

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
Revisionausschuss
Revision Committee**

**CR 25/8 Add.2
Version 1
24.04.2014**

Original: EN

Erläuterungsdokument zur

Revision von Anhang G (ER ATMF)

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

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

**Artikel 2
Begriffsbestimmungen**

- ac) Die Begriffsbestimmung für Akkreditierungsstelle wird aufgenommen, um sie von der einer zuständigen nationalen Stelle, die keine Akkreditierungsstelle ist, zugeschriebenen „Anerkennung“ zu unterscheiden (z. B. wenn in einem Land keine Akkreditierungsstelle existiert).
- ee1) Diese Begriffsbestimmung 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.
- ff) Die Unterscheidung zwischen dem Baumusterprüfzertifikat und dem Konstruktionsprüfzertifikat wird eingeführt, um diesen beiden Grundsätzen gemäß ETV GEN-D besser gerecht zu werden.

**Artikel 3a
Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen**

§ 1

- e) Sonderfälle sind nationale Abweichungen von den Anforderungen des Abschnitts 4 oder 5 der ETV. Sonderfälle können entweder restriktiver oder weniger restriktiv als die Bestimmungen der ETV sein. Bei einem restriktiveren Sonderfall muss das Fahrzeug strengeren Anforderungen als denen des Abschnitts 4 oder 5 der ETV entsprechen. Die Anwendung eines restriktiveren Sonderfalls hat keine Auswirkungen auf die Interoperabilität des Fahrzeugs, für das der Sonderfall gilt, da es die Anforderungen des Abschnitts 4 oder 5 der ETV weiterhin erfüllt. Weniger restriktive Sonderfälle erlauben dem Fahrzeug, für das der Sonderfall gilt, mehr Flexibilität als Abschnitt 4 oder 5 der ETV. In letzterem Fall erfüllt das Fahrzeug die Anforderungen des Abschnitts 4 oder 5 der ETV nicht mehr und seine Interoperabilität ist eingeschränkt. Staaten, in denen restriktivere Sonderfälle gelten, werden den Zugang zu ihrem Netz für „Standardfahrzeuge“, die den Anforderungen des Abschnitts 4 oder 5 der ETV entsprechen, beschränken. Der Zugang zum Netz von Staaten, die weniger restriktive Sonderfälle anwenden, ändert sich für „Standardfahrzeuge“ nicht.

**Artikel 5
Zuständige Behörde**

- § 3 Bei den in Buchst. c) in Bezug genommenen „entsprechenden ETV“ handelt es sich um die ETV GEN-D und GEN-E.

- § 4 Eine zuständige Behörde, die keine Zuständigkeiten an eine Bewertungsstelle abgibt, muss den geltenden Anforderungen für Bewertungsstellen entsprechen, um die Unabhängigkeit der Bewertung von den in § 2a Buchst. a) bis e) aufgelisteten Stellen zu gewährleisten.

Artikel 6 Gültigkeit technischer Zertifikate

§ 3

- b) Ein Sonderfall muss den freien Verkehr eines Fahrzeugs, für das der Sonderfall gilt, nicht zwangsläufig beschränken. Siehe auch erläuternde Bemerkung zu Artikel 3a § 1 Buchst. e).

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 betriebsstauglichen Zustand befindet. Zudem regelt Artikel 10a im Bedarfsfall das Ruhen und den Entzug technischer Zertifikate nach der Zulassung.

- c) Da die ETV nicht zwingend alle fahrzeugbezogenen Aspekte regeln, können 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, nötig sein. Diese zusätzliche Prüfung muss 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.

- § 1a Die für das Fahrzeug nach der Zulassung zuständigen Stellen, d.h. der Halter, die ECM und das Eisenbahnunternehmen haben die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit der ETV sicherzustellen.

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

- § 2 Jede Stelle, die den Aufgaben und Pflichten eines Antragstellers nachkommen kann, kann ein Antragsteller sein.

- § 3a 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 Bewertungsstellen mit Sitz in anderen VS in Anspruch nehmen können.

- § 5 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 Bewertungsstellen 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.

- § 6 Die Bewertungsstelle erstellt das technische Dossier, sie 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.

Artikel 11 Technische Zertifikate

§ 2

- 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.

Artikel 15 Instandhaltung der Fahrzeuge

- § 1 In Übereinstimmung mit den gängigen Verfahren verschiedener Vertragsstaaten und zur expliziteren Klarstellung der Pflichten des Halters, sollte der Halter für die Zuweisung einer ECM für seine Fahrzeuge zuständig sein.

- § 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 Eisenbahnunternehmen 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

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

- § 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 wer-

den, 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.

- § 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.
- § 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 17 **Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen**

- § 1 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 19 **Übergangsbestimmungen**

- § 2 Die 2011 Fassung der ATMF ist am 1.1.2011 in Kraft getreten. Die Änderungen in diesem Paragraphen stellen keine inhaltliche Änderung zur 2011 Fassung der ATMF dar.

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 VS. Daraus ergab sich, dass die Staaten und nicht die Eisenbahnunternehmen die Verantwortung für die Zulassung der Fahrzeuge übernahmen.

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 Ent-

scheidungen und korrekt durchgeführte Verfahren in Frage gestellt werden müssten. Eine derartig rückwirkende Anwendung sollte vermieden werden.

Mit dem Inkrafttreten von ETV ab 2012 werden harmonisierte Anforderungen eingeführt. Die Vertragsstaaten sollten diese ETV in ihrem jeweiligen Eisenbahnsektor umsetzen.

Die ATMF bilden 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.