



Brüssel, 19. August 2020  
REV3 – ersetzt die Mitteilung  
(REV2) vom 28. April 2020<sup>1</sup>

## MITTEILUNG

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

Seit dem 1. Februar 2020 ist das Vereinigte Königreich kein Mitgliedstaat der Europäischen Union mehr, sondern ein „Drittland“<sup>2</sup>. Im Austrittsabkommen<sup>3</sup> ist ein Übergangszeitraum vorgesehen, der am 31. Dezember 2020 endet. Bis zu diesem Zeitpunkt gilt das EU-Recht in seiner Gesamtheit für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich<sup>4</sup>.

Die EU und das Vereinigte Königreich werden während des Übergangszeitraums ein Abkommen über eine neue Partnerschaft aushandeln, das insbesondere eine Freihandelszone vorsieht. Es ist jedoch nicht sicher, ob am Ende des Übergangszeitraums ein solches Abkommen geschlossen und in Kraft treten wird. In jedem Fall würden durch ein solches Abkommen Beziehungen begründet, die sich hinsichtlich der Marktzugangsbedingungen erheblich von der Teilnahme des Vereinigten Königreichs am Binnenmarkt<sup>5</sup>, an der Zollunion der EU und am MwSt- und Verbrauchsteuerraum unterscheiden.

Daher sind alle interessierten Parteien, insbesondere die Wirtschaftsakteure, auf die nach Ablauf des Übergangszeitraums bestehende Rechtslage hinzuweisen (unten Teil A). In dieser Mitteilung werden auch einschlägige Trennungsbestimmungen des Austrittsabkommens (unten Teil B) sowie die in Nordirland nach Ablauf des Übergangszeitraums anwendbaren Vorschriften (unten Teil C) erläutert.

---

<sup>1</sup> Die Änderung betrifft nur den ersten Aufzählungspunkt in Teil B dieser Mitteilung.

<sup>2</sup> Ein Drittland ist ein Land, das nicht Mitglied der EU ist.

<sup>3</sup> Abkommen über den Austritt des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland aus der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (ABl. L 29 vom 31.1.2020, S. 7) (im Folgenden das „Austrittsabkommen“).

<sup>4</sup> Mit bestimmten Ausnahmen, die in Artikel 127 des Austrittsabkommens festgelegt sind, von denen jedoch keine im Zusammenhang mit dieser Mitteilung von Belang ist.

<sup>5</sup> Insbesondere umfasst ein Freihandelsabkommen keine Binnenmarktgrundsätze (für Waren und Dienstleistungen), wie gegenseitige Anerkennung, das „Herkunftslandprinzip“ oder Harmonisierung. Ebenso wenig werden durch ein Freihandelsabkommen Zollförmlichkeiten und -kontrollen, etwa in Bezug auf den Ursprung der Waren und die betreffenden Vormaterialien, oder Einfuhr- und Ausfuhrverbote und -beschränkungen abgeschafft.

### **Empfehlung für Interessenträger:**

Um den in dieser Mitteilung dargelegten Konsequenzen Rechnung zu tragen, wird den Interessenträgern insbesondere empfohlen, dafür zu sorgen,

- dass sie in der EU ansässig sind, sofern dies für den Besitz einschlägiger Genehmigungen erforderlich ist;
- dass sie über eine von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union oder den Behörden eines Mitgliedstaats erteilte Genehmigung verfügen<sup>6</sup>;
- dass sie über eine Zertifizierung durch eine in der EU niedergelassene benannte/bestimmte Stelle verfügen.

Darüber hinaus sollten Triebfahrzeugführer, die über eine im Vereinigten Königreich erteilte Fahrerlaubnis bzw. eine dort ausgestellte Bescheinigung verfügen und in einem Mitgliedstaat arbeiten, die erforderlichen Schritte unternehmen, um Bescheinigungsunterlagen zu erlangen, die nach Ablauf des Übergangszeitraums in der EU 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 nach Ablauf des Übergangszeitraums in der EU Gültigkeit haben.

Eisenbahnunternehmen, die grenzüberschreitende Verkehrsdienste zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU erbringen und nach Ablauf des Übergangszeitraums aufrechterhalten wollen, müssen dafür sorgen, dass Triebfahrzeugführer, die auf den im Gebiet der EU liegenden Abschnitten solcher Verkehrsdienste eingesetzt werden, über die erforderliche, in der EU ausgestellte bzw. erteilte Fahrerlaubnis/Bescheinigung verfügen.

### **A. RECHTSLAGE NACH ABLAUF DES ÜBERGANGSZEITRAUMS**

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gelten die EU-Vorschriften im Bereich des Eisenbahnverkehrs nicht mehr für das Vereinigte Königreich<sup>7</sup>. Dies hat vor allem folgende Konsequenzen:

---

<sup>6</sup> So müssen beispielsweise Eisenbahnunternehmen, die über eine solche Genehmigung verfügen und ihre Tätigkeit nach dem Übergangszeitraum in der EU fortsetzen wollen, gemäß Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 entweder bei der Agentur oder in einem EU-Mitgliedstaat (wenn das Tätigkeitsgebiet auf diesen Mitgliedstaat beschränkt ist) eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung beantragen.

<sup>7</sup> Zur Anwendbarkeit des EU-Rechts zu bestimmten Eisenbahnprodukten auf Nordirland siehe Teil C dieser Mitteilung.

## 1. GENEHMIGUNGEN FÜR EISENBAHNUNTERNEHMEN

Nach Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums<sup>8</sup> benötigen Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten eine Genehmigung, die sie in dem EU-Mitgliedstaat ihrer 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. Nach Ablauf des Übergangszeitraums werden vom Vereinigten Königreich erteilte Genehmigungen in der EU nicht mehr anerkannt. Eisenbahnunternehmen, die eine solche Genehmigung besitzen und nach Ablauf des Übergangszeitraums weiterhin in der EU tätig sein wollen, müssen in einem EU-Mitgliedstaat eine neue Genehmigung gemäß Kapitel III der Richtlinie 2012/34/EU beantragen.

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

## 2. EISENBAHNSICHERHEIT UND EISENBAHNINTEROPERABILITÄT

Bestimmungen über die Eisenbahnsicherheit und die Eisenbahninteroperabilität in der Union sind in der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit<sup>9</sup> bzw. in der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung)<sup>10</sup> enthalten. Das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), dem die Union sowie die über ein Eisenbahnsystem verfügenden Mitgliedstaaten<sup>11</sup> – darunter auch das Vereinigte Königreich – angehören, enthält ebenfalls einschlägige Vorschriften. Das COTIF gilt allerdings nicht für den Verkehr, der auf das EU-Netz beschränkt ist (d. h. bei dem es sich nicht um Verkehr aus oder nach einem Drittland handelt)<sup>12</sup>.

---

<sup>8</sup> ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32.

<sup>9</sup> ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102.

<sup>10</sup> ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44.

<sup>11</sup> Malta und Zypern verfügen über kein Eisenbahnsystem.

<sup>12</sup> Artikel 2 der Vereinbarung zwischen der zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr und der Europäischen Union über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999

## 2.1. Eisenbahnsicherheit

Nach Artikel 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit benötigen Eisenbahnunternehmen für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in der Union eine von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union oder, wenn das geografische Tätigkeitsgebiet auf einen Mitgliedstaat beschränkt ist, eine von diesem Mitgliedstaat ausgestellte Sicherheitsbescheinigung. Die vom Vereinigten Königreich gemäß Artikel 10 der Richtlinie ausgestellten Sicherheitsbescheinigungen sind nach Ablauf des Übergangszeitraums nicht mehr in der EU gültig.

Nach Artikel 14a Absatz 4 der Richtlinie (EU) 2016/798 unterliegen für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stellen („Entities in charge of Maintenance“ – im Folgenden „ECM“) einer Zertifizierungsanforderung. Nach Ablauf des Übergangszeitraums werden vom Vereinigten Königreich ausgestellte Bescheinigungen in der EU nicht mehr anerkannt<sup>13</sup>. ECM, die über eine vom Vereinigten Königreich ausgestellte Bescheinigung verfügen und weiterhin in der EU tätig sein wollen, müssen in einem EU-Mitgliedstaat eine Bescheinigung beantragen.

Darüber hinaus steht es den ECM nach Ablauf des Übergangszeitraums frei, eine Bescheinigung gemäß dem Rechtsrahmen des COTIF zu beantragen<sup>14</sup>.

## 2.2. Eisenbahninteroperabilität

- Inverkehrbringen von Eisenbahnprodukten, die unter die Richtlinie 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union 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“<sup>15</sup> zu lesen, insbesondere mit Abschnitt 2

---

([http://www.otif.org/fileadmin/user\\_upload/otif\\_verlinkte\\_files/04\\_recht/02\\_COTIF/AG\\_10-5\\_ad1\\_d.pdf](http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/02_COTIF/AG_10-5_ad1_d.pdf)).

<sup>13</sup> 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.

<sup>14</sup> 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.

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

über Konformitätsbewertungsverfahren und notifizierte Stellen. Die in der allgemeinen Mitteilung beschriebenen Konsequenzen des EU-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, Fahrzeugen und Teilsystemen sowie der Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen behandelt.

- Inverkehrbringen und Verwendung von Interoperabilitätskomponenten: Nach Artikel 8 und Artikel 10 Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 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 Austritts des Vereinigten Königreichs, die in der im vorstehenden Absatz genannten allgemeinen Mitteilung über Industrieprodukte beschrieben werden, uneingeschränkt übertragbar.
- Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen: Nach Artikel 18 der Richtlinie (EU) 2016/797 muss die Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen von der nationalen Sicherheitsbehörde des Mitgliedstaats genehmigt werden, in dessen Hoheitsgebiet die betreffende Einrichtung installiert ist oder betrieben wird. Nach Ablauf des Übergangszeitraums müssen den Inbetriebnahmegenehmigungen gemäß Artikel 18 der Richtlinie (EU) 2016/797 Prüfbescheinigungen zugrunde liegen, die von benannten Stellen/bestimmten Stellen in der EU ausgestellt wurden.
- Inverkehrbringen von Fahrzeugen und mobilen Teilsystemen: Nach Artikel 21 der Richtlinie (EU) 2016/797 muss für Schienenfahrzeuge, bevor sie auf einem Netz eingesetzt werden, eine Genehmigung für das Inverkehrbringen vorliegen, die von der zuständigen Genehmigungsstelle (d. h. der Agentur oder der zuständigen nationalen Behörde) erteilt wurde<sup>16</sup>. Nach Ablauf des Übergangszeitraums müssen Genehmigungen für das Inverkehrbringen gemäß den Artikeln 20, 21 und 24 der Richtlinie (EU) 2016/797 Prüfbescheinigungen zugrunde liegen, die von benannten Stellen/bestimmten Stellen in der EU ausgestellt wurden.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums ist für die Zulassung zum Verkehr oder zur Verwendung von Eisenbahnmaterial, das im Vereinigten Königreich für den grenzüberschreitenden Verkehr in der EU zugelassen wurde, das COTIF,

---

<sup>16</sup> In Artikel 21 Absatz 8 der Richtlinie (EU) 2016/797 heißt es: „Ist das Verwendungsgebiet auf ein Netz oder Netze innerhalb eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt, so kann die nationale Sicherheitsbehörde dieses Mitgliedstaats in eigener Verantwortung und auf Antrag des Antragstellers die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen ausstellen.“ In allen anderen Fällen ist die Genehmigungsstelle die Eisenbahngeschäftsstelle der Europäischen Union.

insbesondere dessen Anhänge G<sup>17</sup> und F<sup>18</sup>, maßgeblich<sup>19</sup>. Davon ausgenommen ist, wie oben erläutert, die Zulassung zum Verkehr oder zur Verwendung im grenzüberschreitenden Verkehr, der auf das EU-Netz beschränkt ist (d. h. bei dem es sich nicht um Verkehr aus oder nach einem Drittland handelt) und der dem EU-Recht unterliegt.

### 3. 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 führen<sup>20</sup>, 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 Gebiet der Union gültig, Bescheinigungen gelten dagegen ausschließlich für die in ihr aufgeführten Infrastrukturen und Fahrzeuge.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums werden vom Vereinigten Königreich ausgestellte Fahrerlaubnisse in der EU nicht mehr anerkannt.

Nach Artikel 11 Absatz 2 und Artikel 20 der Richtlinie 2007/59/EG müssen Bewerber für eine Fahrerlaubnis ihre physische Eignung durch einen von einer EU-Akkreditierungsstelle zugelassenen oder einem EU-Mitgliedstaat anerkannten Arzt bestätigen lassen.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums darf von einem Mitgliedstaat erteilten Fahrerlaubnissen nicht mehr die Bestätigung eines von der Akkreditierungsstelle des Vereinigten Königreichs zugelassenen oder von der nationalen Behörde des Vereinigten Königreichs anerkannten Arztes zugrunde liegen. Fahrerlaubnisse, die von einem EU-Mitgliedstaat vor Ablauf des Übergangszeitraums auf der Grundlage einer Bestätigung eines von der Akkreditierungsstelle des Vereinigten Königreichs

---

<sup>17</sup> „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.

<sup>18</sup> „Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist“.

<sup>19</sup> In der Praxis erfüllen nur sogenannte GE-Wagen („go everywhere“) die in Artikel 3a Absatz 2 des Anhangs G des COTIF aufgeführten Bedingungen. Die Anwendung des COTIF-Rahmens auf andere Fahrzeuge (z. B. Lokomotiven und Reisezugwagen) stellt in der Praxis keine Begründung der Gleichwertigkeit zwischen der Zulassung nach den Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF und der EU-Inbetriebnahmegenehmigung dar.

<sup>20</sup> ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51.

zugelassenen oder von der nationalen Behörde des Vereinigten Königreichs anerkannten Arztes erteilt wurden, bleiben gültig.

Nach Ablauf des Übergangszeitraums werden von im Vereinigten Königreich ansässigen Eisenbahnunternehmen ausgestellte Bescheinigungen in der EU nicht mehr anerkannt.

## **B. EINSCHLÄGIGE TRENNUNGSBESTIMMUNGEN DES AUSTRITTSABKOMMENS**

Nach Artikel 41 Absatz 1 des Austrittsabkommens darf eine vorhandene und individuell identifizierbare Ware, die vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU oder im Vereinigten Königreich rechtmäßig in Verkehr gebracht wurde, weiterhin auf dem Markt der EU und des Vereinigten Königreichs angeboten werden und auf beiden Märkten im freien Verkehr verbleiben, bis sie ihren Endnutzer erreicht.

Der Wirtschaftsakteur, der sich auf diese Bestimmung beruft, trägt die Beweislast für den Nachweis durch ein einschlägiges Dokument, dass die Ware vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU oder im Vereinigten Königreich in Verkehr gebracht wurde<sup>21</sup>.

Für die Zwecke dieser Bestimmung bedeutet „Inverkehrbringen“ die erstmalige entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe einer Ware zum Vertrieb, zum Ge- oder zum Verbrauch auf dem Markt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit<sup>22</sup>. „Abgabe einer Ware zum Vertrieb, zum Ge- oder zum Verbrauch auf dem Markt“ bedeutet, dass „eine vorhandene und individuell identifizierbare Ware nach Abschluss der Fertigungsstufe Gegenstand eines schriftlichen oder mündlichen Vertrags von mindestens zwei juristischen oder natürlichen Personen über den Übergang des Eigentums, eines anderen Eigentumsrechts oder des Besitzes an der fraglichen Ware oder Gegenstand eines Angebots an eine oder mehrere juristische oder natürliche Personen zum Abschluss eines solchen Vertrags ist“<sup>23</sup>.

Nach Artikel 41 Absatz 1 Buchstabe b des Austrittsabkommens darf eine vorhandene und individuell identifizierbare Ware, die vor Ablauf des Übergangszeitraums in der EU oder im Vereinigten Königreich rechtmäßig in Verkehr gebracht wurde, in der EU oder im Vereinigten Königreich in Betrieb genommen werden.

Für den Eisenbahnsektor bedeutet dies insbesondere Folgendes:

- Interoperabilitätskomponenten, die vor Ablauf des Übergangszeitraums mit einer von einer benannten Stelle im Vereinigten Königreich ausgestellten Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsbescheinigung in Verkehr gebracht werden, dürfen während der Gültigkeitsdauer dieser Bescheinigung in Fahrzeugen oder Teilsystemen verwendet werden.

---

<sup>21</sup> Artikel 42 des Austrittsabkommens.

<sup>22</sup> Artikel 40 Buchstaben a und b des Austrittsabkommens.

<sup>23</sup> Artikel 40 Buchstabe c des Austrittsabkommens.

- Genehmigungen für die Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen, die vor Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden, bleiben nach Ablauf des Übergangszeitraums gültig, auch wenn die Genehmigung auf der Grundlage von Prüfbescheinigungen erfolgte, die von benannten Stellen/bestimmten Stellen im Vereinigten Königreich ausgestellt wurden.
- Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die vor Ablauf des Übergangszeitraums in Verkehr gebracht wurden, bleiben nach Ablauf des Übergangszeitraums in ihrem festgelegten Verwendungsgebiet in der EU gültig, auch wenn die Genehmigung auf der Grundlage von Prüfbescheinigungen erfolgte, die von benannten Stellen/bestimmten Stellen im Vereinigten Königreich ausgestellt wurden. Gleiches gilt für Genehmigungen für das Inverkehrbringen mobiler Teilsysteme.

### **C. IN NORDIRLAND NACH ABLAUF DES ÜBERGANGSZEITRAUMS ANWENDBARE VORSCHRIFTEN**

Nach Ablauf des Übergangszeitraums gilt das Protokoll zu Irland/Nordirland<sup>24</sup>. Das Protokoll zu Irland/Nordirland bedarf einer regelmäßigen Zustimmung der parlamentarischen Versammlung für Nordirland, wobei der anfängliche Anwendungszeitraum 4 Jahre nach Ablauf des Übergangszeitraums endet<sup>25</sup>.

Nach dem Protokoll zu Irland/Nordirland sind einige Bestimmungen des EU-Rechts auch auf das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland anwendbar. Die EU und das Vereinigte Königreich haben im Protokoll zu Irland/Nordirland ferner vereinbart, dass, soweit EU-Vorschriften auf das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland anwendbar sind, Nordirland behandelt wird, als ob es ein Mitgliedstaat wäre<sup>26</sup>.

Nach dem Protokoll zu Irland/Nordirland gilt die Richtlinie (EU) 2016/797 für das Vereinigte Königreich und im Vereinigten Königreich in Bezug auf Nordirland, soweit Bedingungen und technische Spezifikationen für das Inverkehrbringen, die Inbetriebnahme und den freien Verkehr von Eisenbahnprodukten betroffen sind<sup>27</sup>.

Daher sind Bezugnahmen auf die EU in den Teilen A.2.2 und B dieser Mitteilung auch als Bezugnahmen auf Nordirland zu verstehen, während Bezugnahmen auf das Vereinigte Königreich nur als Bezugnahmen auf Großbritannien zu verstehen sind.

Konkret bedeutet dies unter anderem Folgendes:

---

<sup>24</sup> Artikel 185 des Austrittsabkommens.

<sup>25</sup> Artikel 18 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

<sup>26</sup> Artikel 7 Absatz 1 des Austrittsabkommens in Verbindung mit Artikel 13 Absatz 1 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

<sup>27</sup> Artikel 5 Absatz 4 des Protokolls zu Irland/Nordirland und Anhang 2 Abschnitt 28 des genannten Protokolls.



- Eisenbahnprodukte, die in Nordirland in Verkehr gebracht werden, müssen der Richtlinie (EU) 2016/797 entsprechen.

Allerdings ist gemäß dem Protokoll zu Irland/Nordirland die Möglichkeit ausgeschlossen, dass das Vereinigte Königreich in Bezug auf Nordirland

- an der Beschlussfassung und Entscheidungsfindung der Union beteiligt ist;<sup>28</sup>
- Widerspruchs-, Schutz- oder Schiedsverfahren einleitet, soweit diese Verfahren die Vorschriften, Normen, Bewertungen, Eintragungen, Bescheinigungen, Genehmigungen und Zulassungen betreffen, die von EU-Mitgliedstaaten ausgestellt beziehungsweise vorgenommen wurden;<sup>29</sup>
- als federführende Behörde für Bewertungen, Prüfungen und Zulassungen tätig wird;<sup>30</sup>
- sich im Hinblick auf rechtmäßig in Nordirland in Verkehr gebrachte Produkte oder auf Bescheinigungen, die von im Vereinigten Königreich ansässigen Stellen ausgestellt wurden, auf das Herkunftslandprinzip oder die gegenseitige Anerkennung beruft.<sup>31</sup>

Konkret bedeutet dieser letzte Punkt unter anderem Folgendes:

- Genehmigungen für die Inbetriebnahme ortsfester Einrichtungen oder das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die vom Vereinigten Königreich nach Ablauf des Übergangszeitraums in Bezug auf Nordirland erteilt werden, werden in der EU nicht mehr anerkannt.
- In Nordirland ansässige Stellen können Produkte zertifizieren, die von benannten Stellen in Nordirland ausgestellten Bescheinigungen sind jedoch nur in Nordirland gültig. In der EU hingegen sind diese Bescheinigungen nicht gültig<sup>32</sup>.
- Wird ein Produkt von einer benannten Stelle in Nordirland zertifiziert, so ist neben der CE-Kennzeichnung oder jeder anderen anwendbaren Konformitätskennzeichnung die Angabe ‚UK(NI)‘ anzubringen<sup>33</sup>. Diese gesonderte Kennzeichnung ermöglicht die Identifizierung von Produkten, die in Nordirland rechtmäßig in Verkehr gebracht werden dürfen, in der EU jedoch nicht.

---

<sup>28</sup> Wenn ein Informationsaustausch oder eine gegenseitige Konsultation erforderlich ist, wird diese(r) im Rahmen der durch Artikel 15 des Protokolls zu Irland/Nordirland eingesetzten gemischten beratenden Arbeitsgruppe stattfinden.

<sup>29</sup> Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 5 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

<sup>30</sup> Artikel 13 Absatz 6 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

<sup>31</sup> Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 1 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

<sup>32</sup> Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 4 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

<sup>33</sup> Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 4 des Protokolls zu Irland/Nordirland.

Auf der Website der Kommission über den Eisenbahnverkehr ([https://ec.europa.eu/transport/modes/rail\\_en](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