



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

**Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee**

LAW-17133-CR26/9

27.10.2017

Original: EN

26. TAGUNG

Teilrevision der ER ATMF

Textentwürfe des Fachausschusses für technische Fragen

1. VORBEREITENDE ARBEITEN

Die Bestimmungen der ER ATMF sind mit denen der Interoperabilitätsrichtlinie der Europäischen Union 2008/57/EG sowie mit Teilen der Sicherheitsrichtlinie 2009/49/EG kompatibel.

Da alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit einem Eisenbahnnetz auch Mitgliedstaaten der OTIF sind und aufgrund des Inhalts der Vereinbarung über den Beitritt der EU zum COTIF, ist eine Harmonisierung der EU- und der COTIF-Vorschriften für den internationalen Verkehr sehr wichtig.

Mit der Annahme des 4. Eisenbahnpakets und insbesondere der Neufassung der Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 sowie der Neufassung der Sicherheitsrichtlinie (EU) 2016/798 hat die EU einige der mit den ATMF harmonisierten Bestimmungen geändert. Die Europäische Kommission hat den Fachausschuss für technische Fragen und dessen ständige Arbeitsgruppe TECH fortlaufend über diese Änderungen informiert, sowohl vor als auch nach ihrem Inkrafttreten. Auf der Grundlage einer Analyse der Europäischen Kommission und des Sekretariates hat die WG TECH die Änderungen an den ATMF vorbereitet, mit denen die fortlaufende Harmonisierung mit dem EU-Recht gewährleistet werden soll.

Zur Harmonisierung bestimmter Termini mit den neuen EU-Vorschriften und zur Berücksichtigung gewisser Verfahrensänderungen in der EU, insbesondere der Tatsache, dass die Eisenbahnagentur der EU für die Herausgabe von Fahrzeuggenehmigungen zuständig sein wird, müssen Änderungen vorgenommen werden. Das Grundkonzept der ATMF ist von den vorgeschlagenen Änderungen nicht betroffen.

Diese Änderungen wurden der 10. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen zur Diskussion vorgelegt, die am 13. und 14. Juni 2017 in Bern stattfand. Der Fachausschuss für technische Fragen ist in diesen Fragen nicht entscheidungsbefugt, durch seine technische Expertise aber das richtige Organ, um dem Revisionsausschuss eine Empfehlung auszusprechen. Der Fachausschuss für technische Fragen hat keine kritischen Punkte ausmachen können und die vorgeschlagenen Änderungen unterstützt.

In Teil 2 dieses Dokuments werden die vorgeschlagenen Änderungen beschrieben und begründet. In Übereinstimmung mit den Artikeln 17 und 33 COTIF ist der Revisionsausschuss in Bezug auf diese Änderungen entscheidungsbefugt.

Teil 3 des Dokuments enthält die entsprechenden Änderungsentwürfe für die Erläuternden Bemerkungen zu den ATMF.

Anmerkung: Die 12. Generalversammlung hat die Änderung der Artikel 1 und 3 der ER ATMF beschlossen. Diese Änderungen sind in Ermangelung einer ausreichenden Anzahl an Genehmigungen durch die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 34 COTIF noch nicht in Kraft getreten.

2. ÄNDERUNGSVORSCHLAG FÜR DIE ER ATMF

2.1. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 2

Artikel 2 Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer (~~künftigen~~) Anlage(n), der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer Anlage(n) und der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) der APTU bezeichnet der Ausdruck

- a) „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, ~~durch in Bewegung befindliches Rollmaterial verursachte~~ Unfälle von Personen, in die in Bewegung befindliche Fahrzeuge involviert sind, Brände und sonstige Unfälle;

[...]

- g) „Baelement“ oder „Interoperabilitätskomponente“ eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Eisenbahnfahrzeug oder in Infrastruktur eingebaut werden oder werden sollen; und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, einschließlich~~das Konzept eines „Baelements“ deckt~~ sowohl materieller als auch immaterieller Produkte~~Gegenstände, wie z. B. Software, ab;~~

[...]

- w) „Eisenbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug; mit oder ohne Antrieb, das auf Rädern auf Eisenbahn-Schienenwegen verkehren kann~~das geeignet ist, auf den eigenen Rädern mit oder ohne eigenen Antrieb auf Eisenbahnstrecken zu verkehren;~~ ein Fahrzeug besteht aus einem oder mehreren strukturellen und funktionellen Teilsystemen;

[...]

- gg) „~~Auf~~Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil davon, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten technischen Dossiers, soweit dieses vorhanden ist, zur Folge haben und~~womit~~ mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

- hh) „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ ein Netz oder Netze in einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten, in dem bzw. denen ein Fahrzeug verwendet werden soll.

Begründung

Zweck der Änderungen an den Begriffsbestimmungen in diesem Artikel ist deren Angleichung an die in der Europäischen Union verwendete Terminologie.

2.2. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 3A

Artikel 3a Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

§ 1 Gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Union (EU) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellte **oder in Verkehr gebrachte** Eisenbahnfahrzeuge gelten als von allen Vertragsstaaten gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden TSI und den entsprechenden ETV und
- b) sofern die geltenden TSI, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und
- c) sofern diese TSI keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und
- d) sofern das Fahrzeug keiner Abweichung unterliegt und
- e) sofern das Fahrzeug keinem Sonderfall unterliegt, der die Bedingungen für die Zulassung oder Inbetriebnahmegenehmigung **bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen** beschränkt.

Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchst. a) bis e) gilt für das Fahrzeug Artikel 6 § 4.

§ 2 **Für den alleinigen Zweck der Erbringung von Eisenbahndienstleistungen gelten** Eisenbahnfahrzeuge, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, **gelten** in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, als für ~~die Inbetriebnahme~~ **das Inverkehrbringen** genehmigt

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI und
- b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und
- c) sofern diese ETV keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und
- d) sofern das Fahrzeug keiner Abweichung unterliegt und
- e) sofern das Fahrzeug keinem Sonderfall unterliegt, der die Bedingungen für die Zulassung oder Inbetriebnahmegenehmigung **bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen** beschränkt.

Eisenbahnfahrzeuge, die in Übereinstimmung mit diesem Paragraphen zum Betrieb zugelassen wurden, unterliegen Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797, bevor sie in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendet werden.

Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchst. a) bis e) unterliegt das Fahrzeug der Genehmigung gemäß in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, geltendem Recht.

- § 3 Die ~~Inbetriebnahme~~**Genehmigung für das Inverkehrbringen**, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendeten Eisenbahnfahrzeugen werden durch die geltende Gesetzgebung der Union und nationale Gesetzgebung geregelt. Diese Bestimmung gilt auch für Vertragsstaaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union entsprechendes Unionsrecht anwenden.

Beim Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern innerhalb der EU hat das EU-Recht Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.

[...]

Begründung

Das neue EU-Konzept der „Genehmigung für das Inverkehrbringen“ sollte in den ATMF in Bezug genommen werden.

In § 2 betrifft der Verweis auf Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797 die vom Eisenbahnunternehmen vor der ersten Nutzung des Fahrzeugs durchzuführenden Kontrollen. Mit diesen Kontrollen soll sichergestellt werden, dass das Fahrzeug mit der Strecke, auf der es betrieben wird, kompatibel und ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges eingefügt ist. Die Artikel 6 § 2 und 15a § 1 ATMF verfolgen vergleichbare Ziele.

2.3. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 5

Artikel 5 Zuständige Behörde

[...]

- § 5 ~~Ein Jeder~~ Vertragsstaat hat durch Notifikation ~~oder, gegebenenfalls durch die im Recht der Europäischen Union oder im Recht der Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, vorgesehenen Mittel~~ sicherzustellen, dass der Generalsekretär über die zuständigen Behörden, Prüforgane und ggf. Akkreditierungsstellen oder zuständigen nationalen Stellen gemäß Artikel 2 Buchst. wa) (1) unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat eine Liste der zuständigen Behörden, Prüforgane, Akkreditierungsstellen oder zuständigen nationalen Stellen, ggf. ihrer Identifikationsnummern und ihrer Zuständigkeitsbereiche zu veröffentlichen und diese Liste auf dem letzten Stand zu halten.

Die Notifikationen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.

[...]

Begründung

Für eine korrekte Umsetzung der ER ATMF ist es wichtig, dass die zuständige Behörde jedes Vertragsstaats notifiziert ist und dass diese Information vom Generalsekretär veröffentlicht wurde, so dass andere Vertragsstaaten, Behörden, Antragsteller usw. auf sie zugreifen können.

Jeder Vertragsstaat sollte seine zuständige Behörde notifizieren. Die nationalen Sicherheitsbehörden (NSA) aller Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind bisher als deren zuständige Behörde angesehen worden, dasselbe gilt für Staaten, die aufgrund von Vereinbarungen zwischen der Europäischen Union und dem betreffenden Staat Unionsrecht anwenden (derzeit Schweiz und Norwegen).

Gemäß dem neuen Unionsrecht der Richtlinie (EU) 2016/797 ist die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) befugt, unter bestimmten Bedingungen Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auszustellen, insbesondere wenn das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs die Netze mehrerer Staaten umfasst. Dadurch wird die ERA de facto zur zuständigen Behörde für diejenigen OTIF-Vertragsstaaten, die Mitglied der Europäischen Union sind.

Die Zustimmung beider Parteien vorausgesetzt ist es möglich, dass die ERA auch zur zuständigen Behörde von Staaten ernannt wird, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind. In solchen Fällen sollten die betreffenden Staaten dem Generalsekretär dies entsprechend mitteilen.

Mit diesen Änderungen soll in Bezug auf die Zuständigkeiten Klarheit geschaffen werden.

2.4. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 6

Artikel 6 Gültigkeit technischer Zertifikate

[...]

§ 2 Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs innerhalb seines Verwendungsgebietes, d. h. nur auf einer Infrastruktur, die gemäß den Spezifikationen und den sonstigen Zulassungsbedingungen mit dem Fahrzeug kompatibel ist; dies ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherzustellen.

§ 3 Unbeschadet von Artikel 3a gilt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellt Betriebszulassung auf dem Gebiet anderer Vertragsstaaten, vorausgesetzt,

- a) alle wesentlichen Anforderungen in diesen ETV sind abgedeckt und
- b) das Fahrzeug ist nicht Gegenstand
 - eines Sonderfalls, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat oder
 - offener Punkte in der ETV, die sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehen oder
 - einer Abweichung.

Die Voraussetzungen für den freien Verkehr können auch in den entsprechenden ETV aufgeführt sein.

- § 4 a) Ist in einem Vertragsstaat eine Betriebszulassung für ein Fahrzeug erteilt worden, das Gegenstand eines
- Sonderfalls, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, eines offenen Punktes, der sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur bezieht oder einer Abweichung ist, oder
 - das ~~die~~ alle ETV ~~über Rollmaterial zu~~ Fahrzeugen und alle sonstigen einschlägigen Bestimmungen nicht erfüllt oder
- b) werden nicht alle grundlegenden Anforderungen in den ETV abgedeckt,

ist das Verwendungsgebiet der ursprünglichen Zulassung auf den ausstellenden Staat/die ausstellenden Staaten zu beschränken. ~~so können d~~Die zuständige(n) Behörde(n) der anderen Staaten kann/können vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung und der Ausweitung des Verwendungsgebietes des Fahrzeugs zusätzliche technische Informationen wie etwa Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen.

Die zuständigen Behörden haben für den Teil des Fahrzeugs, der einer ETV oder einem Teil davon entspricht, die von anderen zuständigen Behörden oder Prüforganen gemäß den ETV durchgeführten Überprüfungen anzuerkennen. Für den anderen Teil des Fahrzeugs haben die zuständigen Behörden zur Gänze der Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU Rechnung zu tragen.

Die Einhaltung von

- gleichen und als gleichwertig erklärten Bestimmungen,
- sich nicht auf einen Sonderfall, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, beziehenden Bestimmungen und
- sich nicht auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehenden Bestimmungen

ist nicht erneut zu bewerten.

[...]

Begründung

Einführung des Konzepts des ‚Verwendungsgebietes‘ als Angabe darüber, wo das Fahrzeug eingesetzt werden kann. Mit ‚Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs‘ werden die Netze in zwei oder mehr Mitgliedstaaten beschrieben, auf denen ein Fahrzeug betrieben werden soll.

Zur Vermeidung von Mehrdeutigkeiten sollte das Konzept des ‚Verwendungsgebietes‘ zwischen EU-Recht und ATMF harmonisiert werden. Allerdings kann das Verfahren zur Zuweisung eines ‚Verwendungsgebietes‘ variieren, da die Verfahren für das Inverkehrbringen in der EU und für die Betriebszulassung gemäß ATMF nicht dieselben sind.

Im Kontext der ATMF wird ein Fahrzeug entweder gemäß Artikel 6 § 3 zugelassen, dann umfasst sein Verwendungsgebiet alle Vertragsstaaten, oder es wird gemäß Artikel 6 § 4 auf einer einzelstaatlichen Grundlage zugelassen. In diesem letzteren Fall erweitert sich sein Verwendungsgebiet schrittweise mit jeder Zulassung.

Die Änderung in § 3 dient der Klarstellung, dass die offenen Punkte sich strikt auf die ETV beziehen. Obwohl Artikel 8 § 7 der ER APTU die Bedeutung eines offenen Punktes im Kontext der ETV beschreibt, ist es wichtig, dass explizit klargestellt wird, dass hier ausschließlich die offenen Punkte in den ETV gemeint sind, und keine offenen Punkte in anderen (nationalen) Vorschriften.

Die Änderung von „Rollmaterial“ zu „Fahrzeuge“ ist deswegen relevant, weil ein Fahrzeug sich aus dem Teilsystem „Fahrzeuge“ und einem fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ zusammensetzen kann. Siehe auch Änderung in Artikel 2 w) der ER ATMF.

2.5. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 7

Artikel 7 Vorschriften für Fahrzeuge

[...]

§ 1a In Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haben Fahrzeuge den zum Zeitpunkt ~~ihres~~ **des Antrags auf** Zulassung, ~~Um~~**Aufrüstung** oder Erneuerung anwendbaren ETV zu entsprechen; diese Entsprechung ist über die gesamte Verwendungsdauer des Fahrzeugs aufrecht zu erhalten.

[...]

Begründung

In Artikel 4(2) der Interoperabilitätsrichtlinie der Europäischen Union (EU) 2016/797 ist vom Zeitpunkt des Antrags auf Genehmigung die Rede, nicht vom Zeitpunkt der Genehmigung selbst.

Der „Zeitpunkt des Antrags auf Zulassung“ ist der Moment, zu dem der Antrag auf Zulassung des Antragstellers bei der zuständigen Behörde eingeht.

Mit dieser Änderung wird die Rechtssicherheit für den Antragsteller erhöht.

2.6. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 10

Artikel 10 Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen

[...]

§ 4 Findet auf das Fahrzeug Artikel 6 § 4 Anwendung, so hat der Antragsteller **das Verwendungsgebiet anzugeben, das** die Vertragsstaaten (gegebenenfalls die Strecken) **bestimmt anzugeben**, für welche die technischen Zertifikate den freien Verkehr zulassen sollen; in diesem Fall haben die beteiligten zuständigen Behörden und Prüforane zusammenzuarbeiten, um den Vorgang für den Antragsteller zu vereinfachen.

Findet Artikel 6 § 3 auf das Fahrzeug Anwendung, so umfasst das Verwendungsgebiet alle Vertragsstaaten.

Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Betriebszulassung verfügt, erweitern, so ergänzt er die Fahrzeugunterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet und stellt einen Antrag auf das in Artikel 6 § 4 beschriebene Verfahren.

[...]

§ 10 Wurden in den Vorschriften gemäß Artikel 7 einschlägige Bestimmungen, auf deren Grundlage eine Bauart zugelassen wurde, geändert und sind in den ETV und den in Übereinstimmung mit Artikel 12 APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen keine entsprechenden Übergangsbestimmungen ~~festgelegt~~anwendbar, so hat der Vertragsstaat, in dem das entsprechende Bauartzertifikat ausgestellt wurde, nach Befassung der anderen Staaten, in denen das Zertifikat gemäß Artikel 6 gültig ist, zu entscheiden, ob das Zertifikat gültig bleibt oder für die Zulassung neuer Fahrzeuge dieser Bauart zu erneuern ist. Die bei einer erneuerten Bauartzulassung zu prüfenden Kriterien dürfen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. Die Erneuerung der Bauartzulassung beeinträchtigt nicht die auf der Grundlage von zuvor zugelassenen Bauarten erteilten Betriebszulassungen für Fahrzeuge.

§ 11 Bei einer Erneuerung oder AufUmrüstung bestehender Fahrzeuge ist eine neue Betriebszulassung erforderlich, wenn

- a) die Änderungen zur Über- oder Unterschreitung der Grenzwerte der in den ETV oder gegebenenfalls in den gemäß Artikel 12 APTU anwendbaren nationalen technischen Anforderungen genannten Parameter zur Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Verwendungsgebiet führen,
- b) durch die Änderungen das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte oder
- c) es in den einschlägigen ETV vorgeschrieben ist.

Wenn eine neue Betriebszulassung erforderlich ist, hat der ~~Auftraggeber oder der Hersteller~~Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes Verzeichnis zu übersenden. ~~Der Vertragsstaat hat dieses Verzeichnis zu prüfen und unter Berücksichtigung der in den anzuwendenden ETV angegebenen Umsetzungsstrategie zu entscheiden, ob der Umfang der Arbeiten eine neue Betriebszulassung im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlich macht. Eine neue Betriebszulassung ist notwendig, wenn der Grad der Gesamtsicherheit des betreffenden Teilsystems durch die geplanten Arbeiten beeinträchtigt werden kann. Ist eine Neuzulassung erforderlich, so hat d~~Der Vertragsstaat hat zu entscheiden, inwieweit die Bestimmungen in den entsprechenden ETV auf das Vorhaben anzuwenden sind.

Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen Verzeichnisses durch den Antragsteller zu treffen.

Ist eine Neuzulassung erforderlich und werden die ETV nicht vollständig angewandt, so ist das Fahrzeug einer Neuzulassung gemäß den Bedingungen in Artikel 6 § 4 zu unterziehen und haben die Vertragsstaaten dem Generalsekretär

- a) die Begründung, warum eine ETV nicht vollständig angewandt wird,
- b) die anstatt der ETV anwendbaren technischen Merkmale und

- c) die für die Bewertung der unter Buchst. b) genannten technischen Merkmale verantwortlichen Einrichtungen

mitzuteilen.

Der Generalsekretär hat die mitgeteilten Informationen auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

[...]

Begründung

Gemäß Artikel 21(2) der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union muss der Antragsteller in seinem Antrag nachweisen, dass die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet geprüft worden ist.

Artikel 21(2) der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union: *Der Antragsteller gibt in seinem Antrag auf Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs das Gebiet an, in dem das Fahrzeug eingesetzt wird. Der Antrag enthält den Nachweis dafür, dass die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Netz im Verwendungsgebiet geprüft worden ist.*

Artikel 21(13) der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union: *Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Genehmigung verfügt, erweitern, so ergänzt er das Dossier mit den in Absatz 3 aufgeführten einschlägigen Unterlagen in Bezug auf das zusätzliche Verwendungsgebiet. Der Antragsteller legt das Dossier der Agentur vor, die nach Durchführung der Verfahren gemäß den Absätzen 4 bis 7 eine aktualisierte Genehmigung für das erweiterte Verwendungsgebiet ausstellt.*

Es ist nicht klar, ob dieses Prinzip in die ATMF übertragen werden kann, da der Antragsteller möglicherweise nicht in der Lage ist, diese Informationen zu liefern, die, je nach Vorschriften in dem betreffenden Staat, erst während der Prüfungen durch die zuständige Behörde verfügbar werden. Aus diesem Grund sollte der Vorschlag auf Ausweitung des Verwendungsgebietes mit dem Verfahren für ergänzende Betriebszulassungen gemäß Artikel 6 § 4 verknüpft werden. In diesem Falle wäre der Antragsteller für die Aktualisierung der Fahrzeugunterlagen zu diesem Zweck zuständig.

Die Änderungen an § 11 sind erforderlich, um das neue Verfahren in Artikel 21(12) der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union widerzuspiegeln. Diese Klarstellung gibt den Fahrzeughaltern und -eigentümern, die das Fahrzeug aufrüsten oder erneuern möchten, Rechtssicherheit, da die Bedingungen präzisiert werden, unter denen eine neue Betriebszulassung für ein bestehendes Fahrzeug erforderlich wird.

2.7. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 10B

Artikel 10b Regelungen für Bewertungen und Verfahren

[...]

~~§ 2 — Ergänzend, jedoch nicht im Widerspruch zu den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß § 1 festgelegten Bestimmungen, können Vertragsstaaten oder regionale Organisationen Bestimmungen für nicht diskriminierende detaillierte verbindliche Verfahren für die Bewertungen und Anforderungen betreffend Erklärungen annehmen (oder beibehalten). Die~~

~~se Bestimmungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen, der den Fachausschuss für technische Fragen in Kenntnis setzt, und von der Organisation zu veröffentlichen.~~

Begründung

Die technischen Anforderungen und die Methoden zur Prüfung der Übereinstimmung mit ihnen sind ein Eckpfeiler für das Funktionieren der ATMF. Es würde der durch die ATMF geschaffene Harmonisierung der Verfahren entgegenstehen, wenn spezifischen Bestimmungen zu Bewertungen und Erklärungen entwickelt und angewendet würden.

§ 2 ist seit er existiert nie angewendet worden; offensichtlich besteht kein Bedarf daran. Es besteht das Risiko, dass die gegenseitige Anerkennung von Bewertungsergebnissen durch parallel zu den ER APTU und ATMF angewendete nationale oder regionale verbindliche Anforderungen gefährdet werden könnte. Dies könnte dazu führen, dass bereits zugelassene Fahrzeuge neu bewertet werden müssten. Das stünde im Widerspruch zu Artikel 6 und insofern würde die Streichung von § 2 die Kohärenz zu Artikel 6 wiederherstellen.

Wenn spezifische Bestimmungen erforderlich sind, die aktuell von Artikel 10b § 2 abgedeckt sind, stehen folgende Optionen zur Verfügung:

In Bezug auf die EU-Vorschriften stellen die Beitrittsvereinbarung und Artikel 3a sicher, dass diese zwischen EU-Staaten und Akteuren angewendet werden können. Ihre Anwendung auf die Beziehungen zwischen EU- und Nicht-EU-OTIF-MS mag weniger wünschenswert sein, da mit dem COTIF die Harmonisierung der Vorschriften verfolgt wird.

In Bezug auf mögliche künftige Beitritte regionaler Organisationen zum COTIF könnte die Beitrittsvereinbarung ähnliche Bestimmungen wie die Beitrittsvereinbarung der EU enthalten, mit denen den Mitgliedstaaten der regionalen Organisation erlaubt wird, (ausschließlich) untereinander abweichende Bestimmungen anzuwenden.

2.8. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 11

Artikel 11 Technische Zertifikate

[...]

§ 3 Das Betriebszertifikat muss enthalten

- a) sämtliche in § 2 angegebenen Informationen und
- b) das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs;**
- c) die Werte der in den ETV und gegebenenfalls in den nationalen Vorschriften gemäß Artikel 12 APTU genannten Parameter für die Prüfung der technischen Kompatibilität des Fahrzeugs mit dem Verwendungsgebiet;**
- d) die Einhaltung der einschlägigen ETV und nationalen Vorschriftswerke gemäß Artikel 12 APTU in Bezug auf die in Buchstabe c) genannten Parameter;**
- e) die Nutzungsbedingungen des Fahrzeugs und sonstige Beschränkungen;**

- ~~b)f)~~ den/die Identifizierungscode(s) des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge;
- ~~e)g)~~ Angaben über den Halter des/der vom Zertifikat abgedeckten Eisenbahnfahrzeugs/Eisenbahnfahrzeuge am Tag der Ausstellung;
- ~~d)h)~~ gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit.

[...]

Begründung

§ 3 wird an Artikel 21(10) der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union angepasst. Die Änderungen sollten zu einheitlicheren Fahrzeugunterlagen führen, die insbesondere den das Fahrzeug betreibenden Eisenbahnunternehmen bei der Erfüllung ihrer in den Artikeln 6 § 2 und 15a § 1 beschriebenen Pflichten nutzen können.

2.9. ÄNDERUNG VON ARTIKEL 13

Artikel 13 Register

- § 1 ~~Ein nationales~~ Fahrzeugregister ~~(NVR) ist~~sind ~~entsprechend den vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen~~ in Form einer oder mehrerer nationaler oder regionaler elektronischera Datenbank(en), die Informationen über die Eisenbahnfahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, enthält/enthalten, zu erstellen. Das Register hat auch gemäß Artikel 19 zugelassene Eisenbahnfahrzeuge einzubeziehen; es kann Eisenbahnfahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind. Das oder die Register muss/müssen
- a) mit den vom CTE angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;
 - b) auf dem neuesten Stand gehalten werden;
 - c) für die zuständigen Behörden aller Vertragsstaaten, die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sowie für die Personen und Organisationen, die Fahrzeuge eintragen oder im Register genannt sind, zugänglich sein.

[...]

Begründung

Durch diese Änderung können Staatengruppen gemeinsame Fahrzeugregister einrichten, z. B. ein einheitliches europäisches Fahrzeugregister in der EU, das in Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union vorgesehen ist, vorausgesetzt die darin enthaltenen Informationen sind für andere Vertragsstaaten zugänglich.

3. ÄNDERUNGSVORSCHLAG FÜR DIE ERLÄUTERNDEN BEMERKUNGEN

Die Erläuternden Bemerkungen sollten angepasst werden, so dass auch die neu anzunehmenden Änderungen Berücksichtigung finden. In dem nachstehenden Text sind, vorbehaltlich ihrer Annahme, die in Teil 2 dieses Dokuments beschriebenen Änderungen an den ATMF sowie einige von den Mitgliedstaaten vorgeschlagene Klarstellungen berücksichtigt worden. Lediglich neue oder geänderte Punkte und Absätze werden aufgeführt.

Allgemeines

18. Auf seiner 26. Tagung (Bern, 27.2.-1.3.2018) hat der Revisionsausschuss Änderungen an den Artikeln 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 und 13 der ER ATMF angenommen, um sie an die durch die Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union in der EU vorgenommenen Änderungen anzugleichen.

Artikel 3a

Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

3. § 2 behandelt die Genehmigung des Inverkehrbringens für ein die Verwendung im internationalen Verkehr eines nach ATMF zugelassenesn Fahrzeug^s in Mitgliedstaaten der EU und in Vertragsstaaten, die EU-Recht aufgrund internationaler Verträge mit der EU anwenden. Der Verweis auf Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797 betrifft die vom Eisenbahnunternehmen vor der ersten Nutzung des Fahrzeugs durchzuführenden Kontrollen. Mit diesen Kontrollen soll sichergestellt werden, dass das Fahrzeug mit der Strecke, auf der es betrieben wird, kompatibel und ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges eingefügt ist. Die Artikel 6 § 2 und 15a § 1 ATMF verfolgen vergleichbare Ziele.

Artikel 5

Zuständige Behörde

6. § 5 sieht vor, dass der Generalsekretär über die für Prüfungen, Beglaubigungen und Zulassungen verantwortlichen Stellen zu informieren ist und die vorgesehenen Angaben in einer auf dem letzten Stand zu haltenden Liste veröffentlicht. Gemäß dem Unionsrecht der Richtlinie (EU) 2016/797 ist die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) befugt, unter bestimmten Bedingungen Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auszustellen, insbesondere wenn das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs die Netze mehrerer Staaten umfasst. Dadurch wird die ERA de facto zur zuständigen Behörde für diejenigen OTIF-Vertragsstaaten, die Mitglied der Europäischen Union sind. Die Zustimmung aller Parteien vorausgesetzt ist es möglich, dass die ERA auch zur zuständigen Behörde von Staaten ernannt wird, die nicht Mitglied der Europäischen Union sind. In solchen Fällen sollten die betreffenden Staaten dem Generalsekretär dies entsprechend mitteilen.

Artikel 6

Gültigkeit technischer Zertifikate ~~Anerkennung der technischen Zulassung~~

8. Auf seiner 26. Tagung hat der Revisionsausschuss die Einführung des Konzepts des „Verwendungsgebietes“ als Angabe darüber, wo das Fahrzeug eingesetzt werden kann, beschlossen. Mit „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ werden die Netze in zwei oder mehr Mitgliedstaaten beschrieben, auf denen ein Fahrzeug betrieben werden soll.

Artikel 7 Vorschriften für Fahrzeuge

5. § 1a: Um die vom Revisionsausschuss an dessen 25. Tagung beschlossene Änderung in § 1 (Streichung von „zugelassen bleiben“) zu kompensieren, wird in diesem neu eingeführten § 1a festgelegt, dass die für das Fahrzeug nach der Zulassung zuständigen Stellen, d. h. der Halter, die ECM und das Eisenbahnunternehmen die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit der ETV sicherzustellen haben. Da die Verfahren mehrere Monate in Anspruch nehmen können, ~~wird empfohlen, dass~~ sollte die ~~nationalen Sicherheitsbehörden (NSB)~~ zuständige Behörde im Rahmen eines bestimmten Genehmigungsverfahrens die Vorschriften anwenden, die zum Zeitpunkt ~~der Antragstellung, an dem der Antrag bei der zuständigen Behörde eingegangen ist,~~ in Kraft waren, und ~~dass~~ im weiteren Verlauf des Verfahrens sollten keine neuen Vorschriften erlassen werden. Die Definition dieses Zeitpunkts wurde vom Revisionsausschuss an dessen 26. Tagung hinzugefügt.

Artikel 10 Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen

5. § 4 betrifft technische Zertifikate für Fahrzeuge, die wegen eingeschränkter Konformität ergänzende Zulassungen gemäß Artikel 6 § 4 benötigen. Hierfür muss ~~der~~ das beantragte ~~Geltungsbereich~~ Verwendungsgebiet 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. Das Verwendungsgebiet eines bereits zum Betrieb zugelassenen Fahrzeugs kann in Übereinstimmung mit Artikel 6 § 4 ausgeweitet werden. In diesem Falle ist der Antragsteller für die Aktualisierung der Fahrzeugunterlagen zu diesem Zweck zuständig.
12. Auf seiner 26. Tagung hat der Revisionsausschuss die Änderung von § 11 beschlossen, damit dieser das Verfahren aus der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union widerspiegelt. Diese Klarstellung gibt den Fahrzeughaltern und -eigentümern, die das Fahrzeug aufrüsten oder erneuern möchten, Rechtssicherheit, da die Bedingungen präzisiert werden, unter denen eine neue Betriebszulassung für eine bestehendes Fahrzeug erforderlich wird.

Artikel 10b Regelungen über für Bewertungen und Verfahren

3. Auf seiner 26. Tagung hat der Revisionsausschuss die Streichung von § 2 beschlossen, da seit seinem Inkrafttreten nie derartige Bestimmungen notifiziert wurden, und es der durch die ATMF geschaffene Harmonisierung der Verfahren entgegensteht, wenn spezifische Bestimmungen zu Bewertungen und Erklärungen entwickelt und angewendet würden.

Artikel 11 Technische Zertifikate

3. Die inhaltlichen Details der beiden Zertifikate werden in den §§ 2 und 3 festgelegt. Auf seiner 26. Tagung hat der Revisionsausschuss die Angleichung von § 3 an Artikel 21(10) der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union beschlossen. Die Änderungen legen die Anforderungen an die Fahrzeugunterlagen fest, die insbesondere den das Fahrzeug betreibenden Eisenbahnunternehmen bei der Erfüllung ihrer in den Artikeln 6 § 2 und 15a § 1 beschriebenen Pflichten nutzen.

Artikel 13 Register

- 3. Auf seiner 26. Tagung hat der Revisionsausschuss die Änderung von § 1 beschlossen, damit Staatengruppen gemeinsame Fahrzeugregister einrichten können, z. B. ein einheitliches europäisches Fahrzeugeinstellungsregister in der EU, das in Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union vorgesehen ist, vorausgesetzt die darin enthaltenen Informationen sind für andere Vertragsstaaten zugänglich.**

4. BESCHLUSSVORSCHLAG

1. In Übereinstimmung mit Artikel 17 § 1 Buchst. a) COTIF nimmt der Revisionsausschuss die in diesem Dokument für die Artikel 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 und 13 des Anhangs G zum Übereinkommen (ER ATMF) [in der während der Tagung geänderten Fassung] an.
2. Der Revisionsausschuss genehmigt die Änderungen an den Erläuternden Bemerkungen und beauftragt den Generalsekretär, den genehmigten Text in die Erläuternden Bemerkungen zu integrieren.