



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# COTIF 1999

Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird

(ATMF – Anhang G zum Übereinkommen)

## Authentischer Wortlaut

angenommen vom Revisionsausschuss auf seiner 24. Tagung (23.–25.6.2009)

**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.4  
21.12.2009**

Original : EN

## **24. Tagung**

Teilrevision von Anhang G (ATMF) zum Übereinkommen  
(Text in der geänderten Fassung und Erläuternde Bemerkungen)

## **Textänderungen**

### **Artikel 1 Anwendungsbereich**

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

### **Artikel 2 Begriffsbestimmungen**

Für Zwecke dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften und ihrer (künftigen) Anlage(n), der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer Anlage(n) und der Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV) der APTU bezeichnet der Ausdruck

- a) „Unfall“ ein unerwünschtes oder unbeabsichtigtes plötzliches Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in folgende Kategorien eingeteilt: Kollisionen, Entgleisungen, Unfälle auf Bahnübergängen, durch in Bewegung befindliches Rollmaterial verursachte Unfälle von Personen, Brände und sonstige Unfälle;
- b) „Bauartzulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Eisenbahnfahrzeugs als Grundlage der Betriebs-erlaubnis für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen;
- c) „Betriebserlaubnis“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt;
- d) „Fachausschuss für technische Fragen“ den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuss;
- da) „Auftraggeber“ eine öffentliche oder private Stelle, die den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder Umrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt. Bei dieser Stelle kann es sich um ein Eisenbahnunternehmen, einen Infrastrukturbetreiber oder einen Halter oder um den für die Durchführung eines Vorhabens verantwortlichen Konzessionsinhaber handeln;
- e) „Vertragsstaat“ einen Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat;
- f) „Erklärung“ den Nachweis einer Bewertung oder eines Bewertungselements, der durchgeführt wird, um zu bestätigen, dass ein Fahrzeug, eine Bauart oder ein Bauelement den Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ihrer ETV (einschließlich anwendbarer Sonderfälle und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltender nationaler Anforderungen) entsprechen;

- g) „Bauelement“ oder „Bestandteil“ eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Eisenbahnfahrzeug, in sonstiges Eisenbahnmaterial oder in Infrastruktur eingebaut werden oder werden sollen.; das Konzept eines „Bauelements“ deckt sowohl materielle als auch immaterielle Gegenstände, wie z. B. Software, ab;
- h) „für die Instandhaltung zuständige Stelle“ (ECM) die Stelle, deren Aufgabe die Instandhaltung eines Fahrzeugs ist und die als solche in das Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 eingetragen ist; diese Definition gilt auch für sonstiges Eisenbahnmaterial;
- i) „grundlegende Anforderungen“ alle in den Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU aufgeführten Bedingungen, die vom Eisenbahnsystem, den Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten, einschließlich der Schnittstellen erfüllt werden müssen;
- j) „Zwischenfall“ ein mit dem Betrieb von Zügen zusammenhängendes und die Betriebssicherheit beeinträchtigendes Ereignis, das kein Unfall oder schwerer Unfall ist;
- k) „Infrastrukturbetreiber“ ein Unternehmen, das oder eine Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt;
- l) „internationaler Verkehr“ das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten;
- m) „Untersuchung“ ein zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen durchgeführtes Verfahren, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen (Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Bedingungen, oder eine Kombination davon, die zum Unfall oder zur Störung führten) und gegebenenfalls die Abgabe von Sicherheitsempfehlungen umfasst;
- n) „Halter“ die Person oder Stelle, die als Eigentümerin oder sonst Verfügungsberechtigte das Fahrzeug als Beförderungsmittel wirtschaftlich nutzt und als solche in das Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 eingetragen ist;
- o) „Instandhaltungsverzeichnis“ das Dokument (die Dokumente), welche(s) die an einem Eisenbahnfahrzeug(typ) oder sonstigem Eisenbahnmaterial durchzuführenden Prüfungen und Instandhaltungsarbeiten, angibt (angeben), das gemäß den Vorschriften und Spezifikationen in den ETV, gegebenenfalls unter Einschluss von Sonderfällen und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU mitgeteilten geltenden nationalen Anforderungen, erstellt wird;
- p) „Instandhaltungsnachweis“ die ein zugelassenes Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial betreffende Dokumentation, worin die Nachweise über die Geschichte seines Einsatzes sowie die daran durchgeführten Prüf- und Instandhaltungsarbeiten eingetragen sind;

- q) „Netz“ die Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfesten Anlagen aller Art, die zur Gewährleistung eines sicheren und fortlaufenden Betriebs des Eisenbahnsystems benötigt werden;
- r) „offene Punkte“ technische Aspekte im Zusammenhang mit grundlegenden Anforderungen, die nicht ausdrücklich in einer ETV behandelt worden sind;
- s) „sonstiges Eisenbahnmaterial“ jedes bewegliche Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt und kein Eisenbahnfahrzeug ist;
- t) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen,
  - das zur Beförderung von Personen oder Gütern auf der Schiene berechtigt ist und die Traktion sicherstellt oder
  - das nur die Traktion sicherstellt;
- u) „Eisenbahninfrastruktur“ (oder lediglich „Infrastruktur“) alle Eisenbahnstrecken und festen Einrichtungen, soweit diese für die Kompatibilität mit und den sicheren Verkehr von gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassenen Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial, erforderlich sind;
- v) „Eisenbahnmaterial“ Eisenbahnfahrzeuge, sonstiges Eisenbahnmaterial und Eisenbahninfrastruktur;
- w) „Eisenbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug, das geeignet ist, auf den eigenen Rädern mit oder ohne eigenen Antrieb auf Eisenbahnstrecken zu verkehren;
- x) „regionale Organisation“ eine Organisation gemäß Artikel 38 des Übereinkommens mit der ihr von Vertragsstaaten übertragenen ausschließlichen Zuständigkeit;
- y) „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder eines Teils davon, wobei die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;
- ya) „RID“ Anhang C zum Übereinkommen;
- z) „schwerer Unfall“ jede Zugkollision oder Zugentgleisung mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für das Rollmaterial, die Eisenbahninfrastruktur oder die Umwelt sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Untersuchungsstelle unmittelbar auf insgesamt mindestens 1.8 Millionen SZR veranschlagt werden können;
- aa) „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten, der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit

dem bestehenden System betreffender Einschränkungen vorübergehender oder endgültiger Sonderregelungen in den ETV bedarf. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, das ausschließlich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt wird, und Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial aus Drittländern oder mit Zielort in Drittländern zählen;

- bb) „Teilsysteme“ das Ergebnis der in den ETV angeführten Unterteilung des Eisenbahnsystems; diese Teilsysteme, für die grundlegende Anforderungen festzulegen sind, können struktureller oder funktionaler Art sein;
- cc) „technische Zulassung“ das von der zuständigen Behörde durchgeführte Verfahren für die Genehmigung des Einsatzes eines Eisenbahnfahrzeugs oder sonstigen Eisenbahnmaterials im internationalen Verkehr oder für die Genehmigung der Bauart;
- dd) „technisches Zertifikat“ den amtlichen Nachweis für eine erfolgreiche technische Zulassung in der Form eines gültigen Bauartzertifikats oder Betriebszertifikats;
- ee) „technisches Verzeichnis“ (Technical File) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug oder sonstigem Eisenbahnmaterial bestehende Dokumentation, in der alle seine technischen Merkmale (Merkmale der Bauart), einschließlich eines Nutzerhandbuchs und die für die Identifizierung des (der) betreffenden Gegenstands (Gegenstände) erforderlichen Merkmale aufgeführt sind;
- eea) „TSI“ eine gemäß den Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG und 2008/57/EG angenommene technische Spezifikation für die Interoperabilität, womit alle Teilsysteme oder Teile davon abgedeckt werden, um die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems sicherzustellen;
- ff) „Bauart“ die grundlegenden Entwurfsmerkmale des Eisenbahnfahrzeugs oder sonstigen Eisenbahnmaterials, die durch ein einzelnes Prüfzertifikat abgedeckt werden, das im Bewertungsmodul SB der ETV beschrieben wird;
- gg) „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil davon, womit die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.

### **Artikel 3**

#### **Zulassung zum internationalen Verkehr**

- § 1 Um im internationalen Verkehr eingesetzt zu werden, muss jedes Eisenbahnfahrzeug gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zugelassen sein.
- § 2 Die technische Zulassung hat zum Zweck festzustellen, ob Eisenbahnfahrzeuge den
  - a) Bauvorschriften der ETV
  - b) Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Anlage zum RID,

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

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

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

§ 1 Gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft (EG) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellte Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial gelten als von allen Vertragsstaaten gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden TSI und den entsprechenden ETV und
- b) sofern die geltenden TSI, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und
- c) sofern diese TSI keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und
- d) sofern das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial keiner Abweichung unterliegt.

Bei Nichterfüllung dieser Voraussetzungen gilt für das Fahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial Artikel 6 § 4.

§ 2 Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, gelten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und in den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, als in den Dienst gestellt

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI und
- b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial zugelassen worden ist, alle Aspekte der entsprechenden Teilsysteme abdecken, die Bestandteil des Fahrzeugs sind, und
- c) sofern diese ETV keine offenen Punkte hinsichtlich der technischen Kompatibilität mit der Infrastruktur enthalten und
- d) sofern das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial keiner Abweichung unterliegt.

Bei Nichterfüllung dieser Voraussetzungen unterliegt das Fahrzeug oder sonstige Eisenbahnmaterial der Genehmigung gemäß in den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, geltendem Recht.

- § 3 Die Betriebserlaubnis, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft verwendeten Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial werden durch die geltende gemeinschaftliche und nationale Gesetzgebung geregelt. Diese Bestimmung gilt auch für Vertragsstaaten, die entsprechendes Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden.
- § 4 §§ 1 bis 2 gelten sinngemäß für Zulassungen / Genehmigungen von Fahrzeugbauarten.
- § 5 Eine gemäß Artikel 15 § 2 zertifizierte für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle (ECM) gilt als gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und vice versa, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EG angenommenen Zertifizierungssystem und den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht.

#### **Artikel 4 Verfahren**

- § 1 Die technische Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt
- a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebserlaubnis für ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug,
  - b) oder in zwei aufeinander folgenden Schritten durch Erteilung
    - der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster und
    - nachfolgend der Betriebserlaubnis für einzelne Fahrzeuge, die diesem Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das diese Übereinstimmung bestätigt.
- § 2 Die Beurteilung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs oder eines Bauteils mit den Bestimmungen der ETV, auf denen die Zulassung beruht, kann in verschiedene jeweils durch eine Erklärung bescheinigte Bewertungselemente unterteilt werden. Die Bewertungselemente und die Ausführung der Erklärung sind vom Fachausschuss für technische Fragen festzulegen.
- § 3 Die Verfahren für die technische Zulassung von Eisenbahninfrastruktur unterliegen den im betreffenden Vertragsstaat geltenden Bestimmungen.

## **Artikel 5** **Zuständige Behörde**

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

§ 2 Die in § 1 genannten Behörden sind berechtigt oder gemäß den in ihrem Staat geltenden Bestimmungen verpflichtet, die Zuständigkeit für die Durchführung von Bewertungen, einschließlich der Abgabe der entsprechenden Erklärungen ganz oder teilweise auf als geeignet anerkannte Einrichtungen mit Sitz in ihrem Staat zu übertragen.

Die Übertragung der Zuständigkeit an

- a) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen
- b) einen Infrastrukturbetreiber
- c) einen Halter
- d) eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)
- e) einen Entwerfer oder Hersteller von Eisenbahnmaterial, der unmittelbar oder mittelbar an der Herstellung von Eisenbahnmaterial beteiligt ist,

einschließlich Tochterunternehmen der vorgenannten Stellen ist untersagt.

§ 3 Um als geeignet anerkannt zu werden, müssen die in § 2 genannten Einrichtungen folgende Voraussetzungen erfüllen:

- a) Die Einrichtung muss in ihrer Organisation, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig sein; ihre Leitung und das für die Vornahme der Bewertungen oder die Ausgabe von Zertifikaten und Erklärungen verantwortliche Personal dürfen weder unmittelbar noch als befugte Vertreter an Entwurf, Herstellung, Konstruktion oder Instandhaltung oder Verwendung der Bestandteile, Fahrzeuge oder des Eisenbahnmaterials beteiligt sein. Dies schließt die Möglichkeit eines Austausches technischer Informationen zwischen dem Hersteller oder Konstrukteur und dieser Einrichtung nicht aus.
- b) Die Einrichtung und das für die Bewertungen verantwortliche Personal haben die Bewertungen mit der größtmöglichen beruflichen Integrität und der größtmöglichen technischen Kompetenz durchzuführen und dürfen, insbesondere von Personen oder Personengruppen, die von den Ergebnissen der Bewertungen betroffen sind, keinem Druck oder Anreiz, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, der ihr Urteilsvermögen oder die Ergebnisse ihrer Prüfung beeinträchtigen könnte.

- c) Insbesondere haben die Einrichtung und das für die Bewertungen verantwortliche Personal von mit Unfalluntersuchungen beauftragten Einrichtungen funktional unabhängig zu sein.
- d) Die Einrichtung hat Personal zu beschäftigen und über Mittel zu verfügen, die für die angemessene Durchführung der technischen und administrativen Aufgaben im Zusammenhang mit den Bewertungen notwendig sind; ferner muss sie Zugang zu für außergewöhnliche Bewertungen nötiger Ausrüstung zu haben.
- e) Das für die Bewertungen verantwortliche Personal hat über
  - eine angemessene technische und berufliche Ausbildung,
  - zufriedenstellende Kenntnisse über die Anforderungen an die von ihnen durchgeführten Bewertungen und ausreichende Praxis in diesen Bewertungen und
  - die Fähigkeit zur Erstellung der Zertifikate, Aufzeichnungen und Berichte, die den formellen Nachweis über die durchgeführten Bewertungen bilden,
 zu verfügen.
- f) Die Unabhängigkeit des für die Bewertungen verantwortlichen Personals ist zu gewährleisten. Kein Sachbearbeiter darf nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder den Ergebnissen dieser Bewertungen entlohnt werden.
- g) Die Einrichtung hat eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, sofern diese Haftpflicht nicht gemäß der nationalen Gesetzgebung vom Staat übernommen wird oder die Bewertungen unmittelbar von diesem Vertragsstaat durchgeführt werden.
- h) Das Personal der Einrichtung hat beruflicher Schweigepflicht hinsichtlich allem zu unterliegen, wovon es bei der Ausübung seiner Pflichten aufgrund dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften oder von Gesetzesbestimmungen und/oder Regelungen des Vertragsstaates, gegebenenfalls einschließlich der Gesetzgebung der Europäischen Gemeinschaft Kenntnis erlangt (mit Ausnahme der zuständigen Verwaltungsbehörden in dem Staat, in dem diese Tätigkeit ausgeübt wird).

§ 4 Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die die technische Zulassung erteilenden Behörden.

§ 5 Ein Vertragsstaat hat durch Notifikation oder, gegebenenfalls durch die im Recht der Europäischen Gemeinschaft oder im Recht der Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, vorgesehenen Mittel sicherzustellen, dass der Generalsekretär über die für die Durchführung der Bewertungen, Überprüfungen und Genehmigungen verantwortlichen Einrichtungen unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat eine Liste der Einrichtungen, ihrer Identifikationsnummern und Zuständigkeitsbereiche zu veröffentlichen und diese Liste auf dem letzten Stand zu halten.

- § 6 Ein Vertragsstaat hat die stetige Aufsicht über die in § 2 genannten Einrichtungen sicher zu stellen und einer Einrichtung, die die Kriterien gemäß § 3 nicht mehr erfüllt, die Zuständigkeit zu entziehen; in diesem Fall hat er den Generalsekretär unverzüglich davon zu unterrichten.
- § 7 Vertritt ein Vertragsstaat die Ansicht, dass eine Bewertungs- oder Genehmigungsbehörde eines anderen Vertragsstaates oder eine Einrichtung, der von ihr Zuständigkeiten übertragen wurden, die Kriterien gemäß § 3 nicht erfüllt, so ist die Angelegenheit dem Fachausschuss für technische Fragen zu übermitteln, der den betreffenden Vertragsstaat binnen vier Monaten über die notwendigen Änderungen zu unterrichten hat, damit die Einrichtung den ihr übertragenen Status behält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann dazu beschließen, den Vertragsstaat anzuweisen, die auf der Grundlage der von der betreffenden Einrichtung oder Behörde geleisteten Tätigkeit erteilten Genehmigungen auszusetzen oder zu widerrufen.

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

- § 1 Von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellte technische Zertifikate sind in allen anderen Vertragsstaaten gültig. Jedoch unterliegen der Verkehr und der Einsatz auf dem Gebiet dieser anderen Staaten den Bedingungen dieses Artikels.
- § 2 Eine Betriebszulassung gestattet den Eisenbahnverkehrsunternehmen den Betrieb eines Fahrzeugs nur auf einer Infrastruktur, die gemäß den Spezifikationen und den sonstigen Zulassungsbedingungen mit dem Fahrzeug kompatibel ist; dies ist vom Eisenbahnverkehrsunternehmen sicher zu stellen.
- § 3 Unbeschadet von Artikel 3a berechtigt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellte Betriebszulassung zum freien Verkehr auf dem Gebiet anderer Vertragsstaaten, vorausgesetzt,
- a) alle wesentlichen Anforderungen in diesen ETV sind abgedeckt und
  - b) das Fahrzeug ist nicht Gegenstand
    - eines Sonderfalls oder
    - offener Punkte, die sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehen oder
    - einer Abweichung.

Die Voraussetzungen für den freien Verkehr können auch in den entsprechenden ETV aufgeführt sein.

- § 4 a) Ist in einem Vertragsstaat eine Betriebszulassung für ein Fahrzeug erteilt worden, das Gegenstand eines
- Sonderfalls, eines offenen Punktes oder einer Abweichung ist, oder

- das die ETV über Rollmaterial und alle sonstigen einschlägigen Bestimmungen nicht erfüllt oder

b) werden nicht alle grundlegenden Anforderungen in den ETV abgedeckt,

so können die zuständigen Behörden der anderen Staaten vom Antragsteller vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung zusätzliche technische Informationen wie etwa Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen.

Die zuständigen Behörden haben für den Teil des Fahrzeugs, der einer ETV oder einem Teil davon entspricht, die von anderen zuständigen Behörden gemäß den ETV durchgeführten Überprüfungen anzuerkennen. Für den anderen Teil des Fahrzeugs haben die zuständigen Behörden zur Gänze der Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU Rechnung zu tragen.

Die Einhaltung von

- a) gleichen und als gleichwertig erklärten Bestimmungen,
- b) sich nicht auf einen Sonderfall beziehenden Bestimmungen und
- c) sich nicht auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur beziehenden Bestimmungen

ist nicht erneut zu bewerten.

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

#### **Artikel 6a**

#### **Anerkennung von Verfahrensunterlagen**

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

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

#### **Artikel 6b**

#### **Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen**

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

## **Artikel 7** **Vorschriften für Fahrzeuge**

- § 1 Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden und zu bleiben, müssen Eisenbahnfahrzeuge
- a) den ETV und
  - b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften entsprechen.
- § 2 Gibt es keine für das Teilsystem geltenden ETV , so sind der technischen Zulassung die entsprechenden im Vertragsstaat, in dem ein Antrag auf technische Zulassung gestellt wird, gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen technischen Anforderungen zugrunde zu legen.
- § 3 Decken die ETV nicht alle Grundanforderungen ab oder liegen Sonderfälle oder offene Punkte vor, so sind der technischen Zulassung
- a) die in den ETV enthaltenen Bestimmungen,
  - b) gegebenenfalls die im RID enthaltenen Vorschriften und
  - c) gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale technische Anforderungen zugrunde zu legen.

## **Artikel 7a** **Abweichungen**

Der Fachausschuss für technische Fragen hat Richtlinien oder verbindliche Bestimmungen für Abweichungen von den Bestimmungen in Artikel 7 und für die anwendbaren oder anzuwendenden Bewertungsmethoden anzunehmen.

## **Artikel 8** **Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur**

- § 1 Um sicher zu stellen, dass ein gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug auf der zu nutzenden Eisenbahninfrastruktur sicher verkehrt und mit ihr kompatibel ist, muss diese Eisenbahninfrastruktur
- a) den in den ETV enthaltenen Bestimmungen und
  - b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften entsprechen.

- § 2 Die Zulassung von Infrastruktur und Überwachung ihrer Instandhaltung unterliegt weiterhin den im Vertragsstaat, in dem sich die Infrastruktur befindet, geltenden Vorschriften.
- § 3 Artikel 7 und 7a gelten sinngemäß für Infrastruktur.

### **Artikel 9 Betriebsvorschriften**

- § 1 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ein zum internationalen Verkehr zugelassenes Eisenbahnfahrzeug einsetzen, sind verpflichtet, die in den ETV enthaltenen Vorschriften, die den betrieblichen Einsatz eines Fahrzeugs im internationalen Verkehr betreffen, zu beachten.
- § 2 In den Vertragsstaaten sind die Unternehmen oder Verwaltungen, die eine für die Durchführung von internationalem Verkehr bestimmte und geeignete Infrastruktur einschließlich der Sicherheits- und Betriebsleitsysteme betreiben, verpflichtet, die technischen Vorschriften der ETV beim Bau und beim Betrieb einer solchen Infrastruktur zu beachten und ständig zu erfüllen.

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

- § 1 Die Ausstellung eines technischen Zertifikats betrifft die Bauart eines Eisenbahnfahrzeugs oder das Eisenbahnfahrzeug selbst.
- § 2 Den Antrag auf Ausstellung eines technischen Zertifikats können stellen:
- a) der Hersteller,
  - b) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen,
  - c) der Halter des Fahrzeugs,
  - d) der Eigentümer des Fahrzeugs,
  - e) der Infrastrukturbetreiber.
- § 3 Der Antrag auf ein technisches Zertifikat, einschließlich entsprechender Erklärungen, kann bei jeder zuständigen Behörde oder Einrichtung eines Vertragsstaates im Rahmen ihrer Zuständigkeit gemäß Artikel 5 gestellt werden.
- § 4 Findet auf das Fahrzeug Artikel 6 § 4 Anwendung, so hat der Antragsteller die Vertragsstaaten (gegebenenfalls die Strecken) anzugeben, für welche die technischen Zertifikate den freien Verkehr zulassen sollen; in diesem Fall haben die beteiligten zuständigen Behörden und Bewertungseinrichtungen zusammenzuarbeiten, um den Vorgang für den Antragsteller zu vereinfachen.
- § 5 Sämtliche mit dem Zulassungsverfahren verbundenen Kosten sind vom Antragsteller zu tragen, es sei denn, dass die im Staat, in welchem die Zulassung erteilt wird,

geltenden Gesetze und Vorschriften anderes vorsehen. Die Durchführung technischer Zulassungen zu Gewinnzwecken ist nicht zulässig.

- § 5a Alle Entscheidungen, Bewertungen, Prüfungen usw. haben auf nicht diskriminierende Weise zu erfolgen.
- § 6 Der Antragsteller hat ein technisches Verzeichnis und ein Instandhaltungsverzeichnis, welche die in den ETV vorgeschriebenen Angaben enthalten, zu erstellen und seinem Antrag beizufügen. Die Bewertungseinrichtung hat die Angaben in diesen Verzeichnissen zu überprüfen, zu verbessern und entsprechend zu ergänzen, damit die Verzeichnisse die Eigenschaften des Fahrzeugs wiedergeben.
- § 7 Jede durchgeführte Bewertung ist vom Bewerter in einem Bewertungsbericht zu dokumentieren, der die durchgeführten Bewertungen belegt, wobei anzugeben ist, im Hinblick auf welche Vorschriften der Gegenstand bewertet wurde und ob der Gegenstand diese Bewertung bestanden oder nicht bestanden hat.
- § 8 Wer ein Betriebszertifikat im vereinfachten Verfahren der technischen Zulassung (Artikel 4 § 1 Buchst. b)) beantragt, hat seinem Antrag das gemäß Artikel 11 § 2 ausgestellte Bauartzertifikat beizufügen und in geeigneter Weise nachzuweisen, dass die Fahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat beantragt wird, dieser Bauart entsprechen.
- § 9 Ein technisches Zertifikat wird grundsätzlich unbefristet erteilt; es kann für einen generellen oder eingeschränkten Anwendungsbereich erteilt werden.
- § 10 Wurden in den Vorschriften gemäß Artikel 7 einschlägige Bestimmungen, auf deren Grundlage eine Bauart zugelassen wurde, geändert und sind keine entsprechenden Übergangsbestimmungen anwendbar, so hat der Vertragsstaat, in dem das entsprechende Bauartzertifikat ausgestellt wurde, nach Befassung der anderen Staaten, in denen das Zertifikat gemäß Artikel 6 gültig ist, zu entscheiden, ob das Zertifikat gültig bleibt oder zu erneuern ist. Die bei einer erneuerten Bauartzulassung zu prüfenden Kriterien dürfen nur die geänderten Bestimmungen betreffen. Die Erneuerung der Bauartzulassung beeinträchtigt nicht die auf der Grundlage von zuvor zugelassenen Bauarten erteilten Betriebserlaubnisse.
- § 11 Bei einer Erneuerung oder Umrüstung hat der Auftraggeber oder der Hersteller dem betreffenden Vertragsstaat ein das Vorhaben beschreibendes Verzeichnis zu übersenden. Der Vertragsstaat hat dieses Verzeichnis zu prüfen und unter Berücksichtigung der in den anzuwendenden ETV angegebenen Umsetzungsstrategie zu entscheiden, ob der Umfang der Arbeiten eine neue Betriebserlaubnis im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlich macht.

Eine neue Betriebserlaubnis ist notwendig, wenn der Grad der Gesamtsicherheit des betreffenden Teilsystems durch die geplanten Arbeiten beeinträchtigt werden kann. Ist eine Neuzulassung erforderlich, so hat der Vertragsstaat zu entscheiden, inwieweit die Bestimmungen in den entsprechenden ETV auf das Vorhaben anzuwenden sind.

Der Vertragsstaat hat seine Entscheidung spätestens vier Monate nach der Vorlage des vollständigen Verzeichnisses durch den Antragsteller zu treffen.

Ist eine Neuzulassung erforderlich und werden die ETV nicht vollständig angewandt, so haben die Vertragsstaaten dem Generalsekretär

- a) die Begründung, warum eine ETV nicht vollständig angewandt wird,
- b) die anstatt der ETV anwendbaren technischen Merkmale und
- c) die für die Mitteilung der gemäß Buchst. a) und b) erforderlichen Informationen verantwortlichen Einrichtungen

mitzuteilen.

Der Generalsekretär hat die mitgeteilten Informationen auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

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

### **Artikel 10a**

#### **Regeln für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten**

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

- § 2 Ein Betriebszertifikat kann entzogen werden,

- a) wenn das Eisenbahnfahrzeug
  - den in den ETV und in den gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltenden nationalen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen oder
  - den besonderen Bedingungen seiner Zulassung gemäß Artikel 7a oder
  - den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften

nicht mehr entspricht oder

- b) wenn der Halter der Aufforderung der zuständigen Behörde, die Mängel zu beseitigen, nicht innerhalb der gesetzten Frist Folge leistet oder
- c) wenn die sich aus einer eingeschränkten Zulassung gemäß Artikel 10 § 10 ergebenden Auflagen und Bedingungen nicht erfüllt oder nicht eingehalten werden.

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

§ 4 Das Betriebszertifikat ruht,

- a) wenn die im Instandhaltungsverzeichnis des Fahrzeugs, in den ETV, in den besonderen Bedingungen einer Zulassung gemäß Artikel 7a oder in den im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften vorgeschriebenen technischen Prüfungen, Kontrollen Instandsetzungs- und Instandhaltungsarbeiten für das Eisenbahnfahrzeug nicht durchgeführt (oder Fristen nicht beachtet) werden;
- b) wenn bei schwerer Beschädigung eines Eisenbahnfahrzeugs der Aufforderung der zuständigen Behörde, das Fahrzeug vorzuführen, nicht Folge geleistet wird;
- c) bei fehlender Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften und den in den ETV enthaltenen Bestimmungen;
- d) wenn gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU geltende entsprechende nationale Bestimmungen oder gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU für gleichwertig erklärte Bestimmungen nicht eingehalten sind. Das Ruhen des Zertifikats gilt für den/die betroffenen Vertragsstaat(en).

§ 5 Das Betriebszertifikat erlischt mit der Ausmusterung des Eisenbahnfahrzeugs. Die Ausmusterung ist der Behörde anzuzeigen, die die Betriebserlaubnis erteilt hat.

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

### **Artikel 10b Regeln für Bewertungen und Verfahren**

§ 1 Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme weiterer verbindlicher Bestimmungen für die Bewertungen und Verfahrensregeln für die technische Zulassung.

§ 2 Ergänzend, jedoch nicht im Widerspruch zu den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß § 1 festgelegten Bestimmungen, können Vertragsstaaten oder regionale Organisationen Bestimmungen für nicht diskriminierende detaillierte verbindliche Verfahren für die Bewertungen und Anforderungen betreffend Erklärungen annehmen (oder beibehalten). Diese Bestimmungen sind dem Generalsekretär mitzuteilen, der den Fachausschuss für technische Fragen in Kenntnis setzt, und von der Organisation zu veröffentlichen.

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

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

§ 2 Das Bauartzertifikat muss:

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

- b) den technischen Nachweis und den Instandhaltungsnachweis als Beilagen enthalten;
- c) gegebenenfalls die besonderen Betriebsbeschränkungen und -bedingungen angeben, denen die Bauart eines Eisenbahnfahrzeugs und dieser Bauart entsprechende Eisenbahnfahrzeuge unterliegen;
- d) den (die) Bewertungsbericht(e) als Beilage(n) enthalten;
- e) gegebenenfalls alle ausgestellten relevanten (Übereinstimmungs- und Überprüfungs-) Erklärungen angeben;
- f) die ausstellende zuständige Behörde und das Ausstellungsdatum angeben und die Unterschrift der Behörde enthalten;
- g) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit angeben.

§ 3 Das Betriebszertifikat muss enthalten

- a) sämtliche in § 2 angegebenen Informationen und
- b) den/die Identifizierungscode(se) des/der vom Zertifikat abgedeckten Fahrzeugs/Fahrzeuge;
- c) Angaben über den Halter des/der vom Zertifikat abgedeckten Eisenbahnfahrzeugs/Eisenbahnfahrzeuge am Tag der Ausstellung;
- d) gegebenenfalls die Dauer seiner Gültigkeit;

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

§ 5 Das technische Verzeichnis und das Instandhaltungsverzeichnis haben die Angaben gemäß ETV zu enthalten.

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

§ 7 Die Zertifikate und Erklärungen sind dem Antragsteller zuzustellen.

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

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

## **Artikel 12** **Einheitliche Ausführungen**

- § 1 Die Organisation hat für die in Artikel 11 erwähnten Zertifikate, die gemäß Artikel 4 § 2 beschlossenen Erklärungen und den Bewertungsbericht gemäß Artikel 10 § 7 einheitliche Ausführungen vorzuschreiben.
- § 2 Die Ausführungen sind vom Fachausschuss für technische Fragen auszuarbeiten und anzunehmen.
- § 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass Zertifikate und Erklärungen, die gemäß einer anderen vorgegebenen Ausführung als der in diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen erstellt wurden, jedoch die gemäß Artikel 11 vorgeschriebenen Angaben enthalten, als gleichwertiger Ersatz anerkannt werden dürfen.

## **Artikel 13** **Register**

- § 1 Unter der Verantwortung der Organisation ist ein Register in Form einer elektronischen Datenbank zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten, das Informationen über die Eisenbahnfahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, und über die Bauarten, für die ein Bauartzertifikat ausgestellt wurde, enthält. Das Register hat gemäß Artikel 19 zugelassene Eisenbahnfahrzeuge einzubeziehen; es kann Eisenbahnfahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind.
- § 2 Die Datenbank hat auch ein Register mit Informationen betreffend die zuständigen Behörden und die Einrichtungen, denen gemäß Artikel 5 Zuständigkeit übertragen wurde, sowie die akkreditierten/anerkannten Prüfer gemäß Artikel 15 § 2 zu enthalten.
- § 3 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, in die Datenbank weitere im Eisenbahnbetrieb zu verwendende Daten einzubeziehen, wie Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der zugelassenen Fahrzeuge (einschließlich der nächsten anfallenden Prüfung), Informationen betreffend Unfälle und Zwischenfälle und Register betreffend die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller und für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM).
- § 4 Der Fachausschuss für technische Fragen hat die funktionale und technische Architektur der Datenbank sowie die erforderlichen Daten festzulegen, wann und wie diese bereitzustellen sind, welche Zugangsberechtigungen bestehen werden sowie weitere Bestimmungen für Verwaltung und Betrieb einschließlich der zu verwendenden Datenbankstruktur. In jedem Falle sind dem Generalsekretär Halterwechsel, ECM-Wechsel, Ausmusterungen, behördliche Stilllegungen, das Ruhen oder

der Entzug von Zertifikaten, Erklärungen oder sonstige Nachweise sowie Änderungen am Fahrzeug, die von der zugelassenen Bauart abweichen, unverzüglich mitzuteilen.

- § 5 Bei der Anwendung dieses Artikels hat der Fachausschuss für technische Fragen von Vertragsstaaten und regionalen Organisationen eingerichtete Register zu berücksichtigen, damit übermäßige Belastungen der Beteiligten wie regionaler Organisationen, Vertragsstaaten, zuständiger Behörden und der Industrie verringert werden. Um auch die Kosten für die Organisation zu minimieren und kohärente Registersysteme zu erlangen, haben alle Beteiligten ihre Pläne und Entwicklungen in Bezug auf Register, die in den Anwendungsbereich dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften fallen, mit der Organisation abzustimmen.
- § 6 Die in der Datenbank registrierten Daten gelten bis zum Beweis des Gegenteils als Nachweis der technischen Zulassung eines Eisenbahnfahrzeugs.
- § 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass die Kosten für die Einrichtung und Verwaltung der Datenbank vollständig oder teilweise von den Nutzern getragen werden; für das Liefern und Ändern von Daten ist kein Entgelt vorzusehen, während die Abfrage von Daten gebührenpflichtig sein kann.

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

- § 1 Zum Betrieb zugelassene Eisenbahnfahrzeuge müssen versehen sein mit:
- a) einem Zeichen, woraus eindeutig feststellbar ist, dass sie gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum internationalen Verkehr zugelassen sind, und
  - b) den sonstigen in den ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen, einschließlich eines eindeutigen Identifizierungscode (der Fahrzeugnummer).

Die zuständige Behörde, welche die Betriebszulassung erteilt, ist dafür verantwortlich, dass jedem Fahrzeug ein alphanumerischer Identifikationscode zugewiesen wird. Dieser Code, der den Ländercode des (ersten) Zulassungsstaates enthalten muss, ist an jedem Fahrzeug anzuschreiben und gemäß Artikel 13 in das Nationale Fahrzeugregister (NFR) dieses Staates einzutragen.

- § 2 Der Fachausschuss für technische Fragen hat das in § 1 Buchst. a) vorgesehene Zeichen festzulegen sowie die Übergangsfristen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge noch mit von § 1 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

#### **Artikel 15 Instandhaltung**

- § 1 Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial sind so instand zu halten, dass sie die in den ETV festgelegten Bestimmungen einhalten und diesen ständig entsprechen und dass ihr Zustand in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährdet und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schadet. Zu diesem Zweck müssen Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges

Eisenbahnmaterial für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abgestellt und diese Arbeiten an ihnen vorgenommen werden, wie dies im dem Betriebszertifikat beigefügten Instandhaltungsverzeichnis, in den ETV, in den besonderen Zulassungsbedingungen nach Artikel 7a und in den im RID enthaltenen Vorschriften vorgeschrieben ist.

- § 2 Jedem Eisenbahnfahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Ein Eisenbahnunternehmen, ein Infrastrukturbetreiber oder ein Halter kann eine ECM sein. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM führt die Instandhaltungsmaßnahmen selbst durch oder bedient sich Ausbesserungswerken, mit denen Verträge geschlossen wurden.

Die für die Instandhaltung eines Güterwagens zuständige Stelle hat über einen gültigen Nachweis zu verfügen, der von einem in einem der Vertragsstaaten akkreditierten/anerkannten externen Prüfer ausgestellt wurde.

Der Fachausschuss für technische Fragen hat weitere Detailregelungen für die Zertifizierung und für das Prüfen von ECM, für akkreditierte/anerkannte Prüfer, für deren Akkreditierung/Anerkennung, und für die Prüfungen und Prüfzertifikate anzunehmen. Die Regelungen haben anzugeben, ob sie mit den Kriterien gleichwertig sind, die für das Zertifizierungssystem maßgeblich sind, das in der Europäischen Gemeinschaft oder in den Staaten, die Gemeinschaftsrecht aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Gemeinschaft anwenden, angenommen wurde.

Diese Regelungen, in die auch Regelungen für den Entzug und das Ruhen von Zertifikaten und Akkreditierungen einzubeziehen sind, sind in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festzulegen und stellen einen integrierenden Bestandteil von diesen dar.

- § 3 Ein Betrieb führendes Eisenbahnunternehmen ist für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich und hat sich über die ordnungsgemäße Instandhaltung darin beförderter Fahrzeuge zu vergewissern. Die ECM hat daher sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltungsvorgänge und Daten zur Verfügung stehen, und das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit Informationen und Daten über seinen Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial zur Verfügung zu stellen. In beiden Fällen sind die betreffenden Informationen und Daten in der in § 2 genannten Anlage festzulegen.
- § 4 Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Der Nachweis ist für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.
- § 5 Der Fachausschuss für technische Fragen kann Leitlinien oder Regelungen über die Zertifizierung und Prüfung von Ausbesserungswerken und die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen beschließen. Regelungen gemäß diesem

Paragraph sind in einer Anlage zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften festzulegen, stellen einen integrierenden Bestandteil davon dar und sind auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

## **Artikel 16**

### **Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen**

- § 1 Im Falle eines Unfalls, eines Zwischenfalls oder einer schweren Beschädigung von Eisenbahnfahrzeugen sind alle beteiligten Parteien (Infrastrukturbetreiber, Halter, ECM, betroffene Eisenbahnunternehmen und mögliche weitere Parteien) verpflichtet,
- a) unverzüglich alle zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnverkehrs, der Bedachtnahme auf die Umwelt und der öffentlichen Gesundheit notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, und
  - b) die Ursachen des Unfalls, des Zwischenfalls oder der schweren Beschädigung festzustellen.
- § 1a Die Maßnahmen gemäß § 1 müssen abgestimmt sein. Eine solche Abstimmung obliegt dem Infrastrukturbetreiber, sofern im betreffenden Staat geltende Bestimmungen nicht anderes vorschreiben. Zusätzlich zur den beteiligten Parteien auferlegten Untersuchungspflicht kann der Vertragsstaat die Vornahme einer unabhängigen Untersuchung verlangen.
- § 2 Ein Fahrzeug gilt als schwer beschädigt, wenn es nicht auf einfache Weise wieder so instand gesetzt werden kann, dass es ohne den Betrieb zu gefährden in einen Zug eingestellt werden und auf eigenen Rädern rollen kann. Die Beschädigung gilt nicht als schwer, wenn die Instandsetzung in weniger als 72 Stunden vorgenommen werden kann oder die Kosten insgesamt weniger als 0,18 Millionen SZR betragen.
- § 3 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen sind der Behörde oder Einrichtung, die das Fahrzeug zum Verkehr zugelassen hat, unverzüglich zu melden. Diese Behörde oder Einrichtung kann eine Vorführung des beschädigten Fahrzeugs, gegebenenfalls erst nach Instandsetzung verlangen, um die Gültigkeit der erteilten Betriebserlaubnis zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebserlaubnis erneut durchzuführen.
- § 4 Die Vertragsstaaten haben Aufzeichnungen zu führen, Untersuchungsberichte mit ihren Feststellungen und Empfehlungen zu veröffentlichen, sowie die Behörde, die das Zulassungszertifikat ausgestellt hat, und die Organisation über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Gebiet ereignet haben. Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Ursachen schwerer Unfälle, Zwischenfälle oder schwerer Beschädigungen im internationalen Verkehr im Hinblick auf die mögliche Weiterentwicklung der in den ETV enthaltenen Bau- und Betriebsvorschriften für Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial prüfen und gegebenenfalls beschließen, die Vertragsstaaten kurzfristig anweisen, dass die betreffenden Betriebszertifikate, Bauartzertifikate oder Erklärungen ruhen.

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

### **Artikel 17**

#### **Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen**

- § 1 Wurden diese Einheitlichen Rechtsvorschriften, die in den ETV enthaltenen Bestimmungen und gegebenenfalls die von der Zulassungsbehörde für die Zulassung festgelegten besonderen Bedingungen sowie die im RID enthaltenen Bau- und Ausrüstungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.
- § 2 Das Recht einer zuständigen Behörde auf Untersuchung und Stilllegung eines Fahrzeugs ist im Falle einer vermuteten Nichtübereinstimmung mit § 1 nicht betroffen, jedoch sollte die Prüfung zur Erlangung von Gewissheit so schnell als möglich und auf jeden Fall innerhalb von 24 Stunden durchgeführt werden.
- § 3 Jedoch sind andere Vertragsstaaten, wenn ein Vertragsstaat ein Zertifikat innerhalb der in Artikel 5 § 7 oder Artikel 16 § 4 angegebenen Frist nicht aussetzt oder zurückzieht, berechtigt, das betreffende Fahrzeug (die betreffenden Fahrzeuge) zurückzuweisen oder stillzulegen.

### **Artikel 18**

#### **Nichtbeachtung von Vorschriften**

- § 1 Vorbehaltlich des § 2 und des Artikels 10a § 3 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, dessen zuständige Behörde die erste Betriebserlaubnis erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.
- § 2 Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ergeben, richten sich, was die Infrastruktur betrifft, nach den Bestimmungen, die in dem Vertragsstaat gelten, in dem der Betreiber der Infrastruktur seinen Sitz hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

### **Artikel 19**

#### **Übergangsbestimmungen**

- § 1 Artikel 3 § 1 gilt für umgerüstete, erneuerte und bestehende Fahrzeuge. Für Fahrzeuge, die gemäß RIV, RIC oder sonstigen einschlägigen internationalen Verträgen zum internationalen Verkehr zugelassen worden und entsprechend gekennzeichnet sind, gelten die in diesem Artikel aufgeführten Übergangsbestimmungen.
- § 2 Bestehende Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften mit der Anschrift RIV oder RIC als Nachweis ihrer gegenwärtigen

Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen des RIV 2000 (überarbeitete Ausgabe vom 01.01.2004) oder des RIC versehen sind, gelten in Übereinstimmung mit ihrer Kompatibilität mit den Eisenbahninfrastrukturen (mit Bedacht auf die Anschriften am Wagen) als zum Betrieb auf den Netzen der Vertragsstaaten zugelassen, für welche sie von einem der Vertragsstaaten zugelassen wurden

- § 2a Bestehende Fahrzeuge, die nicht mit den Anschriften RIV oder RIC versehen, jedoch gemäß der Organisation bekannt gegebenen bi- oder multilateralen Vereinbarungen zwischen Vertragsstaaten zugelassen und gekennzeichnet sind, gelten ebenfalls als zum Betrieb auf den von der Vereinbarung abgedeckten Netzen zugelassen.
- § 3 Die vorläufige Zulassung gemäß den §§ 2 und 2a ist gültig, bis das Fahrzeug eine neue Zulassung gemäß Artikel 10 § 11 benötigt.
- § 4 Die Anschriften RIV, RIC oder vom Fachausschuss für technische Fragen anerkannte andere am Fahrzeug angebrachte Anschriften gelten zusammen mit den Daten, die in der in Artikel 13 erwähnten Datenbank gespeichert sind, als ausreichender Nachweis der Zulassung. Unerlaubte Änderungen dieser Anschriften gelten als Betrug und sind gemäß Landesrecht zu ahnden.
- § 5 Unabhängig von dieser Übergangsbestimmung müssen das Fahrzeug und seine Dokumentation den geltenden Bestimmungen der ETV hinsichtlich Kennzeichnung und Instandhaltung entsprechen; gegebenenfalls muss die Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften des RID ebenfalls sichergestellt sein. Der Fachausschuss für technische Fragen kann auch beschließen, dass in die ETV aufgenommene sicherheitsrelevante Vorschriften ungeachtet von Übergangsbestimmungen ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.
- § 6 Bestehende Fahrzeuge, die nicht unter §§ 2 und 2a fallen, können auf Antrag eines Antragstellers bei einer zuständigen Behörde zum Betrieb zugelassen werden. Die Behörde kann vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebserlaubnis vom Antragsteller zusätzliche technische Informationen, Risikoanalysen und/oder Fahrzeugprüfungen verlangen. Jedoch haben die zuständigen Behörden die Äquivalenztabelle gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU umfassend zu berücksichtigen.
- § 7 Der Fachausschuss für technische Fragen kann weitere Übergangsbestimmungen annehmen.

## **Artikel 20**

### **Meinungsverschiedenheiten**

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

### **Erläuternde Bemerkungen**

**BEM:** In diesen Erläuternden Bemerkungen 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 g) des Übereinkommens die Generalversammlung zuständig ist, einschließlich redaktioneller Anpassungen.

Die Informationen unter

- a) sind vom Revisionsausschuss, zusammen mit den genehmigten Änderungen, überprüft und genehmigt, 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 Allgemeinen Bemerkungen zu den Textänderungen für den Anhang APTU beziehen sich auch auf den Anhang ATMF.
2. 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.
3. Der Revisionsausschuss folgte in seiner 24. Tagung (Bern, 23.-25.6.2009) weitgehend den von der Gruppe Schweinsberg erarbeiteten und vom Fachausschuss für technische Fragen befürworteten Vorschlägen. Klarstellungen im Text und in den Erläuternden Bemerkungen wurden insbesondere hinsichtlich der in den Artikeln 3a und 15 erwähnten „für die Instandhaltung zuständigen Stelle“ sowie der Beschränkungen bei der Betriebszulassung und der Aufgaben der zuständigen Behörde in Artikel 6 hinzugefügt.
4. Die 9. Generalversammlung (Bern, 9./10.9.2009) nahm die Ergebnisse der 24. Tagung des Revisionsausschusses hinsichtlich der Änderungen des Anhangs G (ATMF) zum Übereinkommen und der Erläuternden Bemerkungen zur Kenntnis und genehmigte die redaktionellen Anpassungen sowie die Erläuternden Bemerkungen betreffend Artikel 1, 3 und 9 ATMF. 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

1. Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.
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 EG 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 EG oder des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) sind, Artikel 6 § 3,
  - b) nur zwischen Mitgliedstaaten der OTIF, die auch Mitglieder der EG oder des EWR sind, Artikel 3a § 3,
  - c) aus einem Mitgliedstaat der OTIF, der auch Mitglied der EG oder des EWR ist, in einen Mitgliedstaat der OTIF, der nicht Mitglied der EG oder des EWR ist, Artikel 3a § 1, und
  - d) aus einem Mitgliedstaat der OTIF, der nicht Mitglied der EG oder des EWR ist, in einen Mitgliedstaat der OTIF, der auch Mitglied der EG 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 EG gilt, betrifft dies insbesondere Aspekte, die von den Richtlinien der EG über die Interoperabilität (Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, Konformitätsbewertung, Prüfung durch benannte Stellen usw.) die Sicherheit (Sicherheitsbescheinigung, Sicherheitsgenehmigung, Einhaltung der Gemeinsamen Sicherheitsmethoden und Gemeinsamen Sicherheitsziele, Berichtspflicht zu Gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, Unfalluntersuchungsverfahren usw.) und Marktzugang (Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, Richtlinie 2001/12/EG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von

Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung usw.) abgedeckt sind.

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

1. 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 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. 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.
3. Unter den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ in Buchstabe s) fällt eine bewegliche Einrichtung, die kein Eisenbahnfahrzeug ist, für die gemeinsame Spezifikationen zur Erlangung der Interoperabilität wichtig wären.
4. 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. 1 SZR entspricht ungefähr 1.10 €(Juli 2009).

## **Artikel 3\*** **Zulassung zum internationalen Verkehr**

Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden. Hinsichtlich der redaktionellen Anpassungen bei den Verweisungen in § 2 Buchst. b) und c) siehe Buchstabe b) der BEM unter der Überschrift der Erläuternden Bemerkungen.

## **Artikel 3a** **Wechselbeziehung mit anderen internationalen Verträgen**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. § 1 behandelt die Betriebserlaubnis gemäß ATMF durch einen Vertragsstaat für ein nach dem geltenden Recht der EG zugelassenes Eisenbahnfahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial. Dieses gilt als gemäß ATMF zum Betrieb zugelassen, wenn
  - a) zwischen den anzuwendenden TSI, die alle Teilsysteme des Fahrzeugs abdecken müssen, und den anzuwendenden ETV volle Äquivalenz besteht,

- b) die anwendbaren TSI keine offenen Punkte bezüglich der technischen Vereinbarkeit mit der Infrastruktur enthalten und
  - c) für den betreffenden Gegenstand keine Abweichung gilt.
3. § 2 behandelt die Genehmigung des Inverkehrbringens für ein nach ATMF zugelassenes Fahrzeug oder sonstiges Eisenbahnmaterial in Mitgliedstaaten der EG. Dessen Inverkehrbringen gilt als gemäß dem Recht der EG genehmigt, wenn
- a) zwischen den anzuwendenden ETV, die alle Teilsysteme des Fahrzeugs abdecken müssen, und den entsprechenden TSI volle Äquivalenz besteht,
  - b) die anwendbaren ETV keine offenen Punkte bezüglich der technischen Vereinbarkeit mit der Infrastruktur enthalten und
  - c) für den betreffenden Gegenstand keine Abweichung gilt.
4. § 3 behandelt Eisenbahnfahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmaterial, die nur in Vertragsstaaten verwendet werden, die das Recht der EG als Mitgliedstaaten oder auf Grund internationaler Verträge anwenden. Hierfür gilt das anwendbare Recht der EG.
5. Die in den §§ 1 und 2 geregelte gegenseitige Anerkennung betrifft nicht nur Einzelzulassungen sondern gemäß § 4 auch Zulassungen von Bauarten.
6. Der volle Titel der in § 5 erwähnten Richtlinie der EG lautet „Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit)“ Die Richtlinie wurde im Amtsblatt (ABl.) der EG L 164 vom 30.4.2004 S. 44 – 113 veröffentlicht und durch die in ABl. L 345 vom 23.12.2008 S. 62 – 67 veröffentlichte Richtlinie 2008/110/EG geändert.

#### **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 EG das in Betracht kommende Recht der EG ein.
2. Das Verfahren ist gemäß § 1 einstufig (Zulassung eines Fahrzeugs) oder zweistufig (Zulassung einer Bauart mit nachfolgender Einzelzulassung von der Bauart entsprechenden Fahrzeugen).
3. Die gemäß § 2 im Zulassungsverfahren vorzunehmende Konformitätsbewertung kann das ganze Fahrzeug erfassen oder auch - auf Grund entsprechender Vorgaben

des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) - in Bewertungselemente unterteilt werden, deren Konformität jeweils mit einer Erklärung nach einem ebenfalls vom CTE vorzugebenden Muster belegt wird.

4. Gemäß Artikel 3 § 3 gelten die Bestimmungen dieses Artikels auch für sonstiges Eisenbahnmateriale.

### **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 EG das in Betracht kommende Recht der EG 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 Betriebserlaubnisse und Bauartzulassungen erteilen.
2. § 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, jedoch darf es sich dabei nicht handeln um
- Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU),
  - Infrastrukturbetreiber,
  - Halter,
  - für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM),
  - Unternehmen, die unmittelbar oder mittelbar im Entwurfs- oder Fertigungsbereich an der Herstellung oder Instandhaltung von Eisenbahnmateriale beteiligt sind, oder
  - Stellen, die den vorstehend genannten nachgeordnet sind.

Die aufgezählten Stellen 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.

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

4. § 5 sieht vor, dass der Generalsekretär über die für Bewertungen, Beglaubigungen und Zulassungen verantwortlichen Stellen zu informieren ist und die vorgesehenen Angaben in einer auf dem letzten Stand zu haltenden Liste veröffentlicht.
5. § 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.
6. § 7 regelt die Vorgangsweise in Fällen, in denen ein Vertragsstaat zu 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. § 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.
2. Gemäß § 2 muss das ein Fahrzeug betreibende EVU sicherstellen, dass das Fahrzeug mit der zu benutzenden Infrastruktur kompatibel ist.
3. 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.
4. Für Fahrzeuge, die den Bedingungen im § 3 nicht entsprechen, muss der Antragsteller gemäß § 4 Bedingungen für eine ergänzende Betriebserlaubnis erfüllen. Diese Bedingungen werden von den jeweiligen zuständigen Behörden der Vertragsstaaten gemäß den dort geltenden nationalen technischen Vorschriften gestellt, in welchen die Zulassung gelten soll. Solche Bedingungen können Risikoanalysen oder zusätzliche Prüfungen betreffen, wobei Doppelgleisigkeiten bzw. Wiederholungen zu unterbleiben haben und die Äquivalenzstabelle zu berücksichtigen ist. Weiters sind nationale technische Vorschriften betreffend offene Punkte, die sich nicht mit der Kompatibilität mit der Infrastruktur befassen, nicht vor der Ergänzung der Betriebserlaubnis 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.
5. Das Betriebszertifikat für ein Fahrzeug berechtigt den Inhaber nicht zum Betrieb von Zügen und zu sonstigem Verkehr des 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 EG 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.

**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. Voraussetzung dafür, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr verkehren dürfen, ist gemäß § 1 die Einhaltung der ETV und, wenn sie gefährliche Güter befördern (sollen), des RID.
2. Soweit es für ein Teilsystem keine anwendbare ETV gibt, d.h. die grundlegenden Anforderungen (noch) nicht in einer ETV umgesetzt sind, sind gemäß § 2 die gemäß Artikel 12 APTU geltenden technischen Vorschriften des Staates anzuwenden, in welchem das Fahrzeug zugelassen werden soll.
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.

**Artikel 7a**  
**Abweichungen**

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

**Artikel 8**  
**Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur**

1. § 1 verdeutlicht, dass die in den ETV und im RID für Infrastruktur geltenden Bestimmungen einzuhalten sind.
2. § 2 führt das in Artikel 4 § 3 Festgelegte näher aus.
3. § 3 sieht vor, dass die Regelungen für von ETV nicht oder nicht ausreichend abgedeckte Fälle und für Abweichungen sinngemäß auch für den Bereich der Eisenbahninfrastruktur gelten.

4. Die Anwendung der ETV über Infrastruktur auf bestehende Infrastruktur ist in Artikel 8 APTU geregelt.

**Artikel 9\***  
**Betriebsvorschriften**

Gemäß Artikel 33 § 4 Buchst. g) des Übereinkommens könnte über eine Änderung dieses Artikels nicht der Revisionsausschuss sondern nur die Generalversammlung entscheiden.

**Artikel 10**  
**Beantragung und Ausstellung technischer Zertifikate  
und Erklärungen und diesbezügliche Bedingungen**

1. Gemäß § 1 können technische Zertifikate für Bauarten oder Einzelfahrzeuge ausgestellt werden.
2. § 2 enthält eine erschöpfende Aufzählung der Antragsberechtigten. Diese deckt sich im Wesentlichen mit den gemäß Artikel 5 § 2 von der Übertragung der Entscheidungsberechtigung Ausgeschlossenen.
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. § 4 betrifft technische Zertifikate für Fahrzeuge, die wegen eingeschränkter Konformität ergänzende Zulassungen gemäß Artikel 6 § 4 benötigen. Hierfür muss der beantragte Geltungsbereich 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.
5. § 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.
6. § 5a stellt das für alle Vorgänge im Bereich technischer Zulassungen/Bewertungen geltende Diskriminierungsverbot klar.
7. § 6 trifft Festlegungen zu den Antragsunterlagen. Diese müssen jedenfalls eine technische Dokumentation und eine solche über die Wartung umfassen und die Eigenschaften des Fahrzeugs in einer den Informationsbedarf der bewertenden Stelle ausreichend erfüllenden Weise wiedergeben.
8. Wer Bewertungen durchführt, hat gemäß § 7 deren Inhalte und Ergebnisse in einem Bewertungsbericht festzuhalten.
9. Bei der (vereinfachten) 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.

10. § 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.
11. § 10 betrifft die Weiterverwendung technischer Zulassungen der Bauart bei Änderungen in der Erteilung zugrunde gelegten Vorschriften (Artikel 7). Hierüber oder gegebenenfalls über die Neuausstellung haben der Vertragsstaat, in welchem die Bauartzulassung ausgestellt wurde, und die Staaten, in denen diese verwendet werden darf, Konsultationen zu führen. Auch wenn eine Neuausstellung verfügt wird, ist nur das Baumuster auf Übereinstimmung mit den geänderten Vorschriften zu prüfen, und es bleiben erteilte Betriebserlaubnisse gültig.
12. § 11 betrifft die Weiterverwendung der Betriebserlaubnis - und gemäß § 12 auch von anderen Zertifikaten - bei Erneuerungen oder Umrüstungen. Entsprechend dokumentierte Projekte sind dem Vertragsstaat vorzulegen. Dieser muss den CTE einschalten, wenn bei der Neuzulassung keine volle Konformität mit den geltenden ETV gegeben ist.

### **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. Bestimmungen über den Entzug der Betriebserlaubnis, 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.
3. 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 im ATMF, in den ETV oder in den der Zulassung zugrunde gelegten nationalen Vorschriften.
4. 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 Betriebserlaubnis ausgestellt hat.

### **Artikel 10b**

#### **Regelungen über Bewertungen und Verfahren**

1. § 1 ermächtigt den CTE, Bewertungen und Verfahren für die technische Zulassung in verbindlicher Weise zu regeln.
2. Soweit es für solche Regelungen auf der Ebene der Vertragsstaaten oder der EG ergänzende Vorschriften gibt, sind diese gemäß § 2 dem Generalsekretär zwecks Befassung des CTE und Veröffentlichung mitzuteilen.

### **Artikel 11**

#### **Technische Zertifikate und Erklärungen**

1. Gemäß § 1 sind für die Zulassung der Bauart und die Betriebserlaubnis stets getrennte Zertifikate auszustellen, jedoch kann gemäß § 4 eine Betriebserlaubnis auch für mehrere Fahrzeuge derselben Bauart ausgestellt werden.
2. Die inhaltlichen Details der beiden Zertifikate werden in den §§ 2 und 3 festgelegt.
3. Die Inhalte der technischen Dokumentation und der Dokumentation über die Wartung müssen den ETV entsprechen.
4. Die Zertifikate müssen in den Arbeitssprachen der OTIF (derzeit deutsch, französisch und englisch) verfasst sein und in gedruckter Form vorliegen.
5. 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**

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

### **Artikel 13**

#### **Register**

1. Dieser Artikel dient als Rechtsgrundlage für eine internationale Datenbank mit Registern der zugelassenen Eisenbahnfahrzeuge (Einzelfahrzeuge oder Bauarten, § 1) und der mit der Zulassung befassten zuständigen Behörden und Stellen (§ 2). Der CTE kann die Datenbank weiter ausbauen (§ 3).

2. Der CTE hat zu folgenden Einzelheiten Festlegungen zu treffen (§ 4), wobei auf in den Vertragsstaaten (nationale Fahrzeugregister NVR) bzw. der EG (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.
3. Die Datenbank kann sich auf dezentralisierte elektronische Register, einschließlich Nationaler Fahrzeugregister (NVR) in den Vertragsstaaten stützen, jedoch müssen 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.
4. Außerdem wird dem CTE in § 7 das Recht eingeräumt, den Nutzern der Datenbank finanzielle Verpflichtungen aufzuerlegen. Lieferung und Änderung von Daten haben jedoch gebührenfrei zu sein.
5. Bestimmte wichtige Informationen wie z.B. Halterwechsel, Außerdienststellungen oder Stilllegungen sind jedenfalls unverzüglich dem Generalsekretär bekanntzugeben.
6. Die Registrierung von Daten in der Datenbank hat Folgen für Beweisverfahren (§ 6).

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

1. Die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen wird durch ein auf diesen anzubringendes Zeichen ausgewiesen (§ 1 Buchst. a), das gemäß § 2 vom CTE festzulegen ist.
2. Außerdem sind ein zur eindeutigen Identifizierung dienender alphanumerischer Code, („Fahrzeugnummer“), der von der zuständigen Zulassungsbehörde zuzuweisen ist und der den Ländercode des Staates der ersten Zulassung enthalten muss, sowie andere in ETV vorgeschriebene Anschriften und Zeichen anzubringen (§ 1 Buchstabe b).
3. Die Zulassungsbehörde hat die Anbringung an dem Fahrzeug und Registrierung der Fahrzeugnummer im NVR (Artikel 13) sicher zu stellen.
4. Der CTE hat gemäß § 2 für im Verkehr befindliche Fahrzeuge Übergangsregelungen zu treffen.

## **Artikel 15 Instandhaltung**

1. In § 1 werden die Ziele und Elemente der Instandhaltung dargestellt.
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 gemäß dem Recht der EG erforderlich (siehe Artikel 14a der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit 2004/49/EG)
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. Gemäß § 4 ist die ECM verpflichtet, über jedes Fahrzeug, für das sie als ECM registriert ist, einen Instandhaltungsnachweis zu führen und auf dem letzten Stand zu halten, das die Informationen enthalten muss, die für dieses Fahrzeug gemäß § 3 vorgeschrieben sind. Diese umfassen das Fahrzeug selbst sowie Tanks und Ausrüstungsteile, für die Untersuchungen und Prüfungen vorgeschrieben sind. Dieser Instandhaltungsnachweis ist den zuständigen Behörden für ihre üblichen Untersuchungen und für Nachforschungen zur Verfügung zu stellen, falls das Fahrzeug von Zwischenfällen oder Unfällen betroffen ist.
5. Gemäß § 5 kann der CTE in einem Anhang zum ATMF auch Richtlinien/Regelungen für mit der Wartung befasste Werkstätten beschließen.

## **Artikel 16 Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen**

1. Gemäß § 1 sind bei Unfällen, Zwischenfällen oder schweren Beschädigungen alle Betroffenen, namentlich aber die Infrastrukturbetreiber (IB), Halter, ECM und EVU 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. 1 SZR entspricht ungefähr 1.10 € (Juli 2009). 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 Betriebserlaubnis 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. § 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. § 2 stellt klar, dass zu Fahrzeugkontrollen berechnete Behörden (und deren Organe) Fahrzeuge auch bereits bei bloßem Verdacht der Nichterfüllung von Vorschriften stilllegen dürfen, wobei man sich möglichst rasch, längstens jedoch innerhalb von 24 Stunden, Gewissheit zu verschaffen hat.
3. § 3 bezieht sich auf die jedenfalls 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).

### **Artikel 18** **Nichtbeachtung von Vorschriften**

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 Betriebserlaubnis erteilt wurde.

### **Artikel 19** **Übergangsbestimmungen**

1. Dieser Artikel ist neu.
2. Folgende Artikel 3 § 1 nicht entsprechende Fahrzeuge dürfen, sofern sie zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Artikels bereits vorhanden waren, bis zu einer allfälligen Erneuerung/Umrüstung (§ 3) weiter verwendet werden:

- Fahrzeuge mit der Anschrift „RIC“ oder „RIV“ unter den in §§ 2, 4 und 5 angeführten Bedingungen,
  - Fahrzeuge ohne eine solche Aufschrift, die jedoch über eine Zulassung und Anschrift gemäß der OTIF bekannt gegebenen Vereinbarungen zwischen zwei oder mehr Vertragsstaaten verfügen, unter den in §§ 2a, 4 und 5 angeführten Bedingungen und
  - sonstige Fahrzeuge auf Grund einer bei einer zuständigen Behörde zu beantragenden ergänzenden Zulassung zum Verkehr, unter den in § 6 angeführten Bedingungen.
3. Abschnitt 21.1 des RIV 2004 beschränkt die Kennzeichnung gemäß RIV auf den Fall, dass der Wagen von der zuständigen Behörde gemäß den (zum Zeitpunkt und am Ort der Genehmigung) geltenden Regelungen genehmigt wurde und dass er der „Technischen Einheit (TE) und UIC Merkblättern entspricht. Abschnitt 31 enthält Bestimmungen betreffend die Wartung (Überholung). Ähnliche Bestimmungen finden sich im RIC.
  4. Die Genehmigung durch ein Eisenbahnunternehmen, das Vertragspartei von RIV oder RIC ist, gilt 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.
  5. 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**

Für die Beilegung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Vertragsstaaten betreffend Fragen im Vollzug des ATMF ergeben sich mehrere Phasen:

- unmittelbare Verhandlungen,
- Vorlage an den CTE und
- Schiedsgericht gemäß COTIF unter den in dessen Titel V angeführten Voraussetzungen.

Vom Schiedsverfahren kann, muss jedoch nicht Gebrauch gemacht werden.