

# **TSI aktuell und ihre Auswirkungen in der Praxis**

## **Was sagt die Industrie dazu?**

Ronald Chodász

Verband der Bahnindustrie

1060 Wien, Mariahilfer Straße 37-39

Tel.: 01/588 39-35

E-Mail: [chodasz@BAHNINDUSTRIE.at](mailto:chodasz@BAHNINDUSTRIE.at)

(unter teilweiser Verwendung von UNIFE-Material)

**BAHNINDUSTRIE.at**  
Verband der Bahnindustrie



# Allgemeine Darstellung aus Sicht der europäischen Bahnindustrie



## Today's situation in vehicle authorisation

### Complex

- cross-border operations require separate authorisations for every Member State where the vehicle will operate
- Member States apply different rules
- 11000 different national rules must be applied for authorisation in addition to European specifications (TSIs)
- no single European market

### Costly and time consuming

- assets worth EUR1.2 billion in vehicles awaiting authorisation
- authorisation processes can last more than 2 years!



Fourth Railway Package is needed by the European rail industry and is fully supported by UNIFE!



In the past cross-acceptance was  
regarded as the solution

**BUT**



The 11000 national technical rules make  
cross-acceptance practically impossible



## A single European Railway Area and a Single European Market need



a single **European Railway Agency**



a single **European authorisation issued by the Agency with a defined area of use**



**unified procedures and rules**





**European authorisation for vehicles and Single Safety certificate**



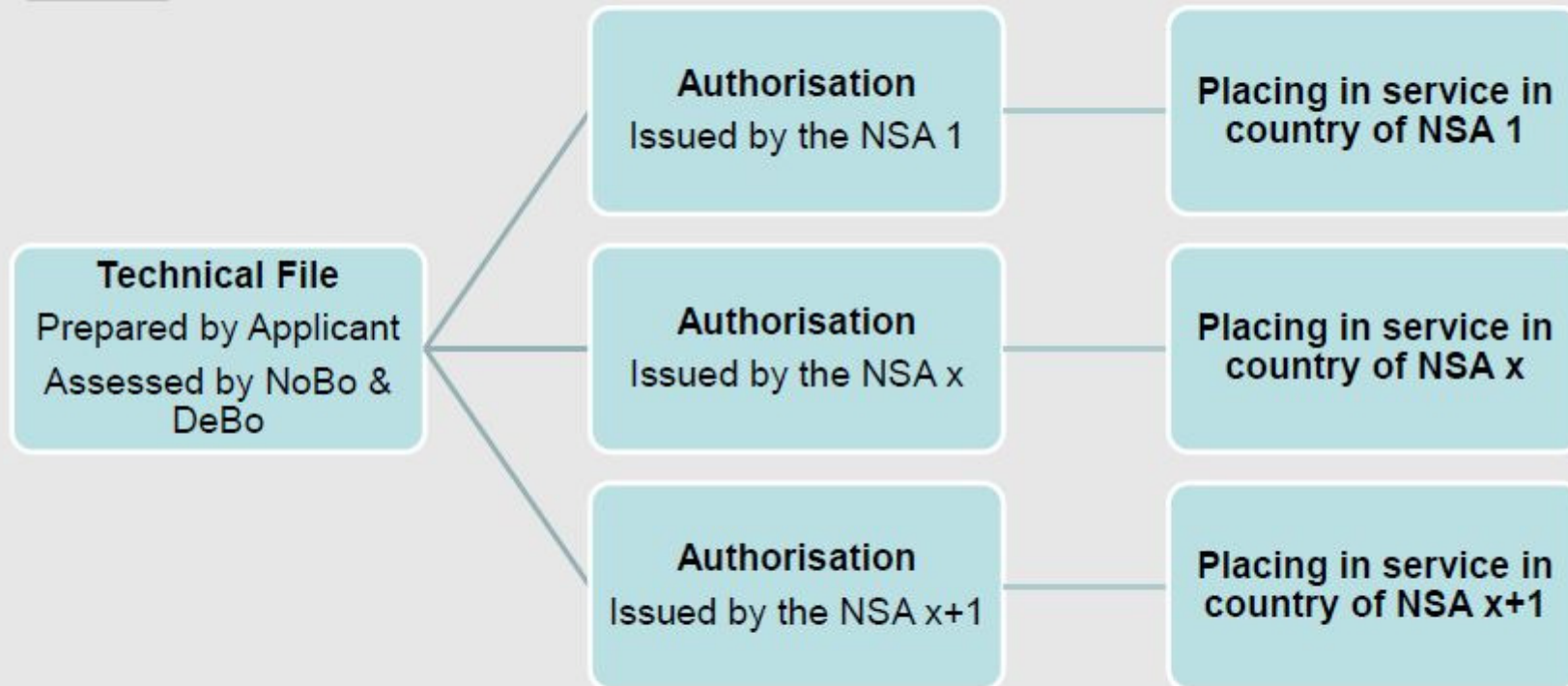
**Elimination of unnecessary national rules**

In order to achieve those objectives, **the role of ERA shall be enhanced.**

- UNIFE fully supports the choice “**ERA and NSAs share competencies**“ selected by the Commission according to the impact assessment result
- UNIFE also supports the Irish Presidency compromise proposal that answers most of Member State questions, and in particular:
  - Introduces the concept of “area of use” for network compatibility
  - Introduces the option for the applicant to address NSAs instead of ERA for purely national authorisations or operations



TODAY

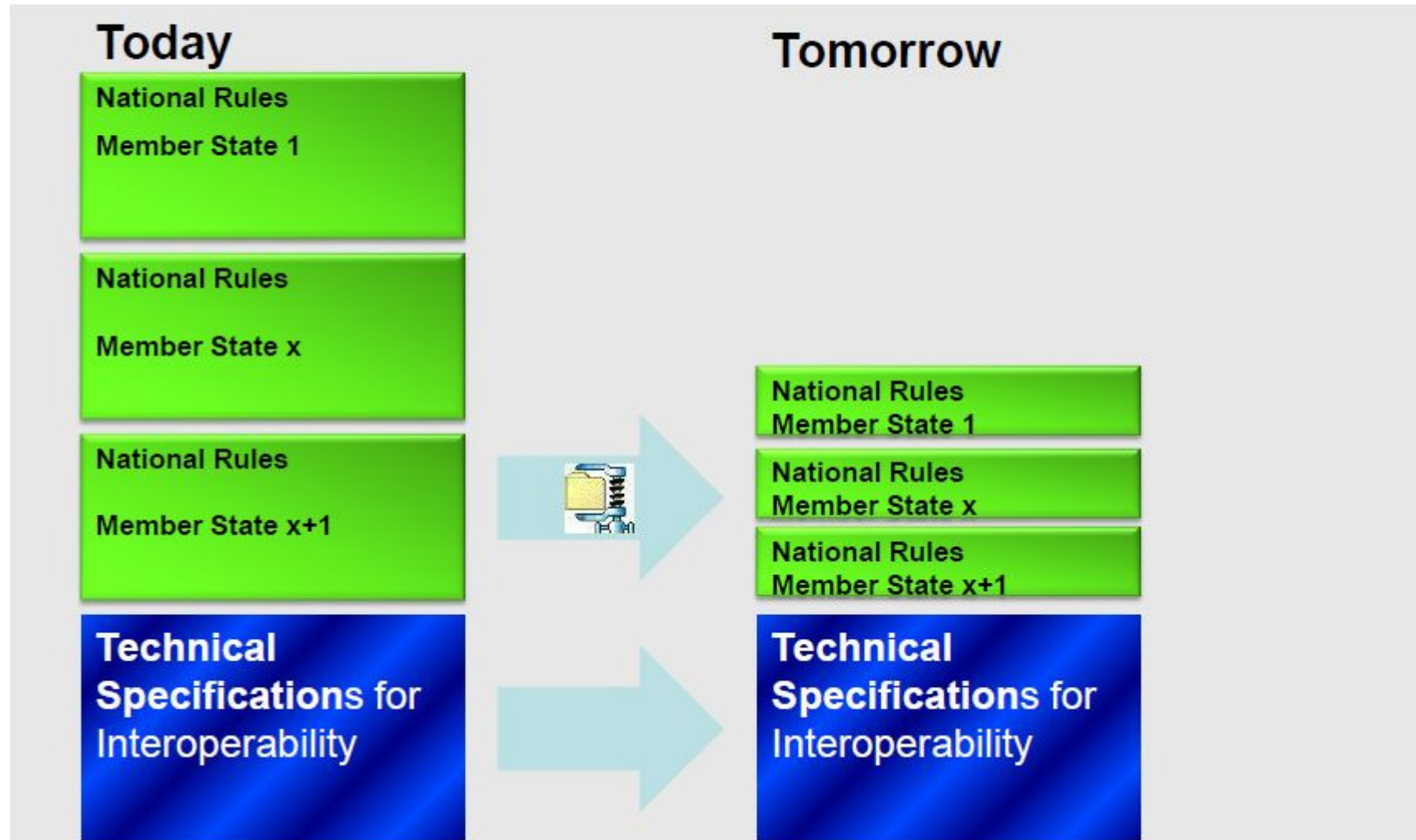


**Procedures vary from  
Member State to  
Member State**



**TOMORROW – ERA as one-stop-shop to overcome today's obstacles**







- **What are the implications of the proposed interoperability measures for rail suppliers?**
  
- **European authorisation will allow for:**
  - A unique procedure to be followed by all manufacturers in a non-discriminatory way
  - Reduce time to market for railway products at European level
  - Avoid immobilised capital for non-authorized products for bureaucratic reasons
  
- **Reduction of National Technical Rules will allow a real market without national barriers**



# Allgemeines

Die Bahnindustrie konzentriert sich bei ihrer Positionierung auf den technischen Teil des Vierten Eisenbahnpakets („Technical Pillar“)

- Sicherheit (Produktsicherheit wird mit Zulassung bestätigt aber auch die Betreiberverantwortung ist zu beachten)
- Interoperabilität



# Allgemeines

Trotzdem erfolgt auch eine allg. Meinungsbildung der Industrie zu den politischen Themen; Hauptziel des Eisenbahnpakets muss jedenfalls sein:

**Der Schienenverkehr ist gesamthaft zu stärken** (vgl. Verlagerungsziele des EU-Weißbuchs für den Verkehr)



# Interoperabilität

- Das Ziel ist das Anstreben der vollen Harmonisierung der technischen Spezifikationen im vernetzten europäischen Eisenbahnsystem und die Vereinfachung und Vereinheitlichung des Zulassungsprozesses auf europäischer Ebene (entsprechende fachliche Kompetenz und verfügbare Ressourcen der Europäischen Eisenbahnagentur ERA sind zu schaffen).
- Zusammenarbeit der nat. Zulassungs- und Sicherheitsbehörden (NSAs) nach ERA-Regeln



# Interoperabilität

- Dzt. Lösungsansatz: Zuständigkeit von ERA jedenfalls bei Verwendung des Betriebsmittels in mehr als einem Land (sonst nationale Zuständigkeit möglich).
- Straßen-, Stadt- und U-Bahnen sind nicht im Scope!
- „Bedingt vernetzte“ Bahnen: pragmatischer/praxisorientierter Ansatz notwendig (>> auch im Sinne der Verlagerungspolitik)



# Scope of Interoperability Directive (Ausnahmen)

- (a) metros, trams, **tram-trains** and light rail systems;
  - (b) networks that are functionally separate from the rest of the rail system and intended only for the operation of local, urban or suburban passenger services, as well as railway undertakings operating solely on these networks**
  - (c) privately owned railway infrastructure and vehicles exclusively used on such infrastructure where this exists solely for use by the owner for its own freight operations;
- infrastructure and vehicles reserved for a strictly local, historical or touristic use.



# Anmerkung zu bedingt vernetzten Bahnen

Bei einzelnen („bedingt“) vernetzten Regionalbahnen (Fahrzeuge und Infrastrukturen) sollte jedoch ein pragmatischer Ansatz getroffen werden, der z.B. den Übergang und die Zustellung von Güterwagen ermöglicht, ohne die in diesen vereinfachten Betriebsfällen ev. als überzogen erscheinenden vollen Interoperabilitätskriterien zwingend vorzuschreiben.





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit  
und ein erfolgreiches neues Jahr!

