Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Auszug aus COTIF 1999

Inoffizielle konsolidierte Fassung

Anhang G

Fassung vom 01.11.2023

Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF - Anhang G zum Übereinkommen)

Artikel 1
Anwendungsbereich

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial zum Einsatz oder zur Verwendung im internationalen Verkehr zugelassen werden.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer 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, Unfälle von Personen, in die in Bewegung befindliche Fahrzeuge involviert sind, Brände und sonstige Unfälle;

ab) „Akkreditierung“ die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen;

ac) „Akkreditierungsstelle“ die einzige Stelle in einem Vertragsstaat, die vom Staat dazu befugt wurde, Akkreditierungen durchzuführen;

b) „Bauartzulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Fahrzeugs als Grundlage der Betriebszulassung für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen, was durch das Bauartzertifikat belegt wird;

c) „Betriebszulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Fahrzeug den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt;

ca) „Betriebszertifikat“ die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung der Betriebszulassung, einschließlich der Zulassungsbedingungen;

cb) „Prüfzertifikat“ oder „Prüfbescheinigung“ die von dem Prüforgan ausgestellte Bescheinigung über das positive Ergebnis der Prüfung;

d) „Fachausschuss für technische Fragen“ den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuss;

da) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder einen Halter oder um den für die Durchführung eines Vorhabens verantwortlichen Konzessionsinhaber handeln;

e) „Vertragsstaat“ einen Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;

f) „Bauartzertifikat“ die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung über die Zulassung einer Bauart, einschließlich der Zulassungsbedingungen;

g) „Bauelement“ oder „Interoperabilitätskomponente“ eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Teilsystem eingebaut werden oder werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt, einschließlich sowohl materieller als auch immaterieller Produkte;

h) [bleibt offen]

i) „grundlegende Anforderungen“ alle in den entsprechenden ETV aufgeführten Bedingungen, die vom Eisenbahnsystem, den Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten, einschließlich der Schnittstellen erfüllt werden müssen;

j) „Zwischenfall“ ein mit dem Betrieb von Zügen zusammenhängendes und die Betriebssicherheit beeinträchtigendes Ereignis, das kein Unfall oder schwerer Unfall ist;

k) „Infrastrukturbetreiber“ ein Unternehmen, das oder eine Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;

l) „internationaler Verkehr“ das Verkehren von Fahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;

m) „Untersuchung“ ein zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen durchgeführtes Verfahren, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen (Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Bedingungen, oder eine Kombination davon, die zum Unfall oder zur Störung führten) und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;

n) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt und als solche in das Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 eingetragen ist;

o) „Instandhaltungsunterlagen“ das Dokument (die Dokumente), welche(s) die an einem Fahrzeug durchzuführenden Prüfungen und Instandhaltungsarbeiten, angibt (angeben), das gemäß den Vorschriften und Bestimmungen in den ETV, gegebenenfalls unter Einschluss von Sonderfällen und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU mitgeteilten geltenden nationalen Anforderungen, erstellt wird. Die Instandhaltungsunterlagen beinhalten den Instandhaltungsnachweis gemäß Buchst. p);

p) „Instandhaltungsnachweis“ die ein zugelassenes Fahrzeug betreffende Dokumentation, worin die Nachweise über die Geschichte seines Einsatzes sowie die daran durchgeführten Prüf- und Instandhaltungsarbeiten eingetragen sind;

q) „Netz“ die Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfesten Anlagen aller Art, die zur Gewährleistung eines sicheren und fortlaufenden Betriebs des Eisenbahnsystems benötigt werden;

r) „offene Punkte“ technische Aspekte im Zusammenhang mit grundlegenden Anforderungen, die nicht in einer ETV behandelt worden sind und in dieser ETV ausdrücklich als solche definiert werden;

s) [bleibt offen]

t) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ oder „Eisenbahnunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das nach geltendem Recht für Dienstleistungen in der Beförderung von Personen und Gütern auf der Schiene berechtigt oder zugelassen ist, unter der Voraussetzung, dass es die Traktion sicherstellt; dies schließt auch Unternehmen mit ein, die nur die Traktion sicherstellen;

u) „Eisenbahninfrastruktur“ (oder lediglich „Infrastruktur“) alle Eisenbahnstrecken und festen Einrichtungen, soweit diese für die Kompatibilität mit und den sicheren Verkehr von gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassenen Fahrzeugen erforderlich sind;

v) „Eisenbahnmaterial“ Fahrzeuge und Eisenbahninfrastruktur;

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

wa) „Anerkennung“

1. die Bestätigung einer zuständigen nationalen Stelle, die nicht die Akkreditierungsstelle ist, dass eine Stelle die geltenden Anforderungen erfüllt oder

2. die Akzeptanz einer zuständigen Behörde von Zertifikaten, Verfahrensdokumentationen oder Prüfergebnissen, die von einer Stelle in einem anderen Vertragsstaat ausgestellt wurden;

x) „regionale Organisation“ eine Organisation gemäß Artikel 38 des Übereinkommens mit der ihr von Vertragsstaaten übertragenen ausschließlichen Zuständigkeit;

y) „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder eines Teils davon, wobei die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;

z) „schwerer Unfall“ jede Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für das Rollmaterial, die Eisenbahninfrastruktur oder die Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 1,8 Millionen SZR veranschlagt werden können;

aa) „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten, der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit dem bestehenden System betreffender Einschränkungen in den ETV als vorübergehende oder endgültige Sondervorschrift gekennzeichnet ist. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge, die ausschließlich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt werden, und Fahrzeuge aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern zählen;

bb) „Teilsysteme“ das Ergebnis der in den ETV angeführten Unterteilung des Eisenbahnsystems; diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festzulegen sind, können struktureller oder funktionaler Art sein;

cc) „technische Zulassung“ das von der zuständigen Behörde durchgeführte Verfahren für die Genehmigung des Einsatzes eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr oder für die Genehmigung der Bauart;

dd) [bleibt offen]

ee) „technisches Dossier“ (Technical File) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug bestehende Dokumentation, in der alle seine technischen Merkmale, einschließlich eines Nutzerhandbuchs und die für die Identifizierung des (der) betreffenden Gegenstands (Gegenstände) erforderlichen Merkmale aufgeführt sind, in Übereinstimmung mit der entsprechenden ETV;

ee1) „Zug“ eine mit einer Traktion versehene Einheit aus einem oder mehreren Fahrzeugen, die für den Betrieb ausgelegt ist;

eea) „TSI“ eine gemäß den Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG oder 2008/57/EG angenommene technische Spezifikation für die Interoperabilität, mit denen alle Teilsysteme oder Teile davon abgedeckt werden, um die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems sicherzustellen;

ff) „Bauart“ die grundlegenden Entwurfsmerkmale des Fahrzeugs, die durch ein Baumuster- oder Konstruktionsprüfzertifikat abgedeckt werden, die in den Bewertungsmodulen SB und SH1 der ETV GEN-D beschrieben werden;

gg) „Aufrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil davon, die eine Änderung des technischen Dossiers des Teilsystems, soweit dieses technische Dossier vorhanden ist, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird;

hh) „Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs“ die Netze in zwei oder mehreren Vertragsstaaten, in denen ein Fahrzeug verwendet werden soll.

Artikel 3
Zulassung zum internationalen Verkehr

§ 1 Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muss jedes Eisenbahnfahrzeug gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.

§ 2 Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Eisenbahnfahrzeuge den

a) Bauvorschriften der ETV

b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,

c) besonderen Bedingungen einer Zulassung in Anwendung des Artikels 7a

entsprechen.

§ 3 Für die technische Zulassung sonstigen Eisenbahnmaterials sowie einzelner Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gelten §§ 1 und 2 sowie die folgenden Artikel sinngemäß.

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 Fahrzeuge 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 Fahrzeug 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 Fahrzeuge, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, als für 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 Fahrzeug 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 Inbetriebnahme bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen beschränkt.

Fahrzeuge, 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 Genehmigung für das Inverkehrbringen, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendeten Fahrzeugen werden durch die geltende Gesetzgebung der Europäischen 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.

§ 4 §§ 1 bis 2 gelten sinngemäß für Zulassungen/Genehmigungen von Fahrzeugbauarten.

§ 5 Bei voller Äquivalenz zwischen den in der Europäischen Union geltenden Vorschriften und den in Artikel 15 § 2 genannten COTIF-Vorschriften wird bei einer für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)[1], die die Bestimmungen von Artikel 15 § 2 erfüllt, von der Erfüllung der entsprechenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union ausgegangen und umgekehrt.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist befugt, die Äquivalenz zwischen den innerhalb der Europäischen Union geltenden Vorschriften und den in Artikel 15 § 2 genannten COTIF-Vorschriften zu erklären.

Artikel 4
Verfahren

§ 1 Die technische Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt

a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebszulassung für ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug,

b) oder in zwei aufeinander folgenden Schritten durch Erteilung

- der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster und
- nachfolgend der Betriebszulassung für einzelne Fahrzeuge, die diesem Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das diese Übereinstimmung bestätigt.

Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so gilt gleichzeitig auch die Bauart als zugelassen.

§ 2 Ein Fahrzeug oder Bauelement ist auf Übereinstimmung mit den ETV und der nationalen Gesetzgebung zu bewerten. Die Bewertungsverfahren und der Inhalt der ETV-Zertifikate sind in den entsprechenden ETV enthalten.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Änderung oder Aufhebung der Bewertungsverfahren und des Inhalts der ETV-Zertifikate.

Die Bewertung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs mit den Bestimmungen der ETV, auf denen die Zulassung beruht, kann in verschiedene Teile unterteilt oder in verschiedenen Stadien überprüft werden, für die je eine Zwischenprüfbescheinigung ausgestellt wird.

§ 3 Die Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahninfrastruktur unterliegen den im betreffenden Vertragsstaat geltenden Bestimmungen.

---

[1] Die Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständige Stelle sind in Artikel 15 enthalten.

Artikel 5
Zuständige Behörde

§ 1 Die technische Zulassung ist Aufgabe der nationalen oder internationalen Behörden, die nach den Gesetzen und Vorschriften des jeweiligen Vertragsstaates hierfür zuständig sind, nachstehend als zuständige Behörde bezeichnet.

§ 2 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 Übertragung der Zuständigkeit an

a) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen

b) einen Infrastrukturbetreiber

c) einen Halter

d) eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) gemäß Artikel 15

e) einen Entwerfer oder Hersteller von Eisenbahnmaterial, der unmittelbar oder mittelbar an der Herstellung von Eisenbahnmaterial beteiligt ist,

einschließlich Tochterunternehmen der vorgenannten Stellen ist untersagt.

§ 3 Um als Prüforgan gemäß § 2 anerkannt oder akkreditiert zu werden, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

a) Das Prüforgan muss in seiner Organisation, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig sein;

b) insbesondere haben die Prüforgane und das für die Prüfungen verantwortliche Personal von mit Unfalluntersuchungen beauftragten Einrichtungen funktional unabhängig zu sein;

c) die Prüforgane haben die Anforderungen der entsprechenden ETV zu erfüllen.

§ 4 Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständigen Behörden, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an ein Prüforgan übertragen wurden.

§ 5 Jeder Vertragsstaat hat durch Notifizierung 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 Notifizierungen können durch regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, im Namen von Vertragsstaaten, die Mitglied der betreffenden Organisation sind, vorgenommen werden.

§ 6 Ein Vertragsstaat hat die stetige Aufsicht über die in § 2 genannten Prüforgane sicher zu stellen und einem Prüforgan, das die Kriterien gemäß § 3 nicht mehr erfüllt, die Zuständigkeit zu entziehen; in diesem Fall hat er den Generalsekretär unverzüglich davon zu unterrichten.

§ 7 Vertritt ein Vertragsstaat die Ansicht, dass ein Prüforgan oder eine zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates die Kriterien gemäß § 3 nicht erfüllt, so ist die Angelegenheit dem Fachausschuss für technische Fragen zu übermitteln, der den betreffenden Vertragsstaat binnen vier Monaten über die notwendigen Änderungen zu unterrichten hat, damit das Prüforgan oder die zuständige Behörde den ihr übertragenen Status behält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann dazu beschließen, den Vertragsstaat anzuweisen, die auf der Grundlage der von dem betreffenden Prüforgan oder der betreffenden Behörde geleisteten Tätigkeit erteilten Zertifikate auszusetzen oder zu widerrufen.

Artikel 6
Gültigkeit technischer Zertifikate

§ 1 Von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellte technische Zertifikate gemäß Artikel 11 sind in allen anderen Vertragsstaaten gültig. Jedoch unterliegen der Verkehr und der Einsatz der von diesen Zertifikaten abgedeckten und auf dem Gebiet dieser anderen Staaten den Bedingungen dieses Artikels.

§ 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 sicher zu stellen.

§ 3 Unbeschadet von Artikel 3a gilt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellte 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 alle ETV 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. 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.

§ 5 Die §§ 2 bis 4 gelten sinngemäß für eine Bauartzulassung.

Artikel 6a
Anerkennung von Verfahrensunterlagen

§ 1 Gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften erstellte Bewertungen, Erklärungen und sonstige Dokumente sind von den Behörden und zuständigen Einrichtungen, den Eisenbahnverkehrsunternehmen, den Haltern und den Infrastrukturbetreibern in allen Vertragsstaaten ohne weiteres anzuerkennen.

§ 2 Ist eine Anforderung oder Bestimmung gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärt worden, sind bereits durchgeführte und aufgezeichnete Bewertungen und Prüfungen nicht zu wiederholen.

Artikel 6b
Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen

Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Aufnahme von Regeln in eine Anlage dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie von Anforderungen in eine oder mehrere ETV beschließen, welche die gegenseitige Anerkennung von technischen Überprüfungen, Instandhaltungsunterlagen für zugelassene Fahrzeuge sowie von Betriebsprüfungen wie z. B. Bremsprüfungen an Zügen betreffen.

Artikel 7
Vorschriften für Fahrzeuge

§ 1 Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden, müssen Fahrzeuge

a) den anwendbaren ETV und

b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften und

c) allen sonstigen Spezifikationen für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen

entsprechen.

§ 1a In Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haben Fahrzeuge den zum Zeitpunkt des Antrags auf Zulassung, Aufrüstung oder Erneuerung anwendbaren ETV zu entsprechen, hierbei sind die Migrationsstrategie für die Anwendung der ETV gemäß Artikel 8 § 2a und Artikel 8 § 4 Buchstabe f der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU sowie die in Artikel 7a genannten Möglichkeiten für Abweichungen zu berücksichtigen; diese Entsprechung ist über die gesamte Verwendungsdauer des Fahrzeugs aufrecht zu erhalten.

Der Fachausschuss für technische Fragen prüft die Notwendigkeit der Ausarbeitung eines Anhangs zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften, etwa mit Bestimmungen, die den Antragstellern bereits vor der Einreichung ihres Antrags auf Zulassung, Aufrüstung oder Erneuerung von Fahrzeugen größere Rechtssicherheit bezüglich der anzuwendenden Vorschriften geben.

§ 2 Gibt es keine für das Teilsystem geltenden ETV, so sind der technischen Zulassung die entsprechenden im Vertragsstaat, in dem ein Antrag auf technische Zulassung gestellt wird, gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen zugrunde zu legen.

§ 3 Sind nicht alle fahrzeugbezogenen ETV in Kraft, oder liegen Sonderfälle oder offene Punkte vor, so sind der technischen Zulassung

a) die in den ETV enthaltenen Bestimmungen,

b) gegebenenfalls die im RID enthaltenen Vorschriften und

c) gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale technische Anforderungen

zugrunde zu legen.

Artikel 7a
Abweichungen

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für den Erlass von Richtlinien oder verbindlichen Bestimmungen für Abweichungen von strukturellen und funktionalen ETV.

Die Richtlinien und Bestimmungen sind in Anlage B dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Artikel 8
Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur

§ 1 Die Eisenbahninfrastruktur muss

a) den in den ETV enthaltenen Bestimmungen und

b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften und

c) allen sonstigen Spezifikationen für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen

entsprechen.

§ 2 Die Zulassung von Infrastruktur und Überwachung ihrer Instandhaltung unterliegt weiterhin den im Vertragsstaat, in dem sich die Infrastruktur befindet, geltenden Vorschriften.

§ 3 Artikel 7 und 7a gelten sinngemäß für Infrastruktur.

Artikel 9
Betriebsvorschriften

§ 1 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den ETV enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.

§ 2 In den Vertragsstaaten sind die Unternehmen oder Verwaltungen, die eine für die Durchführung von internationalem Verkehr bestimmte und geeignete Infrastruktur einschließlich der Sicherungs- und Betriebsleitsysteme betreiben, verpflichtet, die technischen Vorschriften der ETV beim Bau und beim Betrieb einer solchen Infrastruktur zu beachten und ständig zu erfüllen.

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

§ 1 Die Ausstellung eines technischen Zertifikats betrifft die Bauart eines Fahrzeugs oder das Fahrzeug selbst.

§ 2 [bleibt offen]

§ 3 Der Antrag auf ein technisches Zertifikat kann bei der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaates gestellt werden.

§ 3a Der Antrag auf eine Prüfung und auf die Ausstellung der entsprechenden ETV-Zertifikate und -Erklärungen kann bei jedem Prüforgan gestellt werden, der eine zuständige Behörde die Zuständigkeit für die Durchführung von Prüfungen gemäß Artikel 5 § 2 ganz oder teilweise übertragen hat.

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

§ 5 Sämtliche mit dem Zulassungsverfahren verbundenen Kosten sind vom Antragsteller zu tragen, es sei denn, dass die im Staat, in welchem die Betriebszulassung erteilt wird, geltenden Gesetze und Vorschriften anderes vorsehen. Die Erteilung von Betriebszulassungen durch die zuständige Behörde zu Gewinnzwecken ist nicht zulässig.

§ 5a Alle Entscheidungen, Bewertungen, Prüfungen usw. haben auf nicht diskriminierende Weise zu erfolgen.

§ 6 Der Antragsteller hat ein technisches Dossier, welches die in den entsprechenden ETV vorgeschriebenen Angaben enthält, zusammenzustellen und seinem Antrag beizufügen. Das Prüforgan erstellt das technische Dossier.

§ 7 Jede durchgeführte Prüfung ist vom Prüforgan in einem Prüfbericht zu dokumentieren, der die durchgeführten Prüfungen belegt, wobei anzugeben ist, im Hinblick auf welche Vorschriften der Gegenstand geprüft wurde und ob der Gegenstand diese Prüfung bestanden oder nicht bestanden hat.

§ 8 Wer ein Betriebszertifikat im Verfahren der technischen Zulassung gemäß Artikel 4 § 1 Buchst. b) beantragt, hat seinem Antrag das gemäß Artikel 11 § 2 ausgestellte Bauartzertifikat beizufügen und in geeigneter Weise nachzuweisen, dass die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat beantragt wird, dieser Bauart entsprechen.

Für neue Fahrzeuge besteht eine angemessene Darstellungsmethode für von einem Prüforgan in Übereinstimmung mit der entsprechenden ETV ausgestellte ETV-Prüfzertifikate.

§ 9 Ein technisches Zertifikat wird grundsätzlich unbefristet erteilt; es kann für einen generellen oder eingeschränkten Anwendungsbereich erteilt werden.

§ 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, 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 Aufrüstung 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 Antragsteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibende Dossier zu übersenden. 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 Dossiers 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.

§ 12 § 11 gilt sinngemäß für ein Bauartzertifikat und für jede Erklärung betreffend den Bau oder die entsprechenden Bauteile.

Artikel 10a
Regeln für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten

§ 1 Stellt die zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates als desjenigen, der die (erste) Betriebszulassung erteilt hat, fehlende Übereinstimmung fest, so hat sie die (erste) Zulassungsbehörde darüber mit allen Details zu informieren; bezieht sich die fehlende Übereinstimmung auf ein Bauartzertifikat, so ist dessen Ausstellungsbehörde ebenfalls zu informieren.

§ 2 Ein Betriebszertifikat kann entzogen werden,

a) wenn das Fahrzeug

- den in den ETV und in den gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen oder

- den besonderen Bedingungen seiner Zulassung gemäß Artikel 7a oder

- den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften

nicht mehr entspricht oder

b) wenn der Halter der Aufforderung der zuständigen Behörde, die Mängel zu beseitigen, nicht innerhalb der gesetzten Frist Folge leistet oder

c) wenn die sich aus einer eingeschränkten Zulassung gemäß Artikel 10 § 10 ergebenden Auflagen und Bedingungen nicht erfüllt oder nicht eingehalten werden.

§ 3 Ein Bauartzertifikat oder ein Betriebszertifikat können nur von der Behörde entzogen werden, die sie erteilt hat.

§ 4 Das Betriebszertifikat ruht,

a) wenn die in den Instandhaltungsunterlagen des Fahrzeugs, in den ETV, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung gemäß Artikel 7a oder in den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften vorgeschriebenen technischen Prüfungen, Kontrollen Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten für das Fahrzeug nicht durchgeführt (oder Fristen nicht beachtet) werden;

b) wenn bei schwerer Beschädigung eines Fahrzeugs der Aufforderung der zuständigen Behörde, das Fahrzeug vorzuführen, nicht Folge geleistet wird;

c) bei fehlender Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften und den in den ETV enthaltenen Bestimmungen;

d) wenn gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale Bestimmungen oder gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärte Bestimmungen nicht eingehalten sind. Das Ruhen des Zertifikats gilt für den/die betroffenen Vertragsstaat(en).

§ 5 Das Betriebszertifikat erlischt mit der Ausmusterung des Fahrzeugs. Die Ausmusterung ist gemäß Artikel 13 § 4 mitzuteilen.

§ 6 Die §§ 1 bis 4 gelten sinngemäß für ein Bauartzertifikat.

Artikel 10b
Regeln für Bewertungen und Verfahren

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme verbindlicher Bestimmungen für die Bewertungen und Verfahrensregeln für die technische Zulassung. Die Bestimmungen für die Bewertungen sind in der entsprechenden ETV enthalten.

Artikel 11
Technische Zertifikate

§ 1 Bauartzulassung und Betriebszulassung sind durch getrennte Urkunden mit folgenden Bezeichnungen nachzuweisen: „Bauartzertifikat“ und „Betriebszertifikat“.

§ 2 Das Bauartzertifikat muss:

a) den Konstrukteur und vorgesehenen Hersteller der Bauart des Fahrzeugs angeben;

b) das technische Dossier als Beilage enthalten;

c) gegebenenfalls die besonderen Betriebsbeschränkungen und -bedingungen angeben, denen die Bauart eines Fahrzeugs und dieser Bauart entsprechende Fahrzeuge unterliegen;

d) den (die) Bewertungsbericht(e) als Beilage(n) enthalten;

e) gegebenenfalls alle ausgestellten relevanten (Übereinstimmungs- und Überprüfungs-) Erklärungen angeben;

f) die ausstellende zuständige Behörde und das Ausstellungsdatum angeben und die Unterschrift der Behörde enthalten;

g) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit angeben:

h) für Fahrzeuge, die Artikel 6 § 4 unterliegen, Kopien der bestehenden zusätzlichen nationalen Zulassungen enthalten.

§ 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;

f) den/die Identifizierungscode(s) des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge;

g) Angaben über den Halter des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge am Tag der Ausstellung;

h) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit.

§ 4 Das Betriebszertifikat kann eine Gruppe von Einzelfahrzeugen der gleichen Art abdecken, wobei in diesem Falle die gemäß § 3 erforderlichen Informationen für jedes Fahrzeug der Gruppe zuordenbar anzugeben sind und das technische Dossier eine Liste mit einer zuordenbaren Dokumentation betreffend die an jedem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen zu enthalten hat.

§ 5 Das technische Dossier hat die Angaben gemäß ETV zu enthalten.

§ 6 Die Zertifikate sind in einer der Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu drucken.

§ 7 Die Zertifikate gemäß §§ 2 und 3 sind dem Antragsteller von der zuständigen Behörde zuzustellen.

§ 8 Das Betriebszertifikat ist an den Gegenstand gebunden. Der Inhaber des Betriebszertifikats (einschließlich des technischen Dossiers) hat es, falls er mit dem zum Zeitpunkt des Einsatzes des Fahrzeugs aktuellen Halter nicht identisch ist, diesem unverzüglich zusammen mit den Instandhaltungsunterlagen zu übergeben und alle Anweisungen für die Instandhaltung und den Betrieb, die sich noch in seinem Besitz befinden, zur Verfügung zu stellen.

§ 9 § 8 gilt sinngemäß für Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die gemäß Artikel 19 zugelassen sind, wobei es sich bei der betreffenden Dokumentation um die der Zulassung und alle sonstigen Dokumente handelt, die ganz oder teilweise ähnliche Informationen enthalten wie sie für das technische Dossier und die Instandhaltungsunterlagen verlangt werden.

Artikel 12
Einheitliche Ausführungen

§ 1 Die Organisation hat für die in Artikel 11 erwähnten Zertifikate und den Bewertungsbericht gemäß Artikel 10 § 7 einheitliche Ausführungen vorzuschreiben.

§ 2 Die Ausführungen sind vom Fachausschuss für technische Fragen auszuarbeiten und anzunehmen und auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass Zertifikate, die gemäß einer anderen vorgegebenen Ausführung als der in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen erstellt wurden, jedoch die gemäß Artikel 11 vorgeschriebenen Angaben enthalten, als gleichwertiger Ersatz anerkannt werden dürfen.

Artikel 13
Register

§ 1 Fahrzeugregister sind in Form einer oder mehrerer nationaler oder regionaler elektronischer Datenbank(en), die Informationen über die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, enthält/enthalten, zu erstellen. Das Register hat auch gemäß Artikel 19 zugelassene Fahrzeuge einzubeziehen; es kann Fahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind. Das oder die Register muss/müssen

a) mit den vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen übereinstimmen;

b) auf dem neuesten Stand gehalten werden;

c) für die zuständigen Behörden aller Vertragsstaaten, Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber sowie für die Personen und Organisationen, die Fahrzeuge eintragen oder im Register genannt sind, zugänglich sein.

§ 1a Die Organisation hat ein Register mit den Zertifikaten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) und ECM-Zertifizierungsstellen zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen.

§ 1b Die Organisation hat ein Register mit Fahrzeughalterkennzeichnungscodes zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen.

§ 2 [bleibt offen]

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, in eine Datenbank weitere im Eisenbahnbetrieb zu verwendende Daten einzubeziehen, wie Bauarten, Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der zugelassenen Fahrzeuge (einschließlich der nächsten anfallenden Prüfung), für die Feststellung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz nötige Informationen, Informationen betreffend Unfälle und Zwischenfälle und Register betreffend die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller usw.

§ 4 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über Änderungen, Zusammenlegungen oder Aufhebungen der in diesem Artikel beschriebenen Register und Datenbanken. Der Fachausschuss für technische Fragen hat die funktionale und technische Architektur der in diesem Artikel beschriebenen Register festzulegen und kann dabei auch festlegen, welche Daten erforderlich sind, wann und wie diese bereitzustellen sind, welche Zugangsberechtigungen bestehen werden sowie weitere Bestimmungen für Verwaltung und Betrieb einschließlich der zu verwendenden Datenbankstruktur. In jedem Falle sind Halterwechsel, ECM-Wechsel, Ausmusterungen, behördliche Stilllegungen, das Ruhen oder der Entzug von Zertifikaten, Erklärungen oder sonstige Nachweise sowie Änderungen am Fahrzeug, die von der zugelassenen Bauart abweichen, der das Register führenden Stelle vom Registrierungsinhaber unverzüglich mitzuteilen.

§ 5 Bei der Anwendung dieses Artikels hat der Fachausschuss für technische Fragen von Vertragsstaaten und regionalen Organisationen eingerichtete Register zu berücksichtigen, damit übermäßige Belastungen der Beteiligten wie regionaler Organisationen, Vertragsstaaten, zuständiger Behörden und der Industrie verringert werden. Um auch die Kosten für die Organisation zu minimieren und kohärente Registersysteme zu erlangen, haben alle Beteiligten ihre Pläne und Entwicklungen in Bezug auf Register, die in den Anwendungsbereich dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften fallen, mit der Organisation abzustimmen.

§ 6 Die in der Datenbank gemäß § 1 registrierten Daten gelten bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis der technischen Zulassung eines Fahrzeugs.

§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass die Kosten für die Einrichtung und Verwaltung der Datenbank vollständig oder teilweise von den Nutzern getragen werden.

Artikel 14
Anschriften und Zeichen

§ 1 Zum Betrieb zugelassene Fahrzeuge müssen mit den in der ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen versehen sein, darunter auch mit einer eindeutigen Fahrzeugnummer.

Die zuständige Behörde, welche die (erste) Betriebszulassung erteilt, ist dafür verantwortlich, dass jedem Fahrzeug ein alphanumerischer Identifikationscode zugewiesen wird. Dieser Code, der den Ländercode des (ersten) Zulassungsstaates enthalten muss, ist an jedem Fahrzeug anzuschreiben und in das Nationale Fahrzeugregister (NVR) dieses Staates einzutragen.

§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen kann ein Zeichen festlegen, das bestätigt, dass das Fahrzeug, auf dem es angebracht ist, gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb im internationalen Verkehr zugelassen wurde.

§ 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Übergangsfristen festlegen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Fahrzeuge noch mit von §§ 1 und 2 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

Artikel 15
Instandhaltung der Fahrzeuge

§ 1 Fahrzeuge sind so instand zu halten, dass sie die in Artikel 7 festgelegten Bestimmungen einhalten. Der Zustand der Fahrzeuge darf in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährden und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schaden. Zu diesem Zweck sind Fahrzeuge für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abzustellen und diese Arbeiten an ihnen vorzunehmen, wie dies in den Instandhaltungsunterlagen vorgeschrieben ist. Der Halter ist verpflichtet, zu diesem Zweck eine ECM zu benennen.

§ 2 Jedem Fahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine ECM zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM kann sich Vertragspartnern, einschließlich Ausbesserungswerkstätten, bedienen.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme von Vorschriften betreffend die Zertifizierung und Prüfung von ECM und die Instandhaltungsfunktionen, einschließlich der von den beteiligten Parteien zu erfüllenden Anforderungen.. Die Vorschriften sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Alle ECM müssen die in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen und Bewertungskriterien erfüllen.

ECM für Güterwagen müssen zertifiziert sein.

ECM für andere Fahrzeuge als Güterwagen müssen zertifiziert sein, es sei denn, es gilt eine Ausnahme gemäß Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.

ECM-Zertifikate werden ausschließlich von ECM-Zertifizierungsstellen ausgestellt, die in Übereinstimmung mit Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften in einem der Vertragsstaaten akkreditierte oder anerkannt sind.

§ 3 Der Halter stellt der ECM in dem für die Instandhaltung notwendigen Rahmen sämtliche Angaben zu Wartungs-, kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungs-, Einstell- und Instandhaltungsvorschriften zur Verfügung.

Die ECM hat daher entweder selbst oder über den Halter sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltung und Betriebsbeschränkungen, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind, zur Verfügung stehen.

Das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit entweder selbst oder über den Halter Informationen über den Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen (einschließlich Kilometerstand, Art und Ausmaß der Beanspruchung, Zwischenfälle/Unfälle) zur Verfügung zu stellen.

§ 4 Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat die Instandhaltungsunterlagen und einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Die ECM hat den Halter über Aktualisierungen des Instandhaltungsnachweises zu informieren. Die Verzeichnisse und Nachweise sind für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.

Artikel 15a
Zugbildung und Betrieb

§ 1 Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die mit seiner Tätigkeit und insbesondere mit dem Betrieb von Zügen in Verbindung stehenden Risiken zu kontrollieren. Zu diesem Zweck hat es sicherzustellen, dass diese Züge den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Es hat insbesondere:

a) die sichere und korrekte Zugbildung und Vorbereitung u.a. anhand von Prüfungen vor Abfahrt des Zuges sicherzustellen;

b) für den sicheren Betrieb jedes Fahrzeugs notwendige Informationen, einschließlich möglicher Betriebsbeschränkungen, zu berücksichtigen;

c) Fahrzeuge nur innerhalb deren Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu betreiben;

d) die Vorschriften betreffend den internationalen Verkehr, wie die in den entsprechenden ETV enthaltenen Spezifikationen, einzuhalten;

e) sicherzustellen, dass jedem beförderten Fahrzeug eine ECM zugewiesen ist und diese ECM, wenn nötig, über ein gültiges Zertifikat verfügt.

§ 2 Die Vorschriften im § 1 gelten sinngemäß für Einrichtungen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind und Züge in eigener Verantwortung betreiben.

§ 3 Der Halter stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem das Fahrzeug betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen und zu Wartungen und kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungen zur Verfügung.

§ 4 Der Infrastrukturbetreiber stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem auf seinem Netz Betrieb führenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Merkmalen der Infrastruktur zur Verfügung.

Artikel 16
Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen

§ 1 Im Falle eines Unfalls, eines Zwischenfalls oder einer schweren Beschädigung von Fahrzeugen sind alle beteiligten Parteien (Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM, betroffene Eisenbahnunternehmen und mögliche weitere Parteien) verpflichtet,

a) unverzüglich alle zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der Bedachtnahme auf die Umwelt und der öffentlichen Gesundheit notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, und

b) die Ursachen des Unfalls, des Zwischenfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.

§ 1a Die Maßnahmen gemäß § 1 müssen abgestimmt sein. Eine solche Abstimmung obliegt dem Infrastrukturbetreiber, sofern im betreffenden Staat geltende Bestimmungen nicht anderes vorschreiben. Zusätzlich zur den beteiligten Parteien auferlegten Untersuchungspflicht kann der Vertragsstaat die Vornahme einer unabhängigen Untersuchung verlangen.

§ 2 Ein Fahrzeug gilt als schwer beschädigt, wenn es nicht auf einfache Weise wieder so instand gesetzt werden kann, dass es ohne den Betrieb zu gefährden in einen Zug eingestellt werden und auf eigenen Rädern rollen kann. Die Beschädigung gilt nicht als schwer, wenn die Instandsetzung in weniger als 72 Stunden vorgenommen werden kann oder die Kosten insgesamt weniger als 0,18 Millionen SZR betragen.

§ 3 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde oder Einrichtung, die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen hat, unverzüglich zu melden. Diese Behörde oder Einrichtung kann eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs, gegebenenfalls erst nach Instandsetzung verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebszulassung zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebszulassung erneut durchzuführen.

§ 4 Die Vertragsstaaten haben Aufzeichnungen zu führen, Untersuchungsberichte mit ihren Feststellungen und Empfehlungen zu veröffentlichen, sowie die betroffenen Behörden und die Organisation über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Gebiet ereignet haben. Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Ursachen schwerer Unfälle, Zwischenfälle oder schwerer Beschädigungen im internationalen Verkehr im Hinblick auf die mögliche Weiterentwicklung der in den ETV enthaltenen Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrzeuge prüfen und gegebenenfalls beschließen, die Vertragsstaaten kurzfristig anzuweisen, dass die betreffenden Betriebszertifikate, Bauartzertifikate oder Erklärungen ruhen.

§ 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere zwingende Bestimmungen betreffend die Untersuchung von schweren Unfällen, von Zwischenfällen und von schweren Beschädigungen, Anforderungen betreffend unabhängige staatliche Untersuchungseinrichtungen sowie die Form und den Inhalt von Berichten vorbereiten und annehmen. Er kann auch die Werte/Zahlen in § 2 und Artikel 2 Buchst. ff) ändern.

Artikel 17
Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

§ 1 Wurden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die in den ETV enthaltenen Bestimmungen und gegebenenfalls die von der Zulassungsbehörde für die Zulassung festgelegten besonderen Bedingungen sowie die im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.

Dieser Artikel hat keine Auswirkungen auf die Pflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus Artikel 15a.

§ 2 Das Recht einer zuständigen Behörde auf Untersuchung und Stilllegung eines Fahrzeugs ist im Falle einer vermuteten Nichtübereinstimmung mit § 1 nicht betroffen, jedoch sollte die Prüfung zur Erlangung von Gewissheit so schnell als möglich und auf jeden Fall innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden.

§ 3 Jedoch sind andere Vertragsstaaten, wenn ein Vertragsstaat ein Zertifikat innerhalb der in Artikel 5 § 7 oder Artikel 16 § 4 angegebenen Frist nicht aussetzt oder zurückzieht, berechtigt, das betreffende Fahrzeug (die betreffenden Fahrzeuge) zurückzuweisen oder stillzulegen.

Artikel 18
Nichtbeachtung von Vorschriften

§ 1 Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10a § 4 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, nach den Vorschriften, die in dem Vertragsstaat gelten, dessen zuständige Behörde die erste Betriebszulassung erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

§ 2 Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

Artikel 19
Übergangsbestimmungen

§ 1 [bleibt offen]

§ 2 Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften haben keine Auswirkungen auf vor dem 1.1.2011 erteilte Betriebszulassungen für zum 1.1.2011 bestehende Fahrzeuge, die mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 01.01.2004) oder des RIC versehen sind und für bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind.

§ 3 Unbeschadet § 5, ist die ursprüngliche Zulassung gemäß § 2 gültig, bis das Fahrzeug eine neue Zulassung gemäß Artikel 10 § 11 benötigt.

§ 4 Die Anschriften und Zeichen gemäß Artikel 14 gelten zusammen mit den Daten, die in der in Artikel 13 § 1 erwähnten Datenbank gespeichert sind, als ausreichender Nachweis der Zulassung. Unerlaubte Änderungen dieser Anschriften gelten als Betrug und sind gemäß Landesrecht zu ahnden.

§ 5 Unabhängig von dieser Übergangsbestimmung müssen das Fahrzeug und seine Dokumentation den geltenden Vorschriften der ETV hinsichtlich Kennzeichnung und Instandhaltung entsprechen; gegebenenfalls muss die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des RID ebenfalls sichergestellt sein. Der Fachausschuss für technische Fragen kann auch beschließen, dass aus gerechtfertigten Gründen der Sicherheit oder Interoperabilität in die ETV aufgenommene Vorschriften ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.

§ 6 Bestehende Fahrzeuge, die nicht unter § 2 fallen, können auf Antrag eines Antragstellers bei einer zuständigen Behörde zum Betrieb zugelassen werden. Die Behörde kann vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung vom Antragsteller zusätzliche technische Informationen, Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen. Jedoch haben die zuständigen Behörden die Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU umfassend zu berücksichtigen.

§ 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann zusätzliche Übergangsbestimmungen annehmen.

Artikel 20
Meinungsverschiedenheiten

Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmten Fahrzeugen, können dem Fachausschuss für technische Fragen vorgelegt werden, falls sie von den beteiligten Parteien nicht im Wege unmittelbarer Verhandlungen ausgeräumt werden konnten. Solche Meinungsverschiedenheiten können nach dem in Titel V des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren auch dem Schiedsgericht unterbreitet werden.

Artikel 21
Anhänge und Empfehlungen

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über die Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung nach dem Verfahren, das in den Artikeln 16 und 20 sowie in Artikel 33 § 6 des Übereinkommens festgelegt ist. Die Entscheidungen treten nach Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

§ 2 Ein Antrag auf Annahme eines Anhangs oder einer Bestimmung zu dessen Änderung kann gestellt werden von:

a) einem Vertragsstaat;

b) einer regionalen Organisation nach Artikel 2 x) ATMF;

c) einem repräsentativen internationalen Verband, für dessen Mitglieder das Vorhandensein des Anhangs aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit bei der Ausübung ihrer Tätigkeit unerlässlich ist.

§ 3 Die Ausarbeitung der Anhänge unterliegt dem Fachausschuss für technische Fragen, der sich, abhängig von den nach § 2 eingereichten Anträgen, von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützen lässt.

§ 4 Der Fachausschuss für technische Fragen kann Verfahren und Vorgehensweisen im Zusammenhang mit der technischen Zulassung von im internationalen Verkehr eingesetztem Eisenbahnmaterial empfehlen.