXT 49
CODEC 378**

VOORSTEL

van:	de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-generaal van de Europese Commissie
ingekomen:	12 februari 2019
aan:	de heer Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretaris-generaal van de Raad van de Europese Unie
Nr. Comdoc.:	COM(2019) 88 final
Betreft:	Voorstel voor een VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD betreffende bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie

Hierbij gaat voor de delegaties document COM(2019) 88 final.

Bijlage: COM(2019) 88 final



Straatsburg, 12.2.2019
COM(2019) 88 final

2019/0040 (COD)

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

• **Motivering en doel van het voorstel**

Op 29 maart 2017 heeft het Verenigd Koninkrijk kennisgegeven van zijn voornemen om zich uit de Unie terug te trekken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. Dat betekent dat, indien het terugtrekkingsakkoord¹ niet wordt geratificeerd, vanaf 30 maart 2019 ("de terugtrekkingsdatum") het gehele primaire en secundaire Unierecht niet langer van toepassing is op het Verenigd Koninkrijk. Het Verenigd Koninkrijk wordt dan een "derde land".

De terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie zonder een akkoord heeft gevolgen voor de geldigheid van veiligheidsvergunningen die uit hoofde van artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG zijn afgegeven aan infrastructuurbeheerders voor het beheer en de exploitatie van grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt.

In de mededeling van de Commissie "Vorbereiding van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie op 30 maart 2019: een noodplan"² heeft de Commissie de beginselen vastgesteld die ten grondslag liggen aan de noodmaatregelen, onder meer dat die noodmaatregelen het gebrek aan paraatheidsmaatregelen bij belanghebbenden of vertragingen bij de uitvoering daarvan niet zullen verhelpen. In die mededeling heeft de Commissie de maatregelen opgesomd die zij noodzakelijk acht en erop gewezen dat in een later stadium mogelijk aanvullende maatregelen nodig zullen zijn.

De Europese Raad (artikel 50) heeft op 13 december 2018 zijn oproep herhaald om meer te doen om op alle niveaus voorbereid te zijn op de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk, en daarbij rekening te houden met alle mogelijke uitkomsten.

De Commissie heeft de mogelijke gevolgen van de terugtrekking besproken met de lidstaten in het kader van studiedagen die door de Raad van de Europese Unie zijn georganiseerd in 2018. Bovendien zijn de gevolgen van de terugtrekking en de paraatheidsmaatregelen uitvoerig besproken tijdens een reeks bezoeken aan alle lidstaten.

Op het vlak van spoorvervoer kunnen de belanghebbenden de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie voor certificaten en vergunningen in de meeste gevallen verhelpen door diverse maatregelen, met name door zich te vestigen in een lidstaat en daar de passende vergunningen en certificaten aan te vragen.

Om problemen op te lossen die rechtstreeks verband houden met grensoverschrijdend spoorvervoer, de continuïteit van dat vervoer te verzekeren na de terugtrekkingsdatum en verstoringen in de Unie te beperken, zouden de betrokken EU-lidstaten en het VK echter moeten onderhandelen over de ondertekening van overeenkomsten. Dergelijke bilaterale overeenkomsten kunnen pas worden gesloten nadat het VK een derde land is geworden.

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

² COM(2018) 880 final van 13.11.2018.

Aangaande de binationale veiligheidsinstantie die is opgericht krachtens het Verdrag van Canterbury betreffende de Kanaaltunnel, zou de situatie moeten worden aangepast aan de nieuwe status van het Verenigd Koninkrijk als derde land.

Daarom is het passend dat de Commissie maatregelen voorstelt om de geldigheid van vergunningen voor bepaalde delen van de spoorweginfrastructuur te blijven verzekeren in overeenstemming met de toepasselijke EU-wetgeving.

Die verlengde geldigheid moet strikt worden beperkt tot de tijd die het Verenigd Koninkrijk en de betrokken lidstaten nodig hebben om de noodzakelijke overeenkomsten te sluiten.

Het gaat alleen om veiligheidsvergunningen die uit hoofde van artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG zijn afgegeven aan infrastructuurbeheerders voor het beheer en de exploitatie van grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt.

De voorgestelde bepalingen zijn bedoeld om de continuïteit te verzekeren van grensoverschrijdende activiteiten en diensten overeenkomstig de toepasselijke wettelijke voorschriften van de Unie. Een onderbreking van die activiteiten zou aanzienlijke sociale en economische problemen veroorzaken. Doordat het voorstel de naleving van de EU-wetgeving door organisaties waarborgt, wordt ook de bescherming van consumenten en burgers gewaarborgd.

De toepassing van veiligheidsnormen die identiek zijn aan de EU-voorschriften voor infrastructuur op het grondgebied van het VK is een voorwaarde voor deze maatregelen, die worden toegepast om grensoverschrijdende spoorverbindingen te verzekeren.

Ernstige verstoringen kunnen echter alleen worden vermeden als spoorwegexploitanten en nationale instanties snel alle vereiste maatregelen nemen om te verzekeren dat vergunningen voor de toegang tot de markt, vergunningen van machinisten en andere vereiste certificaten en vergunningen om actief te mogen zijn op het grondgebied van de Unie, tijdig worden afgegeven vóór 30 maart 2019.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

Dit voorstel is bedoeld als *lex specialis* waarmee een aantal gevolgen worden aangepakt van het feit dat Richtlijn 2004/49/EG niet langer van toepassing zal zijn op het Verenigd Koninkrijk. De voorgestelde bepalingen zijn strikt beperkt tot wat in dit verband nodig is om de verstoring van grensoverschrijdende activiteiten te vermijden. Het is ook de bedoeling dat zij slechts voor een beperkte periode geldig zijn. Verder blijven de algemene bepalingen van de genoemde handelingen van toepassing. Zodoende is dit voorstel volledig in overeenstemming met de bestaande wetgeving.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Het voorstel heeft betrekking op spoorwegveiligheid en spoorverbindingen en vormt een aanvulling op Richtlijn 2004/49/EG voor de specifieke situatie waarin het Verenigd Koninkrijk zich uit de Unie terugtrekt zonder een terugtrekkingsakkoord.

2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID

- **Rechtsgrondslag**

De rechtsgrondslag is artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

- **Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

Aangezien het voorstel een aanvulling vormt op bestaand Unierecht en bepalingen bevat ter vergemakkelijking van een ordelijke toepassing van dat recht na de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie, kan de doelstelling ervan alleen worden bereikt door optreden op het niveau van de Unie.

- **Evenredigheid**

De voorgestelde verordening geldt als evenredig omdat zij geschikt is om verstoringen te voorkomen door te voorzien in een beperkte en noodzakelijke juridische wijziging die nodig is om de continuïteit van het grensoverschrijdend spoorvervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk te verzekeren. Zij gaat niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken en bevat geen bredere wijzigingen of permanente maatregelen.

- **Keuze van het instrument**

Dit voorstel bevat een beperkte reeks bepalingen die verband houden met een zeer specifieke en eenmalige situatie. Het is dan ook niet aangewezen om Richtlijn 2004/49/EG en Richtlijn (EU) 2016/798, die de eerstgenoemde richtlijn vanaf 16 juni 2019 vervangt, te wijzigen. Toepasselijke bepalingen betreffende de betrokken vergunningen vallen onder Richtlijn 2004/49/EG. Daarmee rekening houdend lijkt een verordening van het Europees Parlement en de Raad de enige geschikte rechtshandeling.

3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Niet van toepassing gezien de uitzonderlijke en eenmalige aard van de gebeurtenis die tot dit voorstel noopt.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

De specifieke omstandigheden rond de onderhandelingen over de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie en de voortdurend veranderende situatie maken het erg moeilijk om een publieke raadpleging over het voorstel te houden. Wel zijn de problemen ten gevolge van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de EU aangekaart door verschillende belanghebbenden in de spoorwegsector en vertegenwoordigers van de lidstaten. Zij hebben ook mogelijke oplossingen aangereikt.

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

Deze informatie is intern juridisch en technisch geanalyseerd om te verzekeren dat de voorgestelde maatregel het beoogde doel bereikt, maar tegelijk beperkt blijft tot het strikt noodzakelijke.

- **Effectbeoordeling**

Een effectbeoordeling is niet nodig, gezien het uitzonderlijke karakter van de situatie en de beperkte behoeften tijdens de periode waarin de statuswijziging van het Verenigd Koninkrijk ten uitvoer wordt gelegd. Er zijn geen andere materieel verschillende beleidsopties mogelijk.

- **Grondrechten**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de toepassing of de bescherming van de grondrechten.

4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING

Niet van toepassing.

5. OVERIGE ELEMENTEN

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Niet van toepassing gezien de beperkte duur van de voorgestelde maatregel.

Voorstel voor een

VERORDENING VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende bepaalde aspecten van spoorwegveiligheid en spoorverbindingen in verband met de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland uit de Europese Unie

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité³,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's⁴,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Op 29 maart 2017 heeft het Verenigd Koninkrijk kennisgegeven van zijn voornemen om zich uit de Unie terug te trekken krachtens artikel 50 van het Verdrag betreffende de Europese Unie. De Verdragen zijn niet meer van toepassing op het Verenigd Koninkrijk met ingang van de datum van inwerkingtreding van een terugtrekkingsakkoord of, bij gebreke daarvan, na verloop van twee jaar na die kennisgeving, dat wil zeggen met ingang van 30 maart 2019, tenzij de Europese Raad met instemming van het Verenigd Koninkrijk met eenparigheid van stemmen tot verlenging van deze termijn besluit.
- (2) Op het vlak van het spoorvervoer kunnen de betrokken exploitanten de gevolgen van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie voor certificaten en vergunningen verhelpen door diverse maatregelen, met name door zich te vestigen in een lidstaat en daar de geschikte vergunningen en certificaten te aan te vragen.
- (3) Een krachtens het Verdrag van Canterbury opgerichte binationale veiligheidsinstantie is momenteel belast met de toepassing van de veiligheidsvoorschriften van de Unie op de Kanaaltunnel. Het bij dit verdrag ingestelde systeem moet worden aangepast aan de status van het Verenigd Koninkrijk als derde land.
- (4) De toepassing van veiligheidsnormen en procedures die identiek zijn aan de Unievoorschriften voor infrastructuur die wordt gebruikt om grensoverschrijdende spoorverbindingen met het Verenigd Koninkrijk te verzekeren, is een voorwaarde voor de maatregelen waarin dit voorstel voorziet.

³ PB C [...] van [...], blz. [...].

⁴ PB C [...] van [...], blz. [...].

- (5) Om de betrokken partijen in de gelegenheid te stellen de nodige overeenkomsten aan te gaan en alle andere maatregelen te nemen om verstoringen te vermijden, waarbij rekening wordt gehouden met de status van het Verenigd Koninkrijk als derde land, moet de geldigheidsduur van bepaalde vergunningen worden verlengd.
- (6) Deze verlenging van de geldigheidsduur van vergunningen moet strikt worden beperkt tot de tijd die de betrokken lidstaten nodig hebben om die noodzakelijke stappen te zetten, overeenkomstig de toepasselijke bepalingen van het Unierecht.
- (7) Om ernstige verstoringen van het grensoverschrijdend spoorvervoer van en naar het Verenigd Koninkrijk te vermijden is het ook van essentieel belang dat spoorwegexploitanten en nationale instanties snel de vereiste maatregelen nemen om te verzekeren dat vergunningen voor de toegang tot de markt, vergunningen van machinisten en de vereiste certificaten en vergunningen om actief te mogen zijn op het grondgebied van de Unie, tijdig worden afgegeven vóór 29 maart 2019.
- (8) Om eenvormige voorwaarden voor de uitvoering van deze verordening te waarborgen moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend betreffende de intrekking van het voordeel voor houders van vergunningen als niet wordt gewaarborgd dat voor de relevante infrastructuur veiligheidsnormen gelden die identiek zijn aan de eisen van de Unie. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad⁵. Gezien de mogelijke gevolgen voor de spoorwegveiligheid moet voor de vaststelling van die maatregelen de onderzoeksprocedure worden toegepast. Gezien de inherente urgentie van de zaak moet de Commissie onmiddellijk toepasselijke uitvoeringshandelingen vaststellen.
- (9) Gezien de urgentie die voortvloeit uit de omstandigheden van het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Unie, moet een uitzondering worden gemaakt op de periode van acht weken als bedoeld in artikel 4 van Protocol nr. 1 betreffende de rol van de nationale parlementen in de Unie, gehecht aan het Verdrag betreffende de Europese Unie, aan het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en aan het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap voor Atoomenergie.
- (10) De bepalingen van deze verordening dienen met spoed in werking te treden en van toepassing te zijn vanaf de dag na die waarop de Verdragen niet meer van toepassing zijn op en in het Verenigd Koninkrijk, tenzij uiterlijk op die datum een terugtrekkingsakkoord met het Verenigd Koninkrijk in werking is getreden,

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en toepassingsgebied

1. In deze verordening worden, in het licht van de terugtrekking van het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland ("het Verenigd Koninkrijk") uit de Europese Unie, specifieke bepalingen vastgesteld voor bepaalde

⁵ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

veiligheidsvergunningen die zijn afgegeven uit hoofde van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad⁶.

2. Deze verordening is van toepassing op veiligheidsvergunningen die uit hoofde van artikel 11 van Richtlijn 2004/49/EG zijn afgegeven aan infrastructuurbeheerders voor het beheer en de exploitatie van grensoverschrijdende infrastructuur die de Unie en het Verenigd Koninkrijk met elkaar verbindt en die geldig zijn op de dag vóór de datum van toepassing van deze verordening.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening gelden de toepasselijke definities van Richtlijn 2004/49/EG en de uitvoeringshandelingen die op grond van die richtlijn zijn vastgesteld. De toepasselijke definities van Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad⁷ en van de gedelegeerde en uitvoeringshandelingen die op grond van die richtlijn zijn vastgesteld, zijn van toepassing vanaf de datum waarop die richtlijn van toepassing wordt op de in artikel 1, lid 2, bedoelde vergunningen.

Artikel 3

Geldigheid van veiligheidsvergunningen

De in artikel 1, lid 2, bedoelde vergunningen blijven geldig gedurende drie maanden vanaf de datum van toepassing van deze verordening.

Artikel 4

Regels en verplichtingen met betrekking tot vergunningen

1. Vergunningen die onder artikel 1, lid 2, van deze verordening vallen, zijn onderworpen aan de regels die erop van toepassing zijn overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG en Richtlijn (EU) 2016/798, vanaf de datum waarop die laatste van toepassing wordt op die vergunningen, en aan de uit hoofde van die richtlijnen vastgestelde gedelegeerde en uitvoeringshandelingen.
2. De houders van de in artikel 1, lid 2, bedoelde vergunningen en, naargelang het geval, de afgevende instantie, als die verschilt van de nationale veiligheidsinstantie op wiens grondgebied de infrastructuur in de Unie is gelegen, werken samen met en verstrekken alle toepasselijke informatie en documenten aan die nationale veiligheidsinstantie.
3. Als de informatie en documenten niet zijn verstrekt binnen de termijnen die de nationale veiligheidsinstantie in haar in lid 2 bedoelde verzoeken heeft vastgesteld, kan de Commissie na kennisgeving door de nationale veiligheidsinstantie het aan de houder krachtens artikel 3 toegekende voordeel intrekken door middel van overeenkomstig artikel 7, lid 2, vastgestelde uitvoeringshandelingen.

⁶ Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering (PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44).

⁷ Richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (herschikking) (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 102).

4. De in artikel 1, lid 2, van deze verordening bedoelde houders van vergunningen stellen de Commissie en het Spoorwegbureau van de Europese Unie onverwijld in kennis van alle maatregelen van andere bevoegde veiligheidsinstanties die in strijd kunnen zijn met hun verplichtingen uit hoofde van deze verordening, Richtlijn 2004/49/EG en Richtlijn (EU) 2016/798.
5. Alvorens de voordelen krachtens artikel 3 in te trekken, informeert de Commissie te zijner tijd de in lid 2 bedoelde nationale veiligheidsinstantie, de instantie die de in artikel 1, lid 2, bedoelde vergunningen heeft afgegeven, de houders van die vergunningen en de nationale veiligheidsinstantie van het Verenigd Koninkrijk over haar voornemen om tot dergelijke intrekking over te gaan en stelt zij hen in de gelegenheid hun standpunten kenbaar te maken.

Artikel 5

Veiligheidsnormen

1. De in artikel 4, lid 2, bedoelde nationale veiligheidsinstantie houdt toezicht op de spoorwegveiligheidsnormen die van toepassing zijn op de in artikel 1, lid 2, bedoelde grensoverschrijdende infrastructuur. De nationale veiligheidsinstantie verstrekt de Commissie en het Spoorwegbureau van de Europese Unie regelmatig verslagen over deze kwestie, in voorkomend geval samen met een aanbeveling voor de Commissie om overeenkomstig lid 2 op te treden.
2. Als de Commissie gegronde redenen heeft om aan te nemen dat de veiligheidsnormen die van toepassing zijn op de exploitatie van infrastructuur die onder het toepassingsgebied van deze verordening valt of het deel van die infrastructuur dat in het Verenigd Koninkrijk is gelegen, niet in overeenstemming zijn met de toepasselijke bepalingen van het Unierecht, trekt zij onverwijld het aan de houder krachtens artikel 3 toegekende voordeel in door middel van overeenkomstig artikel 7, lid 2, vastgestelde uitvoeringshandelingen.
3. Voor de toepassing van lid 1 kan de nationale veiligheidsinstantie bij de relevante bevoegde instanties informatie opvragen, die binnen een redelijke termijn moet worden verstrekt. Als die relevante bevoegde instanties de gevraagde informatie niet verstrekken binnen de door de nationale veiligheidsinstantie vastgestelde termijn of onvolledige informatie verstrekken, kan de Commissie, na kennisgeving door de nationale veiligheidsinstantie, het aan de houder krachtens artikel 3 toegekende voordeel intrekken door middel van overeenkomstig artikel 7, lid 2, vastgestelde uitvoeringshandelingen.
4. Alvorens de voordelen krachtens artikel 3 in te trekken, informeert de Commissie te zijner tijd de in artikel 4, lid 2, bedoelde nationale veiligheidsinstantie, de instantie die de in artikel 1, lid 2, bedoelde vergunningen heeft afgegeven, de houders van die vergunningen en de nationale veiligheidsinstantie van het Verenigd Koninkrijk over haar voornemen om tot dergelijke intrekking over te gaan en stelt zij hen in de gelegenheid hun standpunten kenbaar te maken.

Artikel 6

Overleg en samenwerking

1. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten overleggen en werken samen met de bevoegde autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk voor zover nodig is om de tenuitvoerlegging van deze verordening te waarborgen.

2. De lidstaten verstrekken de Commissie op verzoek onverwijld alle informatie die zij uit hoofde van lid 1 hebben ontvangen of andere informatie die voor de uitvoering van deze verordening van belang is.

Artikel 7

Comité

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 51 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad⁸ bedoelde comité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.
2. Als naar dit lid wordt verwezen, is artikel 8 van Verordening (EU) nr. 182/2011 in samenhang met artikel 5 van die verordening van toepassing.

Artikel 8

Inwerkingtreding en toepassing

1. Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.
2. Zij is van toepassing vanaf de dag na die waarop de Verdragen overeenkomstig artikel 50, lid 3, van het Verdrag betreffende de Europese Unie niet meer van toepassing zijn op en in het Verenigd Koninkrijk.
3. Deze verordening is niet van toepassing als een met het Verenigd Koninkrijk in overeenstemming met artikel 50, lid 2, van het Verdrag betreffende de Europese Unie gesloten terugtrekkingsakkoord van kracht is geworden uiterlijk op de in lid 2 bedoelde datum.
4. Overeenkomstig lid 2 is deze verordening drie maanden na de inwerkingtreding ervan niet langer van toepassing.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Straatsburg,

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter

⁸ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).