



Bruxelles, den 19. august 2020
REV3 – erstatter meddelelsen
(REV2) af 28. april 2020¹

MEDDELELSE TIL INTERESSENER

DET FORENEDE KONGERIGES UDTRÆDEN OG EU-REGLERNE OM JERNBANETRANSPORT

Den 1. februar 2020 udtrådte Det Forenede Kongerige af Den Europæiske Union og har nu status af "tredjeland"². Udtrædelsesaftalen³ fastsætter en overgangsperiode, der slutter den 31. december 2020. Indtil da finder EU-retten fuldt ud anvendelse på og i Det Forenede Kongerige⁴.

I overgangsperioden fører Unionen og Det Forenede Kongerige forhandlinger om et nyt partnerskab, der navnlig skal omfatte et frihandelsområde. Det er dog ikke sikkert, at en sådan aftale vil blive indgået og træde i kraft ved overgangsperiodens udløb. Under alle omstændigheder vil en sådan aftale skabe et indbyrdes forhold, som for så vidt angår vilkårene for markedsadgang vil adskille sig væsentligt fra Det Forenede Kongeriges deltagelse i det indre marked⁵, Unionens toldunion og i moms- og punktafgiftsområdet.

Derfor gøres alle interessenter, navnlig de økonomiske aktører, opmærksom på den retsstilling, der er gældende efter overgangsperiodens udløb (del A nedenfor). I denne meddelelse gøres der også rede for visse relevante udtrædelsesbestemmelser i udtrædelsesaftalen (del B nedenfor), samt for de regler, der finder anvendelse i Nordirland efter overgangsperiodens udløb (del C nedenfor).

¹ Ændringen er begrænset til første punkt i afsnit B i denne meddelelse.

² Et tredjeland er et land, som ikke er medlem af Unionen.

³ Aftale om Det Forenede Kongerige Storbritannien og Nordirlands udtræden af Den Europæiske Union og Det Europæiske Atomenergifællesskab ("udtrædelsesaftalen", EUT L 29 af 31.1.2020, s. 7).

⁴ Jf. dog visse undtagelser i udtrædelsesaftalens artikel 127, hvoraf ingen er relevante i forbindelse med denne meddelelse.

⁵ Navnlig indeholder en frihandelsaftale ikke indre marked-begreber såsom (på området varer og tjenesteydelser) gensidig anerkendelse, "oprindelseslandsprincippet" og harmonisering. En frihandelsaftale fjerner heller ikke toldformaliteter og -kontroller, herunder dem, der vedrører oprindelsen af varer og de råvarer, de er fremstillet af, samt forbud og restriktioner vedrørende import og eksport.

Råd til interessenterne:

For at afbøde de konsekvenser, der beskrives i denne meddelelse, rådes interessenterne navnlig til at:

- sikre sig, at de er etableret i EU, hvis dette er nødvendigt for at besidde licenser
- sikre sig tilladelser fra Den Europæiske Unions Jernbaneagentur eller medlemsstaternes myndigheder⁶
- sikre certificering af EU-baserede bemyndigede/udpegede organer.

Desuden bør lokomotivførere, som har en licens/et certifikat udstedt i Det Forenede Kongerige, og som arbejder i en medlemsstat, tage de nødvendige skridt for at erhverve certificeringsdokumenter, der er gyldige i EU efter overgangsperiodens udløb. Derfor opfordres jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i Unionen, som beskæftiger lokomotivførere med certificeringsdokumenter udstedt i Det Forenede Kongerige, til at informere disse personer om behovet for at erhverve nye certificeringsdokumenter, der er gyldige i EU efter overgangsperiodens udløb.

Jernbanevirksomheder, der yder grænseoverskridende jernbanetransport mellem Det Forenede Kongerige og EU, og som ønsker at fortsætte hermed efter overgangsperiodens udløb, vil skulle sikre, at de lokomotivførere, som udfører grænseoverskridende jernbanetransport på EU's område, er i besiddelse af de påkrævede licenser/certifikater udstedt i EU.

A. RETSSTILLING EFTER OVERGANGSPERIODENS UDLØB

Efter overgangsperiodens udløb finder EU-reglerne om jernbanetransport ikke længere anvendelse på Det Forenede Kongerige⁷. Det vil navnlig have følgende konsekvenser:

1. LICENSER TIL JERNBANEVIRKSOMHEDER

Ifølge kapitel III i direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde⁸ skal en jernbanevirksomhed have en licens for at udføre jernbanetransport. Den kan ansøge om licens i den EU-medlemsstat, hvor den er etableret. Licensen er gyldig på hele Unionens område, så længe virksomheden opfylder de betingelser, der er fastsat i kapitel III i direktiv 2012/34/EU. Licenser udstedt af Det Forenede Kongerige er ikke længere gyldige i EU efter

⁶ F.eks. vil jernbanevirksomheder, som besidder et sådant certifikat, og som ønsker fortsat at udføre jernbanetransport i EU efter overgangsperiodens udløb, skulle ansøge om et EU-sikkerhedscertifikat hos enten agenturet eller i en EU-medlemsstat (hvis driftsområdet er begrænset til denne medlemsstat), jf. artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798.

⁷ Med hensyn til anvendelsen af EU-lovgivningen om visse jernbaneprodukter på Nordirland henvises der til del C i denne meddelelse.

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

overgangsperiodens udløb. Jernbanevirksomheder, der har en sådan licens, og som ønsker fortsat at udføre jernbanetransport i EU efter overgangsperiodens udløb, vil skulle ansøge om en ny licens i en EU-medlemsstat, jf. kapitel III i direktiv 2012/34/EU.

Jernbanevirksomheder, der yder grænseoverskridende jernbanetransport mellem Det Forenede Kongerige og EU, og som ønsker at fortsætte hermed efter overgangsperiodens udløb, vil skulle opfylde de gældende lovkrav i både EU og Det Forenede Kongerige. Disse virksomheder vil derfor skulle sikre, at de har en licens, der er gyldig i EU, for de dele af den grænseoverskridende jernbanetransport, der foregår på EU's område. Det følger af artikel 17, stk. 1, i direktiv 2012/34/EU, at etablering i en af EU's medlemsstater er en forudsætning for at erhverve en EU-licens.

2. JERNBANESIKKERHED OG INTEROPERABILITET I JERNBANESYSTEMET

For Unionen er bestemmelserne om jernbanesikkerhed og interoperabilitet i jernbanesystemet fastsat i henholdsvis direktiv (EU) 2016/798 om jernbanesikkerhed⁹ og i direktiv (EU) 2016/797 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning)¹⁰. Konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF), som Unionen, medlemsstater med jernbanesystemer¹¹ samt Det Forenede Kongerige er part i, indeholder ligeledes regler på området. COTIF finder imidlertid ikke anvendelse på trafik, der er begrænset til EU-nettet (dvs. at trafikken ikke går til eller fra et tredjeland¹²).

2.1. Jernbanesikkerhed

Ifølge artikel 10 i direktiv (EU) 2016/798 skal jernbanevirksomheder for at få adgang til EU's jernbaneinfrastruktur have et EU-sikkerhedscertifikat, der er udstedt af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur eller en medlemsstat, hvis driftsområdet er begrænset til denne medlemsstat. Sikkerhedscertifikater udstedt til Det Forenede Kongerige i henhold til direktivets artikel 10 er ikke længere gyldige i EU efter overgangsperiodens udløb.

Ifølge artikel 14, stk. 4, i direktiv (EU) 2016/798 skal hver enhed med ansvar for vedligeholdelsen (ECM) af godsvogne være certificeret. Certifikater udstedt af Det Forenede Kongerige er ikke længere gyldige i EU efter

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/798 af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 102).

¹⁰ EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44.

¹¹ Malta og Cypern har ikke noget jernbanesystem.

¹² Artikel 2 i aftalen mellem Den Europæiske Union og Den Mellemstatslige Organisation for Internationale Jernbanebefordringer om Den Europæiske Unions tiltrædelse af konventionen om internationale jernbanebefordringer (COTIF) af 9. maj 1980, som ændret ved Vilniusprotokollen af 3. juni 1999 (http://otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/AG_10-5_ad1_e.pdf).

overgangsperiodens udløb¹³. Enheder med ansvar for vedligeholdelse, som har et certifikat udstedt af Det Forenede Kongerige, og som ønsker fortsat at udføre deres erhvervmæssige aktiviteter i EU, vil skulle ansøge om et certifikat i en EU-medlemsstat.

Dertil kommer, at ECM'er efter overgangsperiodens udløb kan ansøge om et certifikat i henhold til bestemmelserne i COTIF¹⁴.

2.2. Interoperabilitet i jernbanesystemet

- Omsætning af jernbaneprodukter omfattet af direktiv (EU) 2016/797: For så vidt angår disse produkter fastsættes det i Unionens tekniske specifikationer for interoperabilitet, hvilke overensstemmelsesvurderingsprocedurer der gælder, og hvorvidt det for hver af dem er påkrævet at involvere en tredjepart (et bemyndiget eller et udpeget organ) eller ej. Med hensyn til omsætning af sådanne produkter skal denne meddelelse sammenholdes med den fælles meddelelse til økonomiske operatører, der er omfattet af Unionens regler på området for industriprodukter¹⁵, navnlig afsnit 2 om overensstemmelsesvurderingsprocedurer og bemyndigede organer. De konsekvenser ved Det Forenede Kongeriges udtræden fra Unionen, som fremgår af den fælles meddelelse, er fuldstændig de samme for certifikater udstedt af organer, der er bemyndiget (for bemyndigede organer) eller udpeget (for udpegede organer) af Det Forenede Kongerige (i det følgende benævnt "bemyndigede/udpegede organer i Det Forenede Kongerige"). Følgende punkter omhandler specifikke tilfælde vedrørende omsætning og anvendelse af interoperabilitetskomponenter, køretøjer og delsystemer og ibrugtagning af faste anlæg.
- Omsætning og anvendelse af interoperabilitetskomponenter: Ifølge artikel 8 og artikel 10, stk. 2, i direktiv (EU) 2016/797 kan omsætning af interoperabilitetskomponenter på markedet kræve, at et bemyndiget organ foretager en vurdering af deres overensstemmelse og anvendelsesegnethed. Hvis det kræves, at et bemyndiget organ foretager en vurdering, indtræder de fulde konsekvenser af Det Forenede Kongeriges udtræden af Unionen, der er fastsat i ovennævnte fælles meddelelse om industriprodukter.

¹³ Det gælder også for certifikater, der er udstedt af ECM-certificeringsorganer anerkendt af Det Forenede Kongerige eller akkrediteret af Det Forenede Kongeriges akkrediterede organ, jf. artikel 10 i forordning (EU) nr. 445/2011 om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne og om ændring af forordning (EF) nr. 653/2007 (EUT L 122 af 11.5.2011, s. 22).

¹⁴ Jf. artikel 15, stk. 2, i tillæg G til COTIF og de fælles regler, der er fastsat i overensstemmelse med den artikel, med hensyn til ECM-certificeringen inden for COTIF's ramme. Med hensyn til samspillet mellem ECM-certificeringerne i henhold til direktiv 2004/49/EF og COTIF's ramme se artikel 3a, stk. 5, i samme tillæg.

¹⁵ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/getting-ready-end-transition-period_en.

- Ibrugtagning af faste anlæg: Ifølge artikel 18 i direktiv (EU) 2016/797 skal de nationale sikkerhedsmyndigheder tillade ibrugtagning af de faste anlæg, der ligger i eller drives på denne medlemsstats område. Tilladelser til ibrugtagning i henhold til artikel 18 i direktiv (EU) 2016/797 efter overgangsperiodens udløb skal være baseret på verifikationsattester udstedt af bemyndigede/udpegede organer i EU.
- Omsætning af interoperabilitetskomponenter, køretøjer og mobile delsystemer: Ifølge artikel 21 i direktiv (EU) 2016/797 skal et køretøj, før det tages i brug på et net, først godkendes til at blive bragt i omsætning af den relevante godkendende enhed (agenturet eller den kompetente nationale myndighed)¹⁶. Efter overgangsperiodens udløb vil godkendelser til at bringe køretøjer i omsætning i henhold til artikel 20, 21 og 24 i direktiv (EU) 2016/797 være baseret på verifikationsattester udstedt af bemyndigede/udpegede organer i EU.

Efter overgangsperiodens udløb vil godkendelsen til omsætning og anvendelse af jernbanemateriel, som Det Forenede Kongerige har godkendt til anvendelse til international transport, være omfattet af bestemmelserne i COTIF og navnlig tillæg G¹⁷ og F¹⁸ hertil¹⁹. Som forklaret ovenfor omfatter dette ikke godkendelsen til omsætning eller anvendelse i international trafik, der er begrænset til EU-nettet (dvs. at trafikken ikke går til eller fra et tredjeland), som er underlagt EU-retten.

3. CERTIFICERING AF LOKOMOTIVFØRERE

Direktiv 2007/59/EF²⁰ fastsætter betingelser og procedurer for certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanesystemet i Unionen. Det kræves navnlig, at lokomotivførerne har en særlig licens og et særligt certifikat. Licensen udstedes af en kompetent myndighed i en medlemsstat, mens certifikatet udstedes af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. Ifølge artikel 7 er en

¹⁶ I artikel 21, stk. 8, i direktiv (EU) 2016/797 er det fastsat: "*Hvis anvendelsesområdet er begrænset til et eller flere net i kun én medlemsstat, kan den nationale sikkerhedsmyndighed i denne medlemsstat på eget ansvar, og hvis ansøgeren anmoder om det, udstede køretøjsomsætningstilladelsen.*" I alle andre tilfælde er den godkendende enhed Den Europæiske Unions Jernbaneagentur.

¹⁷ "Fælles regler vedrørende teknisk godkendelse af jernbanemateriel, der agtes anvendt til international transport". Med hensyn til samspillet mellem køretøjstilladelser i henhold til direktiv 2008/57/EF og COTIF's ramme se artikel 3a, i tillæg G til COTIF.

¹⁸ "Fælles regler for godkendelse af tekniske standarder og vedtagelse af fælles tekniske beskrivelser til brug for jernbanemateriel der agtes anvendt til international transport".

¹⁹ I praksis er betingelserne i artikel 3a, stk. 2, i tillæg G til COTIF kun opfyldt for GE-godsvogne ("go everywhere wagons"). Anvendelse af COTIF's ramme på andre køretøjer (såsom lokomotiver og passagerkøretøjer) giver i praksis ikke ækvivalens mellem godkendelser i henhold til COTIF's fælles regler og EU's tilladelser til ibrugtagning.

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51).

licens udstedt af en medlemsstat gyldig på hele Unionens område, mens certifikatet gælder for de infrastrukturer og det rullende materiel, som er anført på det.

Licenser udstedt af Det Forenede Kongerige er ikke længere gyldige i EU efter overgangsperiodens udløb.

Ifølge artikel 11, stk. 2, og artikel 20 i direktiv 2007/59/EF skal ansøgere godtgøre deres fysiske egnethed gennem en helbredsundersøgelse foretaget af en læge, der er godkendt af EU-godkendelsesorgan eller anerkendt af en EU-medlemsstat.

Licenser udstedt efter overgangsperiodens udløb af en EU-medlemsstat kan ikke længere være baseret på en helbredsundersøgelse foretaget af en læge, der er godkendt af et godkendelsesorgan i Det Forenede Kongerige eller anerkendt af en national myndighed i Det Forenede Kongerige. Licenser udstedt i en EU-medlemsstat før overgangsperiodens udløb på grundlag af helbredsundersøgelse foretaget af en læge, der er godkendt af et godkendelsesorgan i Det Forenede Kongerige eller anerkendt af en national myndighed i Det Forenede Kongerige, forbliver gyldige.

Certifikater udstedt af en jernbanevirksomhed i Det Forenede Kongerige er ikke længere gyldige i EU efter overgangsperiodens udløb.

B. RELEVANTE UDTRÆDELSBESTEMMELSER I UDTRÆDELSAFTALEN

I henhold til udtrædelsesaftalens artikel 41, stk. 1, kan enhver eksisterende og individuelt identificerbar vare, som lovligt er bragt i omsætning i Unionen eller Det Forenede Kongerige inden overgangsperiodens udløb, gøres yderligere tilgængelig på Unionens eller Det Forenede Kongeriges marked og omsættes mellem disse to markeder, indtil den når slutbrugeren.

En økonomisk aktør, der påberåber sig denne bestemmelse, bærer bevisbyrden for på grundlag af ethvert relevant dokument at påvise, at varen blev bragt i omsætning i Unionen eller Det Forenede Kongerige inden overgangsperiodens udløb²¹.

I nævnte bestemmelse forstås ved "bringe i omsætning" den første levering af en vare med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse på markedet som led i kommerciel aktivitet mod eller uden vederlag²². Ved "levering af en vare med henblik på distribution, forbrug eller anvendelse" forstås, at "en eksisterende og individuelt identificerbar vare efter produktionsfasen er genstand for en skriftlig eller mundtlig aftale mellem to eller flere juridiske eller fysiske personer om overdragelse af ejendomsretten, en anden ejendomsrettighed eller besiddelse vedrørende den pågældende vare, eller er genstand for et tilbud til en eller flere juridiske eller fysiske personer om at indgå en sådan aftale"²³.

I henhold til udtrædelsesaftalens artikel 41, stk. 1, litra b), kan enhver eksisterende og individuelt identificerbar vare, som lovligt er bragt i omsætning i EU eller Det Forenede

²¹ Udtrædelsesaftalens artikel 42.

²² Udtrædelsesaftalens artikel 40, litra a) og b).

²³ Udtrædelsesaftalens artikel 40, litra c).

Kongerige inden overgangsperiodens udløb, gøres yderligere tilgængelig på EU's eller Det Forenede Kongeriges marked.

Mere specifikt indebærer dette bl.a. følgende for jernbanesektoren:

- En interoperabilitetskomponent, som bringes i omsætning før overgangsperiodens udløb med et certifikat for overensstemmelse eller anvendelseegnethed udstedt af et bemyndiget organ i Det Forenede Kongerige, kan anvendes i certifikatets gyldighedsperiode i køretøjer eller delsystemer.
- Tilladelser til ibrugtagning af faste anlæg, der bringes i omsætning inden overgangsperiodens udløb, er fortsat gyldige efter overgangsperiodens udløb, også selv om de er udstedt baseret på verifikationsattester udstedt af bemyndigede/udpegede organer i Det Forenede Kongerige.
- Tilladelser til at bringe køretøjer i omsætning, er, når disse køretøjer bringes i omsætning inden overgangsperiodens udløb, fortsat gyldige på det fastsatte anvendelsesområde i EU efter overgangsperiodens udløb, også selv om de er udstedt baseret på verifikationsattester udstedt af bemyndigede/udpegede organer i Det Forenede Kongerige. Det samme gælder for tilladelser til at bringe mobile delsystemer i omsætning.

C. REGLER, DER FINDER ANVENDELSE I NORDIRLAND EFTER OVERGANGSPERIODENS UDLØB

Efter overgangsperiodens udløb finder protokollen om Irland og Nordirland ("IE/NI-protokollen") anvendelse²⁴. Den nordirske lovgivende forsamling skal regelmæssigt give deres samtykke til IE/NI-protokollen, hvis indledende anvendelsesperiode slutter fire år efter overgangsperiodens udløb²⁵.

IE/NI-protokollen bevirker, at visse EU-retlige bestemmelser også finder anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland. I protokollen har Unionen og Det Forenede Kongerige endvidere aftalt, at i det omfang EU-regler finder anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland, behandles Nordirland som om det var en medlemsstat²⁶.

Med hensyn til Nordirland er det fastsat i IE/NI-protokollen, at direktiv (EU) 2016/797 finder anvendelse på og i Det Forenede Kongerige for så vidt angår betingelser og tekniske specifikationer for markedsføring og ibrugtagning af samt fri bevægelighed for jernbaneprodukter²⁷.

²⁴ Udtrædelsesaftalens artikel 185.

²⁵ IE/NI-protokollens artikel 18.

²⁶ Udtrædelsesaftalens artikel 7, stk. 1, sammenholdt med protokollens artikel 13, stk. 1.

²⁷ IE/NI-protokollens artikel 5, stk. 4, samt afsnit 28 i bilag 2 til nævnte protokol.

Dette betyder, at henvisningerne til Unionen i del A.2.2 og B i denne meddelelse skal forstås som omfattende Nordirland, mens henvisninger til Det Forenede Kongerige skal forstås som henvisninger til Storbritannien alene.

Mere specifikt indebærer dette bl.a. følgende:

- Jernbaneprodukter, der bringes i omsætning eller tages i brug i Nordirland, skal overholde bestemmelserne i direktiv (EU) 2016/797.

I IE/Ni-protokollen udelukkes det imidlertid, at Det Forenede Kongerige for så vidt angår Nordirland kan

- deltage i Unionens beslutningsproces²⁸
- indlede indsigelses-, beskyttelses- eller voldgiftsprocedurer, i det omfang disse procedurer vedrører forskrifter, standarder, vurderinger, registreringer, certifikater, godkendelser og tilladelser, der er udstedt eller foretaget af Unionens medlemsstater²⁹
- fungere som førende myndigheder for risikovurderinger, undersøgelser og tilladelsesprocedurer³⁰
- påberåbe sig princippet om oprindelsesland eller princippet om gensidig anerkendelse for produkter, der lovligt markedsføres i Nordirland eller for certifikater udstedt af organer, der er etableret i Det Forenede Kongerige³¹.

Mere specifikt indebærer sidste punkt bl.a. følgende:

- Tilladelser, der er udstedt af Det Forenede Kongerige efter overgangsperiodens udløb for så vidt angår Nordirland til ibrugtagning af faste anlæg eller omsætning af køretøjer, vil ikke være gyldige i EU.
- Organer etableret i Nordirland kan certificere produkter, men certifikater udstedt af bemyndigede organer i Nordirland er kun gyldige i Nordirland. De er ikke gyldige i EU³².
- Hvis et produkt er certificeret af et bemyndiget organ i Nordirland, skal betegnelsen "UK(NI)" optræde ved siden af CE-mærkningen eller enhver anden gældende overensstemmelsesmærkning³³. Dette kendetegn muliggør identificering af de produkter, som lovligt kan bringes i omsætning i Nordirland, men ikke i EU.

²⁸ Hvis det er nødvendigt med informationsudveksling eller gensidige konsultationer, finder dette sted i den fælles rådgivende gruppe, der er nedsat ved artikel 15 i IE/Ni-protokollen.

²⁹ IE/Ni-protokollens artikel 7, stk. 3, femte afsnit.

³⁰ IE/Ni-protokollens artikel 13, stk. 6.

³¹ IE/Ni-protokollens artikel 7, stk. 3, første afsnit.

³² IE/Ni-protokollens artikel 7, stk. 3, fjerde afsnit.

³³ IE/Ni-protokollens artikel 7, stk. 3, fjerde afsnit.

På Kommissionens websted om jernbanetransport (https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en) findes der generelle oplysninger om Unionens bestemmelser vedrørende jernbanetransport. Disse sider opdateres om nødvendigt med yderligere oplysninger.

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport