



**INF. 7**

14 November 2019

(nur Deutsch und Englisch)

**RID: 11. Tagung der Ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses**  
(Wien, 25. bis 29. November 2019)

**Thema: Informelle Arbeitsgruppe der Gemeinsamen RID/ADR/ADN-Tagung über die Prüfung und Zertifizierung von Tanks – Kommentare zum Dokument O-TIF/RID/CE/GTP/2019/3 Belgiens**

**Antrag der Internationalen Union der Güterwagen-Halter (UIP)**

1. Die UIP begrüßt die Aktivität des Vereinigten Königreichs, am Thema der Prüfung und Zertifizierung von Tanks zu arbeiten und hat aktiv in der Arbeitsgruppe mitgewirkt.
2. Die UIP möchte jedoch zur Umsetzung der Vorschläge im RID anmerken, dass die Ausgangsbedingungen zwischen ADR und RID in diesem Bereich sehr unterschiedlich sind:

Im RID wurden vor mehr als 10 Jahren zur Unterstützung des internationalen Einsatzes von Bahnwagen in Kapitel 6.8 Verfahren implementiert, die es ermöglichen,

- immer mit der Prüfstelle im Land der Prüfung (Territorialprinzip) zu arbeiten oder
- immer mit der Prüfstelle im Land der Registrierung zu arbeiten.

3. Die UIP hat sich bemüht, dieses inzwischen positiv bewährte System auch als Mindestregelung in den Vorschlägen oben genannter Arbeitsgruppe einfließen zu lassen. Zudem hat die UIP immer wieder auf die Umsetzung des 4. Eisenbahnpaketes hingewiesen, welches die Zulassung international verkehrender Bahnwagen unter dem Arbeitstitel "One Stop Shop" der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) zuordnet.

### Erstmalige und wiederkehrende Prüfungen an Tanks

4. Der in der Gemeinsamen Tagung im September 2019 vorgelegte Entwurf entspricht der heute im RID festgeschriebenen und oben beschriebenen Logik. Allerdings wurde in der Tank-Arbeitsgruppe der Gemeinsamen Tagung eine Konkretisierung der gegenseitigen Anerkennung angemahnt, die nun zu einer neuen Sitzung der Arbeitsgruppe führt. Die UIP geht derzeit davon aus, dass diese Systematik nicht erneut aus nationalen Interessen von Prüfstellen des Straßenverkehrs in Frage gestellt wird.

### Zulassung von Tanks

5. Darüber hinaus sollte deutlicher herausgearbeitet werden, dass "Zulassungen aus dem Herstellungsland immer anzuerkennen sind" und keiner neu definierten "Inbetriebnahmeüberprüfung" bei der Registrierung in einem anderen Land zu unterziehen sind.
6. Dies entspräche dann zwar immer noch nicht den Grundsätzen und Zielen des 4. Eisenbahnpaketes der EU und ist in der niedergelegten Form ein Rückschritt gegenüber der heute in den meisten EU-Mitgliedsstaaten geübten Praxis, RID-Zulassungen anderer Staaten bei der Registrierung von Bahnwagen anzuerkennen. Die ERA hat inzwischen bestätigt, dass bei der Wagenzulassung nach dem 4. Eisenbahnpaket so verfahren wird, d. h., dass alle rechtskräftigen RID-Zulassungen als gleichwertig gültig bestätigt und anerkannt werden. Dies war auch die Zielsetzung der UIP in verschiedenen Anträgen, die aber letztlich in der Gründung der oben genannten Arbeitsgruppe (neben anderen Themen) endeten.
7. Das Ziel der UIP, mit einer Tankzulassung, unabhängig davon, wo diese Zulassung von einer zuständigen Behörde nach den Regeln des RID erteilt wurde, alle Registrierungen bedienen zu können, wurde aber mit dem aktuellen Textvorschlag nicht erreicht. Die UIP sieht hier auch die Ziele des 4. Eisenbahnpaketes der EU zum "One Stop Shop" als nicht erreicht an, da es keine zwingende Registrierungspflicht von Wagen mit einer von einem anderen Staat erteilten RID-Zulassung gibt und hier von einigen Staaten auf nationale Regeln verwiesen wird. Da aber viele Staaten bereits angekündigt haben, hier ihr derzeitiges Vorgehen nicht zu verändern, kann der aktuell vorliegende Vorschlag wohl ebenfalls als Wahrung des Status Quo angesehen werden.
8. Die UIP bittet die Ständige Arbeitsgruppe um Diskussion, ob und wie hier eine gesicherte gegenseitige Anerkennung von Tankzulassungen für die Klassen 3 bis 9 im Rahmen weiterhin ebenfalls national zu erteilender Registrierungen von Wagen erreicht werden kann. Damit würde eine weitgehende Übereinstimmung der Verfahren zum 4. Eisenbahnpaket erzielt, wie sich dies heute mit Tanks zur Beförderung von Stoffen der Klasse 2 (TPED) bewährt.

---