



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-24012-CTE16-6.5**

**15.04.2024**

Original: EN

## **16. TAGUNG**

---

Diskussionspapier

Mögliche zukünftige Überarbeitung der ER ATMF (Anhang G zum COTIF)

## 1. HINTERGRUND

Die Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF, die den Anhang G zum COTIF bilden, regeln das Verfahren für die Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen und sonstigem Eisenbahnmaterial zum Betrieb oder zur Verwendung im internationalen Verkehr. Bestimmungen dieser Art wurden erstmals in das COTIF 1999 aufgenommen. Frühere Fassungen des COTIF haben diese Themen nicht behandelt.

Der Kerntext der ER ATMF wurde in den 1990er Jahren ausgearbeitet. Das ursprüngliche Konzept sah vor, dass Fahrzeuge, insbesondere Güter- und Reisezugwagen, von jedem Vertragsstaat zum internationalen Verkehr zugelassen werden können und dass diese Zulassung den Einsatz dieser Fahrzeuge auf den Netzen aller Vertragsstaaten ermöglicht. Dabei wurde angenommen, dass die Fahrzeuge genormt sind, sodass sie im internationalen Verkehr zwischen Eisenbahnunternehmen frei ausgetauscht werden können. Jedes Eisenbahnunternehmen war verpflichtet, derartig standardisierte Fahrzeuge in seinen Zügen zu befördern.

Seit der Ausarbeitung der ER ATMF in den 1990er Jahren haben sich Eisenbahnrecht und -praxis in vielen Vertragsstaaten erheblich geändert. Die Änderungen betreffen

- wirtschaftlich orientierte und konkurrierende Eisenbahnunternehmen, die nicht mehr verpflichtet sind, Fahrzeuge zu befördern, sondern auf der Grundlage von Handelsverträgen arbeiten;
- den Übergang von einem Betrieb auf der Grundlage zentral auferlegter Betriebsvorschriften zu einem stärker risikobasierten Ansatz, bei dem jedes Eisenbahnunternehmen sein eigenes Sicherheitsmanagementsystem einrichten und anwenden muss;
- die Auslegungsfreiheit der Fahrzeuge, was dazu führt, dass nicht alle Fahrzeuge zusammengekoppelt oder in jedem Zug eingesetzt werden können, da ihre Fahrzeugschnittstellen oder -merkmale unterschiedlich sein können;
- die Tatsache, dass das Sicherheitsmanagementsystem von Eisenbahnunternehmen mit dem Transport bestimmter Güter oder Fahrzeugtypen unvereinbar sein kann;
- neu definierte Zuständigkeiten für die Fahrzeuginstandhaltung, die den für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) obliegen;
- die schrittweise Einrichtung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums zwischen den EU-Mitgliedstaaten durch die Einführung von vier aufeinanderfolgenden EU-Eisenbahngesetzgebungspaketen, einschließlich der Angleichung der Rechtsvorschriften in mehreren eng an die EU angeschlossenen Nicht-EU-Vertragsstaaten.

Es folgten im Laufe der Zeit weitere Änderungen der ER AMTF, sowohl zur Initiierung von Änderungen im COTIF als auch als Reaktion. Alle bisherigen Änderungen der ER ATMF sind in der nachstehenden Tabelle in der chronologischen Reihenfolge ihrer Annahme zusammengefasst (Korrekturen werden nicht erwähnt):

Beschluss des OTIF-Organs und Datum des Beschlusses	Inkrafttreten	Kurzbeschreibung
COTIF in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) - Erstfassung der ER ATMF	1.7.2006	Vollständige Überarbeitung des Übereinkommens, einschließlich der Aufnahme der ER ATMF (und der ER APTU)
24. Tagung des Revisionsausschusses (Bern, 23.–25.6.2009) und 9. Tagung der Generalversammlung (Bern, 9.–10.9.2009)	1.12.2010	Angleichung der ER ATMF (und der ER APTU) an die Bestimmungen der Europäischen Union, um die Rücknahme der Vorbehalte der EU-Mitgliedstaaten bezüglich der Nichtanwendung

- neue konsolidierte Fassung		der ER APTU und ATMF zu ermöglichen und den Beitritt der EU zum COTIF zu erleichtern.
25. Tagung des Revisionsausschusses (25.–26.06.2014) - Änderung	1.7.2015	Überarbeitung der ER ATMF im Hinblick auf die Aufgaben und Zuständigkeiten (insbesondere der Eisenbahnunternehmen) bei der Verwendung von Fahrzeugen. Hauptänderungen waren die Hinzufügung eines neuen Artikels 15a und die Änderung der Artikel 2, 3a bis 8 und 10 bis 20. Der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ wurde gestrichen, da seine Bedeutung unklar war und es keine entsprechenden Anforderungen gab.
12. Tagung der Generalversammlung (29.–30.09.2015) - Änderung	ausstehend	Änderung der Artikel 1 und 3 ER ATMF durch Streichung des Begriffs „sonstiges Eisenbahnmaterial“, infolge der Entfernung des Begriffs aus dem übrigen Text durch den 25. Revisionsausschuss. Keine inhaltlichen Änderungen.
26. Tagung des Revisionsausschusses (27.–28.02.2018) - Änderung	1.3.2019	Überarbeitung der ER ATMF (und der ER APTU), um die fortlaufende Kompatibilität mit dem 4. Eisenbahnpaket der EU zu gewährleisten, einschließlich der Einführung des Konzepts des Verwendungsgebiets. Insbesondere durch Änderung der Artikel 2, 3a, 5, 6, 7, 10, 10b, 11 und 13.
13. Tagung der Generalversammlung (25.–30.09.2018) - Änderung	ausstehend	Änderung der Artikel 1, 3 und 9 der ER ATMF durch die Änderung des Begriffs „Eisenbahnfahrzeug“ in „Fahrzeug“, in Übereinstimmung mit den Änderungen, die der 26. Revisionsausschuss an anderen Artikeln vorgenommen hat. Keine inhaltlichen Änderungen.
Beschluss des Revisionsausschusses (28.10.2022) - Änderung	1.11.2023	Überarbeitung der ER ATMF zur Änderung der Bestimmungen über die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM). Insbesondere durch Änderung der Artikel 3a § 5 15.

Hierbei ist zu beachten, dass die auf der 12. und 13. Tagung der Generalversammlung angenommenen Änderungen noch nicht in Kraft getreten sind, da die Bedingungen für das Inkrafttreten noch nicht erfüllt sind. Für weitere Einzelheiten siehe Kapitel 3 zu den anwendbaren Verfahren.

## 2. GRÜNDE FÜR DIE ÄNDERUNG DER ER ATMF

Alle in der obigen Tabelle aufgeführten Änderungen basieren auf den 1999 angenommenen Originaltexten. Die Kombination der Änderungen führte zu einer gewissen Komplexität und Redundanz im aktuellen Text. Beispiele:

- Mehrdeutigkeit des ursprünglichen Begriffs „freier Verkehr“ in Artikel 6 § 3 im Verhältnis zu dem später hinzugefügten und in mehreren Artikeln verwendeten Begriff „Verwendungsgebiet“.
- Die Begriffe „Betriebszulassung“ und „Betriebszertifikat“ beziehen sich beide auf die Erlaubnis, ein Fahrzeug zu verwenden, und ihre Bedeutungen überschneiden sich teilweise, was die Texte komplexer macht.
- Wiederholte Aufzählung der für Fahrzeuge geltenden Vorschriften (Art. 3 § 2, Art. 7 §§ 1 und 3, Art. 10a § 2).

- Verweise auf das RID in den Fahrzeuganforderungen, die möglicherweise unnötig sind, da das RID unabhängig von den ER ATMF in seinem eigenen Anwendungsbereich gilt.
- Wiederholte Auflistung der Bedingungen, die das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs einschränken (Art. 3a §§ 1 und 2, Art. 6 §§ 3 und 4).
- Inhalt und Format des Bauart- und Betriebszertifikats sind nicht eng mit den EU-Vorschriften abgestimmt.
- Nicht alle Artikel sind in logischer Reihenfolge oder nach Sachgebieten geordnet, und einige Artikel überschneiden sich hinsichtlich ihres Gegenstands (z. B. betreffen die Artikel 6, 10 und 11 (teilweise) die Zulassung von Fahrzeugen sowie die Ausstellung und Gültigkeit von Zertifikaten).

Aufgrund der Erfahrungen mit der Anwendung der ER ATMF hält das Sekretariat eine Vereinfachung der Vorschriften für möglich, um ihre allgemeine Lesbarkeit und Prägnanz zu verbessern und sie an die derzeitigen Praktiken und Bedürfnisse anzupassen. Das Grundkonzept der Bestimmungen sollte jedoch nicht verändert werden. Darüber hinaus sollte die rückwirkende Kompatibilität stets gewährleistet sein, sodass die Gültigkeit einer gemäß früheren oder künftigen Fassungen der ER ATMF erteilten Fahrzeugzulassung dieselbe Wirkung hat. Gleichermaßen muss die Kompatibilität mit dem EU-Recht gewahrt bleiben. Zudem könnten die Vorschriften nach Sachgebieten in Form von Titeln oder Kapiteln gegliedert werden, eine redaktionelle Praxis, die bereits in anderen COTIF-Anhängen (z. B. ER CIM, ER CIV) angewendet wird.

### 3. ANWENDBARE VERFAHREN

Für die Änderung/Überarbeitung der ER ATMF ist der Revisionsausschuss zuständig, mit Ausnahme der Artikel 1, 3 und 9, die in die Zuständigkeit der Generalversammlung fallen. Dies ist geregelt in Artikel 33 § 5 COTIF.

Diese getrennten Zuständigkeiten sollten vor der Ausarbeitung von Änderungsvorschlägen sorgfältig geprüft werden. Zumal sich – wie nachstehend erläutert – die Regeln für das Inkrafttreten von Änderungen, die vom Revisionsausschuss beschlossen wurden, stark von den von der Generalversammlung angenommenen Änderungen unterscheiden.

Die vom Revisionsausschuss beschlossenen Änderungen werden den Mitgliedstaaten vom Generalsekretär mitgeteilt. Die Mitgliedstaaten können gegen eine vom Revisionsausschuss angenommene Änderung innerhalb von vier Monaten nach der Mitteilung Widerspruch erheben. Sollte mindestens ein Viertel aller Mitgliedstaaten zu einem der Beschlüsse Widerspruch erheben, so tritt die Änderung nicht in Kraft. Andernfalls tritt die Änderung am ersten Tag des zwölften Monats nach der Mitteilung in Kraft. Dies ist geregelt in Artikel 35 § 5 COTIF.

Die von der Generalversammlung angenommenen Änderungen des Übereinkommens werden den Mitgliedstaaten ebenfalls vom Generalsekretär mitgeteilt. Eine Änderung tritt jedoch erst in Kraft, wenn eine bestimmte Anzahl aller Mitgliedstaaten die Änderung förmlich genehmigt<sup>1</sup> hat: die Hälfte aller Mitgliedstaaten bei Änderungen der Anhänge und zwei Drittel bei Änderungen des Grundübereinkommens. Eine Änderung tritt zwölf Monate nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem der Generalsekretär den Mitgliedstaaten mitteilt, dass die erforderliche Zahl erreicht wurde. Dies ist geregelt in Artikel 34 § 5 COTIF. Der zum Erhalt der erforderlichen Anzahl von Genehmigungen benötigte Zeitraum ist nicht vorhersehbar und erstreckt sich erfahrungsgemäß über viele Jahre.

---

<sup>1</sup> Durch Staatsoberhaupt, Regierungschef bzw. Regierungschefin oder Minister bzw. Ministerin für Auswärtige Angelegenheiten. Siehe Leitfaden zu Vertragshandlungen aufgrund des COTIF: [https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Leitfaden\\_zu\\_Vertragshandlungen\\_aufgrund\\_des\\_COTIF\\_RGB.pdf](https://otif.org/fileadmin/new/3-Reference-Text/3A-COTIF99/Leitfaden_zu_Vertragshandlungen_aufgrund_des_COTIF_RGB.pdf).

Bei ihrer 13. Tagung (25.–26.9.2018) nahm die Generalversammlung Änderungen am COTIF (einschließlich der Artikel 34 §§ 3 bis 6 und 35 § 4 COTIF) an,<sup>2</sup> die zu einem neuen, vereinfachten Verfahren für von der Generalversammlung angenommene Änderungen an Anhängen führen werden. Nach diesem neuen Verfahren ist nach einem Beschluss der Generalversammlung keine nachträgliche Genehmigung durch die Hälfte der Mitgliedstaaten mehr erforderlich. Stattdessen treten die von der Generalversammlung angenommenen Änderungen an den Anhängen des Übereinkommens sechsunddreißig Monate nach ihrer Mitteilung durch den Generalsekretär für alle Mitgliedstaaten in Kraft, mit Ausnahme derjenigen Mitgliedstaaten, die vor Inkrafttreten der Änderungen erklärt haben, ihnen nicht zuzustimmen. Sollte mindestens ein Viertel aller Mitgliedstaaten zu einem der Beschlüsse Widerspruch erheben, so tritt die Änderung nicht in Kraft.

Dieses neue Verfahren muss noch nach dem derzeitigen Verfahren, d.h. durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten, formell genehmigt werden. Dies ist bisher nicht geschehen.

In Übereinstimmung mit Artikel 34 § 2 COTIF treten die von der 13. Generalversammlung beschlossenen Änderungen des Übereinkommens erst zwölf Monate nach ihrer Genehmigung durch zwei Drittel der Mitgliedstaaten in Kraft. In Anbetracht der Mitgliederzahl der OTIF zum 24. Januar 2024 liegt die Schwelle von zwei Dritteln bei 32 Mitgliedstaaten. Bis zum 24. Januar 2024 hatten 11 Mitgliedstaaten die Änderungen genehmigt.

#### 4. VORSCHLAG FÜR DAS WEITERE VORGEHEN

Wenn der Fachausschuss für technische Fragen eine Überarbeitung der ER ATMF für sinnvoll erachtet, gibt es zwei mögliche Vorgehensweisen:

1. Teilweise Überarbeitung der ER ATMF durch einen Beschluss des Revisionsausschusses; dies kann alle Artikel, mit Ausnahme der Artikel 1, 3 und 9, betreffen.
2. Vollständige Überarbeitung der ER ATMF, einschließlich der Artikel 1, 3 und 9, durch Annahme einer neuen konsolidierten Fassung, die die derzeitige Fassung ersetzt. Dieser Ansatz würde einen Beschluss der Generalversammlung erfordern.

Nach Ansicht des Sekretariates können die Ziele der Vereinfachung und Prägnanz nur durch den zweiten Ansatz (vollständige Überarbeitung), also einen Beschluss der Generalversammlung erreicht werden. In Anbetracht des in diesem Dokument erläuterten geänderten Verfahrens für Beschlüsse der Generalversammlung ist das Sekretariat der Auffassung, dass Vorschläge zur Änderung der ER ATMF erst nach Inkrafttreten des neuen Verfahrens gemacht werden sollten. Ein Beschluss zur Änderung der ER ATMF nach dem derzeitigen Verfahren würde zu einer unklaren Situation und eventuell dazu führen, dass die überarbeiteten ER ATMF später in Kraft treten, als wenn der Beschluss nach dem neuen Verfahren gefasst würde.

Zwar wird es noch geraume Zeit dauern, bis das neue Verfahren in Kraft tritt, doch könnte der CTE bereits mit der Ausarbeitung und Diskussion der neuen Bestimmungen beginnen.

#### BESCHLUSSVORSCHLÄGE

- Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die Informationen in Dokument TECH-24012-CTE16-6.4 betreffend eine mögliche zukünftige Überarbeitung der ER ATMF zur Kenntnis.
- Der Fachausschuss für technische Fragen ist der Auffassung, dass eine Überarbeitung der ER ATMF zur Vereinfachung der Vorschriften und ihrer kohärenteren und präziseren Gestaltung in Betracht gezogen werden sollte. Es muss sichergestellt werden, dass die Kompatibilität mit dem Recht der Europäischen Union und eine rückwirkende Kompatibilität gewährleistet bleiben, d. h.

<sup>2</sup> Siehe Schlussdokument der 13. Generalversammlung: <https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2A-General-Assembly/2AbFinalDocument/SG-18088-AG13-d-Schlussdokument-Add.pdf>.

dass der Wert und die Gültigkeit von Fahrzeugzulassungen, die gemäß der aktuellen oder einer zukünftigen Fassung der ER ATMF ausgestellt wurden, unverändert bleiben.

- Der Fachausschuss für technische Fragen ist der Auffassung, dass die Ziele der Überarbeitung der ER ATMF nur durch eine vollständige Überarbeitung in Form einer neuen konsolidierten Fassung erreicht werden können. Ein entsprechender Beschluss liegt in der Zuständigkeit der Generalversammlung.
- Der Fachausschuss für technische Fragen ist der Auffassung, dass ein Beschluss zur Überarbeitung der ER ATMF der Generalversammlung erst nach Inkrafttreten der von der Generalversammlung bei ihrer 13. Tagung (25.–26.9.2018) angenommenen Änderungen des COTIF, die u. a. die Änderung des Artikels 34 §§ 3 bis 6 und des Artikels 35 § 4 des Übereinkommens betreffen, erfolgen sollte.
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt die WG TECH, auf der Grundlage der vom Sekretariat zu erstellenden Arbeitsdokumente Texte für eine mögliche künftige Änderung der ER ATMF auszuarbeiten. In Anbetracht der Tatsache, dass das Inkrafttreten der von der Generalversammlung auf ihrer 13. Tagung angenommenen Änderungen noch einige Zeit in Anspruch nehmen kann, sollte die Ausarbeitung von Änderungen der ER ATMF von der WG TECH derzeit nicht vorrangig behandelt werden.