

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

**Commission d'experts techniques  
Fachausschuss für technische Fragen  
Committee of Technical Experts**

**A 93-01/2.2014**

**Version 1**

**14.03.2014**

Original: EN

Begründung und Erläuterung

Revision von Anhang G (ER ATMF)

und in die erläuternden Bemerkungen aufzunehmende Punkte

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)**

### **Einleitende Bemerkung**

Mit diesem Dokument werden zwei Ziele verfolgt. Einerseits beinhaltet dieses Dokument die Begründung für die dem Revisionsausschuss zu dessen 25. Tagung für Anhang G des Übereinkommens vorgeschlagenen Änderungen. Andererseits liefert es zusätzliche Elemente, die als Erklärungs- und Interpretationshilfe des überarbeiteten Anhangs G herangezogen werden können und auch in die erläuternden Bemerkungen aufgenommen werden sollen. Über die erläuternden Bemerkungen wird der Revisionsausschuss in einem separaten Dokument diskutieren und abstimmen.

**Fett gedruckte** Textpassagen sollen in die erläuternden Bemerkungen aufgenommen werden.

### **Allgemeine Begründung**

Den ersten Anstoß für die Revision der ATMF gaben die Ergebnisse der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe, die vom Fachausschuss für technische Fragen im Juni 2013 genehmigt wurden. Diese Ergebnisse mündeten in einen neu entworfenen Artikel 15a und einen geänderten Artikel 17 § 1.

Zusätzlich zu diesen zwei Änderungen soll im Zuge der Revision ein Entwurf von insgesamt überarbeiteten und an die neuen Entwicklungen angepassten ATMF ausgearbeitet werden. Dies betrifft Aspekte der Kohärenz mit dem Recht der Europäischen Union, aktualisierte Verweise zu anderen OTIF-Vorschriften usw.

Im Vergleich zu der Fassung der ATMF aus 2011 werden in dieser überarbeiteten Fassung die Funktionen und gegenseitigen Beziehungen zwischen

- Vertragsstaat,
- zuständiger Behörde und
- Bewertungsstelle explizit geregelt.

Gleichermaßen wird auch eine Harmonisierung der Begriffe vorgenommen. Die Fassung der ATMF aus 2011 verwendet für dasselbe Konzept unterschiedliche Begriffe, wie „als geeignet anerkannte Einrichtungen“, „Einrichtungen“, „die die technische Zulassung erteilenden Behörden“, „die für die Durchführung der Bewertungen verantwortlichen Einrichtungen“, „Genehmigungsbehörde“. Wo immer möglich, sollen diese Begriffe durch den jeweils zutreffenden Begriff „zuständige Behörde“ oder „Bewertungsstelle“ ersetzt werden.

Der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ scheint keinem praktischen Zweck zu dienen. Als erste Maßnahme wird vorgeschlagen, den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ im Rahmen der Zuständigkeit des Revisionsausschusses zu streichen. Dies betrifft alle Artikel mit Ausnahme der Artikel 1, 3 und 9. In einem zweiten Schritt sollte „sonstiges Eisenbahnmaterial“ dann von der Generalversammlung aus den Artikeln 1, 3 und 9 gestrichen werden.

Die in dieser Einleitung nicht enthaltenen Änderungen werden im restlichen Dokument erläutert.

## **Artikel 2** **Begriffsbestimmungen**

- ab) Akkreditierung wird zu den Begriffsbestimmungen hinzugefügt, da in den Artikeln 5 und 15 darauf verwiesen wird. Die Definition basiert auf derjenigen der EU.
- 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).**
- b) Für mehr Klarheit sollte die Verbindung zwischen der „Bauartzulassung“ und dem „Bauartzertifikat“ hergestellt werden.
- c) Für mehr Klarheit sollte die Verbindung zwischen der „Betriebszulassung“ und dem „Betriebszertifikat“ hergestellt werden.
- f) Die Begriffsbestimmung für „Erklärung“ wird gestrichen, da sie im ursprünglichen Sinne nicht länger verwendet wird (Artikel 10 § 3). Die Beibehaltung des Begriffes „Erklärung“ wäre zweideutig, da der Begriff „Prüferklärung“ in der ETV GEN-D in einem ganz anderen Zusammenhang verwendet wird.
- „Erklärung“ wird durch „Bauartzertifikat“ ersetzt, einen Begriff, der nun konsequent in den gesamten ATMF und insbesondere in den Artikeln 10, 10a und 11 verwendet wird.
- h) Die Begriffsbestimmung für ECM wird aus zwei Gründen gestrichen:
- Die Anforderungen an die ECM sind bereits in Artikel 15 und den ECM-Vorschriften (ATMF-Anlage A) klar geregelt.
- In der ursprünglichen Begriffsbestimmung hing die Existenz einer ECM von der Eintragung im ECM-Register ab. Obwohl diese Registrierung in Artikel 15 weiterhin verbindlich ist, verfügen nicht alle Vertragsstaaten über ein funktionstüchtiges NVR. Das Fehlen eines in Betrieb befindlichen NVR sollte keine Unsicherheiten in Bezug auf die Pflichten der ECM hervorrufen.
- o) Es sollte klargestellt werden, dass der Instandhaltungsnachweis Teil der Instandhaltungsunterlagen ist. Dies betrifft die Artikel 10, 11 und 15.
- r) ETV müssen offene Punkte explizit erwähnen, so dass jedem klar ist, welches die offenen Punkte sind.
- s) Der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ scheint keinem praktischen Zweck zu dienen. Jegliches im internationalen Verkehr verwendete bewegliche Eisenbahnmaterial wird von dem Begriff „Eisenbahnfahrzeug“ abgedeckt.
- t) Zur Angleichung an die EU-Richtlinie 2001/14/EG wird die Begriffsbestimmung „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ geändert.

Der äquivalente Begriff „Eisenbahnunternehmen“ wird hinzugefügt, zumal er an verschiedenen Stellen der ATMF und des Übereinkommens verwendet wird.

wa) die „Anerkennung“ bezeichnet zwei unterschiedliche Konzepte:

Die Anerkennung einer nationalen Stelle kommt in den Artikeln 5 § 3, 13 § 2 und 15 § 2 vor.

Die Anerkennung eines Zertifikates kommt in den Artikeln 6a und 6b vor.

ya) Der Verweis auf das RID ist überflüssig. Das RID ist Teil desselben Übereinkommens wie die ATMF und daher bekannt.

aa) Es ist wichtig zu unterstreichen, dass ein Sonderfall nicht durch die Anforderungen an ihn gültig wird, sondern durch seine Aufnahme in die ETV.

dd) Die Begriffsbestimmung „technisches Zertifikat“ wird gestrichen, da sowohl das Bauartzertifikat wie auch das Betriebszertifikat unter separaten Begriffsbestimmungen aufgeführt sind. Aus Artikel 11 geht beispielsweise klar hervor, dass beides technische Zertifikate sind.

ee1) Die Begriffsbestimmung „Zug“ ist insbesondere für den neuen Artikel 15a erforderlich. **Hiermit soll 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, unterschieden werden.**

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.**

- § 3 Da § 3 die Anwendung des EU-Rechts betrifft, ist es besser, EU-Terminologie zu verwenden. „Inbetriebnahmegenehmigung“ ist der im EU-Recht verwendete Begriff, „Betriebszulassung“ der OTIF-Begriff.
- § 5 Durch die Streichung der Begriffsbestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM), ehemals 2 h), taucht das Konzept der ECM hier erstmalig auf. In einer Fußnote wird darauf hingewiesen, dass die Anforderungen an die ECM in Artikel 15 geregelt sind.

#### **Artikel 4 Verfahren**

§ 1

- b) Gemäß Artikel 10 § 8 ist das angemessene Verfahren zum Nachweis, dass das Fahrzeug einer zugelassenen Bauart entspricht ein Prüfzertifikat (Modul SD/SF), dies ist kein wirklich vereinfachtes Verfahren. Es handelt sich um ein Standardverfahren und das Wort „vereinfacht“ wäre mehrdeutig, zumal es nicht weiter erklärt wird. Es wird daher gestrichen.

§ 2 Es scheint wichtig, hier ein Grundverfahren für die ETV-Bewertung festzulegen. Auf dieses kann dann z. B. in Artikel 10 Bezug genommen werden.

Die Zuständigkeit des CTE zur Änderung und Aufhebung von Bewertungsverfahren und dem Inhalt von ETV-Zertifikaten wird in Artikel 8 § 4 APTU nicht explizit geregelt.

Analog zum Recht der Europäischen Union und in Übereinstimmung mit der ETV GEN-D sollten Zwischenprüfbescheinigungen nur für Teilsysteme und nicht für Bauelemente ausgestellt werden.

#### **Artikel 5 Zuständige Behörde**

§ 2 „Erklärung“ wird gestrichen, da sie im ursprünglichen Sinne nicht länger verwendet wird (Artikel 10 § 3). „Erklärung“ wird durch „Prüfzertifikat“ ersetzt, da dies das von der Bewertungsstelle ausgegebene Dokument ist.

§ 3 Die gestrichenen Textpassagen in a) - h) werden von der ETV GEN-E abgedeckt.

**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.**

- § 5 Alle Stellen mit in den ATMF definierten Zuständigkeiten sollten dem Generalsekretär notifiziert werden.

### **Artikel 6 Gültigkeit technischer Zertifikate**

- § 3 Das Konzept des „freien Verkehrs“ wird gestrichen und durch die „Gültigkeit der Zulassung“ ersetzt. Der Grund für diese Änderung ist, dass die Übereinstimmung mit der ETV nicht automatisch zum „freien Verkehr“ führt. Das Konzept des „freien Verkehrs“ wird in Buchst. b) mit Verweis auf die in der ETV spezifizierten Bedingungen beibehalten. Dies entspricht eher der Praxis, wo die Bedingungen des freien Verkehrs für Güterwagen beispielsweise in Anlage C der ETV WAG festgelegt sind.

- 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 Der ursprüngliche Text ist in Bezug auf die Wörter „und zu bleiben“ mehrdeutig. **Die Zulassung ist eine Momentaufnahme, bei der die Übereinstimmung mit den Vorschriften zu einem gegebenen Zeitpunkt überprüft wird.** „zugelassen zu bleiben“ impliziert einen kontinuierlichen Prozess der Zulassung, was nicht den Tatsachen entspricht. **Nach der Zulassung haben Halter, ECM und EVU sicherzustellen, dass das Fahrzeug gut Instand gehalten ist und sich in einem betriebstauglichen Zustand befindet.** Ein Konzept des „zugelassen bleiben“ gibt es nicht. Siehe auch Artikel 10 § 9. **Artikel 10a regelt zudem 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 Um die Änderung in § 1 (Streichung von „zugelassen bleiben“) zu kompensieren wird in diesem zusätzlichen Paragraphen 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.**

## **Artikel 7a Abweichungen**

Seit 1.1.2014 deckt ATMF-Anlage B Abweichungen ab.

## **Artikel 8 Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur**

Die Änderungen sind analog zu den Änderungen in Artikel 7.

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

- § 2 Die Liste möglicher Antragsteller wird gestrichen, da sie als vollständige fehlinterpretiert werden könnte, was sie nicht sein sollte. **Jede Stelle, die den Aufgaben und Pflichten eines Antragstellers nachkommen kann, kann ein Antragsteller sein.**
- § 3 Im Sinne der Kohärenz und Klarheit sollten die Ausgabe technischer Zertifikate (bei der Zulassung) und die Ausgabe von Erklärungen und ETV-Prüfzertifikaten (im Bewertungsprozess) voneinander getrennt werden. § 3 bezieht sich nun ausschließlich auf technische Zertifikate.
- § 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 Das in der entsprechenden Begriffsbestimmung verwendete Wort ist „Erteilung“. Dies schafft auch eine klarere Trennung zur Durchführung der Bewertung (durch die Bewertungsstelle), die entgeltlich sein kann (z.B. benannte Stellen der EU).

**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.**

§ 8 Eine Person, die ein Zertifikat beantragt, ist ein Antragsteller.

Folglich wird das Zertifikat auf den Antragsteller ausgestellt, siehe Artikel 11 § 7.

Für neue Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit Artikel 7 den ETV entsprechen müssen, ist das ETV-Zertifikat das korrekte Dokument zur Bestätigung, dass ein Fahrzeug einer Bauart entsprechend konstruiert wurde.

§ 10 Das Konzept der ersten Zulassung war hier mehrdeutig, da die Klausel eine bereits zugelassene Bauart betrifft. Es wird ersetzt durch „die Zulassung neuer Fahrzeuge dieser Bauart“.

§ 11 Für den Fall, dass ein Fahrzeug einer ETV nicht gänzlich entspricht, ist eine separate Zulassung in jedem Vertragsstaat erforderlich.

### **Artikel 11 Technische Zertifikate ~~und Erklärungen~~**

Erklärungen sollten aus dem Titel des Artikels gestrichen werden, da der Artikel nur Zertifikate regelt. Erklärungen des Antragstellers sind gemäß COTIF nicht verbindlich (und im Detail in der ETV GEN-D geregelt).

§ 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.**

h) Diese Spezifizierung steht im Einklang mit der einheitlichen Ausführung der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) gemäß Dokument A 93-01/2.2012.

§ 7 Technische Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) werden von der zuständigen Behörde für den Antragsteller ausgestellt. Erklärungen sollten hier gestrichen werden, da der Antragsteller im Anwendungsbereich der ETV GEN-D selbst Erklärungen abgeben kann.

§ 8 Der Instandhaltungsnachweis ist Teil der Instandhaltungsunterlagen gemäß Artikel 2 Buchst. o) und muss hier daher nicht erwähnt werden.

### **Artikel 13 Register**

§ 1 In diesem Paragraph wird nur der Verweis auf das nationale Fahrzeugregister (NVR) beibehalten. Das NVR wird von den Vertragsstaaten in eigener Zuständigkeit erstellt.



Die Elemente in Zusammenhang mit der Erstellung eines Fahrzeugtypenregisters, analog zu dem „Europäischen Fahrzeugregister zugelassener Fahrzeugtypen“ (ERATV), werden gestrichen. Derzeit besteht kein eindeutiger Bedarf an einem solchen Register in den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten. Zudem erscheint es fraglich, ob ein separates OTIF-Fahrzeugtypenregister in Koexistenz zum ERATV eine effiziente Lösung darstellen würde.

Durch die Änderungen in § 3 wird dem CTE die Zuständigkeit in Bezug auf die Entscheidung, im Bedarfsfall ein solches Fahrzeugtypenregister zu erstellen, übertragen.

- § 1a Das ECM-Register wird explizit erwähnt.
- § 1b Das VKM-Register wird explizit erwähnt.
- § 2 Die Anforderungen für die Veröffentlichung zuständiger Behörden usw. ist in Art. 5 § 5 geregelt und wird daher in Artikel 13 gestrichen.
- § 4 Es wird explizit geregelt, dass der CTE nicht nur für die Architektur der Register zuständig ist, sondern auch für deren Änderung und Aufhebung.
- § 7 Die Entscheidung über Gebühren für die Nutzung von Datenbanken sollte vollständig in der Zuständigkeit des CTE liegen.

#### **Artikel 14 Anschriften und Zeichen**

- § 1 Die in der 2011 Fassung der ATMF enthaltene Anforderung, nach der Fahrzeuge mit einem Zeichen versehen sein müssen, das belegt, dass sie zum Betrieb zugelassen sind, wird in der Praxis nicht eingehalten. Daraus ergibt sich, dass die Definition der Fahrzeugkennzeichnungen in den ETV geregelt werden muss und nicht in den ATMF.
- § 2 Die in § 1 gestrichene Anforderung wird in § 2 als Zuständigkeit des CTE aufgenommen.

#### **Artikel 15 Instandhaltung der Fahrzeuge**

- § 1 Die geforderte ständige Entsprechung der Fahrzeuge mit den ETV ist nun in Artikel 7 § 1a geregelt und die analoge Anforderung wird daher aus Artikel 15 gestrichen.

**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.**

- § 2 Seit der 2011 Fassung der ATMF wurden zusätzliche ECM-Vorschriften in die ATMF-Anlage A aufgenommen, diese gelten seit 1. Mai 2012. Der CTE ist weiterhin für die Änderung bestehender und Annahme neuer ECM-Vorschriften zuständig.

Die Streichung bzw. Verwendung des Wortes „extern“ oder alternativ dazu „unabhängig“ wurde ausführlich diskutiert. Im Ergebnis dieser Diskussion hat man sich

weder für „extern“ noch für „unabhängig“ entschieden, da die Anforderungen für die Zertifizierungsstelle in ATMF-Anlage A enthalten sind und ein Verweis auf diese Anlage ausreicht.

Die letzten beiden Abschnitte von § 2 der 2011 Fassung der ATMF sind seit Inkrafttreten der Anlage A veraltet.

**§ 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 Pflichten des Eisenbahnunternehmens werden nun im neuen Artikel 15a geregelt und an dieser Stelle daher gestrichen.

Die direkte Verantwortung des Eisenbahnunternehmens für die Instandhaltung des Fahrzeugs wird aus § 3 gestrichen, da die ECM anhand eines Instandhaltungssystems gemäß § 2 den sicheren Betriebszustand zu gewährleisten hat. Aufgabe des Eisenbahnunternehmens ist es, dafür zu sorgen, dass jedem von ihm betriebenen Fahrzeug gemäß dem neuen Artikel 15a § 1 Buchst. e) eine ECM zugewiesen ist.

**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.**

**§ 5** Dieser § wird gestrichen, da er von den ECM-Vorschriften in ATMF-Anlage A vollständig abgedeckt wird. Die Zuständigkeit des CTE wird auf § 1 übertragen.

### **Artikel 15a Zugbildung und Betrieb**

Der neue Artikel 15a regelt die Aufgaben und Pflichten des Eisenbahnunternehmens in Bezug auf die Verwendung von Fahrzeugen und den Betrieb von Zügen.

Der Artikel entspricht den Schlussfolgerungen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe, die ihre Ergebnisse der WG TECH mitgeteilt hat, deren Ergebnisse dann vom CTE 6 genehmigt wurden.

**§ 1** Die Grundsätze stehen im Einklang mit den Anforderungen an innerhalb der EU gemäß der Sicherheitsrichtlinie 2004/49/EG und der Technischen Spezifikation für die Interoperabilität „Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung“ (TSI OPE) Betrieb führende Eisenbahnunternehmen.

**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 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.**

§ 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**

§ 1 **Dieser Paragraph wird infolge Mehrdeutigkeit gestrichen: Man könnte daraus ableiten, dass Artikel 3 § 1 nicht für neue Fahrzeuge gilt. Zudem war er lediglich eine Einleitung für die folgenden §§.**

§ 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 Arti-**

**kel 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 Entscheidungen 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.**

§ 2a Da der Inhalt möglicher von diesem § abgedeckten Vereinbarungen nicht bekannt ist, sollte ihnen kein Sonderstatus eingeräumt werden.

Neutraler ist zu sagen, dass diese Vorschriften die ursprünglichen Vereinbarungen nicht berühren, als dass vor 2011 gebaute Fahrzeuge als zugelassen gelten. Auf diese Weise bleiben bilaterale und multilaterale Vereinbarungen unberührt und vor allem können auch Zweideutigkeiten in Fällen von begrenzt gültigen Vereinbarungen vermieden werden.

§ 3 Herstellung der Kohärenz mit § 5.

§ 5 Die ATMF behandeln nicht nur Sicherheits- sondern auch Interoperabilitätsaspekte. Der Satz stimmt nun mit der Interoperabilitätsrichtlinie der EU 2008/57/EG Artikel 6(9) überein.

§ 7 Das Wort „weitere“ könnte bedeuten, dass der CTE den Inhalt von Artikel 19 ändern kann, was nicht im Einklang mit der Übereinkommen steht, da die Änderung von Artikel 19 ATMF im Zuständigkeitsbereich des Revisionsausschusses liegt. „Zusätzliche“ scheint in diesem Zusammenhang besser zu passen als „weitere“.