



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

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

TECH-24011-CTE16-6.3

15.04.2023

Original: EN

16. TAGUNG

Fortschrittsbericht zu Phase zwei der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der
ER APTU und ATMF

1. EINLEITUNG

Dieser Fortschrittsbericht wurde im Rahmen der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und der ER ATMF erstellt. Ziel ist es, einen Überblick über die Erfahrungen bei der Anwendung dieser Vorschriften zu geben und die Vorteile und Mängel der Bestimmungen oder Probleme bei ihrer Auslegung zu ermitteln.

Der Bericht enthält Hintergrundinformationen und eine Erläuterung der Gründe für diese Initiative, eine Zusammenfassung der durchgeführten Arbeiten sowie eine Darstellung der Ergebnisse, die sich aus der Beantwortung von vier Fragebögen ergeben, die an die Vertretungsorgane des Eisenbahnsektors, die Prüforgane und die zuständigen Behörden gerichtet wurden.

2. HINTERGRUND UND GRÜNDE FÜR DIESE INITIATIVE

Die Generalversammlung der OTIF hat bei ihrer 15. Tagung im Jahr 2021 den "Beschluss über die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten" angenommen (siehe Seiten 25-47 des [Schlussdokuments](#)¹).

Generell ist das Ziel der Überwachung und Bewertung, zu verstehen, wie die Vorschriften des COTIF in der Praxis angewandt werden, und Rückmeldungen über die im Laufe des Prozesses gesammelten Erfahrungen einzuholen, einen Überblick über den Nutzen dieser Vorschriften in der Praxis zu erhalten und mögliche Mängel in den Vorschriften des COTIF zu auszumachen.

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) hat den ersten Schritt zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und der ER ATMF eingeleitet.

Der Sachstandsbericht zu diesem ersten Schritt, der im Jahr 2022 veröffentlicht wurde, ist auf der Website der OTIF als Dokument [TECH-22010](#) verfügbar.

Auf seiner 15. Tagung (13./14. Juni 2023) leitete der CTE einen weiteren Schritt in Bezug auf die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF ein. Er verabschiedete vier Fragebögen, die an den Eisenbahnsektor, die Prüforgane und die zuständigen Behörden gerichtet sind. Detaillierte Informationen zu diesem weiteren Schritt sind im Dokument [TECH-23013](#) enthalten.

Der CTE hat folgende Beschlüsse gefasst:

- Kenntnisnahme des Dokuments TECH-23013 betreffend den nächsten Schritt zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF;
- Aufforderung an das Sekretariat, die vier Fragebögen in der Anlage zum Dokument TECH-23013 an die darin genannten Stellen zu senden; darüber hinaus wurde das Sekretariat der OTIF gebeten, gegebenenfalls mit diesen Stellen Kontakt aufzunehmen, um die Themen auf bilateraler Ebene zu erörtern, wenn dies zu einem besseren Verständnis der Situation beitragen kann;
- Ersuchen der Adressaten der Fragebögen um ihre Mitwirkung, indem sie die Fragebögen innerhalb von drei Monaten nach Erhalt beantworten und auf Anfrage des Sekretariats der OTIF zusätzliche Informationen zu diesem Thema mitteilen sollten;
- Aufforderung an das Sekretariat der OTIF, die gesammelten Informationen in Form eines Fortschrittsberichtes zusammenzufassen und gegebenenfalls um seine eigenen Eindrücke zu den Themen der Fragebögen zu ergänzen.

¹ Schlussdokument der 15. Tagung der Generalversammlung auf der Website der OTIF: [Tätigkeiten](#) > [Generalversammlung](#) > [Schlussdokument](#).

3. UMFANG UND FORTSCHRITT DER ARBEITEN

Die vier vom CTE genehmigten Fragebögen richteten sich an alle relevanten Akteure, die an der technischen Zulassung von Eisenbahnmaterial für den internationalen Verkehr beteiligt sind. Der erste Fragebogen betraf die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr sowie im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Vertragsstaaten. Er richtete sich an die Wagenhalter, vertreten durch die UIP, an die Eisenbahnunternehmen, vertreten durch CER, UIC und ERFA, sowie an RailNetEurope als zentrale Stelle im Bereich der Trassenzuteilung, einschließlich der zuständigen Verwaltungen der Schienengüterverkehrskorridore. Die Fragen konzentrierten sich auf die Anzahl der im internationalen Verkehr eingesetzten Fahrzeuge, die Häufigkeit der die EU-Außengrenzen überquerenden Eisenbahndienste und die Erfahrungen bei der Beantragung der Zulassung gemäß den ER ATMF.

Der zweite Fragebogen betraf die Arbeit der Prüforgane, die für die Überprüfung der Konformität der Fahrzeuge mit den geltenden ETV, den nationalen Vorschriften und den Sonderfällen zuständig sind. Adressaten waren NB-Rail (internationale gemeinnützige Organisation der Drittkonformitätsbewertungsstellen (notifizierte Stellen (NoBo)), bezeichnete Stellen (DeBo), Bewertungsstellen (AsBo), für die Instandhaltung zuständige Stellen - Zertifizierungsstellen (ECM-CB)) im europäischen Eisenbahnsektor) und 17 auf der Website der OTIF http://otif.org/de/?page_id=200 aufgeführte Stellen. Die Fragen konzentrierten sich auf die Rolle des Prüforgans, ihre Akkreditierung, die Beziehungen zu anderen Stellen, die Bewertungstätigkeiten und die Erfahrung mit der Anwendung der COTIF-Vorschriften sowie die Kenntnis der Äquivalenztabelle.

Die nationalen Vorschriften und Sonderfälle können auch von den zuständigen Behörden im Rahmen ihres Fahrzeugzulassungsverfahren geprüft werden. Obwohl die ER ATMF dies nicht vorschreiben, ist in der Praxis in den meisten Vertragsstaaten die zuständige Behörde vom Prüforgang getrennt. Dies ist in allen EU-Mitgliedstaaten der Fall (wo die zuständige Behörde die ERA ist und die Prüforgane als notifizierte Stellen bezeichnet werden). Einige Vertragsstaaten (Bosnien und Herzegowina und Türkei) haben mitgeteilt, dass ihre zuständige Behörde auch Prüforgang ist. Vor diesem Hintergrund war das Ziel des dritten Fragebogens, diese Arbeit der zuständigen Behörden zu untersuchen.

Der vierte Fragebogen befasste sich mit der Zulassung von Fahrzeugen zum grenzüberschreitenden Verkehr und der Frage, ob es Unterschiede zur Praxis und zu Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen zum innerstaatlichen Verkehr gibt.

Der dritte und vierte Fragebogen wurde an neun notifizierte zuständige Behörden in Nicht-EU-Vertragsstaaten gerichtet, die auf der Website der OTIF http://otif.org/de/?page_id=200 aufgeführt sind. Die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) hat als zuständige Behörde für die Vertragsstaaten, die Mitglieder der Europäischen Union sind, die Fragebögen zu Informationszwecken ebenfalls erhalten. Die Fragen betrafen den Aufbau der zuständigen Behörde, die Rechtsgrundlage für ihre Tätigkeiten in Bezug auf die Fahrzeugzulassung, die Beziehungen und die Zusammenarbeit mit anderen Stellen, die Erfahrungen mit Prüfberichten von Prüforgangen anderer Vertragsstaaten oder die Erfahrungen mit Fahrzeugen, die von einem anderen Vertragsstaat zur internationalen Verwendung zugelassen wurden.

Alle Beteiligten wurden gefragt, was ihrer Meinung nach getan werden könnte, um den internationalen Eisenbahnverkehr unter Berücksichtigung der Zusammenhänge zwischen EU-Recht, COTIF und nationalen Vorschriften zu fördern. Sie wurden auch nach dem Bedarf an Ausbildung und Unterstützung gefragt.

Die vier mit Zustimmung des CTE erstellten Fragebögen wurden am 8. August 2023 mit einer Beantwortungsfrist bis zum 8. November 2023 versandt. Ein Erinnerungsschreiben wurde am 26. September 2023 versandt. Eine weitere E-Mail ging am 30. November an die Vertragsstaaten, die auch am EUMedRail-Projekt beteiligt sind. Bis Ende Januar 2024 erhielt das Sekretariat der OTIF 11 Antworten, davon sieben von Prüforgangen in Bulgarien, Ungarn, Deutschland, Luxemburg, Türkei und dem Vereinigten Königreich und vier von den zuständigen Behörden in Norwegen, Serbien, der Schweiz und Türkei.

Nach Erhalt der Antworten hat das Sekretariat der OTIF bilaterale Treffen mit allen Befragten über MS-Teams oder persönlich abgehalten, wie der nachstehenden Tabelle zu entnehmen ist.

Prüforgan	Datum des bilateralen Treffens
BG – TINSA EOOD	17.10.2023
DE – Eisenbahn-Cert, Federal Railway Administration	05.12.2023
HU – KTI Ungarisches Institut für Verkehrswissenschaft und Logistik; gemeinnütziges Unternehmen mit beschränkter Haftung	6.11.2023
LU – TÜV NORD Systems GmbH & Co. KG	20.11.2023
TR – Zertifizierungsstelle Türkei	11.12.2023
TR – DeTIM	09.02.2024
GB – Railway Approvals	08.02.2024

Zuständige Behörde	Datum des bilateralen Treffens
CH – Bundesamt für Verkehr	30.01.2.24
NO – Norwegische Eisenbahnbehörde	24.11.2023
RS – Eisenbahndirektion	13.11.2023
TR – Generaldirektion für die Reglementierung von Verkehrsdiensten (UHDGM)	20.12.2023

Bei diesen Treffen wurden folgende Auskünfte über den grenzüberschreitenden Betrieb eingeholt:

- Es gibt vier grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen zwischen Norwegen und Schweden, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr.
- In Türkiye wurden bisher 15 Baumusterzulassungen erteilt: sieben für Güterwagen, zwei für Lokomotiven, zwei für Personenwagen, drei für Instandhaltungsfahrzeuge und für einen Triebzug. Die Fahrzeuge werden sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr eingesetzt.
- In Türkiye sind fünf Projekte zur Bewertung der Infrastruktur geplant, darunter die folgenden: Hochgeschwindigkeitsstrecke BG-TR, eine 300 km lange nationale Strecke und ein Abschnitt, der Teil des TEN-T-Korridors Orient/Ostmittelmeer ist.

4. ERKENNTNISSE

4.1. Erster Fragebogen zur Verwendung von Fahrzeugen

Ziel des ersten Fragebogens über die Verwendung von Fahrzeugen war es, mehr über die Erfahrungen des Sektors mit der Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr und über das Volumen dieser Verkehre in Erfahrung zu bringen. Der Fragebogen enthielt auch Fragen zu Erfahrungen mit der Fahrzeugzulassung gemäß den ER ATMF. Aus Mangel an Antworten des Sektors war es nicht möglich, Schlussfolgerungen über die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr auf der Grundlage der Bestimmungen des COTIF zu ziehen.

4.2. Zweiter Fragebogen zur Arbeit der Prüforgane

Der zweite Fragebogen konzentrierte sich auf die Praxis und Erfahrung der Prüforgane in Bezug auf die Regeln und Verfahren zur Prüfung der Konformität von Fahrzeugen gegenüber den geltenden ETV, nationalen Vorschriften und Sonderfällen. Gemäß Artikel 5 § 2 der ER ATMF müssen die Prüforgane unabhängig von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Haltern, für die Instandhaltung zuständigen Stellen und Konstrukteuren oder Herstellern von Eisenbahnmaterial sein. Nähere Bestimmungen zu der vom COTIF geforderten Qualifikation und Unabhängigkeit eines Prüforgans stehen in der ETV GEN-E.

Die Prüforgane der Mitgliedstaaten der Europäischen Union werden im EU-Recht als notifizierte Stellen (NoBos) bezeichnet. In Übereinstimmung mit der ETV GEN-D wird davon ausgegangen, dass NoBos auch die Anforderungen von Prüforganen im Sinne der ER ATMF erfüllen. Nicht-EU-Prüforgane werden aufgefordert, mit NoBos auf EU-Ebene im Rahmen der NB-Rail-Tagungen zusammenzuarbeiten. Das Sekretariat der OTIF leitet die Aufforderungen der NB-Rail an die Nicht-EU-Prüforgane weiter.

Die sieben Prüforgane, die geantwortet haben, gaben an, dass sie von einer zuständigen Behörde und einer Akkreditierungsstelle akkreditiert und geprüft werden. Die Prüforgane in den Vertragsstaaten, die auch Mitgliedstaaten der EU sind (NoBos), werden ebenfalls von der ERA geprüft. Drei der sieben Stellen sind Prüforgane, die in einem Nicht-EU-Vertragsstaat akkreditiert sind. Eine davon Mitglied einer Konzerngesellschaft einer Zertifizierungsstelle in der Europäischen Union. Zwei Prüforgane arbeiten an gemeinsamen Projekten mit NoBos im Rahmen eines sogenannten "Supporting Office Agreement". Ein antwortendes Prüforgane war auch eine ECM-Zertifizierungsstelle.

Sie bewerten die Teilsysteme Fahrzeuge, Energie und Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung. Zwei Prüforgane begutachten auch die Infrastruktur. Die Bewertungen werden von internen Sachverständigen oder von unterbeauftragten Sachverständigen anderer Prüforgane sowie von externen, akkreditierten Prüfstellen durchgeführt.

Auf die Frage, ob es sich bei der Organisation auch um eine NoBo im Sinne des EU-Rechts handelt, bestätigten die vier in der EU akkreditierten Prüforgane, dass sie NoBos sind. Die in den Nicht-EU-Vertragsstaaten akkreditierten Prüforgane antworteten, dass sie gerne den gleichen Status wie NoBos hätten, da sie die gleiche Aufgabe erfüllen und die gleichen Kompetenzen aufweisen müssen. So führen beispielsweise die Sachverständigen der türkischen Prüforgane, die geantwortet haben, nicht nur in Türkiye, sondern auch in der Europäischen Union (d. h. in BE, DE und FR) Bewertungen durch.

Auf die Frage nach ihren Erfahrungen bei der Anwendung der COTIF-Bestimmungen und der Prüfung der Übereinstimmung der Fahrzeuge mit den ETV gaben alle Befragten an, dass der Antragsteller in der Regel eine Prüfung der Fahrzeuge anhand der TSI und nicht der ETV verlangt. Begründet wurde dies damit, dass ETV-Bewertungsberichte für die Fahrzeugzulassung nach EU-Recht nicht gültig seien. Der Antragsteller würde sich daher für eine TSI-Konformitätsbewertung entscheiden, da diese sowohl innerhalb als auch außerhalb der EU gültig sei.² Aus Sicht der NoBo der EU und der Prüforgane außerhalb der EU wurden drei Fälle angeführt:

Fall 1: Die NoBo der EU erhielt ein Projekt zur Bewertung von Fahrzeugen, die im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Griechenland, Rumänien, Serbien und Ungarn eingesetzt werden sollen. Die NoBo leitete eine Bewertung von Lokomotiven in Ungarn ein. Es gab jedoch nur wenig Koordination mit anderen Vertragsstaaten, und war ist nicht klar, welche anderen Vorschriften in diesen Staaten überprüft werden müssen. Im Rahmen desselben Projekts wurde die NoBo gebeten, Fahrzeuge in Serbien zu bewerten, die auch in den anderen Vertragsstaaten verkehren werden. In diesem Fall gab die NoBo an, dass ihre Akkreditierung auf die TSI beschränkt und es nicht möglich sei, die Konformität gegenüber den ETV zu

² Nach Abschluss jeder Bewertung muss das Prüforgane seine Ergebnisse in einem Bewertungsbericht dokumentieren (Artikel 10 § 7 ER ATMF), der dann dem technischen Zertifikat beigelegt wird (Artikel 11 § 2 d ER ATMF). Bereits durchgeführte Bewertungen und Prüfungen dürfen nicht wiederholt werden (Artikel 6a § 2 ER ATMF).

bewerten. Darüber hinaus bat der Antragsteller in Serbien um eine Bewertung der TSI-Konformität. Die NoBo war sich nicht sicher, ob eine Bewertung der TSI-Konformität in einem Nicht-EU-Vertragsstaat zulässig ist.

Fall 2: Ein nicht in der EU ansässiges Prüforgang wird von einer EU-NoBo mit der Durchführung von Prüfungen und Kontrollen von Fahrzeugen in einem EU-Vertragsstaat beauftragt. Der Bericht wird von der EU-NoBo erstellt.

Fall 3: Der Antragsteller beauftragt ein nicht in der EU ansässiges Prüforgang mit der Durchführung der Bewertung und Kontrolle von Fahrzeugen in einem Nicht-EU-Vertragsstaat. Der Bericht wird von der EU-NoBo angefertigt. In diesem Fall handelt es sich um das Prüforgang auf der Grundlage des mit der NoBo geschlossenen "Supporting Office Agreement".

Auf die Frage nach den Kenntnis- und Kompetenzanforderungen an das Personal gemäss COTIF gaben bis auf eine EU-NoBo und ein Nicht-EU-Prüforgang alle an, dass sie mit den Bestimmungen und der Existenz der ETV vertraut seien. Einige merkten an, dass die Kompetenzen und Kenntnisse ihres Personals in Bezug auf ETV nicht notwendig seien, da die Rechtsgrundlage für ihre Arbeit als Prüforgang das EU-Recht sei. NoBos, die Projekte außerhalb der EU hatten, hielten es jedoch für notwendig, ihr Personal in Bezug auf die TSI- und die ETV-Bestimmungen und deren Gleichwertigkeit zu schulen.

Vier Prüforgänge kannten die Äquivalenztabelle³ nicht, während drei Prüforgänge sie als wichtiges und nützliches Dokument zur Identifizierung der verschiedenen Rechtstexte betrachteten. Außerdem wurde erwähnt, die Äquivalenztabelle könne dazu beitragen, den Umfang der Akkreditierung der Prüforgänge zu begründen. Die Akkreditierung beinhaltet derzeit strenge Vorschriften darüber, was die Prüforgänge prüfen können. Die zuständige Behörde kann die von den Prüforgängen eingereichten Unterlagen prüfen, aber womöglich nicht die Akkreditierung des Prüforganges eines Nicht-EU-Vertragsstaates.

Auf die Frage, was weiter zur Förderung des internationalen Eisenbahnverkehrs unternommen werden könnte, wurde in den Antworten darauf hingewiesen, dass die kritischen Bereiche die Teilsysteme Infrastruktur und Energie sind, die länderspezifisch sein können. Außerdem wäre es hilfreich, die nationalen Anforderungen von Nicht-EU-Staaten zu verstehen oder zu kennen, falls solche eingeführt werden. Allgemein wurde die Ansicht vertreten, dass es so wenig rein nationale Vorschriften wie möglich geben sollte.

4.3. Dritter Fragebogen zur Arbeit der zuständigen Behörden

Zur Arbeit der zuständigen Behörden gingen Antworten aus Norwegen, der Schweiz, Serbien und der Türkei ein.

Die Rechtsgrundlage für die Zulassung ausländischer Fahrzeuge im internationalen Verkehr auf dem Hoheitsgebiet eines Vertragsstaates hängt von der nationalen Gesetzgebung des jeweiligen Vertragsstaates ab. Im Falle der Schweiz beispielsweise gibt es mehrere Rechtstexte und Rechtsvereinbarungen, die die Rechtsgrundlage für die Zulassung von Fahrzeugen festlegen: die Eisenbahnverordnung (Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung (EBV)), die Richtlinie des BAV über die Zulassung von Fahrzeugen (die als Leitlinie dient) und der Beschluss Nr. 2/2019 des Binnenverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 13. Dezember 2019. Der Beschluss betrifft auch Übergangsmaßnahmen zwischen der zuständigen Schweizer Behörde (BAV) und der zuständigen EU-Behörde (ERA) für die Nutzung der einzigen Anlaufstelle (OSS) sowie gemeinsame EU-CH-Verfahren für die Erteilung einer "Fahrzeugzulassung" und einer "einzigsten Sicherheitsbescheinigung". Die Schweiz setzt derzeit die technische Säule des 4. Eisenbahnpaketes der EU um. Obwohl sie ein Nicht-EU-Vertragsstaat ist, wird sie in Bezug auf die Genehmigungsverfahren und die Nutzung der erforderlichen Datenbanken, Systeme und Instrumente, einschließlich des

³ Die Äquivalenztabelle ist ein Arbeitsdokument der Ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG Tech), die Informationen über die EU-Vorschriften zur Interoperabilität und die entsprechenden COTIF-Vorschriften im Anwendungsbereich der ER ATMF und APTU auf dem neuesten Stand hält. Das Dokument wird auf der Website der OTIF als wiederkehrender Tagesordnungspunkt für die Sitzungen der WG Tech veröffentlicht. (Siehe auch [Tätigkeiten > Technische Interoperabilität > Arbeitsgruppe Tech > Arbeitsdokumente](#))

webbasierten One-Stop-Shop-Tools (OSS), das für die Fahrzeuggenehmigung in der EU verwendet wird, wie ein EU-Mitgliedstaat behandelt.

In Norwegen wurde das 4. Eisenbahnpaket der EU über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) in nationales Recht umgesetzt, was bedeutet, dass EU-Recht und somit auch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/545 der Kommission vom 4. April 2018 zur Festlegung der praktischen Modalitäten für das Verfahren zur Genehmigung von Eisenbahnfahrzeugen und Eisenbahnfahrzeugtypen gemäß der Richtlinie (EU) 2016/797 angewandt werden.

In Serbien können nach dem am 4. August 2023 neu verabschiedeten Interoperabilitätsgesetz Fahrzeuge entweder nach EU-Recht oder nach COTIF zugelassen werden, was bedeutet, dass Bewertungsberichte auf der Grundlage der TSI oder der ETV akzeptiert werden.

In Türkiye bilden das COTIF und das nationale Recht mit dem Titel "Verordnung über die Zulassung und Registrierung von Eisenbahnfahrzeugen" die Rechtsgrundlage für die Zulassung von Fahrzeugen. Letzteres besagt, dass jedes bestehende Fahrzeug mit einer TEN-, RIV-, RIC- oder RID-Kennzeichnung, das für weniger als drei Monate nach Türkiye einreist, auf dem Schienennetz verkehren kann, ohne dass eine Zulassung oder Registrierung erforderlich ist. Eine ähnliche Erlaubnis wird für Fahrzeuge erteilt, die im Rahmen eines CIM- oder CIV-Vertrags für weniger als drei Monate nach Türkiye einreisen und über ein Konformitätszertifikat gemäß den nationalen Vorschriften und ein Konformitätszertifikat gemäß TSI oder ETV verfügen. Es ist geplant, eine "Eisenbahninfrastruktur-Genehmigungsverordnung" einzuführen, die die Rechtsgrundlage für die Bewertung der Infrastruktur gemäß ETV/TSI und für Instandhaltungsinspektionen bilden wird.

Auf die Frage, ob die zuständige Behörde die Aufgaben des Prüforgans wahrnimmt, gaben alle Befragten an, dass es sich beim Prüforgangum eine unabhängige Stelle handelt, entweder im selben oder in einem anderen Vertragsstaat. Die zuständigen Behörden in Serbien und Türkiye haben eine zusätzliche, aber begrenzte Aufgabe, die darin besteht, die Einhaltung der nationalen Vorschriften zu überprüfen. In Türkiye ist die zuständige Behörde gleichzeitig auch Prüforgang, das allerdings nur die Funktion der ECM-Zertifizierung wahrnimmt.

Alle antwortenden zuständigen Behörden bestätigten, dass sie Prüfergebnisse und Bewertungsberichte erhalten haben, die von einem Prüforganeines anderen Vertragsstaates ausgestellt wurden. Zwei Nicht-EU-Vertragsstaaten nutzen das OSS-Tool der ERA für die Fahrzeugzulassung, das als ein sehr nützliches Instrument für den Zugang zu den von einem anderen Vertragsstaat übermittelten Prüf- und Bewertungsergebnissen angesehen wurde. Eine Einschränkung des Tools besteht jedoch darin, dass nur EU-Prüfstellen ihre Ergebnisse hochladen können. Folglich wäre ein Nicht-EU-Prüforgang auf eine EU-NoBo angewiesen, um die Ergebnisse zu validieren und sie anschließend an das OSS-Tool zu übermitteln.

Keiner der Befragten hat die Erfahrung gemacht, dass ein in einem Vertragsstaat nach den ER ATMF zugelassenes Fahrzeug in einem anderen Vertragsstaat angehalten wurde. Der Grund dafür ist, dass sich die Antragsteller ihre Fahrzeuge nach den TSI und nicht nach den ETV begutachten zu lassen.

Während das ETV-Zertifikat für COTIF-Zwecke in allen ATMF-Vertragsstaaten gültig ist, sind die TSI-Zertifikate sowohl für COTIF-Zwecke als auch innerhalb der EU gültig⁴.

Auf die Frage, ob zusätzliche Informationen angefordert werden, bevor ein bereits in einem anderen Staat zugelassenes Fahrzeug akzeptiert wird, gab Serbien an, dass es Artikel 6 § 3 der ER ATMF anwendet. Dies bedeutet, dass das Fahrzeug, wenn es bestimmte Bedingungen erfüllt, ohne weitere Prüfungen zugelassen wird. Serbien erklärte außerdem, dass 99 % der Eisenbahninfrastruktur nicht mit den ETV INF oder TSI INF konform seien. Daher ist für die Nutzung von Fahrzeugen auf der bestehenden Infrastruktur eine zusätzliche Zulassung erforderlich, die einen Bericht des Infrastrukturbetreibers (IM) über die technische Kompatibilität des Fahrzeugs mit der Infrastruktur umfassen muss. Dieses Verfahren wird sich jedoch für neue oder umgerüstete Strecken ändern.

Auf die Frage nach der Sprache, in der die Unterlagen ausgestellt werden, antworteten alle Befragten, dass sie Unterlagen in der Amtssprache oder den Amtssprachen des Vertragsstaates und in Englisch akzeptieren. Neben allen skandinavischen Sprachen würde Norwegen unter Umständen auch Unterlagen in deutscher Sprache akzeptieren. Darüber hinaus würde aufgrund der unterschiedlichen Nationalitäten der Mitarbeiter die englische Fassung der Rechtstexte und Unterlagen bevorzugt werden.

Was den Kontakt mit anderen zuständigen Behörden betrifft, so bestätigten alle Befragten, dass solche Kontakte auf bilateraler Ebene oder über das Netz der nationalen Sicherheitsbehörden (NSA) der EU, das mit der ERA zusammenarbeitet, gepflegt werden. Andere zuständige Behörden nehmen auch an Arbeitsgruppen teil, z. B. an der "Taskforce Interoperabilität" auf Korridorebene.

Auf die Frage nach weiteren Initiativen zur Förderung des internationalen Eisenbahnverkehrs schlugen die Befragten vor, die technischen Vorschriften zu vereinfachen und zu vereinheitlichen (einschließlich Verringerung der Zahl der einzelstaatlichen Vorschriften oder der Verbesserung des Verständnisses selbiger) und eine Rechtsgrundlage für die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen zu schaffen.

4.4. Vierter Fragebogen zur Zulassung von Fahrzeugen

Alle Befragten gaben an, dass es keinen Unterschied zwischen den Anforderungen an Fahrzeuge, die im Inlandsverkehr, und an jenen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, gibt. Es kann jedoch Ausnahmen für Schmalspurfahrzeuge, bestimmte inländische Strecken und für Fahrzeuge mit begrenzter Netzkompatibilität geben.

Wenn ausländische Fahrzeuge auf dem Gebiet eines Vertragsstaates eingesetzt werden, gibt es, so die Befragten einhellig, keine systematischen Kontrollen. Die Verantwortung liegt bei den Eisenbahnunternehmen (EVU). Es reicht aus, die Gültigkeit der Sicherheitsbescheinigung und der Genehmigung des EVU, die Streckenkompatibilität (einschließlich des Zugsicherungssystems) und die ECM zu prüfen. Abgesehen von den nationalen Vorschriften gibt es keine formalen Regeln, die den Einsatz ausländischer Fahrzeuge einschränken würden. Es kann Bedingungen für den Einsatz eines ausländischen Fahrzeugs in einem bestimmten Vertragsstaat geben. Diese Bedingungen können durch internationale Abkommen festgelegt werden. So gibt es beispielsweise an den Grenzübergängen zwischen der Schweiz und Deutschland deutsche Strecken, die vom deutschen Infrastrukturbetreiber auf

⁴ Artikel 3a § 2: Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

Für den alleinigen Zweck der Erbringung von Eisenbahndienstleistungen gelten Fahrzeuge, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, als für das Inverkehrbringen genehmigt a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI und b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das Fahrzeug 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 keiner Abweichung unterliegt und e) sofern das Fahrzeug keinem Sonderfall unterliegt, der die Bedingungen für die Zulassung oder Inbetriebnahme bzw. Genehmigung für das Inverkehrbringen beschränkt.

Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit diesem Paragraphen zum Betrieb zugelassen wurden, unterliegen Artikel 23 der Richtlinie (EU) 2016/797, bevor sie in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendet werden.

Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchst. a) bis e) unterliegt das Fahrzeug der Genehmigung gemäß in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, geltendem Recht.“

dem Gebiet der Schweiz betrieben werden. Fahrzeuge, die von der zuständigen deutschen Behörde oder der ERA zugelassen wurden, bedürfen auf diesen Abschnitten keiner zusätzlichen Zulassung durch die zuständige Behörde der Schweiz. Eine schweizerische Zulassung wäre jedoch erforderlich, wenn diese Fahrzeuge über den grenzüberschreitenden Abschnitt hinaus auf dem schweizerischen Netz eingesetzt werden sollen. Das gleiche Prinzip gilt für zwei grenzüberschreitende Abschnitte zwischen der Schweiz und Österreich, von denen einer die Grenze zu Liechtenstein überquert. Etwaige Betriebsbeschränkungen auf dem Netz werden im Voraus geprüft, auch im Rahmen des Zulassungsverfahrens für Fahrzeuge.

Auf die Frage nach den Regeln und Verfahren für die Zulassung eines neuen Fahrzeugs zum innerstaatlichen Verkehr, wenn dieses Fahrzeug nach einem Baumuster gebaut wurde, das bereits im Hoheitsgebiet eines anderen Vertragsstaates für den internationalen Verkehr genehmigt wurde, antworteten alle Befragten, dass die bestehende Baumusterkonformität ausreichend ist, einschließlich der Nachweise (technische Unterlagen) und Bescheinigungen für das Fahrzeug.

Da die Vorschriften des COTIF nur Fahrzeuge betreffen, die im internationalen Verkehr eingesetzt werden, äußerten alle Befragten die Ansicht, dass es für die Vertragsstaaten von Vorteil wäre, ihre Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen zum Binnenverkehr an die Vorschriften des COTIF anzugleichen, da dies das Zulassungsverfahren und die OTIF-weite Interoperabilität erleichtern und einen flüssigen Verkehr zwischen Nicht-EU- und EU-COTIF-Vertragsstaaten ermöglichen würde. Der suburbane Massenpersonenverkehr sollte von den Vorschriften ausgenommen werden.

Auf die Frage nach den Bedingungen, die erfüllt sein müssen, um ein bestehendes ausländisches Fahrzeug, das bereits von einem anderen Vertragsstaat zum internationalen Verkehr zugelassen wurde, (für den inländischen Verkehr) zu registrieren, fielen die Antworten leicht unterschiedlich aus. Drei zuständige Behörden gaben an, dass es ausreicht, wenn das Fahrzeug im nationalen Fahrzeugregister (NVR) des ursprünglichen Vertragsstaates oder im europäischen Fahrzeugregister (EVR) eingetragen ist. Ein Vertragsstaat erklärte, dass der Halter das Fahrzeug zulassen und den Nachweis erbringen muss, dass die Zulassung im früheren Vertragsstaat aufgehoben wurde. Bei dieser Antwort wurde davon ausgegangen, dass das Fahrzeug nur für den Inlandsverkehr in diesem Vertragsstaat verwendet wird.

Die Antworten auf die abschließende Frage nach Schulungs- und Unterstützungsbedarf können folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Es besteht Klärungsbedarf in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung von Unterlagen und Bescheinigungen.
- Erfahrungsaustausch über die Auslegung und das Verständnis der Bestimmungen zur ECM-Zertifizierung ist vonnöten.
- Es ist Erfahrungsaustausch erforderlich, um zu verstehen, wie nationale Vorschriften zu behandeln und zu handhaben sind.
- Es ist ein Erfahrungsaustausch über die Anwendung der CSM für die Risikoevaluierung und -bewertung erforderlich, insbesondere im Zusammenhang mit der Definition der "signifikanten Änderung".
- Schulungen sind in Bezug auf die CSM für die Aufsicht erforderlich, um das Personal dabei zu unterstützen, einen harmonisierten Ansatz und ein gemeinsames Verständnis der Umsetzung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) für EVU und IB sowie der Sicherheitsinspektionen zu erreichen.

Schlussfolgerung

Die Antworten auf die Fragebögen und die bilateralen Gespräche zeigen, dass sowohl die Prüforgane als auch die zuständigen Behörden davon ausgehen, dass die Fahrzeuge sowohl im nationalen als auch im internationalen Verkehr eingesetzt werden können, und somit in Bewertungs- und Zulassungsverfahren keine Unterscheidung erfolgt, abgesehen von der Notwendigkeit, die nationalen Vorschriften des Einsatzgebietes zu berücksichtigen. Ihre Tätigkeit zeigt, dass Harmonisierung und

einheitliches Verständnis der Vorschriften und Verfahren sowie gegenseitige Anerkennung von Zulassungs- und Bewertungsberichten erforderlich sind. Der Zusammenhang zwischen EU-Recht und COTIF ist nicht jedem klar. Insbesondere der Anwendungsbereich des COTIF in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung (oder Nichtanerkennung) der Ergebnisse von TSI-Bewertungen und ETV-Bewertungen scheint Fragen aufzuwerfen. Klärende Leitlinien könnten zur Problemlösung beitragen.

Bestimmungen zu Teilsystemen der Energieversorgung und der Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind für den grenzüberschreitenden Eisenbahnbetrieb von wesentlicher Bedeutung, und der CTE könnte die mögliche Erfassung dieser Teilsysteme in ETV erwägen.

Ein engerer Dialog zwischen Herstellern und Prüforaganen sowie zwischen zuständigen Behörden und Prüforaganen sollte durch den Austausch von praktischen Erfahrungen gefördert werden, um so ein besseres und gleiches Verständnis der Rechte und Pflichten, die sich aus den technischen Interoperabilitätsanforderungen des COTIF ergeben, zu erreichen.

Das Personal, insbesondere in neu gegründeten Einheiten, muss geschult werden, damit es bewährte Praktiken kennenlernt und das Verständnis der Umsetzung der rechtlichen Bestimmungen zur Bewertung, Zulassung, Überwachung und Aufsicht harmonisiert wird. Die Schulung könnte in Form von Online- oder Vor-Ort-Seminaren erfolgen, kombiniert mit Vor-Ort-Besuchen technischer Einrichtungen im Vertragsstaat. Diese Arbeit könnte durch die Verbreitung des neu erstellten Handbuchs zur Anwendung und Umsetzung der ER APTU und ATMF sowie durch die Herausgabe weiterer Leitlinien flankiert werden.

BESCHLUSSVORSCHLÄGE

- Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt den Fortschrittsbericht zum zweiten Schritt der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und der ER ATMF, wie im Arbeitsdokument TECH-24011-CTE16-6.3 vom 15. April 2024 beschrieben, zur Kenntnis;
- In Anbetracht der Fortschrittsberichte über den ersten und zweiten Schritt der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und der ER ATMF hält der Fachausschuss für technische Fragen die Einführung eines dritten Schrittes derzeit nicht für erforderlich.
- Der Fachausschuss für technische Fragen ist der Ansicht, dass das unter Tagesordnungspunkt 6.5 der 16. Tagung des CTE diskutierte Handbuch zu den ER APTU und ATMF ein nützliches Instrument zur Unterstützung der Prüforagane, der zuständigen Behörden und des Eisenbahnsektors im Allgemeinen bei der Umsetzung der ER APTU und ATMF sein könnte. Darüber hinaus ist er der Ansicht, dass spezifische Workshops oder Schulungen zum Zusammenhang zwischen EU-Recht und COTIF nützlich wären, insbesondere wenn sie mit ERA und NB-Rail koordiniert würden.