

**OTIF**



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR  
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN  
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

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

---

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

**A 92-03/12.2008 rev2  
03.12.2008**

Original : EN

**3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen  
Bern, 11./12. Februar 2009**

Punkt 5

Erläuternder Bericht der reaktivierten "Schweinsberg"- Gruppe

---

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

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

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

## 1. Hintergrund

Im Herbst 2004 wurde anerkannt, dass seit der Annahme des COTIF 1999 in Vilnius eine bedeutende Arbeit von der Europäischen Gemeinschaft geleistet wurde, indem sie eine Reihe von harmonisierten technischen Interoperabilitätsspezifikationen und Anerkennungsverfahren für die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft ausgearbeitet hat (96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/49/EG und 2004/50/EG). Die EG-Mitgliedstaaten berieten die Schwierigkeit, einerseits die EG-Gesetzgebung im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität und andererseits die Anhänge APTU/ATMF des COTIF-Übereinkommens gleichzeitig anwenden zu müssen; diese Beratungen erfolgten innerhalb der Gemeinschaft im Rahmen des gemäss Artikel 21 der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des trans-europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems eingerichteten Ausschusses. Der Ausschuss erstellte die Grundregeln mit denen die EG-Mitgliedstaaten den COTIF-Anforderungen entsprechen würden. Die Regeln wurden von der Europäischen Kommission bei einer OTIF-Tagung im Oktober 2004 vorgestellt, zu der alle OTIF-Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Umsetzung der Anhänge APTU und ATMF des COTIF 1999 eingeladen wurden.

Auf der Grundlage des vom Generaldirektor der OTIF vorgelegten „neuen Konzepts“ wurde anerkannt, dass die OTIF durch ihre grössere geographische Ausdehnung einen nützlichen Mechanismus bietet, durch den eine weitere Zunahme des Güter- und Reisendenverkehrs zwischen den EG-Mitgliedstaaten und den Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF weitergeführt und verstärkt wird. Als Ergebnis kam die Tagung einstimmig überein, die Kompatibilität zwischen den COTIF-Regeln und der Gesetzgebung der EG insbesondere den „Interoperabilitätsrichtlinien“ sicherzustellen, indem die APTU- und ATMF-Anhänge geprüft und überarbeitet werden. Es wurde eine Revisionsgruppe geschaffen, zu der alle OTIF-Mitgliedstaaten, die Europäische Kommission und die Bereichsorganisationen zur Teilnahme eingeladen wurden.

Bei der Generalversammlung der OTIF im November 2005 stellte ein Vertreter der EG die folgenden Grundsätze vor, die von der Generalversammlung angenommen wurden:

- die EG/EWR-Mitgliedstaaten der OTIF sind dazu berechtigt, innerhalb ihrer eigenen Grenzen ausschliesslich gemäss der EG-Gesetzgebung Verkehre durchzuführen;
- Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus EG/EWR-Mitgliedstaaten können zum Verkehr oder zur Verwendung im internationalen Verkehr in Nicht-EG/EWR-Mitgliedstaaten der OTIF auf der Grundlage der gemäss der EG-Gesetzgebung erteilten Zertifikation und Genehmigung zugelassen werden;
- Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus EG/EWR-Mitgliedstaaten können zum Verkehr oder zur Verwendung im internationalen Verkehr in den EG/EWR-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäss dem COTIF1999-System erteilten Zertifikation und Genehmigung zugelassen werden.

## 2. Erste Revisionsgruppe (2004-2006)

Das Ziel der ersten Revisionsgruppe bestand darin, die Anhänge APTU und ATMF so zu ändern, dass

- es für die EG-Mitgliedstaaten der OTIF ausreichend ist, den Betrieb zwischen den EG-Mitgliedstaaten ausschliesslich auf der Grundlage der EG-Gesetzgebung zu genehmigen;
- es für Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus EG-Mitgliedstaaten ausreichend ist, in Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF auf Grundlage der gemäss der EG-Gesetzgebung erteilten Zertifikation und Genehmigung und den Bewertun-

gen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz (Kompatibilität) zum Verkehr oder zur Verwendung zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden;

- Eisenbahnfahrzeuge und anderes Eisenbahnmaterial aus Nicht-EG-Mitgliedstaaten der OTIF, die
  - zum Verkehr auf der Grundlage der COTIF-„Standardebene“ (identisch mit den TSI) zugelassen sind, zum Verkehr oder zur Verwendung in den EG-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäss dem COTIF 1999-System und den Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz zugelassen werden, oder wenn diese
  - zum Verkehr oder zur Verwendung auf der Grundlage einer COTIF-„Variante“ (siehe unten) zugelassen sind, unter der Voraussetzung zum Verkehr oder zur Verwendung in den EG-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der gemäss dem COTIF 1999-System und den Bewertungen der nationalen Anforderungen für das entsprechende Netz zugelassen werden, dass bestimmte Anforderungen der Standardebene, insbesondere betreffend die Sicherheit, erfüllt sind.

Es wurde vereinbart, dass die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), wie sie von der EG-Interoperabilitätsgesetzgebung vorgesehen sind, als COTIF-„Standardebene“ für die Kompatibilität angewendet würden und eine „Variante“ eine Reihe von Vorschriften bildet, die in einer APTU-Anlage enthalten ist und einem Nicht-EG-Mitgliedstaat die Möglichkeit bietet, eine Spezifikation anzuwenden, die eine anderer RAMS- (Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Wartung, Sicherheit) Ebene als jener einer TSI entspricht.

Im Mai 2006 unterbreitete die erste Revisionsgruppe unter dem Vorsitz von Herrn Schweinsberg (Eisenbahn-Bundesamt, Bonn)

- eine neue Reihe von APTU-Vorschriften, die geändert wurden, um insbesondere die APTU-Anlagen den bestehenden und geplanten TSI anzupassen, die Möglichkeit zu schaffen, spezifische Fälle und Varianten aufzunehmen und Regeln neu aufzunehmen, welche die Beziehung zwischen den nationalen technischen Anforderungen und den APTU-Anhängen klären;
- eine neue Reihe von ATMF-Vorschriften, die so geändert wurden, dass sie die Gleichwertigkeit zwischen den verschiedenen Etappen der EG-Interoperabilitätsrichtlinien und dem COTIF 1999 sicherstellen.

Die Darstellung in Anlage 1 zeigt parallel die beiden Verfahren für die Betriebszulassung von Rollmaterial. Auf der linken Seite der vertikalen Linie findet sich das von der EG-Gesetzgebung vorgeschriebene Verfahren, auf der rechten Seite das Verfahren der entsprechend geänderten ATMF.

Die EG-„Genehmigung zur Inbetriebnahme“ entspricht der „Betriebserlaubnis“ im COTIF, während das von einem europäischen „notifizierten Organ“ (NoBo) ausgestellte „Konformitätszertifikat“ einer von einer „zuständigen Behörde“ ausgestellten „Erklärung“ im COTIF-System entspricht.

Die Tatsache, dass diese Dokumente gegenseitig anerkannt werden, bildet demnach eine wichtige Vorschrift der überarbeiteten Anhänge. Die Überprüfung erfolgt gemäss den gleichen technischen Vorschriften (gegeben, dass APTU-Anlage= TSI) und wird von Organen durchgeführt, die mit entsprechend klaren Zuständigkeiten und Unabhängigkeitskriterien ernannt worden sind.

Es werden weitere Änderungen in den ATMF angeregt, um von den Beratungen der EG-Mitgliedstaaten im Bereich der Sicherheit und Interoperabilität, die sich aus dem EG-Richtlinien 2004/49/EG (Sicherheitsrichtlinie) und 2004/50/EG (überarbeitete Interoperabilitätsrichtlinie) ergaben, Nutzen zu ziehen. Diese Änderungen betreffen hauptsächlich:

- das Verfahren zur Gewährung einer „Betriebszulassung“
- die Rolle des Fachausschusses für technische Fragen
- den Inhalt des „Betriebszertifikats“ und des „Konformitätszertifikats“
- das Rollmaterialregister
- die Rolle des Halters und das Instandhaltungsverfahren
- das Verfahren bei Unfällen/Zwischenfällen
- die Übergangsbestimmungen (für bestehende Fahrzeuge).

Ein Haupterfordernis bestand darin, dass es für den Revisionsausschuss der OTIF möglich sein muss, die beantragten Änderungen der Anhänge anzunehmen. Die Änderungen dürften jedoch nicht die Artikel betreffen, die gemäß dem Übereinkommen nur von der Generalversammlung der OTIF geändert werden dürfen und danach der Ratifizierung unterliegen; mit anderen Worten war es erforderlich, eine weitere potentielle Wartezeit von 7 Jahren zu vermeiden, bis die Änderungen ratifiziert sind und in Kraft treten können.

### **3. Zweite Revisionsgruppe (2008)**

Die Entwürfe der überarbeiteten Fassungen der ER ATMF und APTU (Rev. 7) wurden dem Fachausschuss für technische Fragen an dessen ersten Tagung im Juli 2006 unterbreitet. Der Fachausschuss für technische Fragen bat die Europäische Gemeinschaft um deren offizielle Stellung zu diesen Anträgen. Bei der zweiten Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im Juni 2007 unterbreiteten die EG-Mitgliedstaaten einen gemeinsamen Standpunkt der Gemeinschaft mit einer Anzahl an bedeutenden Bemerkungen, hauptsächlich dass die ATMF/APTU-Anhänge einer weiteren Überarbeitung bedürfen, um sie zu vereinfachen (das Konzept der Varianten überschneidet sich anderen Möglichkeiten, wie spezifische Fälle und Freistellungen) und die neuen Pläne der EG, ihre Regelungen zu ändern, zum Beispiel im Bereich der gegenseitigen Anerkennung und zur Aufnahme von Organen, die für die Instandhaltung der Fahrzeuge zuständig sind, zu berücksichtigen.

Zusätzlich zur technischen Arbeitsgruppe WG TECH, die ihre Arbeit nach der ersten Tagung des CTE aufgenommen hat, richtete die zweite Tagung des CTE eine weitere Arbeitsgruppe, WG LEGAL, ein, um die rechtlichen Aspekte der Änderungen der technischen Anhänge F und G zu beraten.

WG LEGAL nahm ihre Arbeit auf, indem sie den Antrag des Sekretariates betreffend Artikel 3a und die zweite Verbindung zwischen den Interoperabilitätsrichtlinien und den ATMF und APTU-Anhängen zu beraten. Das Sekretariat unterbreitete einen Antrag (neue Fassung des Artikels 3a), der darauf abzielte, das spezifische Recht für die EG-Mitgliedstaaten, das Gemeinschaftsrecht für Fahrzeuge anzuwenden, die nur im Verkehr zwischen den EG-Mitgliedstaaten verwendet werden, aufzunehmen. Ein weiteres Thema war das Format der APTU-Anhänge; wäre ein einfacher Verweis auf die TSI annehmbar? WG LEGAL kam zu dem Schluss, dass dies annehmbar wäre und nahm stattdessen den Antrag des Sekretariates mit dem Zwei-Spalten-Format an; identische/gleichwertige Vorschriften werden auf der gesamten Breite der Seite (beide Spalten) angezeigt, während die spezifischen COTIF-Vorschriften in der linken Spalte und die entsprechenden EG-Vorschriften (TSI und/oder andere) Vorschriften in der rechten Spalte erscheinen. Somit können beide Vorschriften in einem Dokument aufgeführt werden.

Um nicht auf alle Details der Überarbeitung der ER APTU und ATMF eingehen zu müssen, kam die 2. Tagung der WG LEGAL zu dem Schluss, dass die erste Revisionsgruppe, immer noch unter dem Vorsitz von Herrn Schweinsberg, reaktiviert werden sollte und erteilte den Auftrag, die Frage zu prüfen, ob weitere Änderungen der Anhänge F und G, die sich aus dem Ergebnis der Entwicklungen der EG-Vorschriften ergeben würden, erforderlich sind. Die Revisionsgruppe sollte aufgefordert werden, die erforderlichen Änderungen auszuarbeiten, indem sie die Fassung, die zwischen 2004 und 2006 erstellt wurde, überarbeitet.

Eine Liste der Vertreter, die an der Revisionsgruppe teilgenommen haben, befindet sich in Anlage 2.

Das Hauptziel bestand darin, die beiden Anhänge den Grundsätzen der neuen Fassung der EG-Interoperabilitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/57/EG) anzupassen. Nachdem sie ihre Arbeit aufgenommen hat, befasste sich die Revisionsgruppe auch mit dem Entwurf der Überarbeitung der EG-Sicherheitsrichtlinie (Richtlinie 2004/49/EG) soweit die Instandhaltung von Fahrzeugen betroffen war. Die zweite Revisionsgruppe war auch außerordentlich darauf bedacht, die gleiche gegenseitige Anerkennung wie in der EG sicherzustellen, einschließlich zwischen den Vertragsstaaten der OTIF, die nicht Mitglied der EG sind, und über die Außengrenzen der EG, in beiden Richtungen, hinaus.

Im Juni 2008 beschloss WG LEGAL die in den Anträgen der ersten Revisionsgruppe aufgenommenen „Varianten“ aufzugeben und diese durch die Möglichkeit zu ersetzen, das gleiche Ziel zu erreichen, indem spezifische Fälle (ausgedehnt auf mehr als einen Staat) oder alternative Zielsysteme in die Einheitlichen technischen Rechtsvorschriften gemäß APTU aufgenommen werden und Freistellungen erwägt werden. Zusätzlich zu technischen Gründen werden auch wirtschaftliche Gründe als Begründung für den Antrag eines Mitgliedstaates auf Anwendung einer solchen Lösung angenommen.

Es ist vorgesehen, die überarbeiteten Anträge der 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen im Februar 2009 (ursprünglich vorgesehen für Oktober 2008) zwecks Kommentierung und anschließend dem Revisionsausschuss der OTIF zwecks Annahme zu unterbreiten, mit einem voraussichtlichen Inkrafttreten zwölf Monate später.

#### **4. Hauptänderungen zu den geltenden Vorschriften**

##### **a. ATMF**

Die Hauptänderungen in den geltenden ER ATMF betreffen die folgenden Artikel:

- Artikel 19 - eine neue Vorschrift, die Großvaterrechte für Fahrzeuge einräumt, die bereits zum internationalen Verkehr zugelassen sind (RIV, RIC, bi- oder multilaterale Vereinbarungen);
- Artikel 3a - neue Vorschriften betreffend Fahrzeuge, die gemäß Gemeinschaftsrecht in Dienst gestellt wurden, sowie die Rechte auf freien Verkehr zwischen den OTIF-Vertragsstaaten (die die ER APTU/ATMF anwenden);
- Artikel 5 - neue Vorschriften betreffend die Organe, die für die Bewertung der Übereinstimmung der Fahrzeuge mit den Einheitlichen technischen Vorschriften (UTP) zuständig sind, so dass Nicht-EG-Mitgliedstaaten „Benannte Stelle“ bezeichnen können;
- Artikel 6 - neue Vorschriften betreffend die für ein in allen OTIF-Vertragsstaaten geltendes Technisches Zertifikat (Betrieb als auch Typ) zu erfüllenden Anforderun-

gen; gegenseitige Anerkennung nationaler Vorschriften wie in der EG-Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG;

- Artikel 6a –neue Vorschriften zur Vermeidung von Prüfungen und Tests, die bereits durchgeführt wurden, und gegenseitige Anerkennung von Zertifikaten, Prüfung und sonstiger Dokumentation;
- Artikel 7 –neue Vorschriften betreffend die anwendbaren Vorschriften, wenn eine UTP nicht verfügbar ist (hauptsächlich nationale Anforderungen);
- Artikel 7a –geänderte Vorschriften betreffend die Möglichkeiten für Freistellungen;
- Artikel 10 –neue Vorschrift betreffend die Bauartzertifikate;
- Artikel 13 –neue Vorschriften betreffend die von der OTIF einzurichtende Datenbank und nationale Fahrzeugregister;
- Artikel 15 –Änderung betreffend das neue Konzept eines für die Instandhaltung der Fahrzeuge zuständigen Organs; Zuständigkeit des Fachausschusses für technische Fragen, Regeln betreffend die verbindliche Zertifizierung von Haltern, Organen, die für die Instandhaltung zuständig sind (ECM) und Instandhaltungswerkstätten.

## **b. APTU**

Die Hauptänderungen in den geltenden ER ATMF betreffen die folgenden Artikel:

- Artikel 5 - neue Vorschriften betreffend die Validierung von technischen Normen;
- Artikel 7a –neue Vorschriften betreffend die Bewertung der Auswirkungen vor Annahme einer UTP;
- Artikel 8 –neue Vorschriften betreffend den Inhalt der UTP;
- Artikel 8a –neue Vorschriften betreffend das Verfahren bei Fehlern und Mängeln in einer angenommenen UTP;
- Artikel 10 –Begrenzungen der Gültigkeit von Typenzulassungen;
- Artikel 12 –neue Vorschriften, die „nationale technische Anforderungen“ einführen;
- Artikel 13 –neue Vorschriften betreffend die „Gleichwertigkeitstabelle“, die ein neues Mittel darstellt, um Querverweise zwischen nationalen Anforderungen, UTP und TSI zu erstellen und schließlich die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen zu erleichtern, die gemäß unterschiedlichen Normen gebaut und zugelassen wurden;
- Annexes –die UTP werden nicht dem Anhang APTU „angefügt“, sondern auf der OTIF-Website als verbindliche Vorschriften veröffentlicht. Die ER APTU werden nur eine Anlage haben, nämlich die Liste der Parameter für die Gleichwertigkeitstabelle.

## **5. Definitionen (Artikel 2 APTU und Artikel 2 ATMF)**

Nach der Ausarbeitung erscheinen alle Definitionen in der (englischen) alphabetischen Reihenfolge, so dass die Liste einfacher zu konsultieren ist.

Um Diskrepanzen zu vermeiden, sind die Definitionen, die in beiden Anhängen gefunden werden, in Artikel 2 ATMF aufgenommen. Artikel 2 APTU enthält nur Definitionen von Begriffen, die ausschließlich in den ER APTU erscheinen.

## **Anlagen (2)**