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

Commission de révision
Revisionsausschuss
Revision Committee

01.11.2023

Original: EN

KONSOLIDIERTE ERLÄUTERNDE BEMERKUNGEN

ER ATMF

Tel. +41 (0) 31 359 10 10 Fax +41 (0) 31 359 10 11 info@otif.org Gryphenhübeliweg 30 CH - 3006 Berne/Bern

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

Erläuternde Bemerkungen [1]

Allgemeines

1. Die Allgemeinen Bemerkungen zu den Textänderungen für den Anhang APTU beziehen sich auch auf den Anhang ATMF.

2. Die Rechtsordnungen fast aller Mitgliedstaaten der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) sehen vor, dass Verkehrsmittel (Straßenfahrzeuge, Eisenbahnfahrzeuge, Binnenschiffe, Seeschiffe und Luftfahrzeuge) bestimmten Bau- und Betriebsvorschriften genügen müssen, um im öffentlichen Verkehr eingesetzt oder verwendet werden zu können. Diese Zulassung zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr geschieht überwiegend durch einen behördlichen Akt in Form einer Muster- oder Typzulassung eines Fahrzeugmusters (Prototyp) und einer anschließenden Verkehrszulassung des Einzelfahrzeugs, letztere in vereinfachter Form, sofern das Einzelfahrzeug nach den Angaben des Herstellers dem bereits zugelassenen Muster bzw. Typ entspricht.

3. Diese auf nationalem und internationalem Recht beruhenden Verfahren haben in erster Linie zum Zweck, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die technische Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr ist in den Mitgliedstaaten der OTIF ganz überwiegend eine hoheitliche (staatliche oder zumindest öffentliche) Aufgabe, die teilweise privaten Unternehmen (z. B. Herstellern) übertragen ist. Im Zulassungsverfahren stehen sich bei der Muster- oder Typzulassung (Bauartzulassung) Hersteller und Behörde und bei der Verkehrszulassung (Betriebszulassung) Verwender oder Halter des Fahrzeugs und Behörde gegenüber. Die technische Zulassung wird in amtlichen Urkunden (Zertifikaten) dokumentiert. Die Zulassungsbehörden sind häufig zugleich technische Aufsichtsbehörden, die die gesetzlich vorgeschriebenen, regelmäßigen Überprüfungen der Fahrzeuge auf ihre Verkehrssicherheit hin entweder selbst vornehmen oder überwachen. Teilweise ist diese Aufgabe privaten Institutionen übertragen (z. B. technischen Überwachungsvereinen).

4. Nicht grundsätzlich anders verhält es sich bei der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. Im Unterschied zur technischen Zulassung anderer Fahrzeuge war in der Mehrheit der Mitgliedstaaten der OTIF bei Eisenbahnfahrzeugen die zulassende Stelle in der Regel zugleich das Unternehmen, welches das Fahrzeug einsetzt: die Eisenbahn. Dies hatte seine Ursache darin, dass weitgehend eine Einheit zwischen Eisenbahn und Staat bestand (Eisenbahnen als Teil der staatlichen Verwaltung, als öffentliche in den Staat integrierte Unternehmen, Sondervermögen oder Ähnliches). Die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wurde daher von den Eisenbahnen - in ihrer Eigenschaft als staatliche Stellen - selbst

---

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

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

5. Diese besondere Rechtssituation im Eisenbahnwesen ist in den Mitgliedstaaten der OTIF, welche die ATMF anwenden, nicht länger zulässig, zumal gemäß Artikel 5 die zuständigen Behörden nicht berechtigt sind, die Zuständigkeiten für die Prüfungen von Fahrzeugen an Eisenbahnunternehmen (EVU), Infrastrukturbetreiber (IB), Halter, für die Instandhaltung zuständige Stellen oder Konzepteure oder Hersteller von Fahrzeugen zu übertragen.

6. Beziehen sich die Erläuternden Bemerkungen auf Mitgliedstaaten der EU, so gilt dies sinngemäß auch für Staaten, in denen infolge internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht Anwendung findet.

7. Das Unionsrecht schreibt für die EU- und EWR-Mitglieder auf der Grundlage der Richtlinie 91/440/EWG und nachfolgender Richtlinien und damit in Zusammenhang stehender Vorschriften die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen und damit eine organisatorische und rechtliche Trennung zwischen Staat und Unternehmen vor. Die Richtlinie lässt ferner eine rechtliche und organisatorische Trennung zwischen Eisenbahntransport und Infrastrukturbetrieb zu, ohne die Rechtsform (privatrechtlich oder öffentlich-rechtlich) vorzugeben. Die Unabhängigkeit der Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen vom Staat ist in der Mehrzahl der Mitgliedstaaten der EU bereits vollzogen, darüber hinaus auch in einigen der beitrittswilligen Staaten.

8. Zu diesen grundlegenden Änderungen kam die Öffnung der Eisenbahnnetze in den Staaten der EU und des EWR für andere Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Richtlinie 91/440/EWG hinzu.

9. Es erscheint daher angezeigt, die Grundzüge eines Systems der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen zum internationalen Verkehr sowie die der Zulassung zugrundeliegenden technischen Vorschriften für Bau und Betrieb international einheitlich und verbindlich zu regeln. Den technischen Merkblättern der UIC, die zwar für die Mitglieder dieses Verbandes verbindlich waren, kommt nicht die gleiche Rechtsqualität zu wie staatlich gesetzten Rechtsvorschriften. Die Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF (ER ATMF) sind die sachlich vernünftige und politisch konsequente Antwort auf die innerhalb der EU, des EWR und teilweise auch in anderen Staaten eingetretene Rechtsentwicklung. Da der internationale Eisenbahnverkehr nicht nur die Staaten der EU und des EWR berührt, sondern gleichermaßen alle übrigen Mitgliedstaaten der OTIF, sollte er nicht nur hinsichtlich des Beförderungsrechtes (ER CIV/CIM) gleichen Regeln folgen. Es war daher nur folgerichtig, den Gesamtkomplex „Technik“, soweit er für den internationalen Eisenbahnverkehr von Bedeutung ist, im Rahmen der OTIF/des COTIF zu regeln.

10. Die ER ATMF (Anhang G zum Übereinkommen) enthalten die Grundsätze, Ziele und Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen. Grundlage der technischen Zulassung werden die in den Anlagen der ER APTU (Anhang F zum Übereinkommen) enthaltenen Einheitlichen Technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Fahrzeugen und Infrastruktur sein. Ihre Beachtung ist notwendig, um internationalen Eisenbahnverkehr unter weitgehender Vermeidung von Traktionswechsel, Umspurung, Umachsung, Umladung oder Umsteigen an den Grenzen der Netze zu ermöglichen und wettbewerbsfähig zu gestalten.

11. Die ETV könnten die Vorstufe einer international einheitlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung darstellen, deren oberstes Ziel es sein sollte, zumindest dort ein hohes Maß an Interoperabilität - über den geographischen Raum der EU und des EWR hinaus - zu ermöglichen, wo eine Vereinheitlichung der technischen Vorschriften über Bau und Betrieb aus finanziellen Gründen nicht vertretbar ist (z. B. wegen unterschiedlicher Spurweiten, Lichtraumprofile, Stromversorgungs- und Zugsicherungssysteme).

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

- Breitspur 1668 mm in Spanien und Portugal;
- Breitspur 1600 mm in Irland;
- Breitspur 1524 mm in Finnland;
- Breitspur 1520 mm in Litauen sowie je eine Strecke in Südpolen und Rumänien;
- Schmalspur 1000 mm und andere in Tunesien, teilweise in Spanien, Portugal und Algerien, Frankreich (Korsika), Italien (Sardinien), Griechenland (Peloponnes) sowie in der Schweiz;
- Normalspur 1435 mm in den übrigen Mitgliedstaaten, von kleineren regionalen Netzen abgesehen.

Es werden jedoch nicht alle diese Spurweiten im internationalen Verkehr verwendet, weswegen auch nicht alle in den Anwendungsbereich des COTIF fallen.

13. Ähnliches wird hinsichtlich eventueller Einheitlicher Technischer Vorschriften für das Lichtraumprofil, die Stromversorgung und die Zugsicherungssysteme gelten müssen. Solange diese historischen Unterschiede weiterhin bestehen, bleibt es notwendig, für bestimmte Fahrzeugarten neben den verbindlichen einheitlichen technischen Spezifikationen für die technische Zulassung Sonderfälle und gemeldete nationale Anforderungen anzuwenden.

14. Der wesentliche Inhalt der ER ATMF besteht in einer einheitlichen Regelung des Verfahrens, nach welchem die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen, die zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt sind, von den Behörden der Mitgliedstaaten durchgeführt wird, welche auch für die Verwendung und

Instandhaltung dieser Fahrzeuge verantwortlich sind. Dieses einheitliche Verfahren hat zur Folge, dass die in einem Mitgliedstaat erteilte technische Zulassung, ohne Durchführung erneuter Verfahren in den anderen Mitgliedstaaten der OTIF, in diesen Staaten anerkannt wird.

15. Die 5. Generalversammlung nahm die ursprünglichen ER ATMF mit einer Reihe von Änderungen gegenüber der vom Revisionsausschuss beschlossenen Fassung bei einer Stimmenthaltung einhellig an.

16. Der Revisionsausschusses hat in seiner 24. Tagung (Bern, 23.-25.6.2009) umfangreiche Änderungen der ER APTU und ATMF beschlossen, wodurch Teile der Grundkonzeption verändert wurden.

17. Bei seiner 25. Tagung (Bern, 25. und 26. Juni 2014) hat der Revisionsausschuss umfangreiche Änderungen zu den Artikeln 2, 3a bis 8 und 10 bis 20 der ER ATMF angenommen, einen neuen Artikel 15a eingeführt und die Vorschriften weiter an diejenigen der EU angeglichen.

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

Im Einzelnen

Artikel 1
Anwendungsbereich

1. Dieser Artikel enthält eine Umschreibung des Anwendungsbereiches der ER ATMF und stellt klar, dass es sich um eine *Verfahrensregelung* handelt.

2. Der Artikel legt den generellen Anwendungsbereich fest. Die konkreten Regelungen, in welchen Fällen nach den Verfahren gemäß APTU angenommene Vorschriften für die Verwendung von Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr, insbesondere wenn dieser Staaten betrifft, in denen das Recht der EU gilt, Anwendung finden, werden im vorliegenden Anhang getroffen. Dabei werden die Verkehre zwischen folgenden Gruppen von Staaten behandelt:

   a) nur zwischen Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EU oder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind, Artikel 6 § 3,

   b) nur zwischen Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der EU oder des EWR sind, Artikel 3a § 3,

   c) aus einem Mitgliedstaat der OTIF, der auch Mitglied der EU oder des EWR ist, in einen Mitgliedstaat der OTIF, der nicht Mitglied der EU oder des EWR ist, Artikel 3a § 1, und

d) aus einem Mitgliedstaat der OTIF, der nicht Mitglied der EU oder des EWR ist, in einen Mitgliedstaat der OTIF, der auch Mitglied der EU oder des EWR ist, Artikel 3a § 2.

3. Hinsichtlich solcher Sachverhalte, die durch ETV nicht oder nur zum Teil abgedeckt sind, siehe die Bemerkungen zu Artikel 7.

4. Soweit bestimmte Sachverhalte von den Anhängen APTU und ATMF bzw. den darauf beruhenden Vorschriften nicht abgedeckt werden, gelten generell die nationalen technischen Anforderungen, die in jenem Vertragsstaat gelten, in welchem der Antrag auf technische Zulassung gestellt wird (siehe Artikel 7). Im Falle der Staaten, in denen das Recht der EU gilt, betrifft dies insbesondere Aspekte, die von den Richtlinien der EU über die Interoperabilität, die Sicherheit und den Marktzugang abgedeckt sind.

Artikel 2
Begriffsbestimmungen

1. Um die Texte nicht unnötig aufzublähen, beinhaltet Artikel 2 ATMF Begriffe, die in beiden Anhängen (APTU und ATMF) verwendet werden. Der vorliegende Artikel enthält somit Begriffe, die in den Anhängen APTU und ATMF verwendet werden, und darüber hinaus jene Begriffe, die nur im Anhang ATMF verwendet werden. Die Begriffe sind in der englischen Fassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.

2. Dieser Artikel enthält die für die ER ATMF notwendigen Begriffsbestimmungen. Ein Teil dieser Begriffsbestimmungen findet sich auch in anderen Anhängen, z. B. den ER CUI und den ER CUV („Eisenbahnverkehrsunternehmen“, „Infrastrukturbetreiber“, „Halter“), andere Begriffe sind nur im Zusammenhang mit den ER ATMF von Bedeutung („Bauartzulassung“, „Betriebszulassung“ usw.). Bei der 19. Tagung beschloss der Revisionsausschuss, alle Begriffsbestimmungen - wenn und soweit nötig - in den jeweiligen Anhängen und nicht im Grundübereinkommen selbst vorzusehen (Niederschrift 19. Tagung, S. 17).

   Bei seiner 24. und 25. Tagung hat der Revisionsausschuss eine umfassende Änderung dieses Artikels angenommen.

3. Hinsichtlich des „Fachausschusses für technische Fragen“ in Buchstabe d) ist anzumerken, dass zwei Vertragsstaaten für grenzüberschreitende Infrastrukturobjekte wie Tunnel, Brücken usw. die Errichtung einer speziellen gemeinsamen Behörde vereinbaren können wie das „Zwischenstaatliche Sicherheitskomitee“ für den Eurotunnel zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich. Solche Behörden dürfen im Fachausschuss für technische Fragen gesondert gemäß Artikel 16 § 5 Buchst. c), d. h. ohne Stimmrecht, vertreten sein.

4. Buchst. ac): Die Begriffsbestimmung für „Akkreditierungsstelle“ wird aufgenommen, um zwischen „Akkreditierung“ und „Anerkennung“ zu unterscheiden. Die Anerkennung geschieht durch eine zuständige nationale Stelle, die keine Akkreditierungsstelle ist (z. B. wenn in einem Land keine Akkreditierungsstelle existiert).

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

6. Der Revisionsausschuss beschloss in seiner 25. Tagung die Streichung von „sonstiges Eisenbahnmaterial“ aus allen in seiner Zuständigkeit liegenden Artikeln, da er keinen praktischen Nutzen in diesem Begriff sah.

   Zuvor verstand man unter den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ in Buchstabe s) eine bewegliche Einrichtung, die kein Eisenbahnfahrzeug ist und für die gemeinsame Spezifikationen zur Erlangung der Interoperabilität wichtig wären.

7. Buchst. t): Die Definition von Eisenbahnverkehrsunternehmen entspricht dem in der 12. Tagung des Revisionsausschusses erzielten Arbeitsergebnis für Artikel 2 Buchst. a) CUV (Niederschrift, S. 8-10).

   In seiner 25. Tagung hat der Revisionsausschuss diese Definition umformuliert, um sie näher an den Wortlaut der in der EU verwendeten Begriffsbestimmung anzupassen. Auch der Begriff „Eisenbahnunternehmen“ wurde hinzugefügt, um deutlich zu machen, dass es sich um dieselbe Einrichtung handelt.

   Wenn Infrastrukturbetreiber Fahrzeuge betreiben, z. B. Güterwagen zur Beförderung von Baustoffen oder Materialien für Instandhaltungsaktivitäten, haben sie die Bestimmungen der ATMF anzuwenden, die für Eisenbahnunternehmen gelten

8. Buchst. k): Die Definition für „Infrastrukturbetreiber“ unterscheidet sich von der nach Artikel 3 Buchst. b) CUI und ist mit dem Recht der EU vereinbar.

9. Buchst. n): Die Definition des Halters unterscheidet sich von derjenigen in Artikel 2 Buchst. c) CUV insofern, als dass sie als zusätzliches Element die Eintragung im Fahrzeugregister beinhaltet.

10. Für den Begriff „schwerer Unfall“ in Buchstabe z) ist ein Betrag in SZR erwähnt. SZR ist die Währung des Internationalen Währungsfonds (IWF), die gemäß Artikel 9 des Übereinkommens die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist.

11. Buchst. cc): Der Begriff „technische Zulassung“ ist als ein Oberbegriff betreffend das Verfahren zu verstehen, das zur Erteilung einer Bauartzulassung oder einer Betriebszulassung führt, also auch das Ergebnis des Verfahrens meint.

12. Buchst. ee1): Diese Begriffsbestimmung eines „Zuges“ wird aufgenommen, um zwischen einem Fahrzeug einerseits, welches ein technisches Produkt darstellt, und einem Zug andererseits, welcher eine Betriebsformation darstellt, die für den Betrieb unter der Zuständigkeit z. B. eines Eisenbahnunternehmens vorbereitet ist, zu unterscheiden.

13. Buchst. ff): Die Unterscheidung zwischen dem Baumusterprüfzertifikat und dem Konstruktionsprüfzertifikat wird eingeführt, um diesen beiden Grundsätzen gemäß ETV GEN-D besser gerecht zu werden.

Artikel 3
Zulassung zum internationalen Verkehr

1. Das Erfordernis einer Zulassung von Fahrzeugen zum Verkehr rechtfertigt sich aus dem Gebot der Sicherheit auch im internationalen Verkehr (§ 1). Zweck der technischen Zulassung im Verfahren nach den ER ATMF (§ 2) ist die Erleichterung des freien Verkehrens von Eisenbahnfahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr. Daneben soll auch den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung getragen werden (s. Art. 3 APTU). Für andere Erwägungen und Überlegungen ist im Verfahren der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial nach den ER ATMF kein Raum.

2. § 3 stellt klar, dass das Verfahren der technischen Zulassung sinngemäß auch für sonstiges Eisenbahnmaterial sowie für Bauteile von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial gilt, wobei hier in erster Linie das Verfahren der Bauartzulassung (Art. 4 § 1 Buchst. b) Ziff. 1 und 2) zur Anwendung kommt. Der im Text verwendete Begriff „Eisenbahnfahrzeug“ schließt einzelne Bauteile stets mit ein.

3. Die Möglichkeit, auch einzelne Bauteile technisch zuzulassen, ist zweckmäßig, da dies die spätere Zulassung z. B. eines Fahrzeugs als Ganzes vereinfacht. Bei der technischen Zulassung des Fahrzeugs, dessen Bauteile bereits zugelassen wurden, muss allerdings zusätzlich das Zusammenspiel der einzelnen Teile geprüft werden. Es ist selbstverständlich, dass die Zulassung eines Fahrzeugs in seiner Gesamtheit durch die Zulassung einzelner Bauteile, aus denen es besteht, nicht ersetzt werden kann (Niederschrift 15. Tagung, S. 40/41).

4. In seiner 24. Tagung hat der Revisionsausschuss beschlossen, nach diesem Artikel einen neuen Artikel 3a betreffend die Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen einzufügen.

Artikel 3a
Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

1. § 1 behandelt die Betriebszulassung gemäß ATMF durch einen Vertragsstaat für ein nach dem geltenden Recht der EU zugelassenes Eisenbahnfahrzeug.

2. Nach § 1 Buchst. e) sind Sonderfälle nationale Abweichungen von den Anforderungen des Abschnitts 4 oder 5 der ETV. Je nach Gegenstand des Sonderfalls, kann die Anwendung des Sonderfalls die Bedingungen für die Zulassung bzw. Inbetriebnahmegenehmigung eines Fahrzeugs beschränken. Dies ist der Fall, wenn die Anwendung des Sonderfalls dazu führt, dass das Fahrzeug die Anforderungen der Abschnitte 4 und 5 der ETV nicht mehr erfüllt.

3. § 2 behandelt die Verwendung im internationalen Verkehr eines nach ATMF

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

4. § 3 behandelt Eisenbahnfahrzeuge die nur in Vertragsstaaten verwendet werden, die das Recht der EU als Mitgliedstaaten oder auf Grund internationaler Verträge anwenden. Hierfür gilt das anwendbare Recht der EU.

5. Nach § 3 benötigen Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber innerhalb der Europäischen Union eine Sicherheitsbescheinigung bzw. eine Sicherheitsgenehmigung. Die Voraussetzung hierfür ist, dass sie über ein Sicherheitsmanagementsystem (SMS) gemäß Art. 9 und Anhang III der Richtlinie 2004/49/EG und den entsprechenden Europäischen Durchführungsverordnungen Nr. 1158/2010 und Nr. 1169/2010 verfügen, mit dem sie in der Lage sind, alle Risiken, die während des Eisenbahnbetriebs auftreten können, zu kontrollieren. Die nationalen Sicherheitsbehörden in den EU-Mitgliedstaaten prüfen, ob das SMS die oben genannten Anforderungen erfüllt und stellen entsprechend die Sicherheitsbescheinigung/die Sicherheitsgenehmigung aus.

6. Mit Einführung des neuen Artikels 15a in den ATMF wird der Anwendungsbereich der ATMF ausgeweitet und umfasst nun auch gewisse Pflichten betreffend Zugbildung und Betrieb. Diese betrieblichen Pflichten aus Artikel 15a ATMF sind mit den EU-Vorschriften kompatibel. Anwendungsbereich und Detailtiefe sind jedoch nicht identisch mit denen der entsprechenden EU-Vorschriften. So umfassen die ATMF beispielsweise keine mit den EU-Vorschriften zu Sicherheitsbescheinigung/Sicherheitsgenehmigung und SMS vergleichbare Anforderung. Artikel 15a ATMF legt die Mindestanforderungen für den sicheren Betrieb von Zügen fest. Er deckt nur ein Teil der Vorschriften des EU-SMS ab.

7. In einigen EU-Mitgliedstaaten werden die ATMF auf höherer Ebene in nationales Recht übertragen als die Umsetzung von EU-Recht zu ähnlichen Themen. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Anwendung der ATMF in Beziehung zu den EU-Vorschriften klargestellt wird.

8. Artikel 3a § 3 ist abgeleitet von Artikel 2 der „Vereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Zwischenstaatlichen Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr über den Beitritt der Europäischen Union zum Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls von Vilnius vom 3. Juni 1999“, der da lautet: „In ihren wechselseitigen Beziehungen werden die Vertragsparteien des Übereinkommens, die Mitglieder der Europäischen Union sind, die Unionsrecht unbeschadet des Inhalts und Zwecks des Übereinkommens und seiner vollständigen Anwendung gegenüber den anderen Vertragsparteien anwenden, insoweit Unionsregeln bestehen, die den betroffenen Gegenstand regeln und im besonderen Fall gelten.“

9. Bis zum Inkrafttreten äquivalenter COTIF-Bestimmungen unterliegen alle EVU und IB, um innerhalb der EU Betrieb führen zu können, den Vorschriften der EU. Dies beträfe z. B. Vorschriften zu Sicherheitsbescheinigungen, Lizenzen und dem Sicherheitsmanagement. In der Folge sind EVU und IB, wenn sie in der EU Betrieb führen und unabhängig davon, ob sie aus einem EU- oder Nicht-EU-Mitgliedstaat stammen, dazu verpflichtet, über ein SMS zu verfügen und benötigen ein Sicherheitsbescheinigung/eine Sicherheitsgenehmigung.

10. Insofern das COTIF Betriebsvorschriften umfasst, die äquivalent zu den EU-Vorschriften sind, wie beispielsweise die in den ETV enthaltenen Betriebsvorschriften, sollten außerhalb der EU in Übereinstimmung mit diesen COTIF-Vorschriften stattfindende betriebliche Aktivitäten ebenfalls anerkannt werden. Dies könnte beispielsweise gelten für vom EVU durchgeführte Arbeiten zur Vorbereitung des Zuges und Tests vor der Abfahrt.

11. Folgende drei Punkte beschreiben die Interaktion zwischen COTIF- und EU-Vorschriften:

    a. Für den Verkehr zwischen EU-Mitgliedstaaten, gelten vorrangig EU-Vorschriften.

    b. Für den Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Vertragsstaaten:

        i. Für den auf dem Staatsgebiet von EU-Mitgliedstaaten stattfindenden Teil der Beförderung gelten EU-Vorschriften, insoweit keine äquivalenten COTIF-Vorschriften bestehen, die den betroffenen Gegenstand regeln.

        ii. Für den außerhalb des Staatsgebiets von EU-Mitgliedstaaten stattfindenden Teil der Beförderung gelten die COTIF-Vorschriften. Die COTIF-Vorschriften sollten durch nationale Vorschriften ergänzt werden, insofern keine COTIF-Vorschrift den betreffenden Gegenstand regelt.

    c. Für den Verkehr zwischen zwei oder mehr Nicht-EU-Vertragsstaaten gelten die Vorschriften des COTIF. Die COTIF-Vorschriften können durch nationale Vorschriften ergänzt werden, insofern keine COTIF-Vorschrift den betreffenden Gegenstand regelt.

12. Die in den §§ 1 und 2 geregelte gegenseitige Anerkennung betrifft nicht nur Einzelzulassungen, sondern gemäß § 4 auch Zulassungen von Bauarten.

13. Im Jahr 2022 änderte der Revisionsausschuss § 5 mit folgender Begründung.

    Die neuen Vorschriften für die Zertifizierung von ECM in ATMF-Anlage A beziehen sich nicht mehr ausschließlich auf Güterwagen, weswegen der Verweis auf Güterwagen gestrichen werden muss.

    Vor dem 1. April 2021 galten die Vorschriften in ATMF-Anlage A nur für die Zertifizierung von ECM für Güterwagen.Es gab keine Zertifizierungsanforderungen

für ECM von anderen Fahrzeugen als Güterwagen. Jegliche Akzeptanz von ECM für andere Fahrzeuge als Güterwagen war implizit.

Die am 1. April 2021 neu in Kraft tretenden Vorschriften der ATMF-Anlage A gelten für alle ECM, sodass alle ECM die gemeinsamen Anforderungen erfüllen müssen. Dennoch können einige ECM unter in ATMF-Anlage A klar definierten Ausnahmebedingungen die Einhaltung der Anforderungen nachweisen, ohne dass eine Zertifizierung erforderlich ist.

Daher muss anstelle des Erfordernisses von ECM-Zertifikaten die Übereinstimmung der ECM mit den geltenden Vorschriften verlangt werden. In der Folge ist der Verweis auf die Zertifizierung aus Artikel 3a § 5 ATMF zu entfernen.

Der Verweis auf nationale Rechtsvorschriften sollte gestrichen werden, da die Vorschriften für die Zertifizierung von ECM für Fahrzeuge im internationalen Verkehr inzwischen auf internationaler Ebene umfassend geregelt sind.

Zur Vermeidung, dass die ATMF bei jeder Änderung des EU-Rechts angepasst werden müssen, sollte zudem der präzise Verweis auf einen bestimmten EU-Text entfernt und durch einen allgemeinen Verweis ersetzt werden.

Der Verweis auf die „vom Fachausschuss für technische Fragen [...] angenommenen Regelungen“ sollte ebenfalls gestrichen werden. Die alleinige Annahme von Vorschriften gibt diesen noch keine Rechtskraft. Das Inkrafttreten der Beschlüsse des Ausschusses ist in Artikel 35 §§ 3 und 4 COTIF (Grundübereinkommen) geregelt. Folglich ist es besser, einfach von „COTIF-Vorschriften“ zu sprechen, einem Ausdruck, der alle unter das COTIF fallenden Rechtsvorschriften umfasst.

Da der präzise Verweis auf das EU-Recht gestrichen wird, ist es wichtig, die Zuständigkeit für die Erklärung der Äquivalenz zwischen EU-Vorschriften und OTIF-Vorschriften festzulegen. Diese Zuständigkeit sollte dem Fachausschuss für technische Fragen in Analogie zu Artikel 13 § 4 Buchst. b) der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU übertragen werden, der dem Fachausschuss für technische Fragen in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit die Zuständigkeit für die Erklärung der Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der ETV und der entsprechenden TSI verleiht.

Der letzte Satz, der sich lediglich auf Anlage A bezieht, wird hier nicht benötigt, da diese in Artikel 15 ATMF erwähnt wird.

Die Korrelation zwischen den Rechtsvorschriften der EU und den ER ATMF in Bezug auf die ECM war Gegenstand einer vom Ad-hoc-Ausschuss für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit auf seiner ersten Tagung im November 2021 angenommenen beratenden Stellungnahme. Unter Bezugnahme auf Artikel 3a Ziffer 11 der konsolidierten Erläuternden Bemerkungen zu den ER ATMF wurde in der Stellungnahme Folgendes festgestellt:

„Für den internationalen Verkehr zwischen einem OTIF-Mitglied, das auch ein EU-Mitgliedstaat ist, und einem OTIF-Mitglied, das kein EU-Mitgliedstaat ist, können die ECM-Vorschriften des COTIF (ER ATMF) nur dann auf die gesamte

Beförderung angewendet werden, d. h. auch auf den Teil der Beförderung, der auf EU-Gebiet stattfindet, wo normalerweise EU-Vorschriften gelten, wenn die EU-Vorschriften und die sich aus dem COTIF ergebenden Vorschriften zu dem betreffenden Gegenstand vollständig gleichwertig sind".

Artikel 4
Verfahren

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

2. Neben der Zulassung durch Einzelprüfung sieht § 1 Buchst. b) ein Verfahren der technischen Zulassung in zwei Verfahrensabschnitten vor. Dies entspricht weitgehend auch den Verfahren der technischen Zulassung von Straßenfahrzeugen und Luftfahrzeugen. Während die Bauartzulassung eine intensive Prüfung (Vermessung, Testfahrten usw.) des Baumusters/des Prototyps erfordert, kann die Betriebszulassung in einem vereinfachten Verfahren erteilt werden, wenn die betreffenden Fahrzeuge in jeder Hinsicht einem bereits zugelassenen Baumuster oder Prototyp entsprechen. Die Bauartzulassung des Prototyps eines Fahrzeugs schließt die Erteilung der Betriebszulassung für diesen Prototyp mit ein.

3. Das Verfahren ist gemäß § 1 einstufig (Zulassung eines Fahrzeugs) oder zweistufig (Zulassung einer Bauart mit nachfolgender Einzelzulassung von der Bauart entsprechenden Fahrzeugen).

4. Gemäß Artikel 10 § 8 ist das angemessene Verfahren zum Nachweis, dass das Fahrzeug einer zugelassenen Bauart entspricht, ein Prüfzertifikat. Das Prüfzertifikat wird nach dem in der ETV GEN-D beschriebenen jeweils passenden Modul ausgestellt; dies kann Modul SD oder SF für das Baumusterprüfzertifikat oder Modul SH1 für das Entwurfsprüfzertifikat sein.

Artikel 5
Zuständige Behörde

1. § 1 verweist grundsätzlich hinsichtlich der behördlichen Zuständigkeit auf das im jeweiligen Vertragsstaat geltende Recht, was im Falle von Mitgliedstaaten der EU das in Betracht kommende Unionsrecht einschließt. Für diese zuständigen Behörden gelten jedoch gemäß § 4 ebenso bestimmte Anforderungen wie für von diesen „als geeignet anerkannte Stellen". Nur die zuständige Behörde darf Betriebs- und Bauartzulassungen erteilen.

2. § 1 stellt klar, dass die technische Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen - wie die technische Zulassung anderer Beförderungsmittel auch - eine Angelegenheit einer Behörde sein muss. Die Tätigkeit der Eisenbahnunternehmen (Beförderung von Gütern und Personen bzw. der Betrieb einer Infrastruktur) ist unternehmerischer Natur. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit oder ohne eigene Infrastruktur kann durchaus im Wettbewerb zu anderen in gleicher Weise agierenden

Eisenbahnunternehmen stehen, die gegebenenfalls die Infrastruktur des konkurrierenden Eisenbahnverkehrsunternehmens benutzen. Aus Wettbewerbsgründen sind daher beide Tätigkeiten (technische Zulassung und Beförderung / Infrastrukturbetrieb) voneinander zu trennen.

3. Die Zuständigkeit zur Erteilung von Bauart- und Betriebszulassungen kann auf als geeignet anerkannte Einrichtungen, darunter auch private Unternehmen übertragen werden (Rechtsinstitut des „beliehenen Unternehmens"). Im Falle einer solchen Übertragung muss aber die Verantwortung und Überwachung dieser Einrichtungen letztlich beim Staat liegen; nur dann können keine Bedenken aus wettbewerbsrechtlicher Sicht aufkommen (Niederschrift 15. Tagung, S. 42; Niederschrift 5. Generalversammlung, S. 147-151).

§ 2 schließt nicht aus, dass die gemäß § 1 zuständige Behörde ihre Zuständigkeit, soweit sie Konformitätsbewertungen betrifft, ganz oder teilweise auf gemäß § 3 als geeignet anerkannte Stellen überträgt.

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

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

4. Bei seiner 25. Tagung hat der Revisionsausschuss die Qualifikationskriterien für die Prüforgane aus den ATMF gestrichen, da diese nun in den entsprechenden ETV geregelt werden. Bei den in Buchst. c) in Bezug genommenen „entsprechenden ETV" handelt es sich um die ETV GEN-D und GEN-E. Eine zuständige Behörde, die keine Zuständigkeiten an ein Prüforgan abgibt, muss den geltenden Anforderungen für Prüforgane entsprechen, um die Unabhängigkeit der Prüfung von den in § 2 Buchst. a) bis e) aufgelisteten Stellen zu gewährleisten.

5. § 2 erlaubt es einem Vertragsstaat, in diesem niedergelassene „geeignete Stellen" zu betrauen. Diese dürfen den der Benannten Stellen der EU gleichwertige Aufgaben wahrnehmen. Artikel 6 § 1 stellt sicher, dass die Zulassungsbehörden aller Vertragsstaaten und anderen „geeigneten Stellen" Prüfungen der Einhaltung der ETV akzeptieren, die von einer „geeigneten Stelle" durchgeführt wurden. § 3 enthält aus in der EU geltenden Vorschriften entnommene detaillierte Anforderungen an als geeignet anerkannte Stellen, insbesondere was deren Organisation, Belegschaft, Arbeitsweise, Fähigkeiten, Unabhängigkeit und Verschwiegenheit anbelangt.

6. § 5 sieht vor, dass der Generalsekretär über die für Prüfungen, Beglaubigungen und Zulassungen verantwortlichen Stellen zu informieren ist und die vorgesehenen Angaben in einer auf dem letzten Stand zu haltenden Liste veröffentlicht. Gemäß dem Unionsrecht der Richtlinie (EU) 2016/797 ist die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) befugt, unter bestimmten Bedingungen Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen auszustellen, insbesondere wenn das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs die Netze mehrerer Staaten umfasst. Dadurch wird die ERA de facto zur zuständigen Behörde für diejenigen OTIF-

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

7. § 6 verpflichtet die Vertragsstaaten zur ständigen Überwachung der in § 2 genannten Stellen. Bei Feststellung der Nichterfüllung der Anforderungen gemäß § 3 ist deren Zuständigkeit zu entziehen und der Generalsekretär davon in Kenntnis zu setzen.

8. § 7 regelt die Vorgangsweise in Fällen, in denen ein Vertragsstaat zu der Ansicht gelangt ist, dass eine in die Verantwortlichkeit eines anderen Vertragsstaates fallende Behörde oder Stelle die Anforderungen gemäß § 3 nicht erfüllt. Derartige Fälle sind dem CTE vorzulegen, der bestimmte Maßnahmen zu treffen hat.

Artikel 6
Gültigkeit technischer Zertifikate

1. Dieser Artikel enthält den wichtigen Grundsatz, dass eine von einer zuständigen Behörde eines Vertragsstaates der ER ATMF in Einklang mit den technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU vorgenommene technische Zulassung in den Formen der Bauartzulassung eines Fahrzeugmusters oder der Betriebszulassung für einzelne Fahrzeuge in den übrigen Vertragsstaaten der ER ATMF von Behörden, dort tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern anerkannt wird. Dies gilt selbstverständlich auch für die entsprechenden Zertifikate. Ein erneutes Verfahren der technischen Zulassung in einem der betroffenen anderen Vertragsstaaten der ER ATMF findet für den Fall der Verwendung dieses technisch für den internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeugs in ihrem Gebiet nicht mehr statt. Es würde einen Verstoß gegen diese internationale Rechtsordnung darstellen (s. auch die Bemerkungen zu Artikel 19).

2. § 1 sieht als generelle Regel vor, dass von einer zuständigen Behörde (Artikel 5) in einem Vertragsstaat ausgestellte technische Zertifikate in allen anderen Vertragsstaaten gültig sind. Ihre Verwendung für bestimmte Fahrzeuge bzw. Bauarten (§ 5) unterliegt jedoch den nachfolgend angeführten Bedingungen.

3. Gemäß § 2 muss das ein Fahrzeug betreibende EVU sicherstellen, dass das Fahrzeug mit der zu benutzenden Infrastruktur kompatibel ist.

4. Die Betriebserlaubnis für ein Fahrzeug, das allen anwendbaren ETV entspricht, gilt gemäß § 3 dann in allen anderen Vertragsstaaten, wenn diese ETV alle grundlegenden Anforderungen abdecken und keine offenen Punkte beinhalten, welche die Kompatibilität mit der Infrastruktur betreffen, und unter der Voraussetzung, dass für das Fahrzeug keine Sonderfälle oder Abweichungsregelungen im Anspruch genommen worden sind.

5. Für Fahrzeuge, die den Bedingungen im § 3 nicht entsprechen, sollte der Antragsteller gemäß § 4 Bedingungen für eine ergänzende Betriebszulassung erfüllen. Diese Bedingungen werden von den jeweiligen zuständigen Behörden der Vertragsstaaten gemäß den dort geltenden nationalen technischen Vorschriften

gestellt, in welchen die Zulassung gelten sollte. Solche Bedingungen können Risikoanalysen oder zusätzliche Prüfungen betreffen, wobei Doppelgleisigkeiten bzw. Wiederholungen zu unterbleiben haben und die Äquivalenztabelle zu berücksichtigen ist. Des Weiteren sind nationale technische Vorschriften betreffend offene Punkte, die sich nicht mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur befassen, nicht vor der Ergänzung der Betriebszulassung zu prüfen, da die erforderlichen Prüfungen dieser offenen Punkte bei der Zulassung des Fahrzeugs durch den ersten Vertragsstaat gemäß den nationalen Anforderungen dieses Staates durchgeführt wurden und gegenseitig anzuerkennen sind. Damit werden die gleichen Prinzipien wie in der Interoperabilitätsrichtlinie aufgestellt.

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

7. Bei seiner 25. Tagung hat der Revisionsausschuss in § 3 Buchst. b) die Präzisierung hinzugefügt, dass ein Sonderfall den freien Verkehr eines Fahrzeugs, für das der Sonderfall gilt, nicht zwangsläufig beschränken muss. Siehe auch erläuternde Bemerkung zu Artikel 3a § 1 Buchst. e).

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

Artikel 6a
Anerkennung von Verfahrensunterlagen

Artikel 6b
Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen

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

Artikel 7
Vorschriften für Fahrzeuge

1. Die Zulassung ist eine Momentaufnahme, bei der die Übereinstimmung mit den Vorschriften zu einem gegebenen Zeitpunkt überprüft wird. Nach der Zulassung haben Halter, ECM und EVU sicherzustellen, dass das Fahrzeug gut Instand gehalten ist und sich in einem betriebstauglichen Zustand befindet. Artikel 10a regelt zudem im Bedarfsfall das Ruhen und den Entzug technischer Zertifikate nach der Zulassung.

2. § 1 nennt das der technischen Zulassung von Fahrzeugen zugrundeliegende materielle Recht: die in den Anlagen der ER APTU, den sogenannten ETV, enthaltenen technischen Vorschriften für den Bau von Eisenbahnfahrzeugen (Buchst. a) und die Bau- und Ausrüstungsvorschriften in der „technischen“ Anlage des RID (Buchst. b) sowie sonstige Vorschriften, die zur Erfüllung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen (Buchst. c) nötig sind.

3. Wenn die ETV nicht alle grundlegenden Anforderungen abdecken oder wenn ein Sonderfall oder offener Punkt hinsichtlich der Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Infrastruktur zum Tragen kommt, sind ergänzend die darauf anwendbaren nationalen technischen Vorschriften zu erfüllen. Dabei ist zu beachten, dass die Äquivalenztabelle anzuwenden ist und nationale technische Vorschriften betreffend offene Punkte, die sich nicht mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur befassen, nur vom erstzulassenden Vertragsstaat geprüft werden dürfen.

4. § 1 Buchst. c): Dieser Buchstabe wurde von der 25. Tagung des Revisionsausschusses hinzugefügt, da die ETV nicht zwingend alle fahrzeugbezogenen Aspekte regeln. Zusätzliche Konformitätsprüfungen für nicht von der ETV abgedeckte Fahrzeugteile, die aber dennoch Auswirkungen auf die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen gemäß ETV GEN-A haben können, können nötig sein. Diese zusätzlichen Prüfungen müssen nur einmal durchgeführt werden, unter der Zuständigkeit der für die erste Betriebszulassung zuständigen Behörde. Da die ETV alle Interoperabilitätsaspekte vollständig abdecken, muss bei Folgezulassungen keine solche Prüfung über die Übereinstimmung der ETV hinaus stattfinden.

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

6. Das Erfordernis der technischen Kompatibilität mit der zu benutzenden Infrastruktur und den Betriebsleitsystemen wird nicht ausdrücklich in dieser Bestimmung erwähnt; dies ist selbstverständlich.

7. Die technische Zulassung ist eine notwendige, aber nicht ausreichende Bedingung für das freie Verkehren von Rollmaterial. Das betreffende Eisenbahnverkehrsunternehmen muss darüber hinaus über ein Zugangsrecht (s. Richtlinie 91/440/EWG), eine Betriebsgenehmigung sowie über ein Sicherheitszertifikat verfügen und verschiedene weitere Bedingungen erfüllen. Diese weiteren, zusätzlich zur technischen Zulassung zu erfüllenden Erfordernisse für

einen grenzüberschreitenden Einsatz von Eisenbahnfahrzeugen können in anderen Vorschriften geregelt oder zu regeln sein.

Artikel 7a
Abweichungen

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

Artikel 8
Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur

Das Verfahren der Bauabnahme und der Betriebszulassung von Eisenbahninfrastruktur kann weiterhin dem nationalen Recht überlassen bleiben. Dies muss jedoch nicht für Bauteile und Ausrüstungsgegenstände gelten, die zwar in einem Vertragsstaat hergestellt und technisch zugelassen werden, jedoch nicht in diesem Vertragsstaat, sondern nur in anderen Vertragsstaaten verwendet werden, z. B. Schienen und Stromversorgungseinrichtungen. Insofern kommt den ER APTU und ER ATMF auch eine industrie- und handelspolitische Bedeutung zu.

Artikel 9
Betriebsvorschriften

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

2. Dieser Artikel bildet die Klammer zwischen den technischen Vorschriften für Bau und Betrieb von Eisenbahnfahrzeugen und denen für Bau und Betrieb einer Eisenbahninfrastruktur.

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

4. § 2 enthält die wichtige Verpflichtung für die Infrastrukturbetreiber in den Vertragsstaaten, wegen der Einheit des Systems „Schiene“ auch die technischen Vorschriften der Anlagen der ER APTU zu beachten, soweit sie Bau und Betrieb der Infrastruktur betreffen.

5. Der Revisionsausschusses hat in seiner 24. Tagung beschlossen, die vom Fachausschuss für technische Fragen der OTIF angenommenen Einheitlichen Technischen Vorschriften und validierten technischen Normen nicht als dem Text der APTU angefügte Anlagen, sondern auf der Website der Organisation zu

veröffentlichen. Als redaktionelle Folgeänderung wurden die Verweisungen auf die Anlagen durch Verweisungen auf die ETV ersetzt.

Artikel 10 [2]
Beantragung und Ausstellung von technischen Zertifikaten und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen

1. Gemäß § 1 können technische Zertifikate für Bauarten oder Einzelfahrzeuge ausgestellt werden

2. Jede Stelle, die den in diesem Artikel festgelegten Aufgaben und Pflichten eines Antragstellers nachkommen kann, kann ein Antragsteller sein.

3. § 3 stellt klar, dass der Antrag an die zuständige Behörde (Artikel 5) in jedem Vertragsstaat, d. h. ohne örtliche Anknüpfung, gestellt werden darf

4. § 3a wurde vom Revisionsausschuss an dessen 25. Tagung hinzugefügt. Mit diesem Paragraphen werden zwei Ziele verfolgt. Erstens die Inbezugnahme von Erklärungen und ETV-Prüfzertifikaten, die aus § 3 gestrichen wurden, und zweitens die explizite Erwähnung des Grundsatzes, dass Antragsteller die Dienste von Prüforganen mit Sitz in anderen Vertragsstaaten in Anspruch nehmen können.

5. § 4 betrifft technische Zertifikate für Fahrzeuge, die wegen eingeschränkter Konformität ergänzende Zulassungen gemäß Artikel 6 § 4 benötigen. Hierfür muss das beantragte Verwendungsgebiet genau angegeben werden. Ergibt sich daraus die Notwendigkeit von Zulassungen/Bewertungen durch mehrere zuständige Stellen, so sollen sich diese koordinieren, um das Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und die Kosten für den Antragsteller zu verringern. Das Verwendungsgebiet eines bereits zum Betrieb zugelassenen Fahrzeugs kann in Übereinstimmung mit Artikel 6 § 4 ausgeweitet werden. In diesem Falle ist der Antragsteller für die Aktualisierung der Fahrzeugunterlagen zu diesem Zweck zuständig.

6. § 5 sieht vor, dass Zulassungen nicht gewinnorientiert durchgeführt werden dürfen und alle Kosten des Zulassungsverfahrens vom Antragsteller zu tragen sind. Letzteres gilt jedoch nur subsidiär zum nationalen Recht des Staates, in welchem die Zulassung erteilt wird.

   Der für die zuständige Behörde geltende Grundsatz „nicht zu Gewinnzwecken“ ist zur Vermeidung von Interessenkonflikten nötig.

   Die Durchführung der Bewertung zu Gewinnzwecken ist möglich, da Prüforgane private Einrichtungen sein können. Die Bestimmungen der ETV GEN-E verbieten jedoch eine Entlohnung von für Prüfungen zuständigem Personal, in Abhängigkeit der Anzahl der durchgeführten Prüfungen oder deren Ergebnisses.

---

[2] Der vorherige Titel von Artikel 10 lautete „Technische Zulassung“. Auf Grund der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung gefassten Beschlüsse, in deren Rahmen die Begriffsbestimmungen umgestaltet wurden, hat man die Bestimmungen dieses Artikels neu gefasst und zwei weitere Artikel 10a und 10b eingefügt.

7. § 5a stellt das für alle Vorgänge im Bereich technischer Zulassungen/Prüfungen geltende Diskriminierungsverbot klar.

8. § 6: Das Prüforgan erstellt das Technische Dossier, es prüft, korrigiert und ergänzt es nicht. Der Antragsteller reicht das Technische Dossier ein. Die Instandhaltungsunterlagen werden von der ECM zusammengestellt (die Instandhaltungsunterlagen werden von der ECM erstellt und aktualisiert). Die Instandhaltungsunterlagen müssen mit den mit der Zulassung in Zusammenhang stehenden Dokumenten und somit mit dem Technischen Dossier konform sein.

9. Wer Prüfungen durchführt, hat gemäß § 7 deren Inhalte und Ergebnisse in einem Prüfbericht festzuhalten.

10. Bei der Zulassung von Fahrzeugen, für die bereits eine Zulassung der Bauart vorliegt, hat der Antragsteller gemäß § 8 dem Antrag das Bauartzertifikat beizufügen und die Übereinstimmung der zuzulassenden Fahrzeuge mit der Bauart gehörig darzulegen.

11. § 9 stellt im ersten Satz klar, dass technische Zertifikate grundsätzlich unbefristet auszustellen sind. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sie auch unbefristet verwendet werden können. Der zweite Satz erinnert daran, dass der Geltungsbereich des Zertifikats beschränkt sein kann, wobei dies nicht im Ermessen der ausstellenden Stelle liegt, sondern von den gegebenen Voraussetzungen abhängt.

12. Auf seiner 26. Tagung hat der Revisionsausschuss die Änderung von § 11 beschlossen, damit dieser das Verfahren aus der Richtlinie (EU) 2016/797 der Europäischen Union widerspiegelt. Diese Klarstellung gibt den Fahrzeughaltern und -eigentümern, die das Fahrzeug aufrüsten oder erneuern möchten, Rechtssicherheit, da die Bedingungen präzisiert werden, unter denen eine neue Betriebszulassung für eine bestehendes Fahrzeug erforderlich wird.

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

1. § 1 betrifft den für den Entzug oder die Aussetzung technischer Zertifikate im internationalen Bereich maßgeblichen Vorgang.

2. Die §§ 2 und 4 unterscheiden zwischen dem Ruhen und dem Erlöschen der Betriebszulassung. Nur bei der Ausmusterung eines Fahrzeugs soll die Betriebszulassung erlöschen, in allen übrigen Fällen hingegen ruhen (Niederschrift 15. Tagung, S. 54/55). Die 5. Generalversammlung beschloss, neben den in § 4 Buchst. a) bis c) geregelten Fällen des „automatischen“ Ruhens der Betriebszulassung auch die Möglichkeit vorzusehen, dass die zuständige Behörde das Ruhen anordnet (Buchst. d), zumal umstritten war, ob das Ruhen „automatisch“, das heißt ohne einen behördlichen Akt, eintreten könne (Niederschrift, S. 156-160).

3. Bestimmungen über den Entzug der Betriebszulassung, die gemäß § 6 sinngemäß auch für die Zulassung der Bauart gelten, finden sich in den §§ 2, 3 und 5, solche über die Aussetzung (der Gültigkeit/Verwendung) dieser Zertifikate in § 4.

4. Anlässe für die verpflichtende Aussetzung sind

   - unzureichende technische Betreuung des Fahrzeugs (Überprüfungen, Wartung etc.),

   - Missachtung des Auftrags zur Vorführung bei Fahrzeugen mit schwerer Beschädigung und

   - Nichteinhaltung der Bestimmungen der ATMF, ETV oder der der Zulassung zugrunde gelegten nationalen Vorschriften.

   Anlässe für den allfälligen Entzug sind

   - Nichterfüllung der gemäß ETV etc. geltenden technischen Anforderungen,

   - gegebenenfalls Nichtbehebung der für die Nichterfüllung maßgeblichen Mängel und

   - Nichteinhaltung der für eine begrenzte Zulassung festgelegten Bedingungen/Auflagen.

5. Gemäß § 3 darf der Entzug (im Gegensatz zur Aussetzung) nur durch jene Stelle erfolgen, welche die Zulassung des Baumusters oder die Betriebszulassung ausgestellt hat.

Artikel 10b
Regeln für Bewertungen und Verfahren

1. § 1 ermächtigt den CTE, Prüfungen und Verfahren für die technische Zulassung in verbindlicher Weise zu regeln.

2. Soweit es für solche Regelungen auf der Ebene der Vertragsstaaten oder der EU ergänzende Vorschriften gibt, sind diese gemäß § 2 dem Generalsekretär zwecks Befassung des CTE und Veröffentlichung mitzuteilen.

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

Artikel 11
Technische Zertifikate

1. §§ 1 bis 3 schreiben eine Beurkundung der technischen Zulassung sowie den Inhalt der Urkunden über eine Bauartzulassung bzw. über eine Betriebszulassung vor.

2. Gemäß § 1 sind für die Zulassung der Bauart und die Betriebszulassung stets getrennte Zertifikate auszustellen, jedoch kann gemäß § 4 eine Betriebszulassung auch für mehrere Fahrzeuge derselben Bauart ausgestellt werden.

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

4. § 2 Buchst. b): Die Instandhaltungsunterlagen werden von der ECM zusammengestellt und sind daher nicht Teil der technischen Zertifikate. Die Instandhaltungsunterlagen werden in Übereinstimmung mit dem Technischen Dossier erstellt, welches Teil der Zulassungsdokumentation ist. Das Technische Dossier enthält alle Elemente mit Bezug zur Wartung, Überwachung, Betrieb und Instandhaltung.

5. Unter dem Begriff „Hersteller“ ist auch eine Vereinigung von Herstellern zu verstehen; es ist dem Antragsteller überlassen, die Bauartzulassung entweder nur für sich oder allenfalls für weitere Hersteller zu beantragen (Niederschrift 15. Tagung, S. 59).

6. § 6 bestimmt, in welchen Sprachen die Zertifikate zu drucken sind. Die Zertifikate müssen in den Arbeitssprachen der OTIF (derzeit deutsch, französisch und englisch) verfasst sein und in gedruckter Form vorliegen.

7. Aus den §§ 7-9 ergibt sich, dass die ursprünglich an den Antragsteller ausgestellten Zertifikate bei Wechsel der Verfügungsberechtigung über das Fahrzeug weiterzugeben sind.

Artikel 12
Einheitliche Ausführungen

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

2. § 1 sieht vor, dass die Organisation einheitliche Muster für die Zertifikate über Bauartzulassungen und Betriebszulassungen vorschreibt.

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

Artikel 13
Register

1. Der CTE hat zu folgenden Einzelheiten Festlegungen zu treffen (§ 4), wobei auf in den Vertragsstaaten (nationale Fahrzeugregister NVR) bzw. der EU (ERA) bereits bestehende Strukturen Bedacht zu nehmen ist (§ 5):

   a) funktioneller und technischer Aufbau der Datenbank,

b) welche notwendigen Daten wann und auf welche Weise zur Verfügung zu stellen sind,

c) Zugriffsrechte,

d) Datenbankstruktur sowie

e) sonstige administrative und betriebliche Regelungen.

2. Die Datenbank kann sich auf dezentralisierte elektronische Register, einschließlich Nationaler Fahrzeugregister (NVR) in den Vertragsstaaten stützen, jedoch sollten die Informationen über eine zentrale Suchmaschine abrufbar sein; eine Koordinierung der Datenbank und ihrer Betriebsvorschriften mit den von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gemäß Entscheidung der Kommission 2007/756/EG eingerichteten Nationalen Fahrzeugregistern ist erforderlich.

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

Artikel 14
Anschriften und Zeichen

1. Artikel 14 schreibt in Ergänzung zu dem in Artikel 11 §§ 2 und 3 geregelten Inhalt der Zertifikate die Zeichen und Anschriften an Fahrzeugen vor, aus denen auf den ersten Blick ersehen werden kann, ob und unter welchen Bedingungen das betreffende Fahrzeug zum internationalen Eisenbahnverkehr zugelassen ist.

2. Die Regelung beschränkt sich auf den Grundsatz, dass die Anschriften und Zeichen anzubringen sind, wie sie die Anlagen der ER APTU vorsehen. Die Anlagen der ER APTU sollen im Wesentlichen die Regelungen aufgreifen, wie sie in Ziffer 3.1.16 des internationalen Abkommens über die technische Einheit im Eisenbahnwesen (TE), Entwurfs-Fassung April 1986, in Ziffer 5.1, 34.1.1, 34.1.2 und 34.2.3 des RIC bzw. in Ziffer 34.1, 34.1.1 §§ 2 und 3, und 34.1.3 des RIV enthalten sind.

3. Die Zulassungsbehörde hat die Anbringung an dem Fahrzeug und Registrierung der Fahrzeugnummer im NVR (Artikel 13) sicher zu stellen.

Artikel 15
Instandhaltung

1. In § 1 werden die Ziele und Elemente der Instandhaltung dargestellt. In Übereinstimmung mit den gängigen Verfahren verschiedener Vertragsstaaten und zur expliziteren Klarstellung der Pflichten des Halters, obliegt dem Halter die Verpflichtung, den ihm zugeordneten Fahrzeugen eine ECM zuzuweisen.

2. Gemäß § 2 obliegt es einer entsprechend ausgebildeten Einrichtung (für die Instandhaltung zuständigen Stelle – ECM), die in der Datenbank zu registrieren ist, die Wartung für jedes Fahrzeug zu organisieren. Eine solche Einrichtung ist auch nach EU-Recht erforderlich. Die neuen Vorschriften für die Zertifizierung von ECM in ATMF-Anlage A beziehen sich nicht mehr ausschließlich auf Güterwagen, weswegen der Verweis auf Güterwagen gestrichen werden muss.

   Wenn der Ausschuss für die Annahme von Vorschriften zuständig ist, so erstreckt sich diese Zuständigkeit auch auf deren Änderung, sodass die explizite Erwähnung der Zuständigkeit für die Änderung von Vorschriften überflüssig ist und gestrichen werden sollte.

   In ATMF-Anlage A sind die von allen ECM einzuhaltenden Anforderungen festgelegt sowie die Vorschriften für die Zertifizierung und Prüfung von ECM, die von den ECM-Zertifizierungsstellen zu befolgen sind. Darüber hinaus sind Anforderungen enthalten, die von anderen Parteien, wie z. B. den Vertragsstaaten, den zuständigen Behörden, dem Registerführer des ECM-Registers und dem Generalsekretär der OTIF, zu erfüllen sind.

   In den ATMF wird allgemein festgelegt, dass alle ECM für Güterwagen zertifiziert sein müssen; dieser allgemeine Grundsatz gilt in der Regel auch für alle anderen ECM. Nichtsdestoweniger besteht innerhalb der ATMF-Anlage A jedoch die Möglichkeit für Detailregelungen, wonach z. B. bestimmte ECM von der Zertifizierung ausgenommen werden können.

   Die Ausstellung von ECM-Zertifikaten muss ausschließlich ECM-Zertifizierungsstellen vorbehalten sein, die in Übereinstimmung mit ATMF-Anlage A in einem der Vertragsstaaten akkreditiert oder anerkannt sind.

3. Die §§ 3 bis 5 enthalten Bestimmungen über die Interaktion zwischen den ECM und den Eisenbahnverkehrsunternehmen, über den Instandhaltungsnachweis und die Möglichkeit, weitere Einzelheiten in Anlagen zu den ATMF festzulegen.

4. § 3: In Übereinstimmung mit Artikel 11 § 8 ist der Halter die Aufbewahrungsstelle für das Technische Dossier, welches Angaben über Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthält.

   Die Art der zwischen EVU und ECM auszutauschenden Informationen ist geregelt in ATMF-Anlage A; ECM-Vorschriften Anlage III Punkt 7. Diese Informationen können über den Halter vermittelt werden.

Artikel 15a
Zugbildung und Betrieb

1. Artikel 15a wurde vom Revisionsausschuss an dessen 25. Tagung hinzugefügt.

2. § 1 Buchst. d): Die Wörter „wie die ...“ geben an, dass noch weitere Betriebsvorschriften existieren können, z. B. nationale Vorschriften zum internationalen Eisenbahnverkehr.

3. § 2 „Einrichtungen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind“ bezieht sich beispielsweise auf Infrastrukturbetreiber, die zum Zweck der Instandhaltung der Gleise Instandhaltungsfahrzeuge betreiben. Wenn diese Maschinen nicht zur Beförderung, sondern für Gleisarbeiten auf „außer Betrieb“ befindlichen Gleisen eingesetzt werden, finden diese Vorschriften keine Anwendung. In derartigen Fällen gelten diese Fahrzeuge als Instandhaltungs- oder Prüfmaschinen und nicht als Züge und fallen daher nicht in den Anwendungsbereich dieser Vorschriften.

4. § 3 In Übereinstimmung mit Artikel 15 § 3 ist der Halter die Aufbewahrungsstelle für das technische Dossier, welches Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung und laufende oder periodische Überwachung enthält.

5. § 4 Um seinen Pflichten nach Artikel 15a nachkommen zu können, sollte das Eisenbahnunternehmen über korrekte und ausreichende Informationen über die Merkmale der Infrastruktur, auf der es seine Züge betreiben wird, verfügen. Der Infrastrukturbetreiber ist verpflichtet, diese Informationen zu liefern. Wenn mehr als ein Eisenbahnunternehmen seine Infrastruktur nutzt, sollte der Infrastrukturbetreiber allen Eisenbahnunternehmen die entsprechenden Informationen zur Verfügung stellen.

Artikel 16
Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen

1. Gemäß § 1 sind bei Unfällen, Zwischenfällen oder schweren Beschädigungen alle Betroffenen, namentlich aber die Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM und Eisenbahnunternehmen verpflichtet,

   - Maßnahmen für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, für die Umwelt und für die öffentliche Gesundheit zu treffen und

   - Ermittlungen über die Ursachen durchzuführen.

2. § 1a ergänzt § 1 dahingehend, dass die genannten Maßnahmen – in erster Linie vom IB - zu koordinieren und die genannten Ermittlungen und allfällige vom Staat in Auftrag gegebene Untersuchungen unabhängig voneinander zu sehen sind.

3. § 2 führt aus, dass Beschädigungen dann als „schwer“ zu betrachten sind, wenn ihre Behebung einen Zeitaufwand von mindestens 72 Stunden oder einen Kostenaufwand von mindestens 0,18 Millionen SZR erfordert. SZR ist die Währung des Internationalen Währungsfonds (IWF), die gemäß Artikel 9 des Übereinkommens

die in den Anhängen vorgesehene Rechnungseinheit ist. Gemäß § 5 kann der in § 2 genannte Mindestbetrag vom CTE geändert werden.

4. § 3 enthält die – im Sinne von § 1a in erster Linie den IB betreffende - Verpflichtung, Unfälle, Zwischenfälle oder schwere Beschädigungen an die Stelle (Artikel 5) zu melden, welche die Betriebszulassung erteilt hat. Diese ist dabei auch berechtigt, die Frage der Gültigkeit der Zulassung bzw. der Notwendigkeit eines neuerlichen Zulassungsverfahrens auf die Weise zu prüfen, dass ihr das beschädigte bzw. bereits reparierte Fahrzeug vorgeführt wird.

5. § 4 befasst sich mit der Unfallauswertung und sich daraus ergebenden Fragen im Hinblick auf Änderungen in den Bau- und Betriebsbestimmungen von ETV und Maßnahmen bezüglich davon betroffener technischer Zertifikate. Dabei kommt dem CTE eine Schlüsselstellung zu.

Artikel 17
Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen

1. Der Entwurf des Sekretariates[3] vom 19. Dezember 1997 nannte abschließend die Gründe und Voraussetzungen, die es den zuständigen Behörden, den Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Infrastrukturbetreibern erlauben, ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug zurückzuweisen. In den Buchstaben a) bis e) jenes Entwurfes wurden Regelungen der Ziffern 6.2, 6.4.1, 6.4.2, 6.4.3, 6.4.4, 6.4.5 und 34.1.3 des RIC und der Ziffern 2.2, 3.3.1, 3.3.3, 3.4, 3.6, 14.2 und 34.1.2 des RIV übernommen. Der Revisionsausschuss beschloss jedoch, diesen Artikel allgemeiner und positiv zu formulieren (Niederschrift 15. Tagung, S. 69; Niederschrift 18. Tagung, S. 53/54).

2. § 1 legt vorbehaltlich der Ausnahmen in §§ 2 und 3 als generelle Regel fest, dass Eisenbahnfahrzeuge, die alle für sie geltenden Vorschriften erfüllen, weder stillgelegt noch zurückgewiesen werden dürfen.

   § 2 stellt klar, dass zu Fahrzeugkontrollen berechtigte Behörden (und deren Organe) Fahrzeuge auch bereits bei bloßem Verdacht der Nichterfüllung von Vorschriften stilllegen dürfen, wobei man sich möglichst rasch, spätestens jedoch innerhalb von 24 Stunden, Gewissheit zu verschaffen hat.

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

3. In seiner 25. Tagung hat der Revisionsausschuss klargestellt, dass Artikel 17 die Verantwortung des Eisenbahnunternehmens gemäß Artikel 15a nicht beeinflussen sollte.

---

[3] Damals: „Zentralamt“

Artikel 17 § 1 ATMF bedeutet nicht, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Lage sein muss, jeden Fahrzeugtyp verwenden zu können. Ein zugelassenes und mit dem betrieblichen Umfeld oder der Fahrzeugflotte eines Eisenbahnverkehrsunternehmens inkompatibles Fahrzeug wird nicht am Verkehr gehindert, da es aber die technischen bzw. betrieblichen Erfordernisse für dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erfüllt, ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen schlicht nicht in der Lage, es zu betreiben. Dies bedeutet, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden kann, unter den oben gegebenen Bedingungen und unter Berücksichtigung seiner Pflichten aus Artikel 15a nicht in der Lage zu sein, einen bestimmten Wagentyp, der ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen/genehmigt wurde, zu betreiben.

Artikel 18
Nichtbeachtung von Vorschriften

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

   - auf jenes des Vertragsstaates, in welchem der IB seinen Geschäftssitz hat, für die Infrastruktur betreffende zivil- und strafrechtliche Folgen und

   - in allen anderen Fällen auf jenes des Vertragsstaates, von dessen zuständiger Behörde (Artikel 5) die erste Betriebszulassung erteilt wurde.

2. Es handelt sich um eine sogenannte *Gesamtverweisung*, das heißt, es wird nicht unmittelbar auf die Sachnormen des betreffenden Vertragsstaates, sondern zunächst auf dessen Kollisionsnormen verwiesen. Von diesen hängt es ab, welche Sachnormen schließlich angewendet werden.

Artikel 19
Übergangsbestimmungen

1. § 2 bezieht sich auf den 1.1.2011, das Datum, an dem die 2011 Fassung der ATMF in Kraft getreten ist.

2. Nach der 2011 Fassung der ATMF galt die Genehmigung durch ein Eisenbahnunternehmen, das Vertragspartei von RIV oder RIC war, dann als Genehmigung durch den Staat, wenn zum Zeitpunkt der Genehmigung durch dieses Eisenbahnunternehmen keine andere Behörde mit der Befugnis zur Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen bestand. Dieser Grundsatz wurde vom Revisionsausschuss auf dessen 25. Tagung gestrichen.

3. Mit dem Inkrafttreten der ATMF am 1.1.2011 (und der Interoperabilitätsrichtlinie der EU am 19.7.2008) wurde die Zuständigkeit für die Genehmigung/Zulassung von Fahrzeugen von Eisenbahnunternehmen auf Staatsebene übertragen. Als die ATMF 2011 in Kraft getreten sind, gab es noch keine Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV), auf die man sich bei der Zulassung hätte stützen können. Die Zulassung musste daher Staat für Staat gemäß Artikel 6(4) durchgeführt werden. Auch in Abwesenheit harmonisierter ETV-Vorschriften galten die Grundsätze der

ATMF vollständig in allen Vertragsstaaten. Daraus ergab sich, dass die Staaten und nicht die Eisenbahnunternehmen die Verantwortung für die Zulassung der Fahrzeuge übernahmen.

4. Der 19.7.2008, Inkrafttretensdatum der Interoperabilitätsrichtlinie in der EU, hat außerhalb der EU keine besondere Bedeutung. Dieses Datum kann somit in diesem Sinne nicht in die ATMF übernommen werden. Jedes andere Vorgehen würde bedeuten, dass zwischen dem 19.7.2008 und dem 1.1.2011 getroffene korrekte Entscheidungen und korrekt durchgeführte Verfahren in Frage gestellt werden müssten. Eine derartig rückwirkende Anwendung sollte vermieden werden.

5. Mit dem Inkrafttreten von ETV ab 2012 wurden harmonisierte Anforderungen eingeführt. Die Vertragsstaaten sollten diese ETV in ihrem jeweiligen Eisenbahnsektor umsetzten.

6. Die ATMF bildeten eine sich grundlegend von derjenigen des RIV und RIC unterscheidende Herangehensweise. In Anwendung der ATMF übernehmen die Vertragsstaaten einander gegenüber die Verantwortung für von ihnen zum Betrieb zugelassene Fahrzeuge; diese Verantwortung kann durch die alleinige Anwendung des RIC und RIV nicht abgedeckt werden. RIV und RIC sind nicht mit den ATMF kompatibel und stehen sogar im Widerspruch zu gewissen ATMF-Grundsätzen. Aus diesem Grund können mit Inkrafttreten der ATMF am 1.1.2011, RIV und RIC nicht länger die einzige Grundlage für die Zulassung bilden, es sei denn, die anwendbare ETV sieht dies so vor.

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

Artikel 20
Meinungsverschiedenheiten

Artikel 20 weist dem Fachausschuss für technische Fragen eine Schlichtungsaufgabe zu, falls zwischen zwei oder mehreren Vertragsstaaten der ER ATMF Meinungsverschiedenheiten in Zusammenhang mit der technischen Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen bestehen. Außerdem soll auch das Schiedsgericht, wie es in Titel V COTIF vorgesehen ist, mit solchen Meinungsverschiedenheiten befasst werden können.