



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-23013-CTE15-8.3

17.04.2023

Original: EN

15. TAGUNG

Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF: nächste Schritte

1. EINLEITUNG

In seiner 14. Tagung (Bern, 14.–15. Juni 2022) erörterte der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) das Dokument mit dem Titel „Sachstandsbericht zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten“ ([TECH-22010](#)), in dem über den ersten Schritt der Überwachung und Bewertung berichtet wird.

Der CTE bat die WG TECH, Ansätze für die Überwachung und Bewertung zu entwickeln, um

1. zu versuchen, einen besseren Überblick über die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr und über das Verkehrsaufkommen zu erhalten, indem die repräsentativen Gremien des Sektors (z. B. CER, ERFA, UIP und UIC) einbezogen werden,
2. zu verstehen, wie die Prüforgane in der Praxis die Regeln und Verfahren zur Bewertung von Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) anwenden,
3. zu verstehen, wie die zuständigen Behörden in der Praxis die Regeln und Verfahren für die Erteilung von Fahrzeugzulassungen anwenden,
4. sich ein Bild davon zu machen, ob die Einhaltung der ETV für die Zulassung zur nationalen Verwendung in den Vertragsstaaten relevant ist.

In der Anlage zu diesem Dokument werden mögliche Fragen an die relevanten Interessengruppen vorgeschlagen, die an der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr beteiligt sind oder diese benötigen. Die Themen und Fragen können mittels Fragebögen, in Gesprächen mit den Interessengruppen oder in einer Kombination aus beidem behandelt werden. In ihrer 46. (Bern, 16. Juni 2022) und 47. (Bern, 7. September 2022) Tagung überprüfte die WG TECH Entwürfe der Anlage, die später in dieses Dokument aufgenommen wurde. Die WG TECH wies darauf hin, dass neben den Antworten von Interessengruppen, Prüforganen und zuständigen Behörden usw. auch die Eindrücke des Sekretariats über die Umsetzung der ER APTU und ATMF wertvoll seien und daher ebenfalls berücksichtigt werden sollten. Das Sekretariat könnte sich beispielsweise einen Überblick über die Bekanntheit und den Kenntnisstand der Vorschriften verschaffen.

2. ALLGEMEINE ERWÄGUNGEN

Auf der Grundlage der ER APTU, ATMF, ihrer Anlagen und der ETV akzeptieren alle Vertragsstaaten die gemäß den Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellten Prüfungsnachweise sowie technische Zertifikate und Bescheinigungen, unabhängig davon, in welchem Vertragsstaat sie ausgestellt wurden. In der Praxis sollen sie Fahrzeuge im internationalen Verkehr¹ zulassen, die den geltenden Vorschriften des COTIF entsprechen. Die Vertragsstaaten sollten daher darauf vertrauen können, dass alle anderen Vertragsstaaten, einschließlich der Akteure mit Geschäftssitz im Hoheitsgebiet dieser Vertragsstaaten, alle Bestimmungen vollständig und ordnungsgemäß umsetzen und anwenden. Durch Überwachung und Bewertung kann dieses Vertrauen gestärkt werden, oder es können Möglichkeiten zu Verbesserung der Bestimmungen aufgezeigt werden.

Die ER ATMF legen die Grundsätze, Ziele und Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen fest, damit diese im internationalen Verkehr verwendet werden können. Die für die technische Zulassung einzuhaltenden technischen Anforderungen sind in den ETV definiert, die in Übereinstimmung mit den ER APTU festgelegt sind.

Am Verfahren für die technische Zulassung eines Fahrzeugs sind der Antragsteller (z. B. der Hersteller), ein Prüforgane und die zuständige Behörde beteiligt. Die technische Zulassung wird in amtlichen

¹ Im Rahmen dieses Dokuments wird unter „internationalem Verkehr“ die Verwendung von Fahrzeugen im Anwendungsbereich der ER ATMF und APTU im Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Vertragsstaaten sowie zwischen Nicht-EU-Vertragsstaaten verstanden. Ein reiner Verkehr zwischen EU-Vertragsstaaten (ohne Transit durch Nicht-EU-Vertragsstaaten) ist nicht zu berücksichtigen, da hier EU-Recht gilt.

Urkunden (Zertifikaten) dokumentiert. Die Fahrzeughalter sind dafür verantwortlich, dass die Fahrzeuge während ihrer gesamten Betriebsdauer den Vorschriften entsprechen.

Die EU und die OTIF haben viele ihrer Vorschriften für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen aufeinander abgestimmt. Dadurch soll die Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen Verkehr erleichtert und die Notwendigkeit wiederholter Genehmigungen oder Zulassungen vermieden werden.

Generell besteht das Ziel des nächsten Schrittes der Überwachung und Bewertung darin, zu verstehen, wie die Vorschriften in der Praxis angewandt werden, Rückmeldungen über die während des Prozesses gewonnenen Erfahrungen zu sammeln, einen Überblick über die Nützlichkeit dieser Vorschriften in der Praxis zu erhalten und mögliche Mängel in den COTIF-Vorschriften zu ermitteln.

Wichtig ist, dass die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF nicht zu einer (implizierten) Bewertung des nationalen Rechts eines Vertragsstaates oder des EU-Rechts führen sollte.

3. VORGESCHLAGENE METHODIK

Die vorgeschlagene Methodik für diesen zweiten Schritt der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF ist ähnlich wie im ersten Schritt. In seiner 14. Tagung definierte der Fachausschuss für technische Fragen die vier in Kapitel 1 dieses Dokuments angeführten Themen, die im Fokus des zweiten Schritts stehen sollten.

Auf der Grundlage von Vorschlägen des Sekretariats, die in zwei aufeinanderfolgenden Fassungen des Arbeitsdokuments TECH-22024² festgehalten wurden, entwickelte die WG TECH Fragen zu jedem der vier Themen, die an bestimmte Interessengruppen gerichtet werden sollen. Diese sind in der Anlage zu diesem Dokument näher beschrieben.

BESCHLUSSVORSCHLÄGE

- Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument TECH-23013-CTE15-8.3 betreffend den nächsten Schritt zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF zur Kenntnis.
- Der Fachausschuss für technische Fragen bittet das Sekretariat, die vier Fragebögen in der Anlage zum Dokument TECH-23013-CTE15-8.3 an die darin genannten Stellen zu senden. Darüber hinaus bittet der Ausschuss das Sekretariat der OTIF, gegebenenfalls mit diesen Stellen Kontakt aufzunehmen, um die Themen auf bilateraler Ebene zu erörtern, wenn dies zu einem besseren Verständnis der Situation beitragen kann.
- Der Fachausschuss für technische Fragen bittet die Adressaten der Fragebögen um ihre Mitwirkung, indem sie die Fragebögen innerhalb von drei Monaten nach Erhalt beantworten und auf Anfrage des Sekretariats der OTIF zusätzliche Informationen zu diesem Thema geben.
- Der Fachausschuss für technische Fragen bittet das Sekretariat der OTIF, die gesammelten Informationen in Form eines Fortschrittsberichtes zusammenzufassen und gegebenenfalls seine eigenen Eindrücke zu den Themen der Fragebögen hinzuzufügen.

² Die beiden Fassungen des Arbeitsdokuments sind auf der Website der OTIF abrufbar:
http://otif.org/en/?page_id=7302

ANLAGE ZU TECH-23013-CTE13-8.3

Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ER ATMF

Themen, Ziele und Fragen

TEIL 1

Verwendung von Fahrzeugen

Ziel

Es soll versucht werden, einen besseren Überblick über die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr und über das Verkehrsaufkommen zu erhalten, indem die repräsentativen Gremien des Sektors einbezogen werden.

Hintergrundinformationen

Der erste Schritt zur Überwachung und Bewertung betraf nur die Mitgliedstaaten. Sie wurden unter anderem dazu aufgefordert, Informationen über Fahrzeuge und deren Verwendung zur Verfügung zu stellen. Es konnten zwar Informationen über die Anzahl der für den internationalen Verkehr geeigneten Fahrzeuge eingeholt werden, nicht aber darüber, wie diese Fahrzeuge in der Praxis tatsächlich verwendet werden. Die Einbeziehung der repräsentativen Gremien des Sektors könnte zu einem besseren Verständnis darüber beitragen.

Welche Informationen sollen erfasst werden

Es wäre nützlich, mehr über die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr auf der Grundlage der COTIF-Vorschriften zu erfahren. Diese Informationen können dazu beitragen, die Nützlichkeit und Zweckmäßigkeit der COTIF-Vorschriften zu beurteilen und etwaige Mängel aufzuzeigen.

Die Befragten könnten z. B. folgende Informationen geben:

- Anzahl der Fahrzeuge, die im internationalen Verkehr zwischen zwei oder mehr OTIF-Mitgliedstaaten verwendet werden;
- Anzahl der fahrplanmäßigen Verbindungen (z. B. bestimmte Ganzzüge), die ihren Start- und/oder Zielort in einem Vertragsstaat haben, der kein EU-Mitgliedstaat ist;
- Einzelberichte (dass z. B. zwei Mal pro Woche Züge von einer Fabrik in Nicht-EU-Vertragsstaat A zu einer anderen Fabrik in EU-Vertragsstaat B fahren).

Einbindung der Interessengruppen

Da es nicht möglich war, die erforderlichen Daten von den staatlichen Behörden oder aus den Fahrzeugregistern zu erhalten, wird vorgeschlagen, die Berufsverbände um Rückmeldung zu bitten, z. B.:

- Wagenhalter, vertreten durch UIP,
- Eisenbahnunternehmen, vertreten durch CER und UIC,
- RailNetEurope, als zentrale Stelle, die an der Trassenvergabe beteiligt ist, einschließlich der zuständigen Administrationen der Bahngüterverkehrs-Korridore.

Fragen

1. Beschreiben Sie bitte, wie Güterwagen generell im internationalen Eisenbahnverkehr verwendet werden.
(Werden z. B. die meisten Güterwagen gemeinsam in einem „Pool“ verwendet? Gibt es aus geschäftlicher und betrieblicher Sicht einen Unterschied zwischen dem nationalen und dem internationalen Verkehr? Werden bestimmte Güterwagen nur auf bestimmten Strecken oder Korridoren verwendet?)
2. Setzen Ihre Mitglieder Fahrzeuge im Verkehr ein, der die Außengrenzen der EU überschreitet und daher sowohl dem EU-Recht als auch dem COTIF unterliegt?
(Zum Beispiel von einem EU-Mitgliedstaat nach TR, GB oder RS und umgekehrt. Dies betrifft nicht den Verkehr von und nach CH und NO, da diese Staaten EU-Recht anwenden.)
3. Bitte nennen oder schätzen Sie die Anzahl der Güterwagen, die im Verkehr über die Außengrenzen der EU verwendet werden, oder den Prozentsatz der gesamten Flotte, der gelegentlich oder regelmäßig in dieser Art von grenzüberschreitendem Verkehr eingesetzt wird.
4. Bitte geben Sie die Anzahl der Personenwagen an, die im Verkehr über die Außengrenzen der EU verwendet werden, oder schätzen Sie diese.
5. Bitte geben Sie die Häufigkeit der Bahnverbindungen über die Außengrenzen der EU an oder schätzen Sie diese.
6. Geben Sie bitte anhand von Trassenanträgen oder Fahrplänen an, ob es sich um Ad-hoc-, Saison-, Nacht- oder Ganzzugverkehr handelt.
7. Haben Ihre Mitglieder Erfahrung mit der Beantragung von Fahrzeugzulassungen zum internationalen Verkehr gemäß den ER ATMF (d. h. ein Antrag an eine Behörde, die das EU-Recht nicht anwendet)?
8. Sind Ihre Mitglieder bei der technischen Zulassung eines Fahrzeugs schon einmal auf besondere Probleme gestoßen (z. B. bei der Anerkennung von Dokumenten oder anderweitig)?
9. Ein Fahrzeug, das gemäß den ER ATMF für den internationalen Verkehr zugelassen wurde, ist nicht automatisch auch für den nationalen Verkehr zugelassen. Haben Sie Erfahrung mit zusätzlichen Verfahren für die Zulassung solcher Fahrzeuge für den nationalen Verkehr in einem oder mehreren Staaten?
10. Haben Ihre Mitglieder Erfahrungen damit gemacht, dass ein Fahrzeug, das in einem Vertragsstaat gemäß den ER ATMF zugelassen war, in einem anderen Vertragsstaat (EU oder Nicht-EU) angehalten wurde? Wenn ja, erläutern Sie bitte die (angeführten) Gründe.
11. Wie wichtig ist es, dass ein für den internationalen Verkehr zugelassenes Fahrzeug auch im nationalen Verkehr verwendet werden kann und warum ist das wichtig?
12. Was könnte getan werden, um den internationalen Eisenbahnverkehr stärker zu fördern, wobei die Verbindungen zwischen dem COTIF und nationalen Vorschriften zu berücksichtigen sind, damit der internationale Eisenbahnverkehr, insbesondere der Güterverkehr, für die Nutzer attraktiver wird?
13. Besteht ein Bedarf an weiterer Unterstützung oder Schulung, um das Bewusstsein für das COTIF zu schärfen, und wenn ja, wie könnte dies am besten umgesetzt werden?

TEIL 2

Die Aufgaben der Prüforgane

Ziel

Es soll versucht werden, zu verstehen, wie die Prüforgane in der Praxis die Regeln und Verfahren zur Bewertung von Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den ETV anwenden.

Hintergrundinformationen

Das Prüforgane ist für die Überprüfung der Konformität der Fahrzeuge mit allen anwendbaren ETV und den geltenden nationalen Vorschriften und Besonderheiten verantwortlich.

Gemäß Artikel 5 § 2 der ER ATMF müssen die Prüforgane unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Haltern, ECM (für die Instandhaltung zuständige Stellen) und Entwerfern oder Herstellern von Eisenbahnmaterial sein. Die Qualifikationen und Unabhängigkeit des Prüforgans sind in der ETV GEN-E definiert.

Prüforgane der Mitgliedstaaten der Europäischen Union werden im EU-Recht als benannte Stellen bezeichnet. Gemäß ETV GEN-D erfüllen die benannten Stellen auch die Anforderungen an Prüforgane im Sinne der ER ATMF.

Nicht-EU-Prüforgane werden zur Zusammenarbeit mit benannten Stellen auf EU-Ebene im Rahmen von NB-Rail-Sitzungen eingeladen.

Welche Informationen sollen erfasst werden

Es ist unklar, inwieweit die COTIF-Vorschriften, wie z. B. die ETV, von den Prüforganen in der Praxis angewendet werden. Es wäre nützlich, Informationen darüber zu erhalten, wie die Prüforgane die COTIF-Vorschriften in ihrer Tätigkeit nutzen und anwenden.

Das Sekretariat der OTIF verfügt nur über sehr begrenzte Informationen darüber, wie die Prüforgane auf nationaler Ebene organisiert und beaufsichtigt werden oder wie diese auf internationaler Ebene miteinander kooperieren.

Ein besseres Verständnis dieser Aspekte könnte dabei helfen, zu beurteilen, ob eine stärkere Koordinierung zwischen Behörden und Prüforganen auf OTIF-Ebene sinnvoll wäre.

Einbindung der Interessengruppen

Die Prüforgane sind auf der Website der OTIF angegeben: http://otif.org/en/?page_id=200

Fragen

1. Ist Ihre Einrichtung auch eine benannte Stelle gemäß EU-Recht?
2. Hat Ihre Einrichtung Erfahrung mit der Anwendung der COTIF-Vorschriften, insbesondere der ETV?
3. Wie viele Fahrzeuge oder Fahrzeugtypen hat Ihre Einrichtung hinsichtlich der Konformität einer oder mehrerer ETV evaluiert? Geben Sie bitte Details an.
4. Führt Ihre Einrichtung alle Bewertungen intern durch? Falls nicht, bitte erläutern Sie Ihre Gründe.
5. Beschreiben Sie bitte die Verbindung zwischen Ihrer Einrichtung und der zuständigen nationalen Behörde, falls vorhanden.

6. Wurde Ihre Einrichtung einer Akkreditierung oder einer anderen Art von Audit unterzogen, bevor sie für kompetent erklärt wurde, ETV-Bewertungen durchzuführen? Geben Sie bitte Details an.
7. Unterliegt Ihre Einrichtung irgendeiner Art von wiederkehrendem Audit?
8. Führt Ihre Einrichtung im Zuge von Fahrzeugbewertungen selbst operative Prüfungen durch (z.B. hinsichtlich Laufstabilität, Geräuschemission, Bremsen usw.)? Wenn nicht, wer führt diese Tests durch und wie fließen die Ergebnisse in die Bewertung ein? Beschreiben Sie bitte auch die Beziehung zwischen dem Prüfinstitut und Ihrer Einrichtung.
9. Gibt es auf nationaler Ebene ein besonderes Verfahren, um Ihre Einrichtung über Änderungen der Rechtsvorschriften des COTIF, wie z. B. der ETV, zu informieren?
10. Sind die Mitarbeiter Ihrer Einrichtung mit den ETV-Anwendungsleitfäden vertraut, die für einige der ETV zur Verfügung stehen? Wenn ja, sind diese nützlich und wie könnten sie verbessert werden?
11. Sind die Mitarbeiter Ihrer Einrichtung mit der Äquivalenztabelle vertraut, die bei jeder WG TECH-Tagung überprüft wird? Wenn ja, ist sie nützlich und wie könnte sie verbessert werden?
12. Ist Ihre Einrichtung Mitglied von NB-Rail, der Vereinigung der benannten Stellen auf EU-Ebene?
13. Nehmen die Mitarbeiter Ihrer Einrichtung an den Sitzungen der „Untergruppe Fahrzeuge“ von NB-Rail teil? (Anmerkung: Auch Nicht-EU-Prüforgane sind eingeladen.)
14. Was könnte getan werden, um den internationalen Eisenbahnverkehr stärker zu fördern, wobei die Verbindungen zwischen dem COTIF und nationalen Vorschriften zu berücksichtigen sind, damit der internationale Eisenbahnverkehr, insbesondere der Güterverkehr, für die Nutzer attraktiver wird?
15. Besteht ein Bedarf an weiterer Unterstützung oder Schulung, um das Bewusstsein für das COTIF zu schärfen, und wenn ja, wie könnte dies am besten umgesetzt werden?

TEIL 3

Die Aufgaben der zuständigen Behörden

Ziel

Es soll versucht werden, zu verstehen, wie die zuständigen Behörden in der Praxis die Regeln und Verfahren für die Erteilung von Fahrzeugzulassungen anwenden.

Hintergrundinformationen

Art. 5 § 2 der ER ATMF besagt: *Die zuständigen Behörden sind berechtigt oder gemäß den in ihrem Staat geltenden Bestimmungen verpflichtet, die Zuständigkeit für die Durchführung von Prüfungen, einschließlich der Ausgabe des entsprechenden Prüfzertifikates ganz oder teilweise auf Prüforgane zu übertragen.*

Die Liste der zuständigen Behörden kann auf der Website der OTIF abgerufen werden: http://otif.org/en/?page_id=200

In den meisten Vertragsstaaten ist die zuständige Behörde von den Prüforganen getrennt. Dies ist in allen EU-Mitgliedstaaten der Fall (die zuständige Behörde ist die ERA und die Prüforgane werden als benannte Stellen bezeichnet).

Einige Vertragsstaaten (Bosnien und Herzegowina und Türkei) haben mitgeteilt, dass ihre zuständige Behörde auch Prüforgan ist.

Einige Vertragsstaaten haben ihre zuständige Behörde nicht bekanntgegeben, was bedeutet, dass diese Vertragsstaaten derzeit keine Fahrzeuge für den internationalen Verkehr zulassen können.

Die technische Zulassung eines Fahrzeuges, die in einem Vertragsstaat erteilt wurde, soll in anderen Vertragsstaaten anerkannt werden, ohne dass das Verfahren in diesen Staaten wiederholt werden muss.

Welche Informationen sollen erfasst werden

Ziel ist es, Informationen über die geltenden Verfahren für die Fahrzeugzulassung (für den internationalen Verkehr) und über die Zuständigkeiten der Prüforgane und der zuständigen Behörden zu erhalten. Die Fragen sollen an Staaten gerichtet werden, die kein EU-Recht anwenden, da die formalen Beziehungen und praktischen Bestimmungen auf EU-Ebene im öffentlich zugänglichen EU-Recht³ festgelegt sind.

Insbesondere wäre es hilfreich, folgende Informationen zu erhalten:

- Wie ein Antragsteller die Zulassung eines Fahrzeugs beantragen soll;
- Verfahrensschritte und Zeitplan für die Fahrzeugzulassung;
- formale und praktische Beteiligung der Akteure und Zusammenarbeit zwischen ihnen in den verschiedenen Verfahrensschritten (zu den Akteuren zählen z. B. die zuständige Behörde, das Prüforgang, Prüfinstitute, externe Sachverständige, der Antragsteller, der Halter, der Hersteller und der Endnutzer (Eisenbahnunternehmen oder Halter));
- die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugzulassungen und von Nachweisen über die in anderen Vertragsstaaten durchgeführten Prüfungen und Bewertungen;
- sprachliche Anforderungen für beweiskräftige Dokumente.

Einbindung der Interessengruppen

Die zuständigen Behörden sind auf der Website der OTIF angegeben.

Fragen

1. Nehmen Sie als zuständige Behörde auch die Aufgaben des Prüforgans wahr? Falls ja, geben Sie bitte an, ob das gesamte einschlägige Fachwissen intern zur Verfügung steht oder ob ein Teil der Bewertungen und Prüfungen von externen Sachverständigen durchgeführt wird (z. B. Prüfinstitut, Universität oder andere).
2. Stellen Sie bitte ein Organigramm der zuständigen Behörde zur Verfügung.
3. Stellen Sie bitte ein Ablaufdiagramm des gesamten Fahrzeugzulassungsverfahrens zur Verfügung.
4. In welchen Sprachen akzeptieren Sie die Unterlagen bezüglich der Fahrzeugzulassung?
5. Geben Sie bitte die Rechtsgrundlage für die Zulassung ausländischer Fahrzeuge im internationalen Verkehr auf dem Hoheitsgebiet Ihres Staates an. (Wird hier direkt auf das COTIF verwiesen oder gibt es ein spezifisches nationales Recht für diesen Zweck?) Wenn es spezifische nationale Vorschriften gibt, fassen Sie bitte die Grundsätze dieser Vorschriften zusammen.
6. Haben Sie Erfahrungen mit Prüfergebnissen und Bewertungsberichten gemacht, die von einem Prüforgang eines anderen Vertragsstaates ausgestellt wurden? Geben Sie bitte Details an.
7. Haben Sie Erfahrungen damit gemacht, dass ein Fahrzeug, das Sie gemäß den ER ATMF in einem Vertragsstaat zugelassen haben, in einem anderen Vertragsstaat (EU oder Nicht-EU)

³ Siehe z. B. Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission vom 4. April 2018 über die praktischen Modalitäten für die Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und die Genehmigung von Schienenfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32018R0545>.

angehalten wurde? Bitte geben Sie Beispiele und, wenn möglich, Erklärungen an, wie es dazu kam.

8. Mussten Sie jemals zusätzliche Informationen einholen, bevor Sie ein Fahrzeug, das in einem anderen Vertragsstaat gemäß den ER ATMF zugelassen wurde, für den internationalen Verkehr zulassen konnten? Geben Sie bitte an, welche Informationen fehlten.
9. Stehen Sie mit anderen zuständigen Behörden in Kontakt, z. B. zum Austausch von Praktiken oder zur Koordinierung der Zulassung von Fahrzeugen? Falls nicht, hätten Sie Interesse daran, solche Kontakte herzustellen und soll die OTIF dabei eine Rolle spielen?
10. Was könnte getan werden, um den internationalen Eisenbahnverkehr stärker zu fördern, wobei die Verbindungen zwischen dem COTIF und nationalen Vorschriften zu berücksichtigen sind, damit der internationale Eisenbahnverkehr, insbesondere der Güterverkehr, für die Nutzer attraktiver wird?
11. Besteht ein Bedarf an weiterer Unterstützung oder Schulung, um das Bewusstsein für das COTIF zu schärfen, und wenn ja, wie könnte dies am besten umgesetzt werden?

TEIL 4

Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen und zum nationalen Verkehr

Ziel

Es soll versucht werden festzustellen, ob die Einhaltung der ETV für die Zulassung zur nationalen Verwendung in den Vertragsstaaten relevant ist.

Hintergrundinformationen

Das COTIF gilt nur für den internationalen Verkehr und es gibt keine COTIF-Vorschriften, welche die Anwendung des COTIF auf den nationalen Verkehr übertragen. In der Praxis werden die Fahrzeuge, von wenigen Ausnahmen abgesehen, nicht ausschließlich im internationalen Verkehr verwendet, d. h. die meisten Fahrzeuge werden zumindest gelegentlich auch im Inlandsverkehr verwendet. Ein Fahrzeug muss daher sowohl zur Verwendung im nationalen als auch im internationalen Verkehr zugelassen sein. Auch wenn die Verfahren aus praktischen Gründen kombiniert werden können, handelt es sich aus rechtlicher Sicht um zwei getrennte Verfahren. Folglich kann jeder Vertragsstaat im Rahmen der Zulassung zum nationalen Verkehr spezifische Anforderungen an ein Fahrzeug stellen.

Welche Informationen sollen erfasst werden

Das Ziel besteht darin, Informationen über die Regeln und Verfahren zu erhalten, die in einem Vertragsstaat für die Zulassung von Fahrzeugen zum nationalen Verkehr gelten, und zwar im Vergleich zu den in den ETV festgelegten Regeln und Verfahren bzw. zusätzlich zu diesen.

Insbesondere wäre es nützlich zu verstehen, welche Regeln und Verfahren die Vertragsstaaten für die Zulassung von Fahrzeugen zum nationalen Verkehr anwenden, die bereits zum internationalen Verkehr zugelassen sind.

Einbindung der Interessengruppen

Die zuständigen Behörden sind auf der Website der OTIF angegeben.

Fragen

1. Gibt es in der nationalen Gesetzgebung eine formale Unterscheidung zwischen:
 - a. Nationalem und internationalem Verkehr;

b. Fahrzeugen für den nationalen Verkehr und Fahrzeugen für den internationalen Verkehr?

Falls das der Fall ist, geben Sie bitte die Definitionen dafür an oder erläutern Sie, was den internationalen Verkehr formal vom nationalen Verkehr unterscheidet.

2. Wird kontrolliert oder überwacht, wie (ausländische) Fahrzeuge auf dem Hoheitsgebiet Ihres Staates im Verkehr verwendet werden?

(Gibt es z. B. Kontrollen an den Grenzübergängen, sind die Eisenbahnunternehmen verpflichtet, zu protokollieren, wo sie Fahrzeuge einsetzen, usw.?)

3. Gibt es formale Vorschriften, die die Verwendung von ausländischen Fahrzeugen im Inlandsverkehr auf dem Hoheitsgebiet Ihres Staates einschränken? Wenn ja, listen Sie diese Vorschriften bitte auf oder fassen Sie diese zusammen.

(Beispielsweise Vorschriften, die besagen, dass ein Fahrzeug nur für eine bestimmte Zeit oder nur auf bestimmten Linien eingesetzt werden darf.)

4. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt sein, um ein bestehendes ausländisches Fahrzeug, das auf dem Hoheitsgebiet Ihres Staates bereits für den internationalen Verkehr zugelassen ist, in Ihrem Staat (für den Inlandsverkehr) zuzulassen?

(Diese Frage betrifft den Fall, dass ein Fahrzeughalter ein bereits vorhandenes Fahrzeug zulassen möchte, das zuvor in einem anderen Staat zugelassen wurde.)

5. Was sind die Regeln und Verfahren für die Zulassung eines neuen Fahrzeugs für den nationalen Verkehr, wenn dieses Fahrzeug nach einem auf dem Hoheitsgebiet ihres Staates bereits für den internationalen Verkehr zugelassenen Typ gebaut wurde?

(Diese Frage betrifft ein neues Fahrzeug, das genau nach einem Typ gebaut ist, der von einem anderen Vertragsstaat auf der Grundlage des COTIF für den internationalen Verkehr zugelassen wurde.)

6. Sollte den Vertragsstaaten Ihrer Meinung nach geraten werden, ihre Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen zum nationalen Verkehr an die COTIF-Vorschriften für Fahrzeuge im internationalen Verkehr anzugleichen? Wenn ja, was sind die wichtigsten Argumente, die dafür sprechen?