



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

---

**Commission d'experts techniques**  
**Fachausschuss für technische Fragen**  
**Committee of Technical Experts**

**TECH-21002-CTE13-8.1**

**21.04.2021**

Original: EN

### **13. TAGUNG (2021)**

---

Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ER ATMF

Vorschlag des Sekretariats

## 1. HISTORIE

Dieses Dokument enthält einen Vorschlag des Sekretariats der OTIF für die vorläufige Anwendung des im Rundschreiben SG-20008<sup>1</sup> vom 18. Juni 2020 an die Organe der OTIF gerichteten „[Vorschlags für einen Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten](#)“ (nachstehend „Beschlussentwurf“) durch den Fachausschuss für technische Fragen.

Für weitere Informationen siehe den Beschlussentwurf und die dazugehörigen [erläuternden Anmerkungen](#) sowie die [Anmerkung des Sekretariats der OTIF](#).

In diesem Dokument wird vorgeschlagen, dass der Fachausschuss für technische Fragen mit der Überwachung und Bewertung der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATPU (Anhang F zum COTIF, nachstehend „APTU“) und der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF (Anhang G zum COTIF, nachstehend „ATMF“) durch die ATPU/ATMF-Vertragsstaaten (nachstehend „Vertragsstaaten“) beginnt.

Als erster Schritt wird vorgeschlagen, dass die Vertragsstaaten und die regionalen Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, dem Sekretariat der OTIF Informationen zur Verfügung stellen, die dieses an den Ausschuss und seine Arbeitsgruppe(n) weiterleiten wird. In einem zweiten Schritt, der nicht Teil dieses Vorschlags ist, könnten die übrigen Beteiligten des Eisenbahnsektors wie Halter, Eisenbahnunternehmen und Hersteller konsultiert werden.

## 2. ZWECK DER ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Es sei daran erinnert, dass gemäß dem Beschlussentwurf „*Überwachung*‘ *einen kontinuierlichen und systematischen Prozess der Datenerhebung*“ beschreibt (Artikel 1 Buchst. i) Beschlussentwurf) und „*Bewertung*‘ *eine Evaluierung der tatsächlichen Auswirkungen eines Rechtsinstruments oder einzelner Bestimmungen daraus*“ (Artikel 1 Buchst. j) Beschlussentwurf).

In den Erwägungsgründen des Beschlussentwurfs wird u. a. betont, dass:

- „[...] die Überwachung der Umsetzung und der Anwendung der Rechtsinstrumente der OTIF Aufschluss über deren Nutzung gibt;
- [...] auf der Grundlage der Überwachungsergebnisse eine Bewertung der Rechtsinstrumente der Organisation erforderlich ist, um deren Angemessenheit und die etwaige Notwendigkeit einer Überarbeitung festzustellen;
- [...] eine erfolgreiche Umsetzung der Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten von der aktiven Beteiligung und Mitwirkung der Mitgliedstaaten, der regionalen Organisationen und der relevanten Interessengruppen abhängt“.

Auf der Grundlage der ATPU, ATMF, ihrer Anlagen und der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV), erkennen alle Vertragsstaaten die gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellten Prüfungsnachweise sowie technische Zertifikate und Bescheinigungen gegenseitig an und akzeptieren sie, unabhängig davon, in welchem Vertragsstaat sie ausgestellt wurden. Die Vertragsstaaten müssen darauf vertrauen, dass alle anderen Vertragsstaaten, einschließlich der Akteure im Hoheitsgebiet dieser Vertragsstaaten, alle Bestimmungen vollständig und ordnungsgemäß umsetzen und anwenden. Überwachung und Bewertung können helfen, dieses Vertrauen zu untermauern.

---

<sup>1</sup> Dieses Rundschreiben wurde auch als Arbeitsdokument für die 13. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen am 22. und 23. Juni 2021 veröffentlicht.

### 3. RECHTSGRUNDLAGE

In Übereinstimmung mit Artikel 2 COTIF besteht das Ziel der Organisation darin, „den internationalen Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht zu fördern, zu verbessern und zu erleichtern; zu diesem Zweck wird sie insbesondere [...] die Anwendung und Durchführung aller im Rahmen der Organisation geschaffenen Rechtsvorschriften und ausgesprochenen Empfehlungen überwachen [...]“.

Darüber hinaus beobachtet der Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 20 § 1 Buchst. c) COTIF „die Anwendung technischer Normen und einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Eisenbahnverkehr bestimmt ist, und prüft ihre Weiterentwicklung im Hinblick auf ihre Verbindlicherklärung oder Annahme gemäß den in Artikel 5 und 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU vorgesehenen Verfahren [...]“.

### 4. UMSETZUNG DER APTU UND ATMF

APTU und ATMF bilden zusammen die Rechtsgrundlage für die Harmonisierung zwischen den Vertragsstaaten der Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum Einsatz im internationalen Verkehr und der (technischen) Anforderungen an Fahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial, wie z.B. die Infrastruktur, sowie der Verfahren und Zuständigkeiten für die Bewertung und Bescheinigung der Einhaltung dieser Anforderungen.

Die Vertragsstaaten wenden die APTU und ATMF für folgende Zwecke an:

1. Zulassung von Fahrzeugen, die zur Verwendung im internationalen Verkehr zwischen ihrem Hoheitsgebiet und dem Hoheitsgebiet anderer Vertragsstaaten bestimmt sind, durch ihre zuständige Behörde,
2. Akzeptanz von Fahrzeugen, die von der zuständigen Behörde anderer Vertragsstaaten zum internationalen Verkehr zugelassen wurden, zur Verwendung im internationalen Verkehr auf ihrem Hoheitsgebiet.

Vertragsstaaten, die nicht alles umgesetzt haben, was für den ersten Zweck erforderlich ist, und die selbst Fahrzeuge zulassen, könnten immer noch vom zweiten Zweck profitieren, indem sie Fahrzeuge akzeptieren, die von anderen Vertragsstaaten zugelassen wurden. Eine vollständige Umsetzung ist daher nicht erforderlich, um dennoch einige der von APTU und AMTF gebotenen Vorteile nutzen zu können. So kann es sein, dass einige (kleine) Vertragsstaaten zwar selbst kein Rollmaterial eingetragen haben, aber dennoch ausländische Fahrzeuge auf ihren Strecken fahren. Alle Vertragsstaaten sind jedoch verpflichtet, bestimmte in den APTU, ATMF oder deren Anlagen und ETV festgelegte Verpflichtungen zu erfüllen, z.B. dem Generalsekretär ihre zuständige Behörde<sup>2</sup> mitzuteilen und die für das Funktionieren der APTU und ATMF in ihrem Hoheitsgebiet erforderlichen Bestimmungen in ihrem nationalen Rechtssystem zu verankern.

Mit der Transposition der OTIF-Vorschriften in nationales Recht wird der rechtliche Rahmen für nationale Behörden und sonstige Beteiligte geschaffen. Darüber hinaus verpflichten einige Bestimmungen die Vertragsstaaten zu bestimmten Maßnahmen, deren Ergebnisse dem Generalsekretär mitgeteilt werden müssen, wie z.B. die Mitteilung der zuständigen Behörden und anderer Stellen. Einige andere Bestimmungen müssen von den sonstigen Beteiligten, wie z.B. Eisenbahnunternehmen, Haltern und Prüforgane, eingehalten werden.

Gemäß Artikel 11 APTU haben die einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) „im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten Vorrang gegenüber den Bestimmungen der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882“. Darüber hinaus haben die „ETV in den Vertragsstaaten Vorrang vor den technischen Regelungen des a) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und

---

<sup>2</sup> Die zuständige Behörde eines Vertragsstaates muss nicht ausschließlich für diesen Staat zuständig sein oder sich in diesem Staat befinden, d.h. eine Behörde kann für mehr als einen Staat zuständig sein.

*Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC), [und vor denen des] Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV)“.*

## **5. UMFANG DER ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG**

In einem ersten Schritt wird vorgeschlagen, dass die Überwachung und Bewertung Folgendes umfassen sollte:

1. ob und wie die Vertragsstaaten die ihnen obliegenden Bestimmungen der APTU, ATMF, deren Anlagen und der ETV umgesetzt haben und anwenden;
2. der Anwendungsbereich der Bestimmungen, wie z.B. die Anzahl der Fahrzeuge und das Verkehrsaufkommen, die sich auf die APTU und ATMF stützen, als quantitatives Maß für die Relevanz;
3. die Relevanz der Vorschriften in der Wahrnehmung der Beamten der Vertragsstaaten als qualitatives Maß für die Relevanz.

Im Hinblick auf den ersten Punkt, die Umsetzung und Anwendung durch die Vertragsstaaten, wird vorgeschlagen, sich auf die in den APTU und ATMF festgelegten Bestimmungen zu konzentrieren, für die in erster Linie der Vertragsstaat verantwortlich ist. Es ist sinnvoll, sich zunächst diesen hochrangigen Bestimmungen zuzuwenden, da sie die Grundlage für die Umsetzung der Bestimmungen bilden, die für die übrigen Beteiligten (Interessenträger) gelten. Darüber hinaus sind die Verpflichtungen der Vertragsstaaten im Vergleich zu den Verpflichtungen der übrigen Beteiligten weniger umfassend und wohl auch weniger komplex zu überwachen und zu bewerten.

Auf der Grundlage der APTU und ATMF werden die ETV und Anlagen vom Fachausschuss für technische Fragen angenommen. Diese ETV und Anhänge behandeln z.B. technische Konstruktionsanforderungen, Verfahren zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen und Spezifikationen für Fahrzeugregister. Die meisten ETV und Anlagen sind für die Beteiligten anwendbar und daher für sie relevant.

In Bezug auf den zweiten Punkt wird als quantitatives Maß für die Relevanz vorgeschlagen, einen Überblick über die Anzahl der im grenzüberschreitenden Verkehr eingetragenen oder eingesetzten Fahrzeuge auf der Grundlage von APTU und ATMF zu gewinnen. Es wäre sinnvoll, wenn die Daten in verschiedene Kategorien unterteilt werden könnten, z.B. in Fahrzeuge, die im Vertragsstaat selbst eingetragen sind, und in ausländische Fahrzeuge, die auf dem Netz des Vertragsstaates fahren. In Bezug auf die in einem Vertragsstaat eingetragenen Fahrzeuge wäre es relevant zu erfragen, ob die Fahrzeuge auf der Grundlage von ETV zugelassen wurden oder ob sie auf der Grundlage von RIV oder RIC betrieben werden. Verschiedene Fahrzeugtypen (Güterwagen, Reisezugwagen, Lokomotiven, Triebzüge, andere) könnten ebenfalls identifiziert werden.

Darüber hinaus wird – immer noch unter Punkt zwei – vorgeschlagen, zu versuchen, einen Überblick über die Nutzung von Fahrzeugen zu erhalten, die in Vertragsstaaten eingetragen sind, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, und die in Vertragsstaaten eingesetzt werden, die nicht Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, und umgekehrt. Artikel 3a der ATMF regelt die Wechselwirkungen zwischen den ATMF und dem Recht der Europäischen Union. Wenn die Bedingungen in Artikel 3a ATMF erfüllt sind, gelten Fahrzeuge, die nach dem Recht der Europäischen Union genehmigt sind, als zum Betrieb gemäß ATMF zugelassen und umgekehrt.

Zum dritten Punkt, der wahrgenommenen Relevanz der Vorschriften, wird vorgeschlagen, offene Fragen zu stellen, um Möglichkeiten zur Verbesserung der Vorschriften oder ihrer Umsetzung oder Anwendung zu ermitteln.

Als zweiter Schritt wird die Überwachung und Bewertung der Umsetzung von Anlagen und ETV durch die Beteiligten im betrieblichen und technischen Bereich, wie Eisenbahnunternehmen, für die Instandhaltung zuständige Stellen, Halter und Prüforgane usw., vorgeschlagen. Dieser zweite Schritt ist nicht Teil der in diesem Dokument beschriebenen Vorschläge und könnte Gegenstand einer zukünftigen Überwachung und Bewertung sein.

## 6. METHODOLOGIE

Es wird vorgeschlagen, dass das Sekretariat die Überwachung einleitet, indem es den Vertragsstaaten im Namen des Fachausschusses für technische Fragen einen Fragebogen zusendet, mit der Bitte, diesen auszufüllen und zurückzusenden. Den Vertragsstaaten sollte ausreichend Zeit für eine Antwort gegeben werden. Vorgeschlagen werden drei Monate.

Der Fragebogen ist diesem Dokument als Anlage beigefügt.

Die Antworten sind an das Sekretariat zu richten, das sie im Hinblick auf die Bewertung des Umsetzungsgrades von ATPU und ATMF analysieren, seine Ergebnisse in der WG TECH vorstellen und diskutieren und dem Fachausschuss für technische Fragen Bericht erstatten wird.

Als nächster Schritt sollten die übrigen Beteiligten in die Überwachung einbezogen werden, und die Überwachung sollte auf detailliertere Vorschriften in den Anhängen und ETV ausgeweitet werden. Dieser Schritt ist nicht Teil dieses Dokuments.

## BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Fachausschuss für technische Fragen

1. genehmigt Dokument TECH-21002-CTE13-8.1 [in der während der Sitzung geänderten Fassung] und leitet die vorgeschlagene schrittweise Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATPU und ATMF entsprechend ein;
2. stellt fest, wie wichtig die Überwachung und Bewertung ist, und ersucht daher die Vertragsstaaten um ihre uneingeschränkte Mitarbeit;
3. beauftragt das Sekretariat, in Abstimmung mit dem Ausschussvorsitzenden und im Namen des Ausschusses den Dokument TECH-21002-CTE13-8.1 beigefügten Fragebogen [in der während der Sitzung geänderten Fassung] an die ATPU- und ATMF-Vertragsstaaten sowie an regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, zu versenden;
4. beschließt, den Vertragsstaaten eine Frist von mindestens drei Monaten zur Beantwortung des Fragebogens einzuräumen, innerhalb derer die Antworten an das Sekretariat zu senden sind;
5. beauftragt das Sekretariat, die Antworten im Hinblick auf die Bewertung des Umsetzungsgrades von ATPU und ATMF zu analysieren, seine Ergebnisse in der WG TECH vorzustellen und zu diskutieren und dem Fachausschuss für technische Fragen Bericht zu erstatten;
6. beabsichtigt, als nächsten Schritt weitere Beteiligte in die Überwachung einzubeziehen und bittet das Sekretariat, in Abstimmung mit der WG TECH, bis zur nächsten Tagung geeignete Methoden dafür vorzuschlagen.

## ANLAGE ZU TECH-21002-CTE13-8.1

### Fragebogen zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten

Bitte tragen Sie Ihre Antworten in die blau schattierten Rechtecke neben jeder Frage ein und senden Sie uns den Fragebogen an:

[secretary.general@otif.org](mailto:secretary.general@otif.org)

Fragebogen ausgefüllt von:

Name:	
Position/Funktion:	
Organisation:	
Staat:	

### TEIL 1

#### UMSETZUNG UND ANWENDUNG DER EINHEITLICHEN RECHTSVORSCHRIFTEN APTU UND ATMF DURCH DIE VERTRAGSSTAATEN

Die folgenden Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF legen Verpflichtungen fest, die den Vertragsstaaten, öffentlichen Stellen oder staatlichen Behörden unmittelbar obliegen und deren Umsetzung direkte und einseitige Maßnahmen erfordert.

#### Frage 1

##### Nationale technische Anforderungen

**Ziel:** Ermittlung, ob der Generalsekretär für jeden Vertragsstaat über die für Eisenbahnfahrzeuge geltenden nationalen technischen Anforderungen informiert ist. Falls keine nationalen technischen Anforderungen bestehen, dies bitte explizit bestätigen.

Gemäß Artikel 12 APTU müssen die Vertragsstaaten sicherstellen, dass der Generalsekretär über ihre nationalen technischen Anforderungen, die für Eisenbahnfahrzeuge gelten, Kenntnis erlangt. Jedes Mal, wenn eine einheitliche technische Vorschrift (ETV) angenommen oder geändert wurde, muss der Vertragsstaat prüfen, ob die nationalen technischen Anforderungen noch erforderlich sind, um die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und seinem Netz sicherzustellen.

Alle nationalen technischen Anforderungen, die dem Generalsekretär mitgeteilt wurden und den Anforderungen der APTU entsprechen, werden auf der Website der OTIF veröffentlicht.

**Sind die auf [http://otif.org/de/?page\\_id=196](http://otif.org/de/?page_id=196) veröffentlichten Informationen vollständig und aktuell?**

Antwort:

Zwecks Aktualisierung oder Erneuerung der auf der Website der OTIF veröffentlichten Informationen ist der Generalsekretär zu benachrichtigen. Die Mitteilung kann gemäß Teil C Punkt 6 des [Leitfadens zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF](#) erfolgen:

[http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Leitfaden\\_zu\\_Vertragshandlungen\\_aufgrund\\_des\\_COTIF\\_RGB.pdf](http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Leitfaden_zu_Vertragshandlungen_aufgrund_des_COTIF_RGB.pdf)

## Frage 2

### Zuständige Behörde und sonstige Stellen

**Ziel:** Ermittlung, ob für jeden Vertragsstaat eine zuständige Behörde und ggf. andere Stellen benannt wurden und ob diese die Unabhängigkeitskriterien erfüllen.

Gemäß Artikel 5 ATMF muss jeder Vertragsstaat dem Generalsekretär seine zuständige Behörde, die Prüfoorgane und ggf. die Akkreditierungsstelle oder die zuständige nationale Stelle mitteilen. Die Prüfoorgane müssen unabhängig sein von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Haltern, für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) gemäß Artikel 15 ATMF und Konstrukteuren oder Herstellern von Eisenbahnmaterial, die direkt oder indirekt an der Herstellung von Eisenbahnmaterial beteiligt sind.

Alle dem Generalsekretär gemeldeten zuständigen Behörden und sonstigen Stellen werden auf der Website der OTIF veröffentlicht.

**Sind die auf [http://otif.org/en/?page\\_id=200](http://otif.org/en/?page_id=200) veröffentlichten Informationen vollständig und aktuell?**

Antwort:

Zwecks Aktualisierung oder Erneuerung der auf der Website der OTIF veröffentlichten Informationen ist der Generalsekretär zu benachrichtigen. Die Mitteilung kann gemäß Teil C Punkt 6 des [Leitfadens zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF](#) erfolgen:

[http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Leitfaden\\_zu\\_Vertragshandlungen\\_aufgrund\\_des\\_COTIF\\_RGB.pdf](http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Leitfaden_zu_Vertragshandlungen_aufgrund_des_COTIF_RGB.pdf)

## Frage 3

### Fahrzeugregister

**Ziel:** Ermittlung, ob die Daten über die zum internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge jedes Vertragsstaates über ein Fahrzeugregister zugänglich sind.

Gemäß Artikel 13 ATMF stellen die Vertragsstaaten die Verfügbarkeit eines Fahrzeugregisters sicher, in dem Fahrzeugdaten in Übereinstimmung mit den OTIF-Spezifikationen (für Fahrzeugregister) gespeichert und abgerufen werden können.

Über die Fahrzeugregister müssen folgende Handlungen möglich sein:

- Prüfung der ordnungsgemäßen Eintragung eines Fahrzeugs sowie des Eintragungstatus;
- Abfrage von Informationen über die Betriebszulassungen, einschließlich der zuständigen Behörde, des Verwendungsgebiets, der Nutzungsbedingungen und sonstiger Beschränkungen;
- Identifizierung der Bauart, nach deren Muster das Fahrzeug gebaut wurde;

- Identifizierung des Halters, des Eigners und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle.

Darüber hinaus hat jeder Vertragsstaat gemäß Artikel 6 der OTIF-Spezifikationen der Fahrzeugregister ([http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3D-Technical-Interoperability/3D1-Prescriptions-and-other-rules/Fahrzeugregister-2021\\_d-In-kraft.pdf](http://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3D-Technical-Interoperability/3D1-Prescriptions-and-other-rules/Fahrzeugregister-2021_d-In-kraft.pdf)) eine Eintragungsstelle zu benennen und dem Generalsekretär unverzüglich mitzuteilen, wo sich das Fahrzeugregister befindet und wie die Zugriffsrechte darauf beantragt werden können.

**Wurde ein Fahrzeugregister, das die Anforderungen erfüllt, eingerichtet oder wird ein solches Register eingerichtet?**

Antwort:

**Existiert eine Eintragungsstelle? Wenn ja, bitte Kontaktdaten angeben.**

Antwort:

**Wie kann der Zugriff auf das Register beantragt werden?**

Antwort:

#### Frage 4

##### **Meldung von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen**

**Ziel:** Ermittlung, ob die Anforderungen von Artikel 16 ATMF zielführend sind und ob eine Überarbeitung notwendig ist.

Gemäß Artikel 16 § 4 ATMF haben die Vertragsstaaten die Organisation über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Gebiet ereignet haben. Auf der Grundlage dieser Informationen kann der Fachausschuss für technische Fragen Maßnahmen ergreifen, einschließlich der Anweisung an die Vertragsstaaten, das Betriebszertifikat eines Fahrzeugs oder das Bauartzertifikat eines Fahrzeugtyps auszusetzen.

In der Praxis tauschen die Vertragsstaaten ihre Berichte und Erkenntnisse über Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen nicht gemäß Artikel 16 § 4 ATMF aus.

**Bitte geben Sie an, ob die Anforderung in Artikel 16 § 4 ATMF zweckdienlich ist, und wenn ja, wie die Vertragsstaaten dazu ermutigt werden könnten, die geforderten Informationen weiterzugeben, z. B. durch aktives Einfordern dieser Informationen?**

Antwort:



## TEIL 2

### QUANTITATIVE MESSUNG DER RELEVANZ DER ER APTU UND ER ATMF

**Ziel:** Ermittlung des Umfangs der Anwendung von APTU, ATMF, deren Anlagen und der ETV.

**Bitte geben Sie Ihre Antworten auf die Fragen in die blauen Rechtecke ein. Wenn keine genauen Zahlen verfügbar sind, geben Sie bitte eine Schätzung an und weisen Sie in Klammern darauf hin, dass es sich um eine Schätzung handelt.**

#### Frage 5

##### Güterwagen

a) Anzahl der in Ihrem Staat eingetragenen Güterwagen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden:
Antwort:
b) Wie viele dieser Güterwagen sind für den freien Verkehr geeignet (dies betrifft Güterwagen, bei denen die Fahrzeugnummer gemäß ETV Kennzeichnung mit der Ziffer 0, 1, 2 oder 3 beginnt):
Antwort:
b) Wie viele der unter a) genannten Güterwagen sind nicht für den freien Verkehr geeignet (dies betrifft Güterwagen, bei denen die Fahrzeugnummer gemäß ETV Kennzeichnung mit der Ziffer 4 oder 8 beginnt):
Antwort:
d) Wie viele der unter a) genannten Güterwagen wurden auf der Grundlage von APTU und ATMF zum internationalen Betrieb zugelassen (dies sollte Güterwagen betreffen, die nach Dezember 2012 zugelassen wurden, da ab diesem Zeitpunkt ein vollständiger Satz an ETV für Güterwagen verfügbar war):
Antwort:

#### Frage 6

##### Lokomotiven und Personenwagen

a) Anzahl der in Ihrem Staat eingetragenen Lokomotiven und Personenwagen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden: Bitte geben Sie die Anzahl der Fahrzeuge pro Kategorie an (z. B. Verbrennungs-/elektrische Lokomotive, Reisezugwagen, Verbrennungs-/elektrische Triebzüge):
Antwort:

Verbrennungs-Lokomotive (z. B. Diesel):	
Elektrische Lokomotive:	
Reisezugwagen:	
Verbrennungs-Triebzug (z. B. Diesel):	
Elektrischer Triebzug:	
Sonstige ( <i>bitte angeben</i> ):	
b) Wie viele dieser Fahrzeuge sind RIC-Reisezugwagen, die für den freien Verkehr geeignet sind (dies sind Reisezugwagen, die vor dem 1.1.2011 gemäß Artikel 19 § 2 ATMF zugelassen wurden):	
Antwort:	
c) Wie viele der unter a) genannten Fahrzeuge wurden auf der Grundlage von APTU und ATMF zum internationalen Betrieb zugelassen (dies sollte lediglich Fahrzeuge betreffen, die nach Januar 2015 zugelassen wurden, da ab diesem Zeitpunkt ein vollständiger Satz an ETV für Lokomotiven und Personenwagen verfügbar war):	
Antwort:	

### Frage 7

#### Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Vertragsstaaten

Artikel 3a ATMF regelt die Wechselwirkungen zwischen den ATMF und anderen internationalen Abkommen, insbesondere die Wechselwirkung mit dem Recht der Europäischen Union. Wenn die Bedingungen in Artikel 3a ATMF erfüllt sind, gelten Fahrzeuge, die nach dem Recht der Europäischen Union genehmigt sind, als zum Betrieb gemäß ATMF zugelassen und umgekehrt.

**ATMF-Vertragsstaaten, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, geben bitte die Anzahl der in Ihrem Staat eingetragenen Fahrzeuge an, die (auch) im internationalen Verkehr über die Europäischen Union hinaus eingesetzt werden.**

Antwort:

**ATMF-Vertragsstaaten, die nicht Mitgliedstaaten der Europäischen Union sind, geben bitte die Anzahl der in Ihrem Staat eingetragenen Fahrzeuge an, die (auch) im internationalen Verkehr in die Europäischen Union eingesetzt werden.**

Antwort:

**Alle ATMF-Vertragsstaaten werden gebeten, die Anzahl der Fahrzeuge pro Kategorie anzugeben, die zwischen EU- und Nicht-EU-ATMF-Vertragsstaaten eingesetzt werden.**

	Antworten:
Verbrennungs-Lokomotive (z. B. Diesel):	
Elektrische Lokomotive:	
Reisezugwagen:	
Verbrennungs-Triebzug (z. B. Diesel):	
Elektrischer Triebzug:	
Sonstige ( <i>bitte angeben</i> ):	

### TEIL 3

#### WAHRGENOMMENE RELEVANZ DER ER APTU UND ER ATMF

##### Frage 8

##### Relevanz der APTU und ATMF für den internationalen Verkehr

**Bitte geben Sie die wahrgenommene Relevanz der APTU, ATMF, ihrer Anlagen und der ETV zusammen an. Wenn möglich, erläutern Sie bitte Ihre Antworten anhand von Kommentaren.**

Bitte verwenden Sie eine Skala von 1 (völlig irrelevant) bis 10 (extrem wichtig).

a) für internationalen Güterverkehr
Relevanz (1-10):
Erklärung:
b) für internationalen Personenverkehr
Relevanz (1-10):
Erklärung:

##### Frage 9

##### Relevanz der Anlagen und ETV für den internationalen Verkehr

**Bitte geben Sie die wahrgenommene Relevanz der folgenden Texte an. Wenn möglich, erläutern Sie bitte Ihre Antworten anhand von Kommentaren.**

Bitte verwenden Sie eine Skala von 1 (völlig irrelevant) bis 10 (extrem wichtig).

a) Einheitliche technische Vorschriften (ETV)
---

Relevanz (1-10): Erklärung:
b) Zulassungsverfahren von Fahrzeugen
Relevanz (1-10): Erklärung:
c) Spezifikationen der Fahrzeugregister
Relevanz (1-10): Erklärung:
d) Transparenz der nationalen technischen Anforderungen für Fahrzeuge
Relevanz (1-10): Erklärung:
e) Gegenseitige Anerkennung von Zertifikaten der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM) (ATMF-Anlage A)
Relevanz (1-10): Erklärung:
f) Äquivalenz zwischen EU-Vorschriften, wie TSI, und COTIF-Vorschriften, wie ETV
Relevanz (1-10): Erklärung:

### Frage 10

#### Zukünftige Entwicklung der APTU, ATMF, ihrer Anhänge und der ETV

**Worauf sollten sich künftige Entwicklungen der APTU, ATMF, ihrer Anhänge und der ETV konzentrieren, um sie relevanter zu machen?**

Antwort:

### Frage 11

#### Rolle des Sekretariates der OTIF

**Wie könnte das Sekretariat der OTIF die Vertragsstaaten bei der Anwendung des COTIF besser unterstützen und sie stärker in die Weiterentwicklung des COTIF einbinden?**

Antwort:

**Frage 12**

**Sonstige Anmerkungen**

**Gibt es weitere Anmerkungen, die im Hinblick auf die nächsten Schritte für die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der APTU, ATMF und ihrer Anhänge und ETV relevant sein könnten?**

Antwort:

\*\*\*\*