



Organisation intergouvernementale pour les  
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den  
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for  
International Carriage by Rail

# COTIF 1999

## Erläuternde Bemerkungen

Einheitliche Rechtsvorschriften für  
die technische Zulassung von  
Eisenbahnmaterial, das im  
internationalen Verkehr verwendet  
wird

(ATMF – Anhang G zum  
Übereinkommen)

Fassung vom 1.1.2011

## **Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF)**

### **Erläuternde Bemerkungen<sup>22</sup>**

#### **Allgemeines**

Vorbemerkung: Die folgenden erläuternden Bemerkungen gelten sinngemäß für Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird und kein Eisenbahnfahrzeug ist.

1. Die Rechtsordnungen fast aller Mitgliedstaaten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) sehen vor, dass Verkehrsmittel (Straßenfahrzeuge, Eisenbahnfahrzeuge, Binnenschiffe, Seeschiffe und Luftfahrzeuge) bestimmten Bau- und Betriebsvorschriften genügen müssen, um im öffentlichen Verkehr eingesetzt oder verwendet werden zu können. Diese Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr geschieht überwiegend durch einen behördlichen Akt in Form einer Muster- oder Typzulassung eines Fahrzeugmusters (Prototyp) und einer anschließenden Verkehrszulassung des Einzelfahrzeugs, letztere in vereinfachter Form, sofern das Einzelfahrzeug nach den Angaben des Herstellers dem bereits zugelassenen Muster bzw. Typ entspricht.
2. Diese auf nationalem und internationalem Recht beruhenden Verfahren haben in erster Linie zum Zweck, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die technische Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr ist in den Mitgliedstaaten der OTIF ganz überwiegend eine hoheitliche (staatliche oder zumindest öffentliche) Aufgabe, die teilweise privaten Unternehmen (z.B. Herstellern) übertragen ist. Im Zulassungsverfahren stehen sich bei der Muster- oder Typzulassung (Bauartzulassung) Hersteller und Behörde und bei der Verkehrszulassung (Betriebserlaubnis) Verwender oder Halter des Fahrzeugs und Behörde gegenüber. Die technische Zulassung wird in amtlichen Urkunden (Zertifikaten) dokumentiert. Die Zulassungsbehörden sind häufig zugleich technische Aufsichtsbehörden, die die gesetzlich vorgeschriebenen, regelmäßigen Überprüfungen der Fahrzeuge auf ihre Verkehrssicherheit hin entweder selbst vornehmen oder überwachen. Teilweise ist diese Aufgabe privaten Institutionen übertragen (z.B. technischen Überwachungsvereinen).
3. Nicht grundsätzlich anders verhält es sich bei der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. Im Unterschied zur technischen Zulassung anderer Fahrzeuge ist in der Mehrheit der Mitgliedstaaten der OTIF bei Eisenbahnfahrzeugen die zulassende Stelle nach wie vor zugleich das Unternehmen, welches das Fahrzeug einsetzt: die Eisenbahn. Dies hat seine Ursache darin, dass weitgehend eine Identität zwischen Eisenbahn und Staat bestand oder noch besteht (Eisenbahnen als Teil der staatlichen Verwaltung, als öffentliche in den Staat integrierte Unternehmen, Sondervermögen oder Ähnliches). Die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wurde und

---

22 Artikel, §§ usw. ohne nähere Bezeichnung sind solche der ER ATMF; Hinweise auf Niederschriften von Tagungen ohne nähere Angabe des Gremiums betreffen Tagungen des Revisionsausschusses, soweit sich aus dem Zusammenhang nichts anderes ergibt.

wird daher von den Eisenbahnen - in ihrer Eigenschaft als staatliche Stellen - selbst vorgenommen. Auch die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen als Grundlage für die technische Zulassung wurde und wird weitgehend den Eisenbahnen und ihren internationalen Verbänden überlassen. Ergebnis dessen sind - auf internationaler Ebene - die Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen (RIV) bzw. der Personen- und Gepäckwagen (RIC) im internationalen Verkehr, die zwischen den Eisenbahnen geschlossen wurden, sowie die technischen Merkblätter des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC).

4. Diese besondere Rechtssituation im Eisenbahnwesen kann zumindest für eine große Zahl der Mitgliedstaaten der OTIF auf Dauer nicht beibehalten werden. Dies gilt schon heute für die 15 Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften (EG) sowie für die Vertragsstaaten des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) Liechtenstein und Norwegen und wird mittelfristig für die Staaten gelten, die einen Antrag auf Beitritt zu den EG bereits gestellt haben (Türkei, Ungarn, Polen, Rumänien, Slowakische Republik, Estland, Lettland, Litauen, Bulgarien, Tschechische Republik, Slowenien), ab dem Zeitpunkt ihres Beitritts.
5. Das Recht der EG schreibt für die EG- und EWR-Mitglieder auf der Grundlage der Richtlinie 91/440/EWG die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen und damit eine organisatorische und rechtliche Trennung zwischen Staat und Unternehmen vor. Die Richtlinie lässt ferner eine rechtliche und organisatorische Trennung zwischen Eisenbahntransport und Infrastrukturbetrieb zu, ohne die Rechtsform (privatrechtlich oder öffentlich-rechtlich) vorzugeben. Die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen vom Staat ist in der Mehrzahl der Mitgliedstaaten der EG bereits vollzogen, darüber hinaus auch in einigen der beitragswilligen Staaten.
6. Zu diesen grundlegenden Änderungen kommt die Öffnung der Eisenbahnnetze in den Staaten der EG und des EWR für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen hinzu (Art. 10 der Richtlinie 91/440/EWG sowie Vorschlag der Europäischen Kommission vom 19. Juli 1995 zur Änderung dieser Richtlinie). Dieser Änderungsvorschlag sieht eine vollständige Öffnung der Eisenbahnnetze zur Nutzung durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen vor. Auch die Idee von sogenannten „Freight-Freeways“ macht die grundlegenden Veränderungen deutlich.
7. Mit dieser für zahlreiche Mitgliedstaaten der OTIF schon heute bzw. künftig (nach Beitritt zu den EG) geltenden Rechtslage kollidiert das weithin noch praktizierte System der Zulassung und technischen Überwachung von Eisenbahnfahrzeugen durch die Eisenbahnen/die Eisenbahnverkehrsunternehmen selbst. Die Möglichkeit und das Recht zur Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur (Privatgleisanschlüsse zählen nicht dazu) durch alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die in den Staaten der EG und des EWR ihren Sitz haben, oder durch Privatwagenbesitzer sowie eine freizügige Verwendung von Eisenbahnfahrzeugen im internationalen Verkehr müssen zu einer anderen Beurteilung des Systems der Eigenzulassung und der Eigenüberwachung sowie der Zulassung und Überwachung von Fahrzeugen anderer Unternehmen durch die (Staats-) Eisenbahnen führen. Aus grundsätzlichen rechtlichen, insbesondere wettbewerbsrechtlichen Gründen erscheint es ordnungspolitisch

nicht länger vertretbar, dass ein im Wettbewerb zu anderen Eisenbahnunternehmen stehendes Eisenbahnunternehmen, sei es mit oder ohne eigene Infrastruktur, darüber befindet, ob und nach welchen Kriterien die Fahrzeuge eines anderen eventuell konkurrierenden Unternehmens (Eisenbahnunternehmen oder auch Privatwagenbesitzer) technisch zum Verkehr zugelassen werden. Eine solche Entscheidung könnte sich stets auch nur auf die Zulassung zum Verkehr auf der eigenen Infrastruktur dieses Unternehmens beziehen.

8. Es erscheint daher angezeigt, die Grundzüge eines neuen Systems der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr sowie die der Zulassung zugrundeliegenden technischen Vorschriften für Bau und Betrieb international einheitlich und verbindlich zu regeln. Den technischen Merkblättern der UIC, die zwar für die Mitglieder dieses Verbandes verbindlich sind, kommt nicht die gleiche Rechtsqualität zu wie staatlich gesetzten Rechtsnormen. Die vom Revisionsausschuss vorgeprüften (15., 18., 22. und 23. Tagung, 2.-6.3.1998, 25.-28.5.1998, 1.-4.2.1999 und 23.3.1999) und von der 5. Generalversammlung angenommenen Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF (ER ATMF) sind die sachlich vernünftige und politisch konsequente Antwort auf die innerhalb der EG, des EWR und teilweise auch in anderen Staaten eingetretene Rechtsentwicklung. Da der internationale Eisenbahnverkehr nicht nur die Staaten der EG und des EWR berührt, sondern innerhalb der OTIF weitere 22 Staaten, sollte er nicht nur hinsichtlich des Beförderungsrechtes (ER CIV/CIM) gleichen Regeln folgen. Es war daher nur folgerichtig, den Gesamtkomplex „Technik“, soweit er für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung ist, im Rahmen der OTIF/des COTIF zu regeln.
9. Die ER ATMF (Anhang G zum Übereinkommen) enthalten die Grundsätze, Ziele und Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. Grundlage der technischen Zulassung werden die in den Anlagen der ER APTU (Anhang F zum Übereinkommen) enthaltenen einheitlichen technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Fahrzeugen und Infrastruktur sein. Ihre Beachtung ist notwendig, um internationalen Eisenbahnverkehr unter weitgehender Vermeidung von Traktionswechsel, Umspurung, Umachsung, Umladung oder Umsteigen an den Grenzen der Netze zu ermöglichen und wettbewerbsfähig zu gestalten.
10. Die vorgesehenen Anlagen der ER APTU könnten die Vorstufe einer international einheitlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung darstellen, deren oberstes Ziel es sein sollte, zumindest dort ein hohes Maß an Interoperabilität - über den geographischen Raum der EG und des EWR hinaus - zu ermöglichen, wo eine Vereinheitlichung der technischen Vorschriften über Bau und Betrieb aus finanziellen Gründen nicht vertretbar ist (z.B. wegen unterschiedlicher Spurweiten, Lichtraumprofile, Stromversorgungs- und Zugsicherungssysteme).
11. Die Konzeption der ER ATMF sowie der ER APTU und ihrer Anlagen ist ausbaufähig auch im Hinblick auf künftige Aufgaben der OTIF. So wäre es mittelfristig vorstellbar, die OTIF bzw. das heutige Zentralamt zu einer technischen Zulassungs- und Aufsichtsbehörde für den internationalen Eisenbahnverkehr auszugestalten. Einhergehen mit einem entsprechenden Aufbau und Ausbau der OTIF müssten konsequenterweise ein Abbau einzelstaatlicher Befugnisse auf diesem Gebiet sowie eine weitgehende Reduzierung der Aufgaben der bisher mit der technischen Zulassung befasst-

ten nationalen Institutionen. Eine Vorreiter- und Vorbildrolle spielt auch auf diesem Gebiet die Zivilluftfahrt mit der 1990 geschaffenen Joint Aviation Authority (JAA) in Paris. Die JAA kann als Vorstufe einer Europäischen technischen Luftfahrtaufsichtsbehörde angesehen werden. Die zwischenstaatliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet der technischen Eisenbahnaufsicht könnte diesem Beispiel folgen. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Artikel 3 und 4 des Übereinkommens hingewiesen.

12. In den Mitgliedstaaten der OTIF gibt es bekanntlich zahlreiche unterschiedliche Spurweiten der Eisenbahnen:

- Breitspur 1688 mm in Spanien und Portugal;
- Breitspur 1600 mm in Irland;
- Breitspur 1524 mm in Finnland;
- Breitspur 1520 mm in Litauen sowie je eine Strecke in Südpolen und Rumänien;
- Schmalspur 1000 mm und andere in Tunesien, teilweise in Spanien, Portugal und Algerien, Frankreich (Korsika), Italien (Sardinien), Griechenland (Peloponnes) sowie in der Schweiz;
- Normalspur 1435 mm in den übrigen Mitgliedstaaten, von kleineren regionalen Netzen abgesehen.

Schon dies macht es unmöglich, einheitliche für *alle* Mitgliedstaaten der OTIF verbindliche technische Vorschriften, die der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Material zugrundezulegen sind, aufzustellen. Deshalb bleibt möglicherweise der Anwendungsbereich der neuen Anhänge F und G zunächst weitgehend auf die Mitgliedstaaten der OTIF begrenzt, deren Eisenbahnnetze Normalspur haben.

13. Ähnliches wird hinsichtlich eventueller einheitlicher technischer Vorschriften für das Lichtraumprofil, die Stromversorgung und die Zugsicherungssysteme gelten müssen. So gibt es bei der Stromversorgung im Wesentlichen folgende Systeme:

- Gleichstrom 3000 V in Spanien, Italien, Slowenien, Kroatien, Teilen der Tschechischen und der Slowakischen Republik, Polen und Belgien;
- Gleichstrom 1500 V und weniger in Südfrankreich, den Niederlanden und Südostengland;
- Wechselstrom 25 KV / 50 Hz in Portugal, Spanien (Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid-Sevilla), Sardinien, Mazedonien, in der Bundesrepublik Jugoslawien, in Bosnien-Herzegowina, Ungarn, Teilen der Tschechischen und der Slowakischen Republik, Finnland, Dänemark, im Vereinigten Königreich (außer Südostengland), in Irland, Luxemburg sowie Nord- und Ostfrankreich und auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris-Lyon- Provence;

- Wechselstrom 15 KV / 16 2/3 Hz in der Schweiz, Liechtenstein, Österreich, Schweden, Norwegen und Deutschland.

Bei den Zugsicherungssystemen sind im Wesentlichen folgende Systeme in Betrieb: ATC, ATS, ZUB, AWS, ATB, Krokodil, TLB, TWM 430, Indusi, LZB, KGB, TVM 300, TVM 430, Signum 121, BACC 50 Hz / 100 Hz und ASFA.

14. Der wesentliche Inhalt der ER ATMF besteht in einer einheitlichen Regelung des Verfahrens, nach welchem die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, von den Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführt wird. Dieses einheitliche Verfahren hat zur Folge, dass die in einem Mitgliedstaat erteilte technische Zulassung, ohne Durchführung erneuter Verfahren in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF, in diesen Staaten anerkannt wird. Eine „Konkurrenzsituation“ zu den EU kann es insoweit nicht geben, da der Erlass von Verfahrensvorschriften und die Durchführung verwaltungsbehördlicher Verfahren auf der Grundlage dieser Vorschriften bisher unstreitig Sache der Mitgliedstaaten der EU sind. Zum Verhältnis OTIF-EU siehe im Übrigen Ziffer 12 bis 20 der allgemeinen Bemerkungen zu den ER APTU sowie Artikel 38 COTIF und die Bemerkungen hierzu.
15. Die 5. Generalversammlung nahm die ER ATMF mit einer Reihe von Änderungen gegenüber der vom Revisionsausschuss beschlossenen Fassung einhellig, bei einer Stimmenthaltung, an.
16. Der Revisionsausschusses hat in seiner 24. Tagung (Bern, 23.-25.6.2009) umfangreiche Änderungen der ER APTU und ATMF beschlossen, wodurch Teile der Grundkonzeption verändert wurden; siehe die am Schluss der Erläuterungen zu beiden Anhängen angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

## **Im Einzelnen**

### **Artikel 1 Anwendungsbereich**

1. Dieser Artikel enthält eine Umschreibung des Anwendungsbereiches der ER ATMF und stellt klar, dass es sich um eine *Verfahrensregelung* handelt.
2. Siehe auch die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 2 Begriffsbestimmungen**

1. Dieser Artikel enthält die für die ER ATMF notwendigen Begriffsbestimmungen. Ein Teil dieser Begriffsbestimmungen findet sich auch in anderen Anhängen, z.B. den ER CUI und den ER CUV („Eisenbahnverkehrsunternehmen“, „Infrastrukturbetreiber“, „Halter“), andere Begriffe sind nur im Zusammenhang mit den ER ATMF von Bedeutung („Bauartzulassung“, „Betriebserlaubnis“ usw.). Bei der 19. Tagung beschloss der Revisionsausschuss, alle Begriffsbestimmungen - wenn und soweit nö-

tig - in den jeweiligen Anhängen und nicht im Grundübereinkommen selbst vorzusehen (Niederschrift 19. Tagung, S. 17).

In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss eine umfassende Änderung dieses Artikels beschlossen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

2. Die Differenzierung zwischen „Mitgliedstaat“ und „Vertragsstaat“ (Buchst. a) ist notwendig, weil unter anderem die unterschiedliche Spurweite der Netze in den Mitgliedstaaten eine Anwendung des neuen Anhangs F und seiner technischen Anlagen sowie des neuen Anhangs G durch alle Mitgliedstaaten der OTIF nicht möglich sein wird (s. Ziff. 12/13 der allgemeinen Bemerkungen). Der Ausdruck „Vertragsstaat“ wird nur dort verwendet, wo aus sachlichen Gründen eine Unterscheidung vom „Mitgliedstaat“ der OTIF notwendig ist.

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung beschlossen wurde, bezieht sich diese Bemerkung nunmehr auf Buchst. e).

3. Die Definition in Buchstabe b) stellt lediglich auf die Tatsache des Verkehrs auf der Infrastruktur im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten ab, unabhängig vom Zweck des Verkehrs. Es fallen demnach auch internationale Verkehre, die nicht den ER CIV/CIM oder den ER CUI unterliegen, unter den Anwendungsbereich der ER ATMF.

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung beschlossen wurde, bezieht sich diese Bemerkung nunmehr auf Buchst. l).

4. Die Definition in Buchstabe c) entspricht dem in der 12. Tagung des Revisionsausschusses erzielten Arbeitsergebnis für Artikel 2 Buchst. a) CUV (Niederschrift, S. 8-10).

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung beschlossen wurde, befindet sich diese Definition nunmehr in einer ergänzten Fassung in Buchst. t).

5. Die Definition in Buchstabe d) ist detaillierter als die nach Artikel 3 Buchst. b) CUI und mit dem Recht der EU vereinbar.

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung beschlossen wurde, bezieht sich diese Bemerkung nunmehr auf Buchst. k).

6. Die Definition des Halters in Buchstabe e) entspricht der in Artikel 2 Buchst. c) CUV.

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung beschlossen wurde, befindet sich diese Definition nunmehr in einer ergänzten Fassung in Buchst. n).

7. Die Definitionen in den Buchstaben f) bis h) erläutern die neu eingeführten Begriffe, wobei der Begriff „technische Zulassung“ als ein Oberbegriff betreffend das Verfahren zu verstehen ist, das zur Erteilung einer Bauartzulassung oder einer Betriebserlaubnis führt, also auch das Ergebnis des Verfahrens meint.

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung beschlossen wurde, befinden sich diese Definitionen nunmehr an folgenden Stellen:

- f) befindet sich nunmehr in einer ergänzten Fassung in Buchst. cc);
- g) befindet sich nunmehr in einer geänderten Fassung in Buchst. b);
- h) befindet sich nunmehr in einer geänderten Fassung in Buchst. c).

8. Die Definition in Buchstabe i) entspricht Artikel 2 Buchst. f) APTU und die Definition in Buchstabe j) orientiert sich an Artikel 2 Buchst. e) APTU.

Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses eine Umgestaltung beschlossen wurde, sind für diese Definitionen nunmehr die Verweisungen auf APTU gegenstandslos. Die Definitionen befinden sich an folgenden Stellen:

- i) befindet sich nunmehr in einer geänderten Fassung in Buchst. w);
- j) befindet sich nunmehr in Buchst. s).

### **Artikel 3** **Zulassung zum internationalen Verkehr**

1. Das Erfordernis einer Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr rechtfertigt sich aus dem Gebot der Sicherheit auch im internationalen Verkehr (§ 1). Zweck der technischen Zulassung im Verfahren nach den ER ATMF (§ 2) ist die Erleichterung des freien Verkehrs von Eisenbahnfahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr. Daneben soll auch den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung getragen werden (s. Art. 3 APTU). Für andere Erwägungen und Überlegungen ist im Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial nach den ER ATMF kein Raum.
2. § 3 stellt klar, dass das Verfahren der technischen Zulassung sinngemäß auch für sonstiges Eisenbahnmaterial sowie für Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gilt, wobei hier in erster Linie das Verfahren der Bauartzulassung (Art. 4 § 1 Buchst. b) Ziff. 1 und 2) zur Anwendung kommt. Der im Text verwendete Begriff „Eisenbahnfahrzeug“ schließt einzelne Bauteile stets mit ein.
3. Die Möglichkeit, auch einzelne Bauteile technisch zuzulassen, ist zweckmäßig, da dies die spätere Zulassung z.B. eines Fahrzeugs als Ganzes vereinfacht. Bei der technischen Zulassung des Fahrzeugs, dessen Bauteile bereits zugelassen wurden, muss allerdings zusätzlich das Zusammenspiel der einzelnen Teile geprüft werden. Es ist selbstverständlich, dass die Zulassung eines Fahrzeugs in seiner Gesamtheit durch die Zulassung einzelner Bauteile, aus denen es besteht, nicht ersetzt werden kann (Niederschrift 15. Tagung, S. 40/41).
4. In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss beschlossen, nach diesem Artikel einen neuen Artikel 3a betreffend die Wechselwirkung mit anderen internationalen

Verträgen einzufügen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen

#### **Artikel 4 Verfahren**

1. Neben der Zulassung durch Einzelprüfung sieht § 1 Buchst. b) ein Verfahren der technischen Zulassung in zwei Verfahrensabschnitten vor. Dies entspricht weitgehend auch den Verfahren der technischen Zulassung von Straßenfahrzeugen und Luftfahrzeugen. Während die Bauartzulassung eine intensive Prüfung (Vermessung, Testfahrten usw.) des Baumusters/des Prototyps erfordert, kann die Betriebserlaubnis in einem vereinfachten Verfahren erteilt werden, wenn die betreffenden Fahrzeuge in jeder Hinsicht einem bereits zugelassenen Baumuster oder Prototyp entsprechen. Die Bauartzulassung des Prototyps eines Fahrzeugs schließt die Erteilung der Betriebserlaubnis für diesen Prototyp mit ein.
2. § 1 umschreibt den Verfahrensablauf in allgemeiner Form. Um zu verdeutlichen, dass die einzelnen Verfahrensbestimmungen des Artikels 10 gleichwohl gelten, hielt es der Revisionsausschuss für sinnvoll, dies in § 2 klarzustellen (Niederschrift 23. Tagung, S. 18). Die 5. Generalversammlung, die einem Antrag Frankreichs folgend Artikel 4 redaktionell wesentlich vereinfachte, blieb bei dieser Klarstellung (Niederschrift, S. 145-147).
3. In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss eine Änderung und Ergänzung dieses Artikels beschlossen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

#### **Artikel 5 Zuständige Behörde**

1. § 1 stellt klar, dass die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen - wie die technische Zulassung anderer Beförderungsmittel auch - eine Angelegenheit einer Behörde sein muss. Die Tätigkeit der Eisenbahnunternehmen (Beförderung von Gütern und Personen bzw. der Betrieb einer Infrastruktur) ist unternehmerischer Natur. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit oder ohne eigene Infrastruktur kann durchaus im Wettbewerb zu anderen in gleicher Weise agierenden Eisenbahnunternehmen stehen, die gegebenenfalls die Infrastruktur des konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmens benutzen. Aus Wettbewerbsgründen sind daher beide Tätigkeiten (technische Zulassung und Beförderung / Infrastrukturbetrieb) voneinander zu trennen (s. auch Ziff. 1-7 der allgemeinen Bemerkungen).
2. Die Zuständigkeit zur Erteilung von Bauartzulassungen und Betriebserlaubnissen kann auf als geeignet anerkannte Einrichtungen, darunter auch private Unternehmen übertragen werden (Rechtsinstitut des „beliehenen Unternehmens“). Im Falle einer solchen Übertragung muss aber die Verantwortung und Überwachung dieser Einrichtungen letztlich beim Staat liegen; nur dann können keine Bedenken aus wettbewerbsrechtlicher Sicht aufkommen (Niederschrift 15. Tagung, S. 42; Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 147-151).

3. Eine „exklusive“ Übertragung auf ein einzelnes Eisenbahnverkehrsunternehmen und/oder den Betreiber einer Infrastruktur, bei dem die Gefahr von Interessenkonflikten besteht, ist unzulässig, da dies mit den Grundsätzen des Wettbewerbsrechtes und der Unabhängigkeit in Widerspruch stünde (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 147-151).
4. In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss umfassende Ergänzungen dieses Artikels beschlossen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 6** **Anerkennung der technischen Zulassung**

1. Dieser Artikel enthält den wichtigen Grundsatz, dass eine von einer zuständigen Behörde eines Vertragsstaates der ER ATMF in Einklang mit den technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU vorgenommene technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung eines Fahrzeugmusters oder der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge in den übrigen Vertragsstaaten der ER ATMF von Behörden, dort tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern anerkannt wird. Dies gilt selbstverständlich auch für die entsprechenden Zertifikate. Ein erneutes Verfahren der technischen Zulassung in einem der betroffenen anderen Vertragsstaaten der ER ATMF findet für den Fall der Verwendung dieses technisch für den internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeugs in ihrem Gebiet nicht mehr statt. Es würde einen Verstoß gegen diese internationale Rechtsordnung darstellen (s. auch die Bemerkungen zu Artikel 19).
2. In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss umfassende Ergänzungen der Bestimmungen über die wechselseitige Anerkennung beschlossen, in deren Rahmen dieser Artikel neu gefasst und durch zwei weitere Artikel 6a und 6b ergänzt wurde; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 7**<sup>23</sup> **Bauvorschriften für Fahrzeuge**

1. § 1 nennt das der technischen Zulassung von Fahrzeugen zugrundeliegende materielle Recht: die in den Anlagen der ER APTU enthaltenen technischen Vorschriften für den Bau von Eisenbahnfahrzeugen (Buchst. a) und die Bau- und Ausrüstungsvorschriften in der „technischen“ Anlage des RID (Buchst. b). Mit der Einbeziehung des Inhaltes einzelner technischer Merkblätter der UIC in eine der Anlagen der ER APTU würden die Regeln der UIC in diesen Merkblättern auf eine staatliche und damit verbindliche Ebene gehoben.

---

23 Die Ausführungen zu diesem Artikel haben auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen, die auch die Einfügung eines Artikels 7a über Abweichungen einschließen, vorwiegend historische Bedeutung; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

2. Das Erfordernis der technischen Kompatibilität mit der zu benutzenden Infrastruktur und den Betriebsleitsystemen wird nicht ausdrücklich in dieser Bestimmung erwähnt; dies ist selbstverständlich.
3. Die technische Zulassung ist eine notwendige, aber nicht ausreichende Bedingung für das freie Verkehren von Rollmaterial. Das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen muss darüber hinaus über ein Zugangsrecht (s. Richtlinie 91/440/EWG), eine Betriebsgenehmigung sowie über ein Sicherheitszertifikat verfügen und verschiedene weitere Bedingungen erfüllen. Diese weiteren, zusätzlich zur technischen Zulassung zu erfüllenden Erfordernisse für einen grenzüberschreitenden Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen können in anderen Vorschriften geregelt oder zu regeln sein (Niederschrift 15. Tagung, S. 43 - 45).
4. Da die technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU angesichts der fortschreitenden technischen Entwicklung nicht umfassend und vollständig sein können, sieht § 2 vor, dass bei Lücken der Anlagen hilfsweise oder ergänzend auf die allgemein anerkannten Regeln der Technik zurückgegriffen werden kann und muss. Gegebenenfalls könnten die in den technischen Merkblättern der UIC enthaltenen, noch nicht für rechtsverbindlich erklärten technischen Vorschriften allgemein anerkannte Regeln der Technik darstellen (Niederschrift 15. Tagung, S. 46). Die Beweiswirkung einer nicht verbindlichen technischen Norm besteht in der widerlegbaren Vermutung, dass es sich um eine anerkannte Regel der Technik handelt (Niederschrift 15. Tagung, S. 47).
5. Während § 2 sich auf Fälle bezieht, in denen eine Regelungslücke besteht, ermöglicht § 3 die technische Innovation und Weiterentwicklung. Eine vorläufige Anerkennung einer technischen Regel könnte zunächst auf nationaler Ebene erfolgen, bevor sie international eingeführt würde (Niederschrift 15. Tagung, S. 46/47). Jedoch lässt § 3 ein Abweichen von den allgemein anerkannten Regeln der Technik nur zu, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln gewährleistet ist. Auch darf die Interoperabilität durch eine solche Abweichung nicht beeinträchtigt oder der Marktzugang erschwert werden (Niederschrift 18. Tagung, S. 34).
6. Der Revisionsausschuss hielt es ferner für zweckmäßig, in § 4 dem Fachausschuss für technische Fragen die Entscheidungsbefugnis hinsichtlich der anerkannten Regeln der Technik einzuräumen (Niederschrift 15. Tagung, S. 47). § 4 gewährleistet eine gleichmäßige Anwendung der §§ 2 und 3 in allen Vertragsstaaten; die Kontrolle durch den Fachausschuss soll Sicherheitsrisiken vorbeugen, aber auch Missbräuche verhindern (Niederschrift 18. Tagung, S. 31). Die 5. Generalversammlung folgte dieser Ansicht (Niederschrift, S. 154/155).

**Artikel 8<sup>24</sup>****Bauvorschriften für sonstiges Material**

1. Artikel 8 regelt zusammen mit den Anlagen der ER APTU - so wie Artikel 7 für Eisenbahnfahrzeuge - das der technischen Zulassung für sonstiges Eisenbahnmaterial zugrundeliegende materielle Recht: die in den Anlagen der ER APTU enthaltenen Bauvorschriften.
2. Da Eisenbahninfrastrukturen bis auf weiteres dem Territorialitätsprinzip verhaftet bleiben - es gibt bisher keine exterritorialen, der Staatshoheit entzogenen Eisenbahnstrecken - kann das Verfahren der Bauabnahme und der Betriebszulassung von Eisenbahninfrastruktur weiterhin dem nationalen Recht überlassen bleiben. Dies muss jedoch nicht für Bauteile und Ausrüstungsgegenstände gelten, die zwar in einem Vertragsstaat hergestellt und technisch zugelassen werden, jedoch nicht in diesem Vertragsstaat, sondern nur in anderen Vertragsstaaten verwendet werden, z.B. Schienen, Stromversorgungseinrichtungen. Insofern kommt den ER APTU und ER ATMF auch eine industrie- und handelspolitische Bedeutung zu.
3. § 3 stellt klar, dass die Verpflichtungen, die sich für die Vertragsstaaten des Europäischen Übereinkommens vom 31. Mai 1985 über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) und des Europäischen Übereinkommens vom 1. Februar 1991 über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC) hinsichtlich des Ausbaus und des Neubaus von AGC-Strecken bzw. von AGTC-Einrichtungen ergeben, unberührt bleiben. AGC- und AGTC-Normen und -Parameter müssen allerdings in Einklang mit den technischen Normen und Parametern der Anlagen der ER APTU stehen.

**Artikel 9****Betriebsvorschriften**

1. Dieser Artikel bildet die Klammer zwischen den technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen sowie für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur.
2. Die Verpflichtung für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen, die technischen Vorschriften der Anlagen zu den ER APTU zu beachten, soweit es sich dabei um Vorschriften betreffend den betrieblichen Einsatz von Fahrzeugen im internationalen Eisenbahnverkehr handelt, wurde vom Revisionsausschuss zwar als bloß deklaratorisch, aber dennoch als zweckmäßig angesehen (Niederschrift 15. Tagung, S. 47/48). Ein späterer Antrag auf Streichung dieses Artikels fand keine Mehrheit (Niederschrift 23. Tagung, S. 22). Die Betriebsvorschriften sind nicht Grundlage und Gegenstand der technischen Zulassung von Fahrzeugen, obschon sie in engem Zusammenhang mit der Sicherheit des internationalen Eisenbahnverkehrs stehen.

---

24 Die Ausführungen zu diesem Artikel haben auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung beschlossenen Änderungen nur noch historische Bedeutung; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

3. § 2 enthält die wichtige Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber in den Vertragsstaaten, wegen der Einheit des Systems „Schiene“ auch die technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU zu beachten, soweit sie Bau und Betrieb der Infrastruktur betreffen.
4. Der Revisionsausschusses hat in seiner 24. Tagung beschlossen, die vom Fachausschuss für technische Fragen der OTIF angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und validierten technischen Normen nicht als dem Text der APTU angefügte Anlagen, sondern auf der Website der Organisation zu veröffentlichen. Als redaktionelle Folgeänderung wurden die Verweisungen auf die Anlagen durch Verweisungen auf die ETV ersetzt; siehe auch die am Schluss der Erläuternden Bemerkungen zu den ER APTU angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 10<sup>25</sup>** **Technische Zulassung**

1. Dieser Artikel enthält die eigentlichen Verwaltungsverfahrensvorschriften.
2. § 1 stellt klar, dass es sich bei der technischen Zulassung in den Formen der Bauartzulassung und der Betriebserlaubnis um eine Zulassung „*ad rem*“ handelt.
3. § 2 nennt die Personen bzw. Institutionen, die die technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung und der Betriebserlaubnis beantragen können. Halter ist gemäß Artikel 2 Buchst. e) derjenige, der als Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigter ein Eisenbahnfahrzeug dauerhaft als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt, also das Fahrzeug „betreibt“. Es handelt sich dabei nicht unbedingt um dessen Eigentümer. Auf Grund der Entwicklungen im Eisenbahnbereich ist es wichtig, auch dem Halter das Recht einzuräumen, die technische Zulassung eines Fahrzeugs zu beantragen, zumal in Zukunft ein Halter nicht mehr verpflichtet sein wird, ein Fahrzeug bei einer Eisenbahn einzustellen (Niederschrift 18. Tagung, S. 38).
4. § 3 schreibt vor, welche Urkunden im vereinfachten Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis vorgelegt werden müssen, und welcher Nachweis geführt werden muss, um von der Möglichkeit des vereinfachten Verfahrens Gebrauch machen zu können.
5. § 4 bestimmt, dass im Verfahren der technischen Zulassung, das heißt bei der Erteilung einer Bauartzulassung bzw. einer Betriebserlaubnis nicht danach differenziert werden darf, wer die Zulassung beantragt hat.
6. Die technische Zulassung ist grundsätzlich unbefristet zu erteilen (§ 5). Wenn ein Fahrzeug eine Gefahr für die Sicherheit bedeutet, besteht die Möglichkeit und die

---

25 Die Ausführungen zu diesem Artikel haben auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung gefassten Beschlüsse, in deren Rahmen die Begriffsbestimmungen umgestaltet, die Bestimmungen dieses Artikels neu gefasst und zwei weitere Artikel 10a und 10b eingefügt wurden, weitgehend nur noch historische Bedeutung; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

Pflicht, dieses Fahrzeug unverzüglich aus dem Verkehr zu ziehen, ohne die Genehmigung der Stelle abwarten zu müssen, die das Fahrzeug eingestellt oder technisch zugelassen hat. Wegen des Systems der vorgeschriebenen, regelmäßigen Überprüfungen ist jedoch auch eine unbefristet erteilte Betriebserlaubnis im Ergebnis eine befristete.

7. § 5 zeigt ferner die Möglichkeit auf, die technische Zulassung differenziert und eingeschränkt, z.B. beschränkt auf bestimmte Kategorien von Strecken oder beschränkt auf den Verkehr unter bestimmten Bedingungen, zu erteilen.
8. Die §§ 6 und 7 nennen abschließend die Gründe, die es der zuständigen Behörde (§ 8) erlauben, eine Bauartzulassung oder eine Betriebserlaubnis zu entziehen. Der Begriff „öffentliche Gesundheit“ in § 6 wurde in Entsprechung zu Artikel 3 Buchst. c) APTU hinzugefügt (Niederschrift 18. Tagung, S. 41).
9. Die §§ 9 und 10 unterscheiden zwischen dem Ruhen und dem Erlöschen der Betriebserlaubnis. Nur bei der Ausmusterung eines Fahrzeugs soll die Betriebserlaubnis erlöschen, in allen übrigen Fällen hingegen ruhen (Niederschrift 15. Tagung, S. 54/55). Die 5. Generalversammlung beschloss, neben den in § 9 Buchst. a) bis c) geregelten Fällen des „automatischen“ Ruhens der Betriebserlaubnis auch die Möglichkeit vorzusehen, dass die zuständige Behörde das Ruhen anordnet (Buchst. d), zumal umstritten war, ob das Ruhen „automatisch“, das heißt ohne einen behördlichen Akt, eintreten könne (Niederschrift, S. 156-160).
10. § 11 verweist hinsichtlich der sonstigen Verfahrensbestimmungen auf das Landesrecht, und zwar des Staates, in dem der Antrag auf technische Zulassung gestellt worden ist.

### **Artikel 11 Zertifikate**

1. §§ 1 bis 3 schreiben eine Beurkundung der technischen Zulassung sowie den Inhalt der Urkunden über eine Bauartzulassung bzw. über eine Betriebserlaubnis vor.
2. Unter dem Begriff „Hersteller“ ist auch eine Vereinigung von Herstellern zu verstehen; es ist dem Antragsteller überlassen, die Bauartzulassung entweder nur für sich oder allenfalls für weitere Hersteller zu beantragen (Niederschrift 15. Tagung, S. 59).
3. § 4 bestimmt, in welchen Sprachen die Zertifikate zu drucken sind.
4. Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung Änderungen und Ergänzungen dieses Artikels beschlossen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 12 Einheitliche Muster**

1. § 1 sieht vor, dass die Organisation einheitliche Muster für die Zertifikate über Bauartzulassungen und Betriebserlaubnisse vorschreibt. Zuständig für die Ausarbeitung

und Beschlussfassung ist der Fachausschuss für technische Fragen, wie er als Organ der Organisation in Artikel 20 COTIF vorgesehen ist.

2. § 2 regelt das Verfahren für die Festlegung der einheitlichen Muster, insbesondere das Inkrafttreten und die Möglichkeit eines Widerspruchs. Letzteres wurde auf Antrag Deutschlands von der 5. Generalversammlung eingefügt (Niederschrift, S. 161/162).
3. Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung Änderungen und Ergänzungen dieses Artikels beschlossen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 13** **Datenbank**

1. Dieser Artikel sieht ein bei der OTIF zu führendes zentrales Register vor, in dem auf Grund der Angaben der zuständigen Behörden alle wesentlichen Daten aufgenommen werden, die zum internationalen Eisenbahnverkehr zugelassene Fahrzeuge betreffen (§ 1). Da der Ausdruck „Zentrales Register“ den Eindruck eines „Papierregisters“ erwecken könnte, zog der Revisionsausschuss den Ausdruck „Datenbank“ vor (Niederschrift 15. Tagung, S. 64). Die Speicherung der Daten eines zugelassenen Fahrzeugs ersetzt nicht das Zertifikat über die technische Zulassung, sondern stellt lediglich einen widerlegbaren Beweis dar (§ 3).
2. Bestimmte Angaben sind gemäß § 2 der Organisation in jedem Falle mitzuteilen. Im Übrigen legt der Fachausschuss für technische Fragen fest, welche Angaben erforderlich sind. Nur diese Angaben werden in der Datenbank gespeichert.
3. Diese Datenbank soll Behörden der Vertragsstaaten, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern sowie Herstellern und Haltern von Eisenbahnfahrzeugen in Bezug auf ihre Fahrzeuge (Ergänzung durch die 5. Generalversammlung, Niederschrift, S. 163) zur Verfügung stehen (§ 4). Sie soll die Überwachung erleichtern, ob Fahrzeuge, die im internationalen Eisenbahnverkehr verwendet werden, tatsächlich auch für diesen Verwendungszweck zugelassen sind oder eventuell hätten stillgelegt oder ausgemustert werden müssen.
4. Aus Gründen des Datenschutzes und des Wettbewerbsrechtes sollen nicht alle gespeicherten Daten uneingeschränkt zugänglich sein. Der Fachausschuss für technische Fragen legt fest, zu welchen Angaben und unter welchen Bedingungen die Berechtigten Zugriff haben, und zwar - auf Antrag Deutschlands während der 5. Generalversammlung - in einer Anlage, die integrierender Bestandteil der ER ATMF wird (§ 5) - (Niederschrift 15. Tagung, S. 65 und Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 164-166).
5. Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung umfassende Änderungen und Ergänzungen dieses Artikels beschlossen, die insbesondere die Befugnisse des Fachausschusses für technische Fragen der OTIF betreffen und unter anderem vorsehen, dass die von diesem getroffenen Festlegungen nunmehr nicht in einer Anlage zu den

ER ATMF, sondern auf der Website der OTIF veröffentlicht werden; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

#### **Artikel 14** **Anschriften und Zeichen**

1. Artikel 14 schreibt in Ergänzung zu dem in Artikel 11 §§ 2 und 3 geregelten Inhalt der Zertifikate die Zeichen und Anschriften an Fahrzeugen vor, aus denen auf den ersten Blick ersehen werden kann, ob und unter welchen Bedingungen das betreffende Fahrzeug zum internationalen Eisenbahnverkehr zugelassen ist.
2. Die Regelung beschränkt sich auf den Grundsatz, dass die Anschriften und Zeichen anzubringen sind, wie sie die Anlagen der ER APTU vorsehen. Die Anlagen der ER APTU sollen im Wesentlichen die Regelungen aufgreifen, wie sie in Ziffer 3.1.16 des internationalen Abkommens über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE), Entwurfs-Fassung April 1986, in Ziffer 5.1, 34.1.1, 34.1.2 und 34.2.3 des RIC bzw. in Ziffer 34.1, 34.1.1 §§ 2 und 3, und 34.1.3 des RIV enthalten sind.
3. Die Fahrzeuge sind mit einem besonderen Zeichen zu versehen, welches die Zulassung des Fahrzeugs nach den ER ATMF und ER APTU dokumentiert. Das vorgesehene Zeichen soll zu einem späteren Zeitpunkt vom Fachausschuss für technische Fragen bestimmt werden (Niederschrift 18. Tagung, S. 50), der auch die Übergangsfristen festlegt, innerhalb derer Fahrzeuge noch mit abweichenden Anschriften und Zeichen international verkehren dürfen (Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 167-170).
4. Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung Änderungen und Ergänzungen dieses Artikels beschlossen, die auch berücksichtigen, dass die vom Fachausschuss für technische Fragen der OTIF angenommenen einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) und validierten technischen Normen nicht als dem Text der APTU angefügte Anlagen sondern auf der Website der Organisation zu veröffentlichen sind; siehe die am Schluss der Erläuternden Bemerkungen zu den ER APTU und die am Schluss zu diesen Erläuterungen angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

#### **Artikel 15**<sup>26</sup> **Instandhaltung**

1. Dieser Artikel enthält nur den Grundsatz, dass Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale so in Stand gehalten werden müssen, dass ihr Zustand die Betriebssicherheit und die Umweltverträglichkeit ihres Einsatzes oder ihrer Verwendung im internationalen Verkehr sowie die öffentliche Gesundheit in keiner Weise gefährdet. Die ER APTU und das RID bestimmen, welche Untersuchungen und Instandhaltungsarbeiten vorgeschrieben sind, deren Intervalle usw.

---

26 Die Ausführungen zu diesem Artikel haben auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung gefassten Beschlüsse, in deren Rahmen insbesondere auf Entwicklungen im Bereich des Rechts der EU Bedacht genommen wird, weitgehend nur noch historische Bedeutung; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

2. Die vom Revisionsausschuss zunächst angenommene Bestimmung, wonach Instandhaltungs- und Reparaturarbeiten *anerkannten* Fachwerkstätten anzuvertrauen sind (Niederschrift 18. Tagung, S. 50), wurde bei seiner 23. Tagung gestrichen (Niederschrift, S. 31/32) und von der 5. Generalversammlung nicht wieder aufgenommen.

### **Artikel 16** **Unfälle und schwere Beschädigungen**

1. Dieser Artikel greift eine Regelung der Ziffer 16.7 des RIV auf. Die Hauptpflicht, unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und die Ursachen des Unfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen, trifft zunächst den Betreiber der Infrastruktur (§ 1).
2. § 3 regelt die Informationspflichten gegenüber der zuständigen Behörde sowie ihre Befugnis, eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs zu verlangen.
3. § 4 dient der Verhütung künftiger Unfälle und soll eine entsprechende Anpassung und Weiterentwicklung der internationalen Vorschriften sicherstellen.
4. Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung umfassende Änderungen und Ergänzungen dieses Artikels beschlossen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 17** **Stillegung und Zurückweisung von Fahrzeugen**

1. Der Entwurf des Zentralamtes vom 19. Dezember 1997 nannte noch abschließend die Gründe und Voraussetzungen, die es den zuständigen Behörden, anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreibern erlauben, ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug zurückzuweisen. In den Buchstaben a) bis e) jenes Entwurfes wurden Regelungen der Ziffern 6.2, 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 und 34.1.3 des RIC und der Ziffern 2.2, 3.3.1, 3.3.3, 3.4, 3.6, 14.2 und 34.1.2 des RIV übernommen. Der Revisionsausschuss beschloss jedoch, diesen Artikel allgemeiner und positiv zu formulieren (Niederschrift 15. Tagung, S. 69; Niederschrift 18. Tagung, S. 53/54).
2. Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung Änderungen und Ergänzungen dieses Artikels beschlossen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 18** **Nichtbeachtung von Vorschriften**

1. Hinsichtlich der Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung der ER ATMF und der ER APTU ergeben, wird unterschieden
  - zwischen den strafrechtlichen und den zivilrechtlichen Folgen hinsichtlich der Infrastruktur (§ 2) und
  - allen übrigen - vor allem auch verwaltungsrechtlichen - Folgen (§ 1).

2. Es handelt sich um eine sogenannte *Gesamtverweisung*, das heißt, es wird nicht unmittelbar auf die Sachnormen des betreffenden Vertragsstaates, sondern zunächst auf dessen Kollisionsnormen verwiesen. Von diesen hängt es ab, welche Sachnormen schließlich angewendet werden.
3. Der Revisionsausschuss hat in seiner 24. Tagung beschlossen, nach diesem Artikel einen neuen Artikel 19 betreffend Übergangsbestimmungen einzufügen; siehe die am Schluss angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Artikel 19** **Meinungsverschiedenheiten**

1. Artikel 19 weist dem Fachausschuss für technische Fragen eine Schlichtungsaufgabe zu, falls zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten der ER ATMF Meinungsverschiedenheiten in Zusammenhang mit der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen bestehen. Außerdem soll auch das Schiedsgericht, wie es in Titel V COTIF vorgesehen ist, mit solchen Meinungsverschiedenheiten befasst werden können.
2. Da in der 24. Tagung des Revisionsausschusses die Einfügung eines neuen Artikels 19 betreffend Übergangsbestimmungen beschlossen wurde, bezieht sich diese Bemerkung nunmehr auf Artikel 20; siehe auch die nachstehend angefügten Ergänzenden Erläuternden Bemerkungen.

### **Ergänzende Erläuternde Bemerkungen**

auf Grund der Beschlüsse der 24. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 23.-25.6.2009) und der 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009)

**BEM:** In diesen Erläuternden Bemerkungen werden in den Allgemeinen Bemerkungen sowie in den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen Informationen in Bezug auf die folgenden Punkte zusammengefasst:

- a) Hintergrund und Begründung der Änderungen, die dem Revisionsausschuss vorgelegt und von ihm angenommen wurden und
- b) Diskussion über die Vorschriften, für deren Änderung nach Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe g) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt, und von der Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden;
- b) sind von der Generalversammlung überprüft und genehmigt worden, nachdem der Revisionsausschuss Erwägungen und Empfehlungen dazu formuliert hat.

### **Allgemeine Bemerkungen**

1. Die Allgemeinen Bemerkungen zu den Textänderungen für den Anhang APTU beziehen sich auch auf den Anhang ATMF.
2. Beziehen sich die Erläuternden Bemerkungen auf Mitgliedstaaten der EU, so gilt dies sinngemäß auch für Staaten, in denen Gemeinschaftsrecht infolge internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet.
3. Der Revisionsausschuss folgte in seiner 24. Tagung (Bern, 23.-25.6.2009) weitgehend den von der Gruppe Schweinsberg erarbeiteten und vom Fachausschuss für technische Fragen befürworteten Vorschlägen. Klarstellungen im Text und in den Erläuternden Bemerkungen wurden insbesondere hinsichtlich der in den Artikeln 3a und 15 erwähnten „für die Instandhaltung zuständigen Stelle“ sowie der Beschränkungen bei der Betriebszulassung und der Aufgaben der zuständigen Behörde in Artikel 6 hinzugefügt.
4. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs G (ATMF) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die redaktionellen Anpassungen sowie die Erläuternden

Bemerkungen betreffend Artikel 1, 3 und 9 ATMF. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen. Ferner ermächtigte sie den Generalsekretär, ihre Entscheidungen zu den Ergebnissen des Revisionsausschusses im allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zusammenzufassen.

### **Im Einzelnen**

**Mit \* gekennzeichnete Artikel dürfen nicht vom Revisionsausschuss, sondern nur von der Generalversammlung geändert werden.**

#### **Artikel 1\* Anwendungsbereich**

1. Gemäß Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss, sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. Der Artikel legt den generellen Anwendungsbereich fest. Die konkreten Regelungen, in welchen Fällen nach den Verfahren gemäß APTU angenommene Vorschriften für die Verwendung von Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr, insbesondere wenn dieser Staaten betrifft, in denen das Recht der EU gilt, Anwendung finden, werden im vorliegenden Anhang getroffen. Dabei werden die Verkehre zwischen folgenden Gruppen von Staaten behandelt:
  - a) nur zwischen Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EU oder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind, Artikel 6 § 3,
  - b) nur zwischen Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der EU oder des EWR sind, Artikel 3a § 3,
  - c) aus einem Mitgliedstaat der OTIF, der auch Mitglied der EU oder des EWR ist, in einen Mitgliedstaat der OTIF, der nicht Mitglied der EU oder des EWR ist, Artikel 3a § 1, und
  - d) aus einem Mitgliedstaat der OTIF, der nicht Mitglied der EU oder des EWR ist, in einen Mitgliedstaat der OTIF, der auch Mitglied der EU oder des EWR ist, Artikel 3a § 2.
3. Hinsichtlich solcher Sachverhalte, die durch ETV nicht oder nur zum Teil abgedeckt sind, siehe die Bemerkungen zu Artikel 7.
4. Soweit bestimmte Sachverhalte von den Anhängen APTU und ATMF bzw. den darauf beruhenden Vorschriften nicht abgedeckt werden, gelten generell die nationalen technischen Anforderungen, die in jenem Vertragsstaat gelten, in welchem der Antrag auf technische Zulassung gestellt wird (siehe Artikel 7). Im Falle der Staaten, in denen das Recht der EU gilt, betrifft dies insbesondere Aspekte, die von den Richtlinien der EU über die Interoperabilität (Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, Konformitätsbewertung, Prüfung durch benannte Stellen usw.) die Sicherheit (Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung, Einhaltung der Gemeinsamen Sicherheitsmethoden und Gemeinsamen Sicherheitsziele, Berichtspflicht zu Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, Unfalluntersuchungsverfahren usw.) und Marktzugang (Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, Richtlinie 2001/12/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahr-

wegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung usw.) abgedeckt sind.

## **Artikel 2** **Begriffsbestimmungen**

1. Um die Texte nicht unnötig aufzublähen, wurde beschlossen, Begriffe, die in beiden Anhängen verwendet werden, nur im Artikel 2 des Anhangs ATMF anzuführen. Der vorliegende Artikel enthält somit Begriffe, die in den Anhängen APTU und ATMF verwendet werden, und darüber hinaus jene Begriffe, die nur im Anhang ATMF verwendet werden. Die Begriffe sind in der englischen Fassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.
2. Hinsichtlich des „Fachausschusses für technische Fragen“ in Buchstabe d) ist anzumerken, dass zwei Vertragsstaaten für grenzüberschreitende Infrastrukturobjekte wie Tunnel, Brücken usw. die Errichtung einer speziellen gemeinsamen Behörde vereinbaren können wie das „Zwischenstaatliche Sicherheitskomitee“ für den Eurotunnel zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich. Solche Behörden dürfen im Fachausschuss für technische Fragen gesondert gemäß Artikel 16 § 5 Buchst. c), d.h. ohne Stimmrecht, vertreten sein.
3. Unter den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ in Buchstabe s) fällt eine bewegliche Einrichtung, die kein Eisenbahnfahrzeug ist, für die gemeinsame Spezifikationen zur Erlangung der Interoperabilität wichtig wären.
4. Für den Begriff „schwerer Unfall“ in Buchstabe z) ist ein Betrag in SZR erwähnt. SZR ist die Währung des Internationalen Währungsfonds (IWF), die gemäß Artikel 9 des Übereinkommens die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist. 1 SZR entspricht ungefähr 1.27 €(Juli 2010).

## **Artikel 3\*** **Zulassung zum internationalen Verkehr**

Gemäß Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss, sondern nur die Generalversammlung entscheiden. Hinsichtlich der redaktionellen Anpassungen bei den Verweisungen in § 2 Buchst. b) und c) siehe Buchstabe b) der BEM unter der Überschrift der Erläuternden Bemerkungen.

## **Artikel 3a** **Wechselbeziehung mit anderen internationalen Verträgen**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. § 1 behandelt die Betriebserlaubnis gemäß ATMF durch einen Vertragsstaat für ein nach dem geltenden Recht der EU zugelassenes Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial. Dieses gilt als gemäß ATMF zum Betrieb zugelassen, wenn

- a) zwischen den anzuwendenden TSI, die alle Teilsysteme des Fahrzeugs abdecken müssen, und den anzuwendenden ETV gemäß APTU volle Äquivalenz gemäß APTU besteht,
  - b) die anwendbaren TSI keine offenen Punkte bezüglich der technischen Vereinbarkeit mit der Infrastruktur enthalten und
  - c) für den betreffenden Gegenstand keine Abweichung gilt.
3. § 2 behandelt die Genehmigung des Inverkehrbringens für ein nach ATMF zugelassenes Fahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial in Mitgliedstaaten der EU und in Vertragsstaaten, die EU-Recht aufgrund internationaler Verträge mit der EU anwenden. Dessen Inverkehrbringen gilt als gemäß dem Recht der EU genehmigt, wenn
- a) zwischen den anzuwendenden ETV, die alle Teilsysteme des Fahrzeugs abdecken müssen, und den entsprechenden TSI volle Äquivalenz besteht,
  - b) die anwendbaren ETV keine offenen Punkte bezüglich der technischen Vereinbarkeit mit der Infrastruktur enthalten und
  - c) für den betreffenden Gegenstand keine Abweichung gilt.
4. § 3 behandelt Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die nur in Vertragsstaaten verwendet werden, die das Recht der EU als Mitgliedstaaten oder auf Grund internationaler Verträge anwenden. Hierfür gilt das anwendbare Recht der EU.
5. Die in den §§ 1 und 2 geregelte gegenseitige Anerkennung betrifft nicht nur Einzelzulassungen, sondern gemäß § 4 auch Zulassungen von Bauarten.
6. Der volle Titel der in § 5 erwähnten Richtlinie lautet „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)“ Die Richtlinie wurde im Amtsblatt (ABl.) der EU L 164 vom 30.4.2004 S. 44 – 113 veröffentlicht und durch die in ABl. L 345 vom 23.12.2008 S. 62 – 67 veröffentlichte Richtlinie 2008/110/EG geändert.

#### **Artikel 4 Verfahren**

1. Dieser Artikel regelt nur das Zulassungsverfahren von Fahrzeugen, während in § 3 hinsichtlich der Zulassung von Infrastruktur generell auf die im betreffenden Staat geltenden Vorschriften verwiesen wird (näher ausgeführt in Artikel 8 § 2). Diese Vorschriften schließen im Falle von Mitgliedstaaten der EU das in Betracht kommende Recht der EU ein.

2. Das Verfahren ist gemäß § 1 einstufig (Zulassung eines Fahrzeugs) oder zweistufig (Zulassung einer Bauart mit nachfolgender Einzelzulassung von der Bauart entsprechenden Fahrzeugen).
3. Die gemäß § 2 im Zulassungsverfahren vorzunehmende Konformitätsbewertung kann das ganze Fahrzeug erfassen oder auch - auf Grund entsprechender Vorgaben des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) - in Bewertungselemente unterteilt werden, deren Konformität jeweils mit einer Erklärung nach einem ebenfalls vom CTE vorgegebenden Muster belegt wird.
4. Gemäß Artikel 3 § 3 gelten die Bestimmungen dieses Artikels auch für sonstiges Eisenbahnmaterial.

### **Artikel 5** **Zuständige Behörde**

1. § 1 verweist grundsätzlich hinsichtlich der behördlichen Zuständigkeit auf das im jeweiligen Vertragsstaat geltende Recht, was im Falle von Mitgliedstaaten der EU das in Betracht kommende Recht der EU einschließt. Für diese zuständigen Behörden gelten jedoch gemäß § 4 ebenso bestimmte Anforderungen wie für von diesen „als geeignet anerkannte Stellen“. Nur die zuständige Behörde darf Betriebserlaubnisse und Bauartzulassungen erteilen.
2. § 2 schließt nicht aus, dass die gemäß § 1 zuständige Behörde ihre Zuständigkeit, soweit sie Konformitätsbewertungen betrifft, ganz oder teilweise auf gemäß § 3 als geeignet anerkannte Stellen überträgt, jedoch darf es sich dabei nicht handeln um
  - Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU),
  - Infrastrukturbetreiber (IB),
  - Halter,
  - für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM),
  - Unternehmen, die unmittelbar oder mittelbar im Entwurfs- oder Fertigungsbereich an der Herstellung oder Instandhaltung von Eisenbahnmaterial beteiligt sind, oder
  - Stellen, die den vorstehend genannten nachgeordnet sind.

Die aufgezählten Stellen decken sich im Wesentlichen mit jenen, die gemäß Artikel 10 § 2 berechtigt sind, Anträge auf Ausstellung technischer Zertifikate zu stellen.

Das Wort „teilweise“ gibt an, dass eine „geeignete Stelle“ auch nur mit einer speziellen technischen Zuständigkeit, z.B. für eine bestimmte ETV/TSI betraut werden kann.

3. § 2 erlaubt es einem Vertragsstaat, in diesem niedergelassene „geeignete Stellen“ zu betrauen. Diese dürfen den der Benannten Stellen der EU gleichwertige Aufgaben

wahrnehmen. Artikel 6 § 1 stellt sicher, dass die Zulassungsbehörden aller Vertragsstaaten und anderen „geeigneten Stellen“ Bewertungen der Einhaltung der ETV akzeptieren, die von einer „geeigneten Stelle“ durchgeführt wurden. § 3 enthält aus in der EU geltenden Vorschriften entnommene detaillierte Anforderungen an als geeignet anerkannte Stellen, insbesondere was deren Organisation, Belegschaft, Arbeitsweise, Fähigkeiten, Unabhängigkeit und Verschwiegenheit anbelangt.

4. § 5 sieht vor, dass der Generalsekretär über die für Bewertungen, Beglaubigungen und Zulassungen verantwortlichen Stellen zu informieren ist und die vorgesehenen Angaben in einer auf dem letzten Stand zu haltenden Liste veröffentlicht.
5. § 6 verpflichtet die Vertragsstaaten zur ständigen Überwachung der in § 2 genannten Stellen. Bei Feststellung der Nichterfüllung der Anforderungen gemäß § 3 ist deren Zuständigkeit zu entziehen und der Generalsekretär davon in Kenntnis zu setzen.
6. § 7 regelt die Vorgangsweise in Fällen, in denen ein Vertragsstaat zu Ansicht gelangt ist, dass eine in die Verantwortlichkeit eines anderen Vertragsstaates fallende Behörde oder Stelle die Anforderungen gemäß § 3 nicht erfüllt. Derartige Fälle sind dem CTE vorzulegen, der bestimmte Maßnahmen zu treffen hat.

### **Artikel 6** **Gültigkeit technischer Zertifikate**

1. § 1 sieht als generelle Regel vor, dass von einer zuständigen Behörde (Artikel 5) in einem Vertragsstaat ausgestellte technische Zertifikate in allen anderen Vertragsstaaten gültig sind. Ihre Verwendung für bestimmte Fahrzeuge bzw. Bauarten (§ 5) unterliegt jedoch den nachfolgend angeführten Bedingungen.
2. Gemäß § 2 muss das ein Fahrzeug betreibende EVU sicherstellen, dass das Fahrzeug mit der zu benutzenden Infrastruktur kompatibel ist.
3. Die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug, das allen anwendbaren ETV entspricht, gilt gemäß § 3 dann in allen anderen Vertragsstaaten, wenn diese ETV alle grundlegenden Anforderungen abdecken und keine offenen Punkte beinhalten, welche die Kompatibilität mit der Infrastruktur betreffen, und unter der Voraussetzung, dass für das Fahrzeug keine Sonderfälle oder Abweichungsregelungen im Anspruch genommen worden sind.
4. Für Fahrzeuge, die den Bedingungen im § 3 nicht entsprechen, muss der Antragsteller gemäß § 4 Bedingungen für eine ergänzende Betriebserlaubnis erfüllen. Diese Bedingungen werden von den jeweiligen zuständigen Behörden der Vertragsstaaten gemäß den dort geltenden nationalen technischen Vorschriften gestellt, in welchen die Zulassung gelten soll. Solche Bedingungen können Risikoanalysen oder zusätzliche Prüfungen betreffen, wobei Doppelgleisigkeiten bzw. Wiederholungen zu unterbleiben haben und die Äquivalenzstabelle zu berücksichtigen ist. Weiters sind nationale technische Vorschriften betreffend offene Punkte, die sich nicht mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur befassen, nicht vor der Ergänzung der Betriebserlaubnis zu prüfen, da die erforderlichen Prüfungen dieser offenen Punkte bei der Zulassung des Fahrzeugs durch den ersten Vertragsstaat gemäß den nationalen Anforderungen

dieses Staates durchgeführt wurden und gegenseitig anzuerkennen sind. Damit werden die gleichen Prinzipien wie in der Interoperabilitätsrichtlinie aufgestellt.

5. Das Betriebszertifikat für ein Fahrzeug berechtigt den Inhaber nicht zum Betrieb von Zügen und zu Sonstigem. Verkehrt das Fahrzeug in einem Zug, so sind die Rechtsvorschriften für die Infrastrukturnutzung zu beachten, was gegebenenfalls den Anhang E (CUI) betreffend Haftung und Versicherung einschließt und was das Recht des Staates einschließt, in welchem der Beförderer seine Tätigkeit ausübt. Handelt es sich dabei um Recht der EU oder diesem entsprechendes nationales Recht, so sind die entsprechenden Bedingungen, insbesondere das Erfordernis einer Genehmigung, eines Sicherheitszertifikats usw. zu erfüllen und könnte eine Haftpflichtversicherung für das Fahrzeug abzuschließen sein.

### **Artikel 6a**

#### **Anerkennung von Verfahrensunterlagen**

### **Artikel 6b**

#### **Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen**

Ziel dieser Bestimmungen ist das Unterbleiben von administrativen Doppelgleisigkeiten und von Wiederholungen insbesondere bei technischen Prüfungen.

### **Artikel 7**

#### **Vorschriften für Fahrzeuge**

1. Voraussetzung dafür, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr verkehren dürfen, ist gemäß § 1 die Einhaltung der ETV und, wenn sie gefährliche Güter befördern (sollen), des RID.
2. Soweit es für ein Teilsystem keine anwendbare ETV gibt, d.h. die grundlegenden Anforderungen (noch) nicht in einer ETV umgesetzt sind, sind gemäß § 2 die gemäß Artikel 12 APTU geltenden technischen Vorschriften des Staates anzuwenden, in welchem das Fahrzeug zugelassen werden soll.
3. Wenn die ETV nicht alle grundlegenden Anforderungen abdecken oder wenn ein Sonderfall oder offener Punkt hinsichtlich der Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Infrastruktur zum Tragen kommt, sind ergänzend die darauf anwendbaren nationalen technischen Vorschriften zu erfüllen. Dabei ist zu beachten, dass die Äquivalenztabelle anzuwenden ist und nationale technische Vorschriften betreffend offene Punkte, die sich nicht mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur befassen, nur vom erstzulassenden Vertragsstaat geprüft werden dürfen.

### **Artikel 7a**

#### **Abweichungen**

Dieser Artikel weist den CTE an, bestimmte Regeln für Abweichungen und die diesbezüglichen Bewertungsverfahren zu beschließen.

## **Artikel 8**

### **Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur**

1. § 1 verdeutlicht, dass die in den ETV und im RID für Infrastruktur geltenden Bestimmungen einzuhalten sind.
2. § 2 führt das in Artikel 4 § 3 Festgelegte näher aus.
3. § 3 sieht vor, dass die Regelungen für von ETV nicht oder nicht ausreichend abgedeckte Fälle und für Abweichungen sinngemäß auch für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur gelten.
4. Die Anwendung der ETV über Infrastruktur auf bestehende Infrastruktur ist in Artikel 8 APTU geregelt.

## **Artikel 9\***

### **Betriebsvorschriften**

Gemäß Artikel 33 § 2 und § 4 Buchstabe g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.

## **Artikel 10**

### **Beantragung und Ausstellung technischer Zertifikate und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen**

1. Gemäß § 1 können technische Zertifikate für Bauarten oder Einzelfahrzeuge ausgestellt werden.
2. § 2 enthält eine erschöpfende Aufzählung der Antragsberechtigten. Diese deckt sich im Wesentlichen mit den gemäß Artikel 5 § 2 von der Übertragung der Entscheidungsberechtigung Ausgeschlossenen.
3. § 3 stellt klar, dass der Antrag an die zuständige Behörde (Artikel 5) in jedem Vertragsstaat, d.h. ohne örtliche Anknüpfung, gestellt werden darf.
4. § 4 betrifft technische Zertifikate für Fahrzeuge, die wegen eingeschränkter Konformität ergänzende Zulassungen gemäß Artikel 6 § 4 benötigen. Hierfür muss der beantragte Geltungsbereich genau angegeben werden. Ergibt sich daraus die Notwendigkeit von Zulassungen/Bewertungen durch mehrere zuständige Stellen, so sollen sich diese koordinieren, um das Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und die Kosten für den Antragsteller zu verringern.
5. § 5 sieht vor, dass Zulassungen nicht gewinnorientiert durchgeführt werden dürfen und alle Kosten des Zulassungsverfahrens vom Antragsteller zu tragen sind. Letzteres gilt jedoch nur subsidiär zum nationalen Recht des Staates, in welchem die Zulassung erteilt wird.
6. § 5a stellt das für alle Vorgänge im Bereich technischer Zulassungen/Bewertungen geltende Diskriminierungsverbot klar.

7. § 6 trifft Festlegungen zu den Antragsunterlagen. Diese müssen jedenfalls eine technische Dokumentation und eine solche über die Wartung umfassen und die Eigenschaften des Fahrzeugs in einer den Informationsbedarf der bewertenden Stelle ausreichend erfüllenden Weise wiedergeben.
8. Wer Bewertungen durchführt, hat gemäß § 7 deren Inhalte und Ergebnisse in einem Bewertungsbericht festzuhalten.
9. Bei der (vereinfachten) Zulassung von Fahrzeugen, für die bereits eine Zulassung der Bauart vorliegt, hat der Antragsteller gemäß § 8 dem Antrag das Bauartzertifikat beizufügen und die Übereinstimmung der zuzulassenden Fahrzeuge mit der Bauart gehörig darzulegen.
10. § 9 stellt im ersten Satz klar, dass technische Zertifikate grundsätzlich unbefristet auszustellen sind. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sie auch unbefristet verwendet werden können. Der zweite Satz erinnert daran, dass der Geltungsbereich des Zertifikats beschränkt sein kann, wobei dies nicht im Ermessen der ausstellenden Stelle liegt, sondern von den gegebenen Voraussetzungen abhängt.
11. § 10 betrifft die Weiterverwendung technischer Zulassungen der Bauart bei Änderungen in der Erteilung zugrunde gelegten Vorschriften (Artikel 7). Hierüber oder gegebenenfalls über die Neuausstellung haben der Vertragsstaat, in welchem die Bauartzulassung ausgestellt wurde, und die Staaten, in denen diese verwendet werden darf, Konsultationen zu führen. Auch wenn eine Neuausstellung verfügt wird, ist nur das Baumuster auf Übereinstimmung mit den geänderten Vorschriften zu prüfen, und es bleiben erteilte Betriebserlaubnisse gültig.
12. § 11 betrifft die Weiterverwendung der Betriebserlaubnis - und gemäß § 12 auch von anderen Zertifikaten - bei Erneuerungen oder Umrüstungen. Entsprechend dokumentierte Projekte sind dem Vertragsstaat vorzulegen. Dieser muss den CTE einschalten, wenn bei der Neuzulassung keine volle Konformität mit den geltenden ETV gegeben ist.

### **Artikel 10a**

#### **Regelungen für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten**

1. § 1 betrifft den für den Entzug oder die Aussetzung technischer Zertifikate im internationalen Bereich maßgeblichen Vorgang.
2. Bestimmungen über den Entzug der Betriebserlaubnis, die gemäß § 6 sinngemäß auch für die Zulassung der Bauart gelten, finden sich in den §§ 2, 3 und 5, solche über die Aussetzung (der Gültigkeit/Verwendung) dieser Zertifikate in § 4.
3. Anlässe für die verpflichtende Aussetzung sind
  - unzureichende technische Betreuung des Fahrzeugs (Überprüfungen, Wartung etc.),

- Missachtung des Auftrags zur Vorführung bei Fahrzeugen mit schwerer Beschädigung und
  - Nichteinhaltung der Bestimmungen im ATMF, in den ETV oder in den der Zulassung zugrunde gelegten nationalen Vorschriften.
4. Anlässe für den allfälligen Entzug sind
- Nichterfüllung der gemäß ETV etc. geltenden technischen Anforderungen,
  - gegebenenfalls Nichtbehebung der für die Nichterfüllung maßgeblichen Mängel und
  - Nichteinhaltung der für eine begrenzte Zulassung festgelegten Bedingungen/Auflagen.
5. Gemäß § 3 darf der Entzug (im Gegensatz zur Aussetzung) nur durch jene Stelle erfolgen, welche die Zulassung des Baumusters oder die Betriebserlaubnis ausgestellt hat.

#### **Artikel 10b** **Regelungen über Bewertungen und Verfahren**

1. § 1 ermächtigt den CTE, Bewertungen und Verfahren für die technische Zulassung in verbindlicher Weise zu regeln.
2. Soweit es für solche Regelungen auf der Ebene der Vertragsstaaten oder der EU ergänzende Vorschriften gibt, sind diese gemäß § 2 dem Generalsekretär zwecks Befassung des CTE und Veröffentlichung mitzuteilen.

#### **Artikel 11** **Technische Zertifikate und Erklärungen**

1. Gemäß § 1 sind für die Zulassung der Bauart und die Betriebserlaubnis stets getrennte Zertifikate auszustellen, jedoch kann gemäß § 4 eine Betriebserlaubnis auch für mehrere Fahrzeuge derselben Bauart ausgestellt werden.
2. Die inhaltlichen Details der beiden Zertifikate werden in den §§ 2 und 3 festgelegt.
3. Die Inhalte der technischen Dokumentation und der Dokumentation über die Wartung müssen den ETV entsprechen.
4. Die Zertifikate müssen in den Arbeitssprachen der OTIF (derzeit deutsch, französisch und englisch) verfasst sein und in gedruckter Form vorliegen.
5. Aus den §§ 7-9 ergibt sich, dass die ursprünglich an den Antragsteller ausgestellten Zertifikate bei Wechsel der Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug weiterzugeben sind.

## **Artikel 12**

### **Einheitliche Ausführungen**

Einheitliche verbindliche Ausführungen für die in den ATMF festgelegten Zertifikate, Erklärungen und Bewertungsberichte werden vom CTE ausgearbeitet und beschlossen. Dieser kann auch bestehende andere Ausführungen als gleichwertig anerkennen, sofern sie inhaltlich zumindest entsprechen.

## **Artikel 13**

### **Register**

1. Dieser Artikel dient als Rechtsgrundlage für eine internationale Datenbank mit Registern der zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge (Einzelfahrzeuge oder Bauarten, § 1) und der mit der Zulassung befassten zuständigen Behörden und Stellen (§ 2). Der CTE kann die Datenbank weiter ausbauen (§ 3).
2. Der CTE hat zu folgenden Einzelheiten Festlegungen zu treffen (§ 4), wobei auf in den Vertragsstaaten (nationale Fahrzeugregister NVR) bzw. der EU (ERA) bereits bestehende Strukturen Bedacht zu nehmen ist (§ 5):
  - a) funktioneller und technischer Aufbau der Datenbank,
  - b) welche notwendigen Daten wann und auf welche Weise zur Verfügung zu stellen sind,
  - c) Zugriffsrechte,
  - d) Datenbankstruktur sowie
  - e) sonstige administrative und betriebliche Regelungen.
3. Die Datenbank kann sich auf dezentralisierte elektronische Register, einschließlich Nationaler Fahrzeugregister (NVR) in den Vertragsstaaten stützen, jedoch müssen die Informationen über eine zentrale Suchmaschine abrufbar sein; eine Koordinierung der Datenbank und ihrer Betriebsvorschriften mit den von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemäß Entscheidung der Kommission 2007/756/EG eingerichteten Nationalen Fahrzeugregistern ist erforderlich.
4. Außerdem wird dem CTE in § 7 das Recht eingeräumt, den Nutzern der Datenbank finanzielle Verpflichtungen aufzuerlegen. Lieferung und Änderung von Daten haben jedoch gebührenfrei zu sein.
5. Bestimmte wichtige Informationen wie z.B. Halterwechsel, Außerdienststellungen oder Stilllegungen sind jedenfalls unverzüglich dem Generalsekretär bekanntzugeben.
6. Die Registrierung von Daten in der Datenbank hat Folgen für Beweisverfahren (§ 6).

### **Artikel 14 Anschriften und Zeichen**

1. Die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wird durch ein auf diesen anzubringendes Zeichen ausgewiesen (§ 1 Buchst. a), das gemäß § 2 vom CTE festzulegen ist.
2. Außerdem sind ein zur eindeutigen Identifizierung dienender alphanumerischer Code, („Fahrzeugnummer“), der von der zuständigen Zulassungsbehörde zuzuweisen ist und der den Ländercode des Staates der ersten Zulassung enthalten muss, sowie andere in ETV vorgeschriebene Anschriften und Zeichen anzubringen (§ 1 Buchstabe b).
3. Die Zulassungsbehörde hat die Anbringung an dem Fahrzeug und Registrierung der Fahrzeugnummer im NVR (Artikel 13) sicher zu stellen.
4. Der CTE hat gemäß § 2 für im Verkehr befindliche Fahrzeuge Übergangsregelungen zu treffen.

### **Artikel 15 Instandhaltung**

1. In § 1 werden die Ziele und Elemente der Instandhaltung dargestellt.
2. Gemäß § 2 obliegt es einer entsprechend ausgebildeten Einrichtung (für die Instandhaltung zuständigen Stelle – ECM), die in der Datenbank zu registrieren ist, die Wartung für jedes Fahrzeug zu organisieren. Eine solche Einrichtung ist auch gemäß dem Recht der EU erforderlich (siehe Artikel 14a der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit 2004/49/EG)
3. Die §§ 3 bis 5 enthalten Bestimmungen über die Interaktion zwischen den ECM und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, über den Instandhaltungsnachweis und die Möglichkeit, weitere Einzelheiten in Anlagen zu den ATMF festzulegen.
4. Gemäß § 4 ist die ECM verpflichtet, über jedes Fahrzeug, für das sie als ECM registriert ist, einen Instandhaltungsnachweis zu führen und auf dem letzten Stand zu halten, das die Informationen enthalten muss, die für dieses Fahrzeug gemäß § 3 vorgeschrieben sind. Diese umfassen das Fahrzeug selbst sowie Tanks und Ausrüstungsteile, für die Untersuchungen und Prüfungen vorgeschrieben sind. Dieser Instandhaltungsnachweis ist den zuständigen Behörden für ihre üblichen Untersuchungen und für Nachforschungen zur Verfügung zu stellen, falls das Fahrzeug von Zwischenfällen oder Unfällen betroffen ist.
5. Gemäß § 5 kann der CTE in einer Anlage zum ATMF auch Richtlinien/ Regelungen für mit der Wartung befasste Werkstätten beschließen.

## **Artikel 16**

### **Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen**

1. Gemäß § 1 sind bei Unfällen, Zwischenfällen oder schweren Beschädigungen alle Betroffenen, namentlich aber die Infrastrukturbetreiber (IB), Halter, ECM und EVU verpflichtet,
  - Maßnahmen für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, für die Umwelt und für die öffentliche Gesundheit zu treffen und
  - Ermittlungen über die Ursachen durchzuführen.
2. § 1a ergänzt § 1 dahingehend, dass die genannten Maßnahmen – in erster Linie vom IB - zu koordinieren und die genannten Ermittlungen und allfällige vom Staat in Auftrag gegebene Untersuchungen unabhängig voneinander zu sehen sind.
3. § 2 führt aus, dass Beschädigungen dann als „schwer“ zu betrachten sind, wenn ihre Behebung einen Zeitaufwand von mindestens 72 Stunden oder einen Kostenaufwand von mindestens 0.18 Millionen SZR erfordert. SZR ist die Währung des Internationalen Währungsfonds (IWF), die gemäß Artikel 9 des Übereinkommens die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist. 1 SZR entspricht ungefähr 1.27 €(Juli 2010). Gemäß § 5 kann der in § 2 genannte Mindestbetrag vom CTE geändert werden.
4. § 3 enthält die – im Sinne von § 1a in erster Linie den IB betreffende - Verpflichtung, Unfälle, Zwischenfälle oder schwere Beschädigungen an die Stelle (Artikel 5) zu melden, welche die Betriebserlaubnis erteilt hat. Diese ist dabei auch berechtigt, die Frage der Gültigkeit der Zulassung bzw. der Notwendigkeit eines neuerlichen Zulassungsverfahrens auf die Weise zu prüfen, dass ihr das beschädigte bzw. bereits reparierte Fahrzeug vorgeführt wird.
5. § 4 befasst sich mit der Unfallauswertung und sich daraus ergebenden Fragen im Hinblick auf Änderungen in den Bau- und Betriebsbestimmungen von ETV und Maßnahmen bezüglich davon betroffener technischer Zertifikate. Dabei kommt dem CTE eine Schlüsselstellung zu.

## **Artikel 17**

### **Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen**

1. § 1 legt vorbehaltlich der Ausnahmen in §§ 2 und 3 als generelle Regel fest, dass Eisenbahnfahrzeuge, die alle für sie geltenden Vorschriften erfüllen, weder stillgelegt noch zurückgewiesen werden dürfen.
2. § 2 stellt klar, dass zu Fahrzeugkontrollen berechnete Behörden (und deren Organe) Fahrzeuge auch bereits bei bloßem Verdacht der Nichterfüllung von Vorschriften stilllegen dürfen, wobei man sich möglichst rasch, längstens jedoch innerhalb von 24 Stunden, Gewissheit zu verschaffen hat.

3. § 3 bezieht sich auf die jedenfalls gegebene Zulässigkeit von Stilllegungen und Zurückweisungen wegen nicht bereinigter Fragen zwischen Vertragsstaaten betreffend Qualifikation einer zuständigen Behörde (Artikel 5 § 7) und Auswirkungen von Ergebnissen einer Unfallauswertung (Artikel 16 § 4).

### **Artikel 18** **Nichtbeachtung von Vorschriften**

Hinsichtlich der Rechtsfolgen einer Nichteinhaltung der Vorschriften wird – abgesehen von den Folgen gemäß Artikel 10a hinsichtlich technischer Zertifikate - auf das Landesrecht (einschließlich der Kollisionsnormen) verwiesen, und zwar

- auf jenes des Vertragsstaates, in welchem der IB seinen Geschäftssitz hat, für die Infrastruktur betreffende zivil- und strafrechtliche Folgen und
- in allen anderen Fällen auf jenes des Vertragsstaates, von dessen zuständiger Behörde (Artikel 5) die erste Betriebserlaubnis erteilt wurde.

### **Artikel 19** **Übergangsbestimmungen**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Folgende Artikel 3 § 1 nicht entsprechende Fahrzeuge dürfen, sofern sie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Artikels bereits vorhanden waren, bis zu einer allfälligen Erneuerung/Umrüstung (§ 3) weiter verwendet werden:
  - Fahrzeuge mit der Anschrift „RIC“ oder „RIV“ unter den in §§ 2, 4 und 5 angeführten Bedingungen,
  - Fahrzeuge ohne eine solche Anschrift, die jedoch über eine Zulassung und Anschrift gemäß der OTIF bekannt gegebenen Vereinbarungen zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten verfügen, unter den in §§ 2a, 4 und 5 angeführten Bedingungen und
  - sonstige Fahrzeuge auf Grund einer bei einer zuständigen Behörde zu beantragenden ergänzenden Zulassung zum Verkehr, unter den in § 6 angeführten Bedingungen.
3. Abschnitt 21.1 des RIV 2004 beschränkt die Kennzeichnung gemäß RIV auf den Fall, dass der Wagen von der zuständigen Behörde gemäß den (zum Zeitpunkt und am Ort der Genehmigung) geltenden Regelungen genehmigt wurde und dass er der „Technischen Einheit (TE)“ und UIC Merkblättern entspricht. Abschnitt 31 enthält Bestimmungen betreffend die Wartung (Überholung). Ähnliche Bestimmungen finden sich im RIC.
4. Die Genehmigung durch ein Eisenbahnunternehmen, das Vertragspartei von RIV oder RIC ist, gilt dann als Genehmigung durch den Staat, wenn zum Zeitpunkt der Genehmigung durch dieses Eisenbahnunternehmen keine andere Behörde mit der Befugnis zur Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen bestand.

5. Soweit sich aus künftigen Entscheidungen des CTE die Notwendigkeit weiterer Übergangsbestimmungen ergibt, kann er sie gemäß § 7 selbst erlassen, d.h. ohne Ergänzung von Artikel 19 durch den Revisionsausschuss.

### **Artikel 20 Meinungsverschiedenheiten**

Für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Vertragstaaten betreffend Fragen im Vollzug des ATMF ergeben sich mehrere Phasen:

- unmittelbare Verhandlungen,
- Vorlage an den CTE und
- Schiedsgericht gemäß COTIF unter den in dessen Titel V angeführten Voraussetzungen.

Vom Schiedsverfahren kann, muss jedoch nicht Gebrauch gemacht werden.