

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-  
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

---

**Commission de révision  
Revisionsausschuss  
Revision Committee**

**CR 24/NOT/Add.3  
21.12.2009**

Original EN

## **24. Tagung**

Teilrevision von Anhang F (APTU) zum Übereinkommen  
(Text in der geänderten Fassung und Erläuternde Bemerkungen)

## **Artikel 1 Anwendungsbereich**

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften legen das Verfahren fest, nach dem für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist, technische Normen für verbindlich erklärt und einheitliche technische Vorschriften (ETV) angenommen werden.

## **Artikel 2 Begriffsbestimmungen**

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihrer Anlage(n) und der ETV bezeichnet zusätzlich zu den in Artikel 2 der ATMF definierten Begriffen der Ausdruck

- a) „Reisezugwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Personen bestimmt ist; der Begriff umfasst einen Gepäckwagen, der in einem Reisezug mitgeführt werden soll;
- b) „Projekt in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstand“ ein Projekt, dessen Planungs-/Konstruktionsphase einen Punkt erreicht hat, an dem eine Änderung der technischen Spezifikationen für den betreffenden Vertragsstaat nicht annehmbar wäre. Ein solches Hindernis kann rechtlicher, vertraglicher, wirtschaftlicher, finanzieller, sozialer oder umweltbezogener Art sein und ist entsprechend zu begründen;
- c) „Austausch im Rahmen der Instandhaltung“ den Ersatz von Komponenten durch Teile gleicher Funktion und Leistung im Rahmen der Wartung oder Instandsetzung;
- d) „technische Vorschrift“ jede in den ETV enthaltene Regelung, die sich auf den Bau, Betrieb, die Instandhaltung oder Sicherheitsaspekte oder auf ein Verfahren betreffend Eisenbahnmaterial bezieht, und die keine technische Norm ist;
- e) „technische Norm“ eine von einem anerkannten internationalen Normungsinstitut im dafür geltenden Verfahren angenommene freiwillige Norm;
- f) „Triebfahrzeug“ ein Eisenbahnfahrzeug mit eigenem Antrieb;
- g) „Güterwagen“ ein Eisenbahnfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das zur Beförderung von Gütern bestimmt ist.

## **Artikel 3 Zweck**

§ 1 Die Verbindlicherklärung technischer Normen für Eisenbahnmaterial sowie die Annahme von ETV für Eisenbahnmaterial sollen

- a) das freie Verkehren von Fahrzeugen und die freizügige Verwendung von sonstigem Eisenbahnmaterial im internationalen Verkehr erleichtern;

- b) dazu beitragen, die Sicherheit, die Zuverlässigkeit und die Betriebsbereitschaft im internationalen Verkehr zu gewährleisten;
- c) den Belangen der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit Rechnung tragen.

§ 2 Bei der Verbindlicherklärung technischer Normen oder der Annahme von ETV werden ausschließlich solche herangezogen, die auf internationaler Ebene ausgearbeitet wurden.

§ 3 Nach Möglichkeit

- a) ist die Interoperabilität der für den internationalen Verkehr erforderlichen technischen Systeme und Komponenten sicherzustellen;
- b) sind die technischen Normen und ETV wirkungsorientiert; gegebenenfalls enthalten sie Varianten.

#### **Artikel 4**

##### **Ausarbeitung von technischen Normen und ETV**

§ 1 Die Ausarbeitung von technischen Normen betreffend Eisenbahnmaterial und die Normierung von industriellen Produkten und Verfahren ist Aufgabe der anerkannten nationalen und internationalen Normungsinstitute.

§ 2 Die Ausarbeitung von ETV ist, aufgrund von Anträgen gemäß Artikel 6, Aufgabe des Fachausschusses für technische Fragen, der von geeigneten Arbeitsgruppen und dem Generalsekretär unterstützt wird.

#### **Artikel 5**

##### **Validierung technischer Normen**

§ 1 Über die Validierung einer technischen Norm oder bestimmter Teile davon hat der Fachausschuss für technische Fragen gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren zu beschließen. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

§ 2 Einen Antrag auf Validierung einer technischen Norm können stellen:

- a) jeder Vertragsstaat;
- b) jede regionale Organisation gemäß Artikel 2 Buchst. x) der ATMF;
- c) jedes nationale oder internationale Normungsinstitut, das mit Normierung im Eisenbahnwesen befasst ist; Artikel 3 § 2 ist Rechnung zu tragen;
- d) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein einheitlicher technischer Normen für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

§ 3 Die Verweisungen auf validierte technische Normen werden vom Generalsekretär auf der Website der Organisation veröffentlicht. Nach ihrer Veröffentlichung

begründet die Anwendung dieser technischen Norm eine Vermutung der Einhaltung der entsprechenden ETV.

- § 4 Die Anwendung von validierten technischen Normen ist freiwillig; eine Norm oder ein Teil davon können jedoch durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen.

### **Artikel 6 Annahme von ETV**

- § 1 Über die Annahme von ETV oder über deren Änderung hat der Fachausschuss für technische Fragen gemäß dem in Artikel 16, 20 und 33 § 6 des Übereinkommens vorgesehenen Verfahren zu beschließen. Die Beschlüsse treten gemäß Artikel 35 §§ 3 und 4 des Übereinkommens in Kraft.

- § 2 Einen Antrag auf Annahme oder Änderung von ETV gemäß § 1 können stellen:

- a) jeder Vertragsstaat;
- b) jede regionale Organisation gemäß Artikel 2, Buchst. x) der ATMF;
- c) jeder repräsentative internationale Verband, für dessen Mitglieder bei der Ausübung ihrer Tätigkeit das Vorhandensein von ETV für Eisenbahnmaterial aus Gründen der Sicherheit und Wirtschaftlichkeit unerlässlich ist.

### **Artikel 7 Form der Anträge**

Anträge gemäß Artikel 5 und 6 sind dem Generalsekretär in einer der Arbeitssprachen gemäß Artikel 1 § 6 des Übereinkommens zu übersenden und an den Fachausschuss für technische Fragen zu richten. Der Fachausschuss für technische Fragen kann Anträge ablehnen, wenn er sie für unvollständig, zusammenhanglos, nicht hinreichend begründet oder ungerechtfertigt hält. Der Antrag hat eine Bewertung der sozialen, wirtschaftlichen und umweltbezogenen Folgen zu enthalten.

### **Artikel 7a Folgenabschätzung**

- § 1 Der Fachausschuss für technische Fragen hat seinen Beschluss nach Berücksichtigung der vom Antragsteller dargelegten Begründung und Rechtfertigung zu fassen.
- § 2 Die Abschätzung hat die voraussichtlichen Auswirkungen für alle Vertragsstaaten, Betreiber und sonstigen Betroffenen anzugeben. Hat der Antrag Auswirkungen auf andere ETV als die, worauf sich der Antrag unmittelbar bezieht, so sind diese Schnittstellen ebenfalls zu berücksichtigen.
- § 3 Alle betroffenen Stellen haben durch die kostenlose Bereitstellung der erforderlichen Daten, sofern diese nicht durch geistige Eigentumsrechte geschützt sind, an der Abschätzung mitzuwirken.

## **Artikel 8** **ETV**

- § 1 Die angenommenen ETV sind auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.
- § 2 Grundsätzlich unterliegt jedes Teilsystem einer ETV. Gegebenenfalls kann ein Teilsystem durch mehrere ETV abgedeckt sein und eine ETV kann mehrere Teilsysteme abdecken.
- § 2a ETV sind auf neue Teilsysteme anzuwenden. Auf ein bestehendes Teilsystem sind sie dann anzuwenden, wenn es erneuert oder umgerüstet wird und in Übereinstimmung mit der in § 4 Buchst. f) geregelten Migrationsstrategie.
- § 3 Nach dem Mitteilungsverfahren gemäß Artikel 35 §§ 3, 4 des Übereinkommens und mindestens einen Monat vor dem Inkrafttreten hat der Generalsekretär auf der Webseite der Organisation Folgendes zu veröffentlichen:
- a) die angenommenen und mitgeteilten ETV,
  - b) den Zeitpunkt des Inkrafttretens,
  - c) die Liste der Vertragsstaaten, für welche diese ETV gelten, und
  - d) die aktualisierte Liste der ETV und der Zeitpunkte ihres Inkrafttretens.
- § 4 Soweit dies zur Erreichung des in Artikel 3 genannten Zwecks erforderlich ist, haben die sich auf Teilsysteme beziehenden ETV mindestens:
- a) den beabsichtigten Anwendungsbereich (Teil des Netzes oder Fahrzeuge; Teilsystem oder Teil davon) anzugeben;
  - b) grundlegende Anforderungen für jedes betroffene Teilsystem und seine Schnittstellen zu anderen Teilsystemen vorzusehen;
  - c) die funktionellen und technischen Spezifikationen festzulegen, denen das Teilsystem und seine Schnittstellen mit anderen Teilsystemen entsprechen müssen; erforderlichenfalls können die Spezifikationen je nach Einsatz des Teilsystems, zum Beispiel in Abhängigkeit von Kategorien von Strecken, Knotenpunkten und/oder Fahrzeugen, voneinander abweichen;
  - d) die Bauelemente oder Interoperabilitätskomponenten und Schnittstellen zu bestimmen, die Gegenstand von technischen Normen sein müssen, die zur Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems erforderlich sind;
  - e) für jeden in Betracht kommenden Fall die Verfahren anzugeben, die zur Bewertung der Konformität mit den Bestimmungen der ETV angewendet werden müssen. Diese Verfahren stützen sich auf die in einer allgemeinen ETV gemäß § 8 festgelegten Bewertungsmodule;
  - f) die Strategie zur Umsetzung der ETV anzugeben. Insbesondere sind die zu erreichenden Etappen festzulegen, damit sich schrittweise ein Übergang vom gegebenen Zustand zum Endzustand, in dem die ETV allgemein eingehalten

werden, ergibt; für jede Phase sind geeignete Übergangsbestimmungen aufzunehmen.

- g) für das betreffende Personal die Bedingungen in Bezug auf die berufliche Qualifikation sowie die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen am Arbeitsplatz, die für den Betrieb und die Instandhaltung des betreffenden Teilsystems sowie für die Umsetzung der ETV erforderlich sind, anzugeben.

§ 5 Jede ETV ist auf der Grundlage einer Prüfung des vorhandenen Teilsystems zu erarbeiten und hat ein oder mehrere Teilsysteme als Ziel anzugeben, das schrittweise und innerhalb eines angemessenen Zeitraums erreicht werden kann. Die schrittweise Annahme von ETV und deren Einhaltung ermöglichen es auf diese Weise, die Interoperabilität des Eisenbahnsystems Schritt für Schritt zu verwirklichen.

§ 6 Die ETV haben in geeigneter Weise die Kompatibilität des vorhandenen Eisenbahnsystems jedes Vertragsstaates zu bewahren. Mit diesem Ziel kann in jeder ETV eine Bestimmung für „Sonderfälle“ für ein oder mehrere Vertragsstaaten in Bezug auf das Netz und die Fahrzeuge vorgesehen werden; besonders zu beachten sind Lichtraumprofil, Spurweite oder Abstand zwischen den Gleisen und Fahrzeuge, die aus Drittländern stammen oder für sie bestimmt sind. Die ETV haben für jeden Sonderfall die Vorschriften für die Einführung der in § 4 Buchst. c) bis g) aufgeführten Elemente zu enthalten.

§ 7 Können einzelne technische Aspekte, die grundlegenden Anforderungen entsprechen, nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt werden, so sind sie darin eindeutig als "offene Punkte" zu benennen.

§ 8 Der Fachausschuss für technische Fragen kann ETV annehmen, die sich nicht auf Teilsysteme beziehen, wie etwa allgemeine Bestimmungen, grundlegende Anforderungen oder Bewertungsmodule.

§ 9 Die ETV sind zweispaltig auszuführen. Text, der in voller Breite ohne Spalten erscheint, ist mit den entsprechenden Texten der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Gemeinschaft identisch. Bei Text, der in zwei Spalten unterteilt ist, weichen die ETV und entsprechenden TSI oder sonstige Regelung der Europäischen Gemeinschaft voneinander ab. Die linke Spalte enthält den Text der ETV (OTIF-Regelung), während die rechte Spalte den TSI-Text der Europäischen Gemeinschaft enthält. Ganz rechts wird die TSI-Referenz angegeben.

### **Artikel 8a Mängel in ETV**

§ 1 Erlangt der Fachausschuss für technische Fragen davon Kenntnis, dass eine angenommene ETV Fehler oder Mängel enthält oder die grundlegenden Anforderungen nicht vollständig erfüllt, so hat der Ausschuss die geeigneten Maßnahmen zu treffen einschließlich:

- a) der Entscheidung, ob die entsprechende ETV gemäß Artikel 6 und 8 zu ändern ist und
- b) Empfehlungen für gerechtfertigte vorläufige Lösungen.

- § 2 Die Vertragsstaaten, regionalen Organisationen und Bewertungseinrichtungen sind verpflichtet, den Generalsekretär unverzüglich zu unterrichten, wenn sie in einer ETV Fehler oder Mängel feststellen.

### **Artikel 9 Erklärungen**

- § 1 Jeder Vertragsstaat kann innerhalb einer Frist von vier Monaten, gerechnet ab dem Tage der Mitteilung des Beschlusses des Fachausschusses für technische Fragen durch den Generalsekretär, diesem gegenüber eine begründete Erklärung abgeben, dass er bezüglich der in seinem Hoheitsgebiet gelegenen Eisenbahninfrastruktur und des Verkehrs auf dieser Infrastruktur die für verbindlich erklärte technische Norm oder die angenommene ETV nicht oder nur teilweise anwenden wird.
- § 2 Vertragsstaaten, die eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben haben, werden bei der Ermittlung der Zahl der Staaten, die gemäß Artikel 35 § 4 des Übereinkommens Widerspruch erheben müssen, damit ein Beschluss des Fachausschusses für technische Fragen nicht in Kraft tritt, nicht berücksichtigt.
- § 3 Der Staat, der eine Erklärung gemäß § 1 abgegeben hat, kann sie jederzeit durch Mitteilung an den Generalsekretär zurücknehmen. Die Rücknahme wird am ersten Tag des zweiten auf die Mitteilung folgenden Monats wirksam.

### **Artikel 10 Außerkräfttreten der Technischen Einheit**

Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV in allen Vertragsstaaten der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882, tritt das genannte Übereinkommen außer Kraft.

### **Artikel 11 Vorrang der ETV**

- § 1 Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV haben die technischen Normen und ETV im Verhältnis zwischen den Vertragsstaaten Vorrang gegenüber den Bestimmungen der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen, unterzeichnet zu Bern am 21. Oktober 1882.
- § 2 Mit Inkrafttreten der vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 6 § 1 beschlossenen ETV haben diese Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie die technischen Normen und ETV in den Vertragsstaaten Vorrang vor den technischen Regelungen des
- a) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr (RIC),
  - b) Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung der Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

## **Artikel 12**

### **Nationale technische Anforderungen**

§ 1 Die Vertragsstaaten haben sicher zu stellen, dass der Generalsekretär über ihre nationalen technischen Anforderungen, die für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale gelten, Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat diese Anforderungen in der Datenbank gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF zu veröffentlichen.

Die Informationen müssen binnen 3 Monaten ab dem Inkrafttreten der geänderten Einheitlichen Rechtsvorschriften beim Generalsekretär einlangen.

Die Anforderung darf nur so lange in Kraft bleiben, bis sie oder eine analoge Anforderung durch die Annahme von Vorschriften gemäß den obigen Artikeln in Kraft gesetzt worden ist. Der Vertragsstaat kann die vorläufige Bestimmung jederzeit widerrufen und dies dem Generalsekretär mitteilen.

§ 2 Wurde eine ETV angenommen oder geändert, so hat der Vertragsstaat sicher zu stellen, dass der Generalsekretär – mit Begründung – über diejenigen nationalen technischen Anforderungen gemäß § 1 Kenntnis erlangt, die weiterhin einzuhalten sind, um die technische Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und seinem betroffenen Netz sicherzustellen; dies schließt nationale Vorschriften ein, die für „offene Punkte“ in den ETV und für die in der ETV ordnungsgemäß bezeichnete Sonderfälle gelten.

Die Informationen haben die Angabe des/r „offenen Punkt(e)s“ und/oder des/der „Sonderfalls/Sonderfälle“ in der ETV zu enthalten, auf die sich jede nationale technische Anforderung bezieht.

Die nationalen technischen Anforderungen bleiben nur gültig, wenn die Mitteilung binnen 6 Monate ab dem Tag, an dem die betreffende technische Vorschrift oder deren Änderung in Kraft getreten ist, beim Generalsekretär eingeht.

§ 3 Die Informationen haben den vollständigen Wortlaut der nationalen technischen Bestimmung in einer Amtssprache des Vertragsstaates sowie den Titel und eine Zusammenfassung in einer der offiziellen OTIF-Sprachen zu enthalten.

## **Artikel 13**

### **Äquivalenztabelle**

§ 1 Um die Bewertungen und dadurch die Kosten für Anträge auf technische Zulassung zu minimieren, sind die nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 entsprechend der in der Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften aufgeführten Liste der Parameter und Grundsätze einzustufen. Die Einstufung ist unter der Verantwortung des Fachausschusses für technische Fragen durchzuführen. Die Vertragsstaaten und regionalen Organisationen arbeiten bei dieser Aufgabe mit dem Fachausschuss für technische Fragen und dem Generalsekretär zusammen.

§ 2 Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Anlage unter Berücksichtigung der Erfahrung mit der gegenseitigen Anerkennung von Fahrzeugen in den Vertragsstaaten überprüfen.

- § 3 Der Fachausschuss für technische Fragen hat sicher zu stellen, dass ein Referenzdokument erstellt wird, das Querverweise zu allen mitgeteilten nationalen technischen Anforderungen enthält. Das Referenzdokument hat ferner die entsprechenden Bestimmungen in den ETV und den entsprechenden TSI (Artikel 8 § 9) anzugeben. Das Referenzdokument ist auf der Website der Organisation zu veröffentlichen und auf dem Stand zu halten.
- § 4 Der Fachausschuss für technische Fragen kann nach gebührender Berücksichtigung der Ansicht der betroffenen Vertragsstaaten und der einbezogenen regionalen Organisationen beschließen, in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit die Äquivalenz zu erklären:
- a) zwischen den nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten;
  - b) zwischen den Bestimmungen in den ETV und den entsprechenden TSI und
  - c) zwischen den nationalen technischen Anforderungen eines oder mehrerer Vertragsstaaten und Bestimmungen in den ETV und/oder Bestimmungen in den TSI.

Die erklärte Äquivalenz ist im Referenzdokument gemäß § 3 in einer Äquivalenztabelle anzugeben.

**ANLAGE****IN VERBINDUNG MIT DER TECHNISCHEN ZULASSUNG VON  
NICHT ETV-KONFORMEN FAHRZEUGEN ZU PRÜFENDE PARAMETER  
UND EINSTUFUNG NATIONALER TECHNISCHER ANFORDERUNGEN****1. AUFSTELLUNG DER PARAMETER**

## 1.1 Allgemeine Unterlagen

*Allgemeine Unterlagen (einschl. Beschreibung neuer, erneuerter oder umgerüsteter Fahrzeuge und ihres vorgesehenen Verwendungszwecks, Angaben zu Auslegung, Reparatur, Betrieb und Instandhaltung, technisches Dossier, usw.)*

## 1.2 Strukturen und mechanische Teile

*Mechanische Integrität und Schnittstelle zwischen Fahrzeugen (einschl. Zug- und Stoßeinrichtungen, Laufbrücke/Endbühne), Festigkeit von Fahrzeugstruktur und Ausrüstung (z. B. Sitze), Belastbarkeit, passive Sicherheit (einschl. innere und äußere Kollisionssicherheit)*

## 1.3 Fahrzeug-Gleis-Wechselwirkung und Fahrzeugbegrenzungslinie

*Mechanische Schnittstellen zur Infrastruktur (einschl. statisches und dynamisches Verhalten, Passungen und Spiele, Spurweite, Laufwerk, usw.)*

## 1.4 Bremsausrüstung

*Komponenten der Bremsausrüstung (einschl. Gleitschutz, Steuerelemente, und Bremsvermögen im Betrieb sowie bei Schnellbremsungen und im Feststellmodus)*

## 1.5 Komponenten mit Fahrgastbezug

*Fahrgasteinrichtungen und Fahrgastumfeld (Fahrgastfenster und -türen, Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität, usw.)*

## 1.6 Umweltbedingungen und aerodynamische Effekte

*Auswirkungen der Umwelt auf das Fahrzeug und umgekehrt (einschl. aerodynamische Bedingungen und Schnittstelle zwischen dem Fahrzeug und dem streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems einerseits und dem Fahrzeug und der äußeren Umgebung andererseits)*

1.7 Externe Warntöne, Kennzeichnung, Funktionen und Anforderungen an die Softwareintegrität

*Externe Warntöne, Kennzeichnungen, Funktionen und Softwareintegrität, z. B. sicherheitsbezogene Funktionen mit Auswirkungen auf das Zugverhalten, einschl. Zugbus*

1.8 Bordseitige Energieversorgung und Steuersysteme

*Bordseitige Antriebs-, Energie- und Steuersysteme, einschl. Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Energieversorgungsinfrastruktur sowie alle Aspekte der elektromagnetischen Verträglichkeit*

1.9 Einrichtungen, Schnittstellen und Umfeld mit Personalbezug

*Bordseitige Einrichtungen, Schnittstellen, Arbeitsbedingungen und Umfeld für das Personal (einschl. Führerstände, Schnittstelle Fahrzeugführer - Maschine)*

1.10 Brandsicherheit und Fluchtwege

1.11 Instandhaltung

*Bordseitige Einrichtungen und Schnittstellen für die Instandhaltung*

1.12 Bordseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung

*Alle Komponenten der bordseitigen Ausrüstung, die für die Gewährleistung der Sicherheit und die Steuerung und Sicherung der Bewegungen von in dem Netz zugelassenen Zügen erforderlich ist, und ihre Auswirkungen auf den streckenseitigen Teil des Eisenbahnsystems.*

1.13 Spezifische Betriebsanforderungen

*Spezifische Betriebsanforderungen für Fahrzeuge (einschl. Betrieb unter Grenzbedingungen, Fahrzeuginstandsetzung/-bergung usw.)*

1.14 Komponenten mit Güterbezug

*Güterspezifische Anforderungen und Umfeld (einschl. Einrichtungen, die bei gefährlichen Gütern speziell erforderlich sind)*

Erläuterungen und Beispiele in *Kursivdruck* im obigen Text dienen nur der Information und sind keine Definitionen der Parameter.

## 2. **EINSTUFUNG DER NATIONALEN TECHNISCHEN ANFORDERUNGEN**

Die nationalen technischen Anforderungen hinsichtlich der in Abschnitt 1 genannten Parameter sind einer der folgenden drei Gruppen zuzuordnen. Vorschriften und Einschränkungen rein lokaler Art sind nicht betroffen; ihre Bestätigung setzt zwischen den Eisenbahnunternehmen und den Infrastrukturbetreibern einvernehmlich durchgeführte Prüfungen voraus.

### **Gruppe A**

Gruppe A umfasst:

- internationale Normen,
- nationale Vorschriften, die in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit als gleichwertig zu den nationalen Vorschriften anderer Mitgliedstaaten gelten,
- nationale Vorschriften, die in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit als gleichwertig zu den Bestimmungen in den ETV und/oder zu den Bestimmungen in den TSI gelten.

### **Gruppe B**

Gruppe B umfasst alle Vorschriften, die nicht Gruppe A oder Gruppe C zuzuordnen sind oder die einer dieser Gruppen noch nicht zugeordnet werden konnten.

### **Gruppe C**

Gruppe C umfasst die Vorschriften, die mit Merkmalen der technischen Infrastruktur zusammenhängen und unbedingt notwendig sind, um einen sicheren und interoperablen Einsatz im betroffenen Netz sicher zu stellen (z.B. Lichtraumprofil).

### **Erläuternde Bemerkungen**

**BEM:** In diesen Erläuterungen werden in den Allgemeinen Bemerkungen sowie in den Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen Informationen in Bezug auf die folgenden Punkte zusammengefasst:

- a) Hintergrund und Begründung der Änderungen, die dem Revisionsausschuss vorgelegt und von ihm angenommen wurden und
- b) Diskussion über die Vorschriften, für deren Änderung nach Artikel 33 §§ 2 und 4 f) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt worden, und von der Generalversammlung zur Kenntnis genommen worden;
- b) sind von der Generalversammlung überprüft und genehmigt worden, nachdem der Revisionsausschuss Erwägungen und Empfehlungen dazu formuliert hat.

### **Allgemeine Bemerkungen**

1. Die von der Generalversammlung anlässlich ihrer 7. und 8. Tagung gefassten Beschlüsse zur Unterstützung von Initiativen zur Lösung der rechtlichen und praktischen Probleme zwischen dem Recht der Europäischen Gemeinschaft (EG) und dem COTIF 1999 sehen vor, dass die offenen Fragen hinsichtlich der Anhänge F und G zum COTIF 1999 auf technischer Ebene im Zusammenhang mit deren Umsetzung zu diskutieren sind, um praktische Lösungen zu finden. Dies könne zu Treffen zwischen dem Generalsekretär und der Europäischen Kommission und/oder zur Schaffung von entsprechenden Arbeitsgruppen führen.
2. Der Verwirklichung dieser Beschlüsse und Berücksichtigung der seit der Annahme des Protokolls von Vilnius in der EG erfolgten bedeutenden Fortentwicklung im Bereich der betreffenden Vorschriften, namentlich der Ausarbeitung von harmonisierten technischen Spezifikationen für die Interoperabilität und Anerkennungsverfahren (Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/49/EG und 2004/50/EG) widmete sich eine 2004 geschaffene Revisionsgruppe, die sogenannte „Schweinsberg Gruppe“, zu der alle OTIF-Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission und die Bereichsorganisationen zur Teilnahme eingeladen wurden. Diese Gruppe setzte sich zum Ziel, die Kompatibilität zwischen den Regelungen des COTIF und der Gesetzgebung der EG, insbesondere deren „Interoperabilitätsrichtlinien“ dadurch sicherzustellen, dass die Anhänge APTU und ATMF nach Maßgabe der folgenden Grundsätze geprüft und überarbeitet werden:
  - a) Die Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der EG oder des EWR sind, haben das Recht, ausschließlich zwischen ihren Hoheitsgebieten stattfindende Verkehre durchzuführen, die ausschließlich der EG-Gesetzgebung entsprechen;

- b) Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus EG/EWR-Mitgliedstaaten können zum internationalen Verkehr in Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EG oder des EWR sind, auf der Grundlage der gemäß der EG-Gesetzgebung erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen zugelassen werden;
  - c) Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus Mitgliedstaaten der OTIF, die nicht Mitglieder der EG oder des EWR sind, können auf der Grundlage der gemäß dem COTIF1999-System erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen zum internationalen Verkehr in EG/EWR-Mitgliedstaaten zugelassen werden.
3. Es wurde vereinbart, dass die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), wie sie von der EG-Interoperabilitätsgesetzgebung vorgesehen sind, als COTIF 1999-„Standardebene“ angewendet und dadurch volle Kompatibilität sicherstellen würden und eine „Variante“ eine Reihe von Vorschriften bildet, die in einer APTU-Anlage enthalten ist und einer Gruppe von Nicht-EG/EWR-Mitgliedstaaten die Möglichkeit bietet, eine Spezifikation anzuwenden, die einer anderen RAMS- (Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Instandhaltung, Sicherheit) Ebene als jener einer TSI entspricht.
4. Das Ergebnis der ersten Tagungsperiode der Revisionsgruppe (2004-2006) bestand demgemäß in einem Vorschlag, die Anhänge APTU und ATMF so zu ändern, dass
- a) es für die EG/EWR-Mitgliedstaaten der OTIF ausreichend ist, den Betrieb zwischen den EG/EWR-Mitgliedstaaten ausschließlich auf der Grundlage der EG-Gesetzgebung zu genehmigen;
  - b) es für Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus EG/EWR-Mitgliedstaaten ausreichend ist, über gemäß der EG-Gesetzgebung erteilte Zertifizierungen und Genehmigungen sowie über Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz (Kompatibilität) zu verfügen, um in Nicht-EG/EWR-Mitgliedstaaten der OTIF zum internationalen Verkehr zugelassen zu sein;
  - c) Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF, die
    - zum Verkehr (zum Betrieb) auf der Grundlage der COTIF 1999-„Standardebene“ (identisch mit den TSI) zugelassen sind, auch zum Verkehr oder zur Verwendung in den EG-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäß dem COTIF 1999-System erteilten Zertifizierungen und Genehmigungen und den Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz zugelassen werden müssen, oder wenn diese
    - zum Verkehr (zum Betrieb) auf der Grundlage einer COTIF-„Variante“ (siehe unten) zugelassen sind, auch zum Verkehr oder zur Verwendung in den EG-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäß dem COTIF 1999-System erteilten Zertifikationen und Genehmigungen und den Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz zugelassen werden müssen, unter der Voraussetzung, dass bestimmte

Anforderungen der Standardebene, insbesondere betreffend die Sicherheit, erfüllt sind.

5. Der Vorschlag umfasste

- a) eine Reihe von Änderungen des Anhangs APTU, um insbesondere die APTU-Anlagen den bestehenden und geplanten TSI anzupassen, die Möglichkeit zu schaffen, Sonderfälle und Varianten aufzunehmen und Regeln neu aufzunehmen, welche die Beziehung zwischen den bestehenden nationalen technischen Anforderungen und den APTU-Anlagen klären, und
- b) eine Reihe von Änderungen des Anhangs ATMF, um die Gleichwertigkeit zwischen den verschiedenen Etappen des Zulassungsverfahrens in den EG-Interoperabilitätsrichtlinien und dem COTIF 1999 sicherzustellen und dadurch die gegenseitige Anerkennung der Ermächtigungen zur Bewertung und der Zulassungen/Genehmigungen zu ermöglichen.

6. Vergleicht man das von der EG-Gesetzgebung vorgeschriebene Verfahren und das Verfahren der entsprechend geänderten ATMF, so entsprechen die verschiedenen Elemente einander in nachstehender Weise:

<b>EG</b>		<b>COTIF</b>	
MITGLIEDSTAAT „Inbetriebnahme“		MITGLIEDSTAAT „Betriebserlaubnis“	
-----			
AUFTRAGGEBER ODER HERSTELLER „EG-Prüferklärung“			
-----			
Teilsystem	BENANNT STELLE „Konformitätszertifikat“	MITGLIEDSTAAT oder „geeignete Stelle“ „Bauartzulassung“	Zertifizierung/ Erklärung (freiwillig)
Interoperabilitätskomponente	„EG-Bescheinigung der Konformität oder Eignung“	„Bauelement“	Zertifizierung/ Erklärung (freiwillig)
GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN		GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN	
TSI		ETV	
Europäische Normen		validierte technische Normen	
Nationale Vorschriften		Nationale Technische Anforderungen	

7. Die Tatsache, dass diese Dokumente gegenseitig anerkannt werden, bildet demnach eine wichtige Vorschrift der überarbeiteten Anhänge. Die Überprüfung erfolgt gemäß den gleichen technischen Vorschriften (unter der Voraussetzung, dass die APTU-Anlage der entsprechenden TSI entspricht) und wird von Organen durchgeführt, die mit entsprechend klaren Zuständigkeiten und Kriterien für deren Qualifikationen und Unabhängigkeit ernannt worden sind.
8. Ein Haupterfordernis bestand darin, dass es für den Revisionsausschuss der OTIF möglich sein muss, die beantragten Änderungen der Anhänge anzunehmen. Die Änderungen konnten somit nicht die Artikel betreffen, die gemäß dem Übereinkommen nur von der Generalversammlung der OTIF geändert werden dürfen und danach der Ratifizierung unterliegen, mit anderen Worten war es erforderlich, eine weitere langjährige Wartezeit zu vermeiden, bis die Änderungen ratifiziert sind und in Kraft treten können.
9. Die Entwürfe der überarbeiteten Fassungen der Anhänge APTU und ATMF wurden dem Fachausschuss für technische Fragen (CTE) an dessen erster Tagung im Juli 2006 zur Kenntnis gebracht, eine nachfolgende Befassung des Revisionsausschusses war jedoch noch nicht in Betracht zu ziehen, da die EG mehr Zeit zur Prüfung der Entwürfe verlangte. Bei der zweiten Tagung des CTE im Juni 2007 unterbreiteten die EG-Mitgliedstaaten eine gemeinsame Stellungnahme der Gemeinschaft mit einer Anzahl wesentlicher Bemerkungen, hauptsächlich, dass die Anhänge APTU und ATMF einer weiteren Überarbeitung bedürfen, um sie zu vereinfachen (das Konzept der Varianten überschneidet sich mit anderen Möglichkeiten, wie Sonderfälle und Freistellungen) und um die neuen Vorhaben der EG, ihre Regelungen zu ändern, zu berücksichtigen, zum Beispiel im Bereich der gegenseitigen Anerkennung und zur Aufnahme von für die Instandhaltung der Fahrzeuge zuständigen Stellen.
10. Zusätzlich zur technischen Arbeitsgruppe WG TECH, die ihre Arbeit nach der ersten Tagung des CTE aufgenommen hatte, richtete die zweite Tagung des CTE eine weitere Arbeitsgruppe, WG LEGAL, ein, um die rechtlichen Aspekte der Änderungen der technischen Anhänge F und G zu beraten.
11. WG LEGAL nahm ihre Arbeit auf, indem sie einen Antrag des Sekretariates betreffend einen neuen Artikel 3a ATMF und die weitere Verbindung zwischen den Interoperabilitätsrichtlinien und den Anhängen APTU und ATMF beriet. Artikel 3a ATMF zielte darauf ab, darin das spezifische Recht für die EG/EWR-Mitgliedstaaten, das Gemeinschaftsrecht für Fahrzeuge anzuwenden, die nur im Verkehr zwischen den EG/EWR-Mitgliedstaaten verwendet werden, aufzunehmen. Hinsichtlich des Formats der APTU-Anhänge kam WG LEGAL zu dem Schluss, dass ein einfacher Verweis auf die TSI nicht annehmbar wäre, und nahm stattdessen den Antrag des Sekretariates mit dem Zwei-Spalten-Format an; identische/gleichwertige Vorschriften werden auf der gesamten Breite der Seite (beide Spalten) angezeigt, während die spezifischen COTIF 1999-Vorschriften in der linken Spalte und die entsprechenden EG-Vorschriften (TSI und/oder andere) Vorschriften in der rechten Spalte erscheinen, jedoch nur zur Information. Somit können beide Vorschriften in einem Dokument aufgeführt werden.

12. Hinsichtlich der weiteren Überarbeitung der Anhänge APTU und ATMF kam man zum Schluss, dass die Gruppe Schweinsberg reaktiviert werden sollte, und erteilte den Auftrag, die Frage zu prüfen, ob weitere Änderungen der Anhänge F und G, die sich aus dem Ergebnis der Entwicklungen der EG-Vorschriften ergeben würden, erforderlich sind. Die Gruppe sollte aufgefordert werden, die erforderlichen Änderungen auszuarbeiten, indem sie die Fassung, die zwischen 2004 und 2006 erstellt wurde, überarbeitet.
13. Das Hauptziel bestand darin, die beiden Anhänge den Grundsätzen der neuen Fassung der EG-Interoperabilitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/57/EG) anzupassen. Nachdem sie ihre Arbeit aufgenommen hatte, befasste sich die Gruppe auch mit der vor der Annahme stehenden Überarbeitung der EG-Sicherheitsrichtlinie (2008/110/EG), soweit die Instandhaltung von Fahrzeugen betroffen war.
14. Im Juni 2008 beschloss man, die in den Anträgen aus der Periode 2004-2006 aufgenommenen „Varianten“ aufzugeben und durch die Möglichkeit zu ersetzen, das gleiche Ziel zu erreichen, indem Sonderfälle (ausgedehnt auf und gemeinsam für mehr als einen Staat) oder alternative Zielsysteme in die Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) gemäß APTU aufgenommen und Freistellungen erwogen werden. Zusätzlich zu technischen Gründen werden auch wirtschaftliche Gründe als Begründung für den Antrag eines Mitgliedstaates auf Anwendung einer solchen Lösung akzeptiert.
15. Bei der 3. Tagung des CTE (11./12. Februar 2009) wurden die Vorschläge zur Änderung der Anhänge APTU und ATMF erneut beraten und man stimmte darin überein, dass diese nunmehr dem Revisionsausschuss zur Annahme vorgelegt werden sollten. Bei der Vorlage sollte das Sekretariat drei Anregungen zu Details berücksichtigen, die in der Tagung vorgebracht wurden und die korrekte Terminologie und Übereinstimmung sicherstellen.
16. Seitens der Kommission der EG wurde erklärt, dass vom technischen Standpunkt keine Einwände gegen die Texte der Änderungen der Anhänge APTU und ATMF bestünden. Zu juristischen Aspekten wurden nachfolgend Äußerungen des Rechtsdienstes mitgeteilt, die in den Erläuterungen zu den betreffenden Bestimmungen berücksichtigt sind.
17. Beziehen sich die Erläuternden Bemerkungen auf Mitgliedstaaten der EG, so gilt dies sinngemäß auch für Staaten, in denen Gemeinschaftsrecht infolge internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft Anwendung findet.
18. Der Revisionsausschuss (24. Tagung, Bern, 23.-25.6.2009) folgte weitgehend den von der Gruppe Schweinsberg erarbeiteten und vom CTE befürworteten Vorschlägen. Artikel 4 § 2 wurde geändert um Missverständnisse betreffend das gemäß Artikel 6 und das gemäß den maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens einzuhaltende Verfahren zu vermeiden. Weiters wurden die Auswirkungen neu aufgenommener ETV auf bestehende Teilsysteme durch Einfügung eines neuen § 2a in Artikel 8 klargestellt. Abschnitt 1 des Anhangs wurde durch eine neuere Fassung ersetzt. Der Revisionsausschuss kam auch überein, zusätzliche Texte in die Erläuternden Bemerkungen, insbesondere zu den Artikeln 9 bis 11, aufzunehmen (zu Einzelheiten siehe die betreffenden besonderen Bemerkungen)

19. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs F (APTU) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die redaktionellen Anpassungen sowie die Erläuternden Bemerkungen betreffend Artikel 1, 3 und 9 bis 11 APTU. Sie stellte fest, dass diese Änderungen keine Beschlüsse sind, für die Artikel 34 des Übereinkommens gilt, und wies den Generalsekretär an, hinsichtlich der Inkraftsetzung dieser Änderungen gemäß Artikel 35 des Übereinkommens vorzugehen. Ferner ermächtigte sie den Generalsekretär, ihre Entscheidungen zu den Ergebnissen des Revisionsausschusses im allgemeinen Teil der Erläuternden Bemerkungen zusammenzufassen.

## **Im Einzelnen**

**Mit \* gekennzeichnete Artikel dürfen nicht vom Revisionsausschuss sondern nur von der Generalversammlung geändert werden.**

### **Artikel 1\* Anwendungsbereich**

Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden. 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 EG gilt, Anwendung finden, werden im geänderten Anhang ATMF getroffen. Soweit Sachverhalte von den Anhängen APTU und ATMF bzw. den darauf beruhenden Vorschriften nicht abgedeckt werden, gilt im Falle der erwähnten Staaten generell das Recht der Gemeinschaft über Genehmigungen („Zulassungen“), Interoperabilität und Sicherheit.

### **Artikel 2 Begriffsbestimmungen**

Um die Texte nicht unnötig aufzublähen, wurde beschlossen, Begriffe, die in beiden Anhängen verwendet werden, nur im Artikel 2 des Anhangs ATMF anzuführen. Der vorliegende Artikel des APTU enthält somit eine Verweisung auf die Begriffsbestimmungen im Anhang ATMF und darüber hinaus enthält er jene Begriffe, die nur im Anhang APTU verwendet werden. Die Begriffe sind in der englischen Fassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.

### **Artikel 3\* Zweck**

Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden. Der in § 3 verwendete Begriff „Varianten“ ist nicht als *terminus technicus* sondern als Oberbegriff für entsprechende aus den TSI übernommene Begriffe wie „Alternatives Zielsystem“, „Sonderfall“ und „offener Punkt“ zu verstehen.

### **Artikel 4 Ausarbeitung von technischen Normen und ETV**

1. In diesem Artikel werden Zuständigkeiten klargestellt:
  - a) Normungsinstitute für technische Normen betreffend Eisenbahnmaterial und für die Normierung industrieller Produkte und Verfahren (§ 1) und
  - b) CTE für die ETV, was Artikel 20 und 33 § 6 des Übereinkommens entspricht, ausdrücklich unterstützt durch Arbeitsgruppen und den Generalsekretär.
2. § 2 hindert den Generalsekretär nicht an der Unterstützung von Antragstellern gemäß Artikel 6 § 2.

## **Artikel 5**

### **Validierung technischer Normen**

1. In § 1, der § 2 in APTU 1999 entspricht, wird auf die für die Entscheidung über die Validierung maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen. Die Validierung einer Norm bedeutet, dass der CTE feststellt, dass die Bestimmungen dieser Norm oder von näher bezeichneten Teilen davon als eine brauchbare Lösung für das Anzeigen der Einhaltung rechtlicher Vorschriften dienen können. Die Anwendung von validierten Normen ist freiwillig. Darüber hinaus können jedoch solche validierten Normen oder validierten Teile davon durch eine Bestimmung in den ETV zu verbindlichen Vorschriften werden.
2. § 2 entspricht § 1 in APTU 1999.
3. §§ 3 und 4 sind neu. Der Generalsekretär wird in § 3 verpflichtet, Verweise auf validierte technische Normen auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei die gemäß § 4 freiwillige Anwendung einer solcherart veröffentlichten technischen Norm mit rechtlichen Folgen verbunden ist. Die freiwillige Anwendung einer validierten technischen Norm schließt nicht aus, dass die Bewertungsstelle deren korrekte Verwendung und die Übereinstimmung mit den Regelungen überprüft.

## **Artikel 6**

### **Annahme von ETV**

In § 1, der im Wesentlichen § 2 in APTU 1999 entspricht, wird auf die für die Entscheidung des CTE über die Annahme von ETV maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens verwiesen. Hinzugefügt wurde hier und auch in § 2, der ansonsten § 1 in APTU 1999 entspricht, dass die Entscheidung auch Änderungen angenommener ETV betreffen kann.

## **Artikel 7**

### **Form der Anträge**

Dieser Artikel wurde erweitert. Es wurde klargestellt, dass der Antrag

- zwar an den Generalsekretär zu senden ist, sich jedoch an den CTE richtet,
- auch eine Abschätzung der sozialen und wirtschaftlichen Folgen sowie der Auswirkungen auf die Umwelt enthalten muss und
- vom CTE aus bestimmten Gründen zurückgewiesen werden kann.

## **Artikel 7a**

### **Folgenabschätzung**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Abzuschätzen sind die Folgen für alle
  - Vertragsstaaten,
  - Verkehrsunternehmen,

- anderen in einschlägig betroffenen Bereichen Tätigen sowie
  - anderen ETV, zu denen sich Schnittstellen ergeben.
3. Gemäß § 3 haben die betreffenden Stellen Daten kostenlos zu liefern.

### **Artikel 8 ETV**

1. Die Überschrift wurde geändert, weil die in APTU 1999 angeführten Anlagen durch den TSI entsprechende, gemäß §§ 1 und 3 auf der Webseite der OTIF zu veröffentlichende ETV ersetzt werden. Die ETV sind mit ihrem Datum des Inkrafttretens zu veröffentlichen. Die Website soll eine aktualisierte Liste der ETV mit der Angabe enthalten, welche Vertragsstaaten sie anwenden.
2. Im Übrigen erhielt der Artikel eine völlig neue Fassung, die sich an den Grundsätzen für TSI orientiert.
3. § 2a wurde aufgenommen, um die Auswirkungen neu angenommener ETV auf bestehende Teilsysteme klarzustellen, z.B. bestehende Güterwagen, Lokomotiven, Reisezugwagen oder Teile einer Infrastruktur.
4. § 9 enthält die Grundlage für die Darstellung in zwei Spalten, wobei mit der betreffenden TSI gleichlautende Texte der ETV über die ganze Seitenbreite geschrieben sind, während von dieser verschiedene Texte der ETV in zweispaltiger Darstellung links, mit dem entsprechenden Text der TSI zu Informationszwecken auf der rechten Spalte, aufscheinen.

### **Artikel 8a Mängel in ETV**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. § 1 regelt die Vorgangsweise des CTE, wenn er - insbesondere aus der Quelle der gemäß § 2 zu entsprechenden Meldungen an den Generalsekretär Verpflichteten - erfährt, dass bereits angenommene ETV Fehler oder sonstige Mängel enthalten. Aus dem angeführten Hauptbeispiel (Widerspruch zu den grundlegenden Anforderungen oder in Bezug auf diese unzureichende Bestimmungen) und den allfälligen Maßnahmen (Änderung der ETV und Übergangslösung) ergibt sich, dass nur solche Mängel erfasst sind, bei denen eine Auswirkung auf den materiellen Inhalt der Vorschrift nicht *a priori* ausgeschlossen werden kann.

### **Artikel 9\* Erklärungen**

1. Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. § 1 bestimmt, dass Erklärungen über die Nichtanwendung nicht nur zu angenommenen ETV sondern auch zu für verbindlich erklärten technischen Normen abgegeben

werden können. Gemäß Artikel 5 § 4 ist die Anwendung einer validierten technischen Norm grundsätzlich freiwillig, aber es kann eine Norm oder ein Teil davon durch Bestimmungen in ETV Verbindlichkeit erlangen. § 1 ist daher in dieser Hinsicht dahingehend zu verstehen, dass die Möglichkeit eingeräumt wird, eine Erklärung der Nichtanwendung auch zu durch Bestimmungen in ETV für verbindlich erklärten validierten technischen Normen oder Teilen davon abzugeben.

### **Artikel 10\*** **Außerkräfttreten der Technischen Einheit**

1. Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. In diesem Artikel, der wegen Änderungen in anderen Artikeln redaktionell angepasst wurde<sup>1</sup>, wird bestimmt, dass das Inkrafttreten der vom CTE gemäß Artikel 6 § 1 angenommenen ETV in allen Vertragsstaaten<sup>2</sup> der Fassung 1938 des Internationalen Übereinkommens über die Technische Einheit im Eisenbahnwesen (Technische Einheit 1938) dieses Übereinkommen außer Kraft setzt. Es hat jedoch nicht den Anschein, dass der Wortlaut dieser Bestimmung auf die Frage, ob und wann das Außerkräfttreten dieses Übereinkommens wirksam wird, eine genaue Antwort gibt. Es gibt Annahmen, dass dies der Fall wäre, wenn alle einschlägigen ETV und validierten Normen, welche die Technische Einheit 1938 abdecken, in Kraft getreten sind. Es ist jedoch unwahrscheinlich, dass eine gemeinsame Interpretation unter den Mitgliedstaaten der OTIF und den Vertragsparteien der Technischen Einheit 1938 leicht erreichbar ist. Unter Bedachtnahme auf insbesondere jene Staaten, in denen die Außerkräftsetzung der Technischen Einheit 1938 ihre nationale Gesetzgebung betreffen würde, ist es notwendig, dass jegliche Interpretation der Gültigkeit der Technischen Einheit 1938 oder von Teilen davon das Vorrecht ihrer Vertragsparteien bleibt.

### **Artikel 11\*** **Vorrang der ETV**

1. Gemäß Artikel 33 §§ 2 und 4 Buchst. f) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
2. Dieser Artikel, der wegen Änderungen in anderen Artikeln redaktionell angepasst wurde<sup>3</sup>, enthält Vorrangregelungen gegenüber der Technischen Einheit 1938 sowie RIC und RIV. Hinsichtlich der Bestimmungen der Technischen Einheit 1938 siehe Bemerkungen zu Artikel 10.

---

<sup>1</sup> siehe in der BEM unter der Überschrift „Erläuternde Bemerkungen“ unter b)

<sup>2</sup> Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Polen, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschechoslowakei, Türkei, Ungarn.

<sup>3</sup> siehe in der BEM unter der Überschrift „Erläuternde Bemerkungen“ unter b)

3. § 2, der auf die vor 2000 geltenden Regelungen des RIC und RIV Bezug nimmt, ist dahingehend zu verstehen, dass auch vor den diese ersetzenden Vereinbarungen die APTU und ETV Vorrang haben; z.B. wurde am 1. Juli 2006 ein Teil des RIV durch den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) ersetzt.

## **Artikel 12**

### **Nationale technische Anforderungen**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Mit Inkrafttreten der 2009 beschlossenen Neufassung des Anhangs APTU haben die Vertragsstaaten sicherzustellen, dass der Generalsekretär über alle anwendbaren nationalen technischen Anforderungen Kenntnis erlangt. Um zu verhindern, dass Mitgliedstaaten der EG dieselben Regelungen zweimal mitteilen müssten (einmal der Europäischen Kommission, einmal dem Generalsekretär), wird die Europäische Kommission sicherstellen, dass der Generalsekretär Zugang zur von der GD TREN und der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) errichteten Datenbank erhält. In diesem Fall muss für die Vertragsstaaten, die auch Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sind, die Datenbank in der in § 1 Satz 2 angegebenen Frist die in diesem Artikel verlangten Informationen über die nationalen technischen Anforderungen enthalten und das Aufscheinen oder Nichtaufscheinen in der Datenbank der EG gilt als rechtlicher Nachweis in Bezug auf diesen Artikel. Von in Kraft getretenen ETV abgedeckte nationale technische Anforderungen treten automatisch außer Kraft, sofern nicht rechtzeitig eine begründete Mitteilung über die notwendige Aufrechterhaltung der betreffenden nationalen technischen Anforderungen beim Generalsekretär einlangt.
3. In § 1 bedeutet der Begriff „analog“, dass die Anforderung dasselbe Schutzziel, z.B. die Sichtbarkeit eines Fahrzeugs, betrifft, aber nicht unbedingt dieselbe Lösung vorschreibt.

## **Artikel 13**

### **Äquivalenztabelle**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Die Äquivalenztabelle stellt ein neues Mittel dar, um Querverweise zwischen nationalen Anforderungen, ETV und TSI zu erstellen und schließlich die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen zu erleichtern, die gemäß unterschiedlichen Normen gebaut und zugelassen wurden. Der CTE kann Entscheidungen über die Gleichwertigkeit treffen zwischen
  - nationalen technischen Anforderungen verschiedener Vertragsstaaten,
  - ETV und TSI sowie
  - ETV und nationalen Anforderungen.
3. Die Gleichwertigkeit ist im veröffentlichten (Gleichwertigkeits-) Referenzdokument anzugeben.

**ANLAGE****In Verbindung mit der technischen Zulassung von nicht ETV-konformen Fahrzeugen zu prüfende Parameter und Einstufung nationaler technischer Anforderungen**

Diese Anlage entspricht Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG in der durch die Richtlinie 2009/131/EG geänderten Fassung. Gruppe A wurde (wie in Artikel 13) um nationale Regeln erweitert, die mit Bestimmungen in ETV gleichwertig sind.