

LEITFADEN

zur

**Selbsterklärung der Halter von Güterwagen
(Halter Selbsterklärung)**

EUROPÄISCHE ÜBERGANGSLÖSUNG

Joint Sector Group



Inhalt

1	Verzeichnis der Abkürzungen	3
2	Zielsetzung des Leitfadens	3
3	Hintergrundinformationen zur Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung) – <i>Keeper's Self Declaration (KSD)</i> –	4
4	Umsetzung des Konzepts zur Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung)	6
5	Dringender Handlungsbedarf für EVU und Halter von Güterwagen.....	8
6	Zeitraahmen.....	9
7	Weitere Informationen und Kontaktpersonen.....	9
Anlage	9

Version / Berichtigungen

- | | | |
|-----|------------------------|-------------------------------------------------------|
| 1.0 | erste Ausgabe, | 26.10.2010 (englisch) / keine deutsche Fassung |
| 1.1 | überarbeitete Fassung, | 09.11.2010 (englisch) / 06.12.2010 (deutsche Fassung) |

Diese Version ersetzt alle vorherigen Ausgaben dieses Leitfadens

Brüssel, den 09.11.2010

1 Verzeichnis der Abkürzungen

AVV	Allgemeiner Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (engl.: <i>GCU</i>)
ECM	„für die Instandhaltung zuständige Stelle“ / <i>Entity in Charge of Maintenance</i>
ERA	Europäische Eisenbahngesellschaft / <i>European Railway Agency</i>
EU KOM	Europäische Kommission
EU	Europäische Union
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
KSD	Halterselbsterklärung / <i>Keeper's Self Declaration</i>
MoU	Absichtserklärung / <i>Memorandum of Understanding</i>
MS	Mitgliedsstaat (der Europäischen Union)
NSA	ationale Sicherheitsbehörde / <i>National Safety Authority</i>
NVR	Fahrzeugeinstellungsregister / <i>National Vehicle Register</i>
SMS	Sicherheits Management System

2 Zielsetzung des Leitfadens

Das vorliegende Dokument wurde mit der Zielsetzung erarbeitet,

- die neuesten Informationen zur Umsetzung des ECM-Ansatzes zusammen zu stellen und
- die unverzügliche Umsetzung der **Selbsterklärung der Halter von Güterwagen** (Halterselbsterklärung) – *Keeper's Self Declaration (KSD)* – zu unterstützen.

Der Leitfaden gilt als gemeinsame Empfehlung der als Herausgeber auftretenden Organisationen an ihre Mitglieder und alle anderen Beteiligten, die hier dargestellten Inhalte anzuwenden und umzusetzen.

Dieser Leitfaden ist rechtlich nicht verbindlich. Er ersetzt nicht die relevanten Informationen aus den offiziellen Quellen, insbesondere den nationalen und internationalen Gesetzen, Verordnungen und Richtlinien.

Dieser Leitfaden richtet sich an alle

- Halter von Güterwagen in der EU sowie außerhalb der EU, deren Güterwagen in der EU und der Schweiz eingesetzt werden
- EVU des Güterverkehrs, die in der EU und der Schweiz Betrieb durchführen
- „für die Instandhaltung zuständige Stellen“ (ECM) von Güterwagen

unabhängig davon, ob die oben Genannten Vertragspartner des AVV sind oder nicht.

Alle in diesem Leitfaden gegebenen Informationen beschreiben nur eine Übergangslösung. Der Zielzustand sind nutzbare, funktionierende und regelmäßig aktualisierte nationale Fahrzeugeinstellungsregister (NVR) in allen EU-Mitgliedsstaaten (vgl. Richtlinie 2007/58/EG).

3 Hintergrundinformationen zur Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (HalterSelbsterklärung) – *Keeper's Self Declaration (KSD)* –

Die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit¹ verlangt, dass jedem Fahrzeug eine „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ (ECM) zugewiesen wird und, dass diese ECM im nationalen Fahrzeuginstanzregister (NVR) spätestens bis November 2010 eingetragen wird².

Die Sicherheitsrichtlinie sieht vor, dass die „für die Instandhaltung zuständige Stellen“ (ECM) für die Instandhaltung von Güterwagen zertifiziert werden³. Dazu muss

- die ECM in dem NVR für jeden einzelnen Güterwagen eingetragen werden;
- die ECM das befördernde EVU (oder EIU) über Nutzungseinschränkungen oder besondere betriebliche Bestimmungen jedes Wagens informieren.

Aber

- Die Modifizierungen zur Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit durch die RL 2008/110/EG wurden noch nicht von allen EU-Mitgliedsstaaten in das jeweilige nationale Recht umgesetzt.
- Die NVR sind noch nicht überall in gleicher und nutzbarer Weise funktionsfähig.
- Die NVR stellen für die EVU noch kein wirksames Werkzeug dar, um auch grenzüberschreitend alle Informationen zu erhalten, die die EVU zur Erfüllung ihrer Sicherheitspflichten gemäß der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit benötigen.
- Das „Memorandum of Understanding“ (MoU ECM) „zur Bestimmung eines gemeinsamen Systems zur Zertifizierung der für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen“ vom 14.05.2009 gilt nur in den elf Unterzeichnerstaaten⁴ und sieht keine Anwendungspflicht vor.

Unter den aktuellen Bedingungen kann es schwierig sein, festzustellen, welchem Halter und welcher ECM ein Güterwagen zugeordnet ist:

- Die einzigen rechtlich verbindlichen Bestimmungen zur ECM sind die Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und die Interoperabilitätsrichtlinie:
 - Jedem Güterwagen muss eine ECM zugeordnet und im NVR eingetragen werden (zusätzlich zum Eintrag des Halters, nach europäischem Recht können Halter und ECM identisch sein⁵).
- Somit sind die NVR die einzige offizielle Quelle, aus welcher sich für jeden Güterwagen ergibt, welcher ECM und welchem Halter er zugeordnet ist.

¹ Art. 14a (1), RL 2004/49/EG (eingefügt durch RL 2008/110/EG)

² gemäß Art. 33 der Interoperabilitätsrichtlinie (RL 2008/57/EG) i. V. mit Artikel 4.3 des Anhangs zur Entscheidung der Kommission vom 09.11.2007 (2007/756/EG).

³ gemäß Art. 14a (4), RL 2004/49/EG

⁴ Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Rumänien, Ungarn und die Schweiz.

⁵ Ergänzender Hinweis des Übersetzers : Das deutsche Recht kennt den Begriff der « für die Instandhaltung zuständige Stelle » (ECM) bisher nicht. Die von der ECM wahrzunehmenden Pflichten sind in §§ 31, 32 AEG dem Halter zugeordnet. Bis zur Umsetzung der RL 2008/110/EG in deutsches Recht sind somit ECM und Halter in Deutschland – für in Deutschland registrierte Fahrzeuge – identisch.

- Die Registrierung der Wagenhalter und der zertifizierten ECM in zugänglichen und voll funktionsfähigen NVR ist somit eine wichtige Aufgabe für die nationalen Sicherheitsbehörden auf dem Weg zu dem „Zielsystem.“

Sobald die Zertifizierung von ECM verpflichtend ist, müssen die EVU, laut der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit und gemäß ihrem SMS, feststellen können, ob ein Güterwagen eines Wagenhalters einer ECM mit gültigem Zertifikat zugeordnet ist.

Da jedoch einige EU-Mitgliedsstaaten (bzw. die dortigen NSA) die Bestimmungen der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit besonders streng auslegen, dürfen in diesen Mitgliedsstaaten bereits jetzt Güterwagen von EVU nur befördert werden, wenn diese Güterwagen einem ECM zugeordnet sind, das zertifiziert ist oder das eine ECM-Selbsterklärung abgegeben hat.

Der AVV (oder ein anderer Vertrag den das EVU über die Verwendung von Güterwagen abgeschlossen hat) ist ein Vertrag zwischen den EVU und den Wagenhaltern. Der AVV sagt nicht direkt etwas zur ECM aus. Solange die NVR nicht in allen EU-Mitgliedsstaaten auf einheitlichem Niveau genutzt werden können, ist es somit schwierig für das EVU zu ermitteln, welcher ECM ein Güterwagen zugeordnet ist⁶.

In dem „Leitfaden in Bezug auf die „für die Instandhaltung zuständige Stellen“ (Entity in Charge of Maintenance [ECM]), der im August 2010 veröffentlicht wurde, ist beschrieben, dass die ECM-Zertifikate bzw. ECM-Selbsterklärungen an die ERA gesandt werden und auf der ERA-Website veröffentlicht werden.

Hieraus lässt sich jedoch noch nicht ablesen, von welchem Halter welche ECM genutzt werden.

Somit muss, ergänzend zur ECM-Zertifizierung bzw. ECM-Selbsterklärung eine weitere kurzfristige europäische Übergangslösung geschaffen werden, um den europaweiten Einsatz von Güterwagen weiter zu ermöglichen.

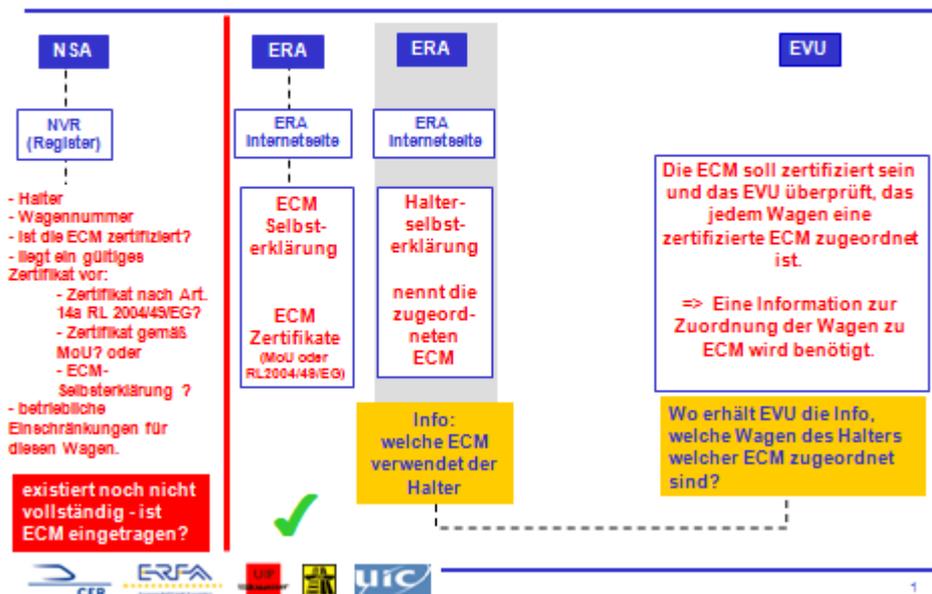
⁶ Anmerkung des Übersetzers: Art. 14a, RL 2004/49/EG (eingefügt durch RL 2008/110/EG) lässt es zu, dass Halter und ECM nicht identisch sind.

4 Umsetzung des Konzepts zur Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung)

Die europäischen Eisenbahnverbände (die „Sektororganisationen“ – *the Joint Sector Organisations*) haben in Zusammenarbeit mit der EU KOM, der ERA und verschiedenen nationalen Sicherheitsbehörden folgende Lösungen erarbeitet, um die Übergangszeit abzudecken und um die mögliche Informationslücke zwischen EVU und ECM zu schließen:

- Um zu verhindern, dass der Eisenbahngüterverkehr durch das hier beschriebene Problem nachhaltig gestört oder sogar in einigen EU-Mitgliedsstaaten eingestellt werden muss, schlägt „der Sektor“ als kurzfristige Übergangslösung das Modell der Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung) – *Keeper’s Self Declaration (KSD)* – vor.
- Die KSD stellt keine direkte Information zur ECM eines Güterwagens da, aber sie ermöglicht dem EVU, die ECM zu ermitteln⁷.
- Zugängliche, voll funktionsfähige und regelmäßig aktualisierte NVR, die auch die Daten zur ECM-Zertifizierung enthalten, sind das Zielsystem für alle EU-Mitgliedsstaaten (gemäß Art. 33 der RL 2004/49/EG). Daher sieht der Sektor die hier vorgestellte Lösung als unabdingbar an, jedoch nur als Zwischenlösung bis alle NVR vollständig in Betrieb sind. Andere Quellen können nie besser oder aktueller sein als die NVR.

Übergangslösung: Sicherstellung der Information, dass jedem Güterwagen eine ECM zugeordnet ist



⁷ Falls das ECM-Zertifikat oder die ECM-Selbsterklärung einer ECM widerrufen, entzogen oder ausgesetzt werden, soll der Wagenhalter die EVUs über die einzelnen Wagen unterrichten, denen diese ECM zugeordnet ist. Dies wird die Einsatzmöglichkeiten dieser Güterwagen in Europa einschränken.

Das Konzept der Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung) wird somit wie folgt umgesetzt:

- Der Wagenhalter erklärt, dass die Instandhaltung seiner Wagen von
 - zertifizierten ECM
 - ECM mit ECM-Selbsterklärung wahrgenommen wird.

- Diese ECM kann (können)
 - der Wagenhalter selbst
 - eine oder mehrere zertifizierte ECM oder ECM mit ECM-Selbsterklärung [jedoch selbstverständlich nur ein ECM pro Güterwagen]⁸ sein.

- Diese kurzfristige Übergangslösung
 - ermöglicht die Fortsetzung des grenzüberschreitenden Eisenbahngüterverkehrs in Europa;
 - versorgt die EVU mit den notwendigen Informationen welche ECM vom Wagenhalter den Wagen zugeordnet wurden;
 - ermöglicht den Behörden ihre Aufgaben bei der Einrichtung des NVR und der Zertifizierung von ECM wahrzunehmen;
 - überbrückt die Zeit bis zur Herstellung des beschriebenen Zielzustandes.

Daher wird **allen** Haltern von Güterwagen, unabhängig davon, ob sie ihren Sitz innerhalb der EU oder in Drittstaaten haben, empfohlen, eine derartige Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung) – KSD – abzugeben.

Die europäischen Eisenbahnverbände haben mit der ERA ein Muster zur Abgabe der Halterselbsterklärung abgestimmt, vgl. **Anlage**.

Die ERA wird zur Veröffentlichung der Halterselbsterklärung – KSD – eine Seite im Rahmen der ERA-Internetseite einrichten.

Die europäischen Eisenbahnverbände empfehlen allen ihren Mitgliedern – soweit betroffen – sowie grundsätzlich allen Haltern von Güterwagen dringend, eine Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung) – KSD – abzugeben.

Die Grundvoraussetzung für die Abgabe der Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung) ist, dass der jeweilige Halter ausschließlich solche ECM seinen Wagen zuordnet, die entweder ECM-zertifiziert sind oder eine ECM-Selbsterklärung abgegeben haben.

⁸ Anmerkung des Übersetzers: In Deutschland besteht bis zur Umsetzung der RL 2008/110/EG in nationales Recht keine rechtliche Möglichkeit, die öffentlich-rechtliche Verantwortung von ECM und Halter zu trennen.

5 Dringender Handlungsbedarf für EVU und Halter von Güterwagen

In Sachen Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung)

Halter von Güterwagen

Die Halter von Güterwagen füllen das Formular (vgl. Anlage) der „Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung) – KSD –“ aus und benennen dabei die zugeordneten ECM (entweder der Halter selbst oder andere ECM⁹). Eine Grundvoraussetzung hierfür ist, dass der Halter überprüft hat, dass alle ECM, denen er seine Güterwagen zuordnet, entweder ein ECM-Zertifikat oder eine ECM-Selbsterklärung vorgelegt haben.

Die Halterselbsterklärung sendet der Halter von Güterwagen als pdf-Datei an:
ECM-certificate@portal.era.europa.eu

Die ERA wird alle Halterselbsterklärungen auf einer öffentlich zugänglichen, hierfür eingerichteten Internetseite, bereitstellen. Diese Internetseite ist in der Nähe der Internetseite eingerichtet, die die ECM-Zertifikate und ECM-Selbsterklärungen anzeigt. Die ERA ist bereit auch Halterselbsterklärungen von Haltern zu veröffentlichen, die ihren Sitz außerhalb der EU haben.

Die Internetseite ist erreichbar über die ERA-Seite: „Safety Certification/Maintenance“, Kasten auf der Seite unten: „Keeper’s Self Declarations“. Der direkte Link lautet:
<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Safety/Pages/maintenance.aspx>

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

Die EVU richten in ihrem jeweiligen SMS einen Prozess ein, um zu überprüfen, ob die jeweiligen Halterselbsterklärungen (und die darin erwähnten ECM-Zertifikate und ECM-Selbsterklärungen) auf der ERA-website veröffentlicht sind unter:
<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Safety/Pages/maintenance.aspx>

Weitere Aufgaben

Halter von Güterwagen

Die Halter von Güterwagen melden – soweit möglich – für jeden Wagen die zugeordnete ECM bis November 2010 an das zuständige NVR.

⁹ Anmerkung des Übersetzers: In Deutschland besteht bis zur Umsetzung der RL 2008/110/EG in nationales Recht keine rechtliche Möglichkeit, die öffentlich-rechtliche Verantwortung von ECM und Halter zu trennen.

6 Zeitrahmen

Unter Berücksichtigung der Dringlichkeit des Erhalts von Sicherheitsbescheinigungen durch die EVU, wird empfohlen, die Halterselbsterklärung unverzüglich abzugeben.

7 Weitere Informationen und Kontaktpersonen

- | | | |
|---------------------------|-------------------------------------|-----------|
| • Eric Peetermans | eric.peetermans@b-holding.be | UIC / CER |
| • Libor Lochman | libor.lochman@cer.be | CER |
| • Jens Engelmann | jens.engelmann@deutschebahn.com | CER |
| • Markus Vaerst | markus.vaerst@aae.ch | ERFA |
| • Charles-Antoine Rivière | charles-antoine.riviere@uiprail.org | UIP |

Anlage

Muster der Selbsterklärung der Halter von Güterwagen (Halterselbsterklärung) – KSD –