

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

	Version 01	Referenz: A 94-02/3.2012	Original: EN	Datum: 17.12.2012
--	------------	--------------------------	--------------	-------------------

Hintergrund und Erläuterungen zur Überarbeitung der ETV WAG:2012

In diesem Dokument sind die Erwägungen, Begründungen und Schlussfolgerungen der der Überarbeitung der ETV Güterwagen vorangegangenen WG TECH Sitzung dargelegt.

1. Einleitung

Gemäß Artikel 3a ATMF ist für die Zulassung von Fahrzeugen in allen Mitgliedstaaten die volle Äquivalenz zwischen TSI und ETV erforderlich. Diese Äquivalenz gemäß Artikel 3a ATMF wurde für Güterwagen erstmals am 1. Dezember 2012 mit Inkrafttreten der ETV WAG:2012¹, die äquivalent ist zur TSI WAG:2006², erreicht.

Das Ergebnis der Abstimmung der Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU-MS) im RISC über die TSI WAG war positiv und als Datum für das Inkrafttreten ist nun der 1. Januar 2014 vorgesehen. Wird die ETV WAG 2012 nicht geändert oder überarbeitet, ist ab diesem Zeitpunkt keine volle Äquivalenz zwischen ETV und TSI mehr gegeben.

Um die Äquivalenz zwischen der TSI WAG und der ETV WAG auch nach dem 1. Januar 2014 (Inkrafttreten der überarbeiteten TSI WAG) noch zu gewährleisten, muss auch die ETV WAG überarbeitet werden.

2. Folgen

Volle Äquivalenz zwischen der ETV WAG und der TSI WAG ist für die gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Wagen förderlich. Gemäß ETV WAG oder TSI WAG konstruierte und mit den für die Schließung offener Punkte zur Netzkompatibilität vorgesehenen Lösungen versehene Wagen ohne Abweichungen werden gemäß Artikel 3a ATMF in allen OTIF-Vertragsstaaten zugelassen.

Wird auf ETV-Seite nichts geändert, ist nach dem 1. Januar 2014 keine volle Äquivalenz zwischen ETV WAG und TSI WAG mehr gegeben. Dieser Mangel an Äquivalenz würde dazu führen, dass die gegenseitige Anerkennung der Zulassung basierend auf der vollen Äquivalenz zwischen TSI und ETV gemäß Artikel 3a §§ 1 und 2 ATMF nicht mehr möglich wäre.

¹ A 94-02/3.2011

² EU-Entscheidung 2006/861/EG, geändert durch die Entscheidungen 2009/107/EG und 2012/464/EU

3. Die überarbeitete TSI WAG und der „neue Ansatz“ der EU

Die überarbeitete TSI WAG unterscheidet sich von ihrer Vorgängerversion, sie basiert hauptsächlich auf der korrekten Anwendung der Grundsätze des „neuen Ansatzes“ der EU sowie der EU-Sicherheitsrichtlinie (2004/49/EG) durch die betroffenen Parteien.

In der überarbeiteten TSI WAG gibt es drei Übereinstimmungslevel:

1. Übereinstimmung mit der Kern-TSI in Abschnitt 4, diese enthält hauptsächlich funktionale Anforderungen; abweichende technische Lösungen sind erlaubt. Die Inbetriebnahmegenehmigung muss in jedem EU-MS einzeln erfolgen, da die überarbeitete TSI WAG drei offene Punkte und einen Sonderfall mit möglichen Auswirkungen auf die Interoperabilität enthält. Dieses Übereinstimmungslevel ist für alle Wagen verbindlich.
2. Die Übereinstimmung mit Abschnitt 7.1.2 (zusätzlich zu Level 1) der TSI liefert verschiedene Bedingungen zur Schließung offener Punkte, zum Umgang mit Sonderfällen und zur Abschwächung der Bedenken einzelner EU-MS betreffend die Möglichkeit unter den in Abschnitt 4 angebotenen technischen Lösungen frei zu wählen. Die Übereinstimmung mit Abschnitt 7.1.2, zusätzlich zu Abschnitt 4, ist nicht obligatorisch, führt aber zu einer gegenseitigen Anerkennung der Erstgenehmigung, wodurch die Genehmigung in allen EU-MS gilt.
3. Übereinstimmung mit Anhang C (zusätzlich zu Übereinstimmungslevel 2) entspricht Übereinstimmungslevel 3, dieses geht einher mit einem hohen Grad an technischer Harmonisierung. Die Übereinstimmung mit Anhang C ist nicht obligatorisch, die Einhaltung dieser Anforderungen könnte für den Antragsteller aber die Grundlage bilden, einen Wagen als mit der bestehenden RIV-Flotte kompatibel und austauschbar zu erklären.

In der aktuellen TSI WAG und ETV WAG:2012 sind die Übereinstimmungslevel 1 und 2 nicht vorgesehen. Diese Übereinstimmungslevel 1 und 2 setzten ein gut funktionierendes Sicherheitsmanagementsystem (SMS) und ein bestehendes eigenes System zur Sicherheitszertifizierung voraus, das es dem Eisenbahnsektor ermöglicht, mit den einhergehenden Freiheiten und Verantwortlichkeiten umzugehen.

In Übereinstimmung mit den Grundsätzen des „neuen Ansatzes“ der EU, werden die grundlegenden Anforderungen für das Eisenbahnsystem in der Interoperabilitätsrichtlinie (2008/57/EG) festgesetzt. Wagen müssen die geltenden grundlegenden Anforderungen bezüglich ihrer Bauart und ihres Betriebszustandes erfüllen. Zu diesem Zweck wendet der Hersteller die gemeinsame Sicherheitsmethode (CSM) an und erstellt anhand der sich daraus ergebenden Analyse das technische Dossier für den Wagen. Ein Teil dieses technischen Dokuments setzt sich aus allen Elementen mit Bezug zu den Nutzungsbedingungen und -grenzen und zu den Betriebs-, Überwachungs-, Anpassungs- und Instandhaltungsanweisungen zusammen. Dieses technische Dossier begleitet einen Wagen während seines Betriebslebens und hilft den Eisenbahnunternehmen dabei, verantwortliche Entscheidungen im Hinblick auf den sicheren Betrieb des Wagens gemäß Sicherheitsrichtlinie zu treffen. Um diese Verantwortung wahrneh-

men zu können, muss das Eisenbahnunternehmen über ein zertifiziertes Sicherheitsmanagementsystem verfügen.

4. Konsequenzen der Überarbeitung der TSI für die Äquivalenz mit der ETV

Innerhalb der OTIF sind die Verantwortlichkeiten und Sicherheitsfunktionen nicht in derselben harmonisierten Weise festgelegt wie in der EU, daher ist die Beantwortung folgender Frage sehr wichtig:

Kann ein Wagen automatisch als konform zur überarbeiteten TSI WAG:2014 angesehen werden, wenn er der ETV WAG:2012 entspricht?

Während der Überarbeitung der TSI WAG wurden zahlreiche technische Lösungen, die in der TSI WAG:2006 angeordnet wurden, als funktionale Anforderungen definiert. Dadurch kann dieser funktionalen Anforderung mit derselben Lösung wie vorher oder mit einer alternativen Lösung, die die funktionalen Anforderungen ebenfalls erfüllt, entsprochen werden. Schon dieser Aspekt allein würde für eine positive Beantwortung obiger Frage genügen. Die überarbeitete TSI WAG enthält jedoch einige Spezifikationen und grundlegende Parameter, die die TSI WAG:2006 nicht aufweist:

- Drehgestell – Integrität (4.2.3.6.1)
- Radsätze – Eigenschaften (4.2.3.6.2)
- Räder – Eigenschaften (4.2.3.6.3)
- Radsatzwellen – Eigenschaften (4.2.3.6.4)
- Achsbuchsen/Lager – mechanische Festigkeit/Ermüdung (4.2.3.6.5)
- Radsätze mit einstellbarer Spurweite – sicheres Verriegeln (4.2.3.6.6)
- Bremsen – Sicherheitsanforderungen (4.2.4.2)

Darüber hinaus wird in der überarbeiteten TSI WAG auch auf die neuesten EN-Normen verwiesen, um dem technischen Fortschritt Rechnung zu tragen. In der vorherigen TSI WAG:2006 wurde dagegen entweder auf Normen von vor 2005 verwiesen oder, in den meisten Fällen, auf ihre Anlage, in die der Inhalt von UIC-Merkblättern von vor 2005 hineinkopiert worden war. Für eine genaue Gegenüberstellung der Unterschiede zwischen den alten und neuen Normen müsste von den Experten des CEN und der UIC eine gründliche Prüfung durchgeführt werden.

Vor diesem Hintergrund muss geschlossen werden, dass die volle technische Äquivalenz zwischen der überarbeiteten TSI WAG und der ETV WAG:2012 nicht garantiert werden kann.

Die überarbeitete TSI WAG beinhaltet in Artikel 9 der Verordnung der Kommission folgenden Text:

Gemäß der Entscheidung 2006/861/EG ausgestellte Prüferklärungen und/oder Erklärungen über die Baumusterkonformität werden für eine Übergangszeit von drei Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung für gültig erachtet.

Durch die Gültigerklärung dieser Übergangszeit von drei Jahren auch für ETV WAG:2012 konforme Fahrzeuge bekämen ETV konforme Wagen den gleichen Status wie die entsprechenden gemäß der TSI WAG:2006 zugelassenen Wagen. Solch eine Übergangszeit rechtfertigt sich durch die volle Äquivalenz zwischen der ETV WAG:2012 und der Entscheidung 2006/861/EG (einschließlich Änderungen).

5. Szenarien

Folgende Szenarien sind mit Blick auf die Überarbeitung der ETV WAG denkbar:

- a) Keine Maßnahmen. Dies würde bedeuten, dass die ETV WAG:2012 und die überarbeitete TSI WAG ab dem 1. Januar 2014 nicht länger äquivalent wären. Die gegenseitige Anerkennung von in EU- und Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten (VS) gemäß Artikel 3a ATMF in Betrieb genommenen Wagen (gegenseitige Anerkennung der Genehmigungen) wäre nicht länger möglich. Ab dem 1. Januar 2014 werden in den EU-MS gemäß der überarbeiteten TSI WAG in Betrieb genommene in den Nicht-EU-VS nicht mehr automatisch akzeptiert (sie werden eine zusätzliche Genehmigung oder Ausnahmeregelung benötigen). Umgekehrt werden in den Nicht-EU-OTIF-VS gemäß ETV WAG:2012 in Betrieb genommene Wagen aufgrund nicht gewährleisteter Äquivalenz zwischen überarbeiteter TSI WAG und ETV WAG:2012 von den EU-MS nicht mehr automatisch akzeptiert (die gleichen Wagen, die 2013 gemäß ETV WAG:2012 gebaut wurden, werden hingegen automatisch akzeptiert).
- b) Vollständige Überarbeitung der ETV WAG in Übereinstimmung mit der TSI WAG zur Gewährleistung der Äquivalenz. In diesem Fall müsste zunächst analysiert werden, ob die drei Übereinstimmungslevel auch vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Anwendungsbereiche und Ziele des COTIF und des Rechtssystems der EU (das COTIF regelt nur den internationalen Verkehr und enthält keine den Binnenmarkt der EU betreffenden Ziele) außerhalb der EU sinnvoll sind. Hier könnte es Unterschiede zur EU Anwendung geben, zumal die Prinzipien des „neuen Ansatzes“ und der Inhalt der EU-Sicherheitsrichtlinie nicht in allen OTIF-VS verankert sind.
- c) Änderung der ETV WAG mit Bedacht darauf, dass mit der überarbeiteten ETV WAG konforme Wagen auch mit der überarbeiteten TSI WAG und insbesondere mit deren Anhang C konform sind. Es würde keine volle Übereinstimmung zwischen ETV und TSI geben, die Fahrzeuge würden aber als TSI-konform angesehen werden. Dadurch könnten Wagen aus Nicht-EU-Staaten in der EU verkehren. Wagen aus der EU könnten nur in Nicht-EU-VS verkehren, wenn sie die Anforderungen aus Anhang C der überarbeiteten TSI erfüllen. Szenario c) würde für die Industrie und den Eisenbahnsektor in den Nicht-EU-VS bedeuten, dass sie nicht über die gleichen technischen und betrieblichen Freiheiten wie ihre Partner innerhalb der EU verfügen.

Szenario a) entspricht nicht den Zielen des COTIF und ist daher keine denkbare Option. Szenario b) ist mit den Zielen des COTIF vollkommen kompatibel und daher eine denkbare Option. Szenario c) entspricht den Zielen des COTIF aufgrund fehlender Äquivalenz zwischen überarbeiteter TSI WAG und ETV WAG:2012 (wie in Abschnitt 4 dieses Dokument dargelegt) nicht.

Sollte Szenario b) – die vollständige Überarbeitung – gewählt werden, muss berücksichtigt werden, dass nicht alle OTIF-VS die Bestimmungen betreffend Sicherheitsmanagement und Sicherheitszertifizierung umgesetzt haben, die für die Anwendung der oben genannten ersten beiden Übereinstimmungslevel der überarbeiteten TSI WAG (1: Kern-TSI; 2: Kern-TSI und Abschnitt 7.1.2) erforderlich sein könnten.

In diesem Fall könnte darüber nachgedacht werden, die Anwendung von Anhang C verbindlich vorzuschreiben (Übereinstimmungslevel 3). Hierdurch würde die Austauschbarkeit mit der existierenden Flotte an RIV-Wagen gewährleistet. Allerdings hätte dies die gleichen Nachteile wie im letzten Satz unter c) erwähnt.

Die Übereinstimmungslevel 1 + 2 könnten erfordern, dass ein OTIF-VS gewisse harmonisierte Prinzipien zum Sicherheitsmanagement umsetzen muss. Zu diesem Zweck müssten mit Hilfe einer Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe³ Vorschriften dazu erarbeitet werden.

Zusätzlich sollte geklärt werden, ob die Parameter in Abschnitt 7.1.2 der überarbeiteten TSI WAG in Nicht-EU-OTIF-VS gleichermaßen gelten wie in der EU.

Tatsache ist, dass Wagen für eine Spurweite von 1520 mm außerhalb des Anwendungsbereiches der überarbeiteten TSI WAG (und außerhalb des Anwendungsbereiches der aktuellen TSI WAG und ETV WAG) liegen. Europäische Kommission und Europäische Eisenbahnagentur sind im Begriff, Parameter für diese 1520 mm Wagen zu definieren.

6. Schlussfolgerung und nächste Schritte

Bei ihrer 17. Tagung hat die WG TECH beschlossen, mit der Überarbeitung der ETV WAG zu beginnen und einen Entwurf vorzubereiten, der die volle Äquivalenz mit der überarbeiteten TSI WAG herstellen würde; Szenario B). Auf der 118. Tagung hat die WG TECH beschlossen, dass die überarbeitete ETV WAG denselben Grundsätzen folgen solle, wie die überarbeitete TSI WAG, d.h. drei Übereinstimmungslevel sollten möglich sein. Gleichzeitig wurde beschlossen, die Notwendigkeit einer Aufnahme von betrieblichen Parametern für die sichere Nutzung von Wagen zu überprüfen. Derartige Parameter sollten die Zusammenstellung des Zuges umfassen und sicherstellen, dass Wagen nur innerhalb ihrer im technischen Dossier angegebenen Nutzungsbedingungen und -beschränkungen genutzt werden.

Der Entwurf der überarbeiteten ETV WAG sollte zur Abstimmung in der 6. CTE-Tagung am 12. und 13. Juni 2013 vorbereitet werden. In diesem Fall könnte der Zeitplan eingehalten werden, und die überarbeiteten TSI WAG und ETV WAG könnten gemeinsam am 1. Januar 2014 in Kraft treten. Wenn dieser Zeitplan nicht eingehalten werden kann, sollten Übergangsmaßnahmen entwickelt und angenommen werden.

³ Diese würde wie vom 5. CTE beschlossen von der WG TECH gegründet und dieser berichten.