



Brüssel, 10. Juli 2018
Zur Aufhebung und Ersetzung der
Mitteilung vom 27. Februar 2018

MITTEILUNG

DER AUSTRITT DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS UND DIE EU-VORSCHRIFTEN IM BEREICH DES EISENBAHNVERKEHRS

Am 29. März 2017 hat das Vereinigte Königreich gemäß Artikel 50 des Vertrags über die Europäische Union seine Absicht mitgeteilt, aus der Union auszutreten. Dies bedeutet, dass das gesamte Primär- und Sekundärrecht der Union ab dem 30. März 2019 um 00:00 Uhr (MEZ) (im Folgenden das „Austrittsdatum“)¹ nicht mehr für das Vereinigte Königreich gilt, es sei denn, ein ratifiziertes Austrittsabkommen sieht ein anderes Datum vor². Das Vereinigte Königreich wird dann zu einem „Drittland“³.

Die Vorbereitung auf den Austritt ist nicht nur eine Angelegenheit der EU und der nationalen Behörden, sondern auch der privaten Parteien.

Angesichts der erheblichen Ungewissheit, insbesondere hinsichtlich des Inhalts eines möglichen Austrittsabkommens, sind alle betroffenen Akteure auf rechtliche Auswirkungen hinzuweisen, die zu berücksichtigen sind, wenn das Vereinigte Königreich zu einem Drittland wird.

Vorbehaltlich etwaiger Übergangsbestimmungen, die in einem möglichen Austrittsabkommen enthalten sein können, gelten ab dem Austrittsdatum die EU-Vorschriften im Bereich des Eisenbahnverkehrs nicht mehr für das Vereinigte Königreich. Dies wirkt sich im Einzelnen wie folgt auf die verschiedenen Bereiche des Eisenbahnverkehrs aus:

1. BETRIEB UND NUTZUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR

Nach Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums⁴ benötigen Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten eine Genehmigung, die sie in dem EU-Mitgliedstaat ihrer

¹ Der Europäische Rat kann im Einvernehmen mit dem Vereinigten Königreich gemäß Artikel 50 Absatz 3 des Vertrags über die Europäische Union einstimmig beschließen, dass die Verträge zu einem späteren Zeitpunkt keine Anwendung mehr finden.

² Derzeit werden Verhandlungen mit dem Vereinigten Königreich über ein Austrittsabkommen geführt.

³ Ein Drittland ist ein Land, das nicht Mitglied der EU ist.

⁴ ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

Niederlassung beantragen können. Die Genehmigung gilt für das gesamte Gebiet der Union, solange das Unternehmen die in Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU festgelegten Anforderungen erfüllt. Die vom Vereinigten Königreich erteilten Genehmigungen sind ab dem Austrittsdatum nicht mehr in der EU-27 gültig. Eisenbahnunternehmen, die eine solche Genehmigung besitzen und nach dem Austrittsdatum weiterhin in der EU-27 tätig sein wollen, müssen in einem EU-27-Mitgliedstaat eine neue Genehmigung gemäß Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU beantragen.

Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Dienste zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU-27 erbringen und nach dem Austrittsdatum aufrechterhalten wollen, müssen sowohl die in der EU-27 als auch die im Vereinigten Königreich geltenden rechtlichen Anforderungen erfüllen. Diese Unternehmen müssen daher dafür sorgen, dass sie für die im Gebiet der EU-27 liegenden Abschnitte der grenzüberschreitenden Verkehrsdienste über eine in der EU-27 gültige Genehmigung verfügen. Aus Artikel 17 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU folgt, dass die Niederlassung in einem der EU-27-Mitgliedstaaten Voraussetzung für den Erhalt einer EU-27-Genehmigung ist.

2. EISENBAHSICHERHEIT

Nach Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft⁵ benötigen Eisenbahnunternehmen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in der Union eine von einem Mitgliedstaat ausgestellte Sicherheitsbescheinigung. Die vom Vereinigten Königreich gemäß Artikel 10 der Richtlinie ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen sind ab dem Austrittsdatum nicht mehr in der EU-27 gültig. Eisenbahnunternehmen, die eine solche Bescheinigung besitzen und ab dem Austrittsdatum weiterhin in der EU-27 tätig sein wollen, müssen in einem EU-27-Mitgliedstaat eine neue Bescheinigung gemäß Artikel 10 der Richtlinie 2004/49/EG beantragen⁶.

Nach Artikel 14a Absatz 4 der Richtlinie 2004/49/EG unterliegen für die Instandhaltung von Frachtwaggons zuständige Stellen („Entities in charge of Maintenance“ – im Folgenden „ECM“) einer Zertifizierungsanforderung. Die vom Vereinigten Königreich ausgestellten Bescheinigungen sind ab dem Austrittsdatum nicht mehr in der EU-27 gültig⁷. ECM, die über eine vom Vereinigten Königreich ausgestellte Bescheinigung verfügen und weiterhin in der EU tätig sein wollen, müssen in einem EU-27-Mitgliedstaat eine Bescheinigung beantragen.

⁵ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

⁶ Im Einzelnen benötigen sie eine Sicherheitsbescheinigung Teil A, die von einem EU-27-Mitgliedstaat ausgestellt wurde, um in der EU tätig werden zu können, sowie Sicherheitsbescheinigungen Teil B von jedem Mitgliedstaat, in dem sie Verkehrsdienste durchzuführen beabsichtigen.

⁷ Dies gilt auch für Bescheinigungen von ECM-Zertifizierungsstellen, die vom Vereinigten Königreich anerkannt oder von der Akkreditierungsstelle des Vereinigten Königreichs gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) Nr. 445/2011 der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen (ABl. L 122 vom 11.5.2011, S. 22) akkreditiert wurden.

Darüber hinaus steht es den ECM ab dem Austrittsdatum frei, eine Bescheinigung gemäß dem Rechtsrahmen des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) zu beantragen, dem die 26 Mitgliedstaaten der EU, die über ein Eisenbahnsystem verfügen⁸, angehören⁹.

3. EISENBAHNINTEROPERABILITÄT¹⁰

- Inverkehrbringen von Eisenbahnprodukten, die unter die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems der Gemeinschaft¹¹ fallen: Für diese Produkte ist in den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der EU angegeben, welches Konformitätsbewertungsverfahren jeweils anzuwenden ist und ob daran auch Dritte (benannte Stellen bzw. bestimmte Stellen) beteiligt sein müssen. Was das Inverkehrbringen solcher Produkte betrifft, so ist die vorliegende Mitteilung in Verbindung mit der allgemeinen Mitteilung „Der Austritt des Vereinigten Königreichs und die EU-Vorschriften im Bereich der Industrieprodukte“¹², zu lesen, insbesondere mit Abschnitt 2 über Konformitätsbewertungsverfahren und notifizierte Stellen. Die in der allgemeinen Mitteilung beschriebenen Konsequenzen des Austritts des Vereinigten Königreichs sind uneingeschränkt auf Bescheinigungen übertragbar, die von Stellen ausgestellt wurden, die vom Vereinigten Königreich benannt (im Falle benannter Stellen) oder bestimmt (im Falle bestimmter Stellen) wurden (im Folgenden „benannte Stellen/bestimmte Stellen im Vereinigten Königreich“). In den folgenden Absätzen werden die Sonderfälle des Inverkehrbringens und der Verwendung von Interoperabilitätskomponenten sowie der Inbetriebnahme von Fahrzeugen und Teilsystemen behandelt.
- Inverkehrbringen und Verwendung von Interoperabilitätskomponenten: Nach Artikel 10 und Artikel 13 Absatz 2 der Richtlinie 2008/57/EG kann es für das Inverkehrbringen einer Interoperabilitätskomponente erforderlich sein, dass eine benannte Stelle deren Konformität oder Gebrauchstauglichkeit bewertet. Ist die Bewertung durch eine benannte Stelle vorgeschrieben, so sind die Konsequenzen des EU-Austritts des Vereinigten Königreichs, die in der im vorstehenden Absatz genannten allgemeinen Mitteilung über Industrieprodukte beschrieben werden, uneingeschränkt übertragbar.

⁸ Malta und Zypern verfügen über kein Eisenbahnsystem.

⁹ Siehe Artikel 15 Absatz 2 des Anhangs G des COTIF und die nach diesem Artikel festgelegten Einheitlichen Rechtsvorschriften in Bezug auf die ECM-Zertifizierung im Rahmen des COTIF. Zu der Wechselwirkung zwischen den Bescheinigungen für ECM gemäß der Richtlinie 2004/49/EG und gemäß den Bestimmungen des COTIF siehe Artikel 3a Absatz 5 desselben Anhangs.

¹⁰ Die in diesem Abschnitt dargestellten Grundsätze gelten auch im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44), wenn die Bestimmungen zur Umsetzung dieser Richtlinie in den betreffenden Mitgliedstaaten in Kraft treten.

¹¹ ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1.

¹² https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_de

Interoperabilitätskomponenten, die vor dem Austrittsdatum mit einer von einer benannten Stelle im Vereinigten Königreich ausgestellten Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbescheinigung in Verkehr gebracht werden, dürfen während der Gültigkeitsdauer dieser Bescheinigung in Teilsystemen oder Fahrzeugen verwendet werden, deren Inbetriebnahme vor dem Austrittsdatum genehmigt wurde.

- Inbetriebnahme von Fahrzeugen und Teilsystemen: Nach Artikel 21 der Richtlinie 2008/57/EG ist für Schienenfahrzeuge, bevor sie auf einem Netz eingesetzt werden, eine Inbetriebnahmegenehmigung der nationalen Sicherheitsbehörde erforderlich, die nach Maßgabe dieser Richtlinie für das betreffende Netz zuständig ist. Genehmigungen für die Inbetriebnahme von Fahrzeugen nach Artikel 21 der Richtlinie 2008/57/EG, die in der EU-27 vor dem Austrittsdatum erteilt wurden, bleiben nach diesem Datum weiterhin gültig, auch wenn die Genehmigung auf der Grundlage von Prüfbescheinigungen erfolgte, die von benannten Stellen/bestimmten Stellen im Vereinigten Königreich ausgestellt wurden. Dasselbe gilt für Inbetriebnahmegenehmigungen für Teilsysteme gemäß den Artikeln 15 und 20 der Richtlinie 2008/57/EG. Ab dem Austrittsdatum müssen den Inbetriebnahmegenehmigungen gemäß den Artikeln 15, 20 und 21 der Richtlinie 2008/57/EG jedoch Prüfbescheinigungen zugrunde liegen, die von benannten Stellen/bestimmten Stellen in der EU-27 ausgestellt wurden.

Ab dem Austrittsdatum ist für die Verwendung von Eisenbahnmaterial, das im Vereinigten Königreich für den grenzüberschreitenden Verkehr in der EU zugelassen wurde, das COTIF, insbesondere dessen Anhänge G¹³ und F¹⁴, maßgeblich.

4. ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRERN

- In der Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen¹⁵ werden die Voraussetzungen und Verfahren für die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern für die Union, festgelegt. Insbesondere verlangt die Richtlinie, dass Triebfahrzeugführer über eine spezifische Fahrerlaubnis und eine spezifische Bescheinigung verfügen müssen. Die Fahrerlaubnis wird von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats erteilt, während die Bescheinigung von den Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern ausgestellt wird. Gemäß Artikel 7 ist eine von einem Mitgliedstaat erteilte Fahrerlaubnis für das gesamte

¹³ „Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird“. Zu der Wechselwirkung zwischen Fahrzeuggenehmigungen gemäß der Richtlinie 2008/57/EG und gemäß den Bestimmungen des COTIF siehe Anhang G Artikel 3a des COTIF.

¹⁴ „Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist“.

¹⁵ ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

Gebiet der Union gültig, Bescheinigungen gelten dagegen ausschließlich für die in ihr aufgeführten Infrastrukturen und Fahrzeuge. Die im Vereinigten Königreich erteilten Fahrerlaubnisse und ausgestellten Bescheinigungen für Triebfahrzeugführer sind ab dem Austrittsdatum nicht mehr in der EU-27 gültig.

- Triebfahrzeugführer, die über eine im Vereinigten Königreich erteilte Fahrerlaubnis bzw. eine dort ausgestellte Bescheinigung verfügen und in einem anderen Mitgliedstaat arbeiten, sollten die erforderlichen Schritte unternehmen, um Bescheinigungsunterlagen zu erlangen, die ab dem Austrittsdatum in der EU-27 Gültigkeit haben. Die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber in der EU, die Triebfahrzeugführer mit im Vereinigten Königreich ausgestellten Bescheinigungsunterlagen beschäftigen, werden daher aufgefordert, diese Personen über die Notwendigkeit zu unterrichten, neue Bescheinigungsunterlagen zu erlangen, die ab dem Austrittsdatum in der EU-27 gültig sind.
- Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU-27 erbringen und nach dem Austrittsdatum aufrechterhalten wollen, müssen dafür sorgen, dass Triebfahrzeugführer, die auf den im Gebiet der EU-27 liegenden Abschnitten solcher Verkehrsdienste eingesetzt werden, über die erforderliche, in der EU-27 ausgestellte bzw. erteilte Fahrerlaubnis/Bescheinigung verfügen.

Auf der Website der Kommission über den Eisenbahnverkehr (https://ec.europa.eu/transport/modes/rail_en) sind allgemeine Informationen über die Vorschriften zum Eisenbahnverkehr in der Union (auf Englisch) verfügbar. Die entsprechenden Seiten werden erforderlichenfalls mit weiteren Informationen aktualisiert.

Europäische Kommission
Generaldirektion Mobilität und Verkehr