

Verordnung

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

Verordnung

zur Änderung der Anhänge F und G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

A. Problem und Ziel

Die Änderungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen) und der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen) wurden in Bern am 25. bis 27. Juni 2014 auf der 25. Tagung des Revisionsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) beschlossen.

Wesentliche Änderungen im Vergleich zu der Fassung des Anhangs ATMF aus 2011 (2011-Fassung) stellen die Einführung des Artikels 15a sowie die Änderung des Artikels 17 § 1 dar. Darüber hinaus werden hier die Funktionen und gegenseitigen Beziehungen zwischen Vertragsstaat, zuständiger Behörde und Bewertungsstelle explizit geregelt.

Weitere Änderungen sind redaktioneller Natur und betreffen die Harmonisierung von Begriffen.

B. Lösung

Erlass einer Änderungsverordnung.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Für Bund, Länder und Kommunen entstehen keine Mehrausgaben.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Kein Erfüllungsaufwand.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Kein Erfüllungsaufwand.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Kein Erfüllungsaufwand.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten für die Wirtschaft, insbesondere für die mittelständischen Unternehmen entstehen nicht. Die Verordnung hat keine Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau.

03. 09. 15

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Verordnung zur Änderung der Anhänge F und G
zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)
vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, 2. September 2015

An den
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Anhänge F und G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Peter Altmaier

**Verordnung
zur Änderung der Anhänge F und G
zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980
in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999**

Vom

Auf Grund des Artikels 2 Absatz 2 Nummer 1 des Gesetzes vom 24. August 2002 zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 2002 II S. 2140), der zuletzt durch Artikel 614 der Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...) [einsetzen: Datum der Ausfertigung und Fundstelle der Zehnten Zuständigkeitsanpassungsverordnung] geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur:

Artikel 1

Die in Bern am 25. und 26. Juni 2014 auf der 25. Tagung des Revisionsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) beschlossenen Änderungen

- der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen), die durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149, 2276) eingefügt und durch den in Bern am 23. Juni 2009 auf der 24. Tagung des Revisionsausschusses gefassten Beschluss (BGBl. 2015 II S. 854, 855) neu gefasst worden sind, und
- der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen), die durch das Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 (Protokoll 1999) (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2149, 2284) eingefügt und durch den in Bern am 23. Juni 2009 auf der 24. Tagung des Revisionsausschusses gefassten Beschluss (BGBl. 2015 II S. 854, 868) neu gefasst sowie durch das Korrigendum vom 9. November 2010 berichtigt worden sind,

werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Änderungen werden nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem die Änderungen der Anhänge F und G zum Übereinkommen nach seinem Artikel 35 § 3 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister
für Verkehr und digitale Infrastruktur

Begründung zur Verordnung

A. Allgemeines

Den Anstoß für diese am 1. Juli 2015 völkerrechtlich in Kraft tretenden Änderungen der Anhänge F und G gaben die Ergebnisse der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe, die der Fachausschuss für technische Fragen im Juni 2013 angenommen hat, sowie das Erfordernis einer Anpassung an die neuen Entwicklungen (hier insbesondere Herstellung der Kohärenz mit dem Recht der Europäischen Union, sowie mit Verweisen zu anderen OTIF-Vorschriften).

Rechtsgrundlage für den Erlass der Verordnung ist Artikel 2 Absatz 2 Nummer 1 des Gesetzes vom 24. August 2002 zu dem Protokoll vom 3. Juni 1999 betreffend die Änderung des Übereinkommens vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 2002 II S. 2140).

Für die Änderung der Anhänge F und G des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) gilt Folgendes. Auf internationaler Ebene fallen Änderungen der Artikel 8 und 12 APTU sowie Artikel 2, 3a, 4 bis 8, 10 bis 20 ATMF in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses. Dieser ergibt sich für den vorliegenden Fall aus Artikel 33 § 4 Buchstabe f und g des Übereinkommens. Nach deutschem Recht können Änderungen dieser Artikel durch Verordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft gesetzt werden.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1

Durch die Vorschrift werden die Ergebnisse der 25. Tagung des Revisionsausschusses der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) in deutsches Recht umgesetzt.

Zu Artikel 2

Absatz 1

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten der Verordnung. Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Absatz 2 Satz 1 des Grundgesetzes.

Absatz 2

Nach Absatz 2 ist der Zeitpunkt, zu dem die Änderungen der Anhänge F und G zum Übereinkommen nach seinem Artikel 35 § 3 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

C. Schlussbemerkung

Bund, Länder und Kommunen werden durch die Ausführung der Rechtsverordnung nicht mit Kosten belastet. Kosten entstehen durch diese Rechtsverordnung weder bei Wirtschaftsunternehmen, insbesondere für die mittelständischen Unternehmen, noch bei Bürgerinnen und Bürgern. Auch für den Bund und die Länder entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Vor diesem Hintergrund sind Auswirkungen auf Einzelpreise und Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, nicht zu erwarten. Das Verordnungsvorhaben berührt keine Aspekte der Nachhaltigen Entwicklung. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

25. Tagung des Revisionsausschusses
Änderung des Anhangs F (ER APTU)

Revision Committee 25th Session
Modification of Appendix F (APTU UR)

25^e session de la Commission de révision
Modification de l'Appendice F (RU APTU)

Textänderung

Artikel 8 § 2a und § 9 und Artikel 12 § 1 Sätze 1 und 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU), Anhang F zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) und der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung angenommenen Änderungen werden wie folgt gefasst:

„Artikel 8

ETV

§ 2a

ETV sind auf neue Teilsysteme anzuwenden. Auf ein bestehendes Teilsystem sind sie dann anzuwenden, wenn es erneuert oder umgerüstet wird. Die Anwendung hat in Übereinstimmung mit der in § 4 Buchst. f) geregelten Migrationsstrategie zu erfolgen.

§ 9

Die ETV sind zweispaltig auszuführen. Text, der in voller Breite ohne Spalten erscheint, ist mit den entsprechenden Texten der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Union identisch. Bei Text, der in zwei Spalten unterteilt ist, weichen die ETV und entsprechenden TSI oder sonstige Regelung der Europäischen Union voneinander ab. Die linke Spalte enthält den Text der ETV (OTIF-Regelung), während die rechte Spalte den TSI-Text der Europäischen Union enthält. Ganz rechts wird die TSI-Referenz angegeben.

Artikel 12**Nationale technische Anforderungen**

§ 1

Die Vertragsstaaten haben sicherzustellen, dass der Generalsekretär über ihre nationalen technischen Anforderungen, die für Eisenbahnfahrzeuge gelten, Kenntnis

Text modification

Article 8 § 2a and § 9 and Article 12 § 1 sentences 1 and 2 of the Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU), Appendix F to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) and with amendments adopted by the Revision Committee at its 24th session read as follows:

“Article 8

UTP

§ 2a

The UTP shall apply to new subsystems. They shall also apply to an existing subsystem when it is renewed or upgraded. The application shall be in accordance with the migration strategy referred to in § 4 f).

§ 9

The UTP shall have a two column format. Text which appears in full width without columns is identical to corresponding texts of the European Union Technical Specifications for Interoperability (TSI). Text which is split into two columns is different for the UTP and for the corresponding TSI or other corresponding European Union regulations. The left-hand column shows the UTP text (OTIF regulations), while the right-hand column shows the European Union TSI text. On the far right the TSI reference is indicated.

Article 12**National technical requirements**

§ 1

Contracting States shall ensure that the Secretary General is informed of their national technical requirements which apply to railway vehicles. The Secretary General

Modification du texte

L'article 8, § 2a et § 9 et l'article 12, § 1, phrases 1 et 2 des Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international (APTU), Appendice F à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 24^{ème} session sont libellés comme suit:

«Article 8

PTU

§ 2a

Les PTU s'appliquent aux sous-systèmes neufs. Elles s'appliquent également à un sous-système existant lorsque celui-ci a été rénové ou renouvelé. Cette application doit être conforme à la stratégie de migration visée au § 4, lettre f).

§ 9

Les PTU se présentent dans un format en deux colonnes. Quand le texte apparaît sur toute la largeur de la page sans colonnes, il est identique aux textes correspondants des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) de l'Union européenne. Quand le texte est scindé en deux colonnes, il est différent pour les PTU et les STI correspondantes ou autres réglementations de l'Union européenne. Le texte de la PTU (réglementations de l'OTIF) apparaît dans la colonne de gauche, le texte de la STI (Union européenne) dans la colonne de droite. Tout à fait à droite, la référence de la STI est indiquée.

Article 12**Spécifications techniques nationales**

§ 1

Les États parties veillent à informer le Secrétaire général de leurs spécifications techniques nationales applicables aux véhicules ferroviaires. Le Secrétaire général

erlangt. Der Generalsekretär hat diese Anforderungen in der Datenbank gemäß Artikel 13 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF zu veröffentlichen.

[...]“

shall publish these requirements in the data bank referred to in Article 13 of the ATMF Uniform Rules.

[...]”

publie ces spécifications dans la banque de données visée à l'article 13 des Règles uniformes ATMF.

[...]»

25. Tagung des Revisionsausschusses
Änderung des Anhangs G (ER ATMF)

Revision Committee 25th Session
Modification of Appendix G (ATMF UR)

25^e session de la Commission de révision
Modification de l'Appendice G (RU ATMF)

Textänderung

Die Artikel 2, 3a bis 8, sowie 10 bis 20 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmateriale, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF), Anhang G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) und der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung angenommenen Änderungen werden wie folgt neu gefasst:

Text modification

The Articles 2, 3a to 8, as well as 10 to 20 of the Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)", Appendix G to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 in the version of the Protocol of 3 June 1999 (Vilnius Protocol) and with amendments adopted by the Revision Committee at its 24th session are amended to read as follows:

Modification du texte

Les articles 2, 3a à 8, ainsi que 10 à 20 des Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international (ATMF), Appendice G à la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980 dans la teneur du Protocole du 3 juin 1999 (Protocole de Vilnius) et des modifications adoptées par la Commission de révision lors de sa 24^e session sont nouvellement libellés comme suit:

„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;
- ab) „Akkreditierung“ die Bestätigung durch eine nationale Akkreditierungsstelle, dass eine Konformitätsbewertungsstelle die in europäischen harmonisierten Normen oder anwendbaren internationalen Normen festgelegten Anforderungen und, gegebenenfalls, zusätzliche Anforderungen, einschließlich solcher in relevanten sektoralen Akkreditierungssystemen, erfüllt, um eine spezielle Konformitätsbewertungstätigkeit durchzuführen;
- ac) „Akkreditierungsstelle“ die einzige Stelle in einem Vertragsstaat, die vom Staat dazu befugt wurde, Akkreditierungen durchzuführen;

“Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and their (future) Annex(es), the APTU Uniform Rules and their Annex(es) and the APTU Uniform Technical Prescriptions (UTP) the following definitions shall apply:

- a) “accident” means an unwanted or unintended sudden event or a specific chain of such events which have harmful consequences; accidents are divided into the following categories: collisions, derailments, level-crossing accidents, accidents to persons caused by rolling stock in motion, fires and others;
- ab) “accreditation” means an attestation by a national accreditation body that a conformity assessment body meets the requirements set by European harmonised standards or applicable international standards and, where applicable, any additional requirements, including those set out in relevant sectoral schemes, to carry out a specific conformity assessment activity;
- ac) “accreditation body” means the sole body in a Contracting State that performs accreditation with authority derived from the State;

«Article 2

Définitions

Aux fins des présentes Règles uniformes et de leur(s) future(s) annexe(s), des Règles uniformes APTU et de leur(s) annexe(s) et des prescriptions techniques uniformes (PTU) APTU, les définitions suivantes s'appliquent:

- a) «accident» désigne un événement indésirable ou non intentionnel et imprévu, ou un enchaînement particulier d'événements de cette nature, ayant des conséquences préjudiciables; les accidents sont ventilés suivants les types ci-après: collisions, déraillements, accidents aux passages à niveau, accidents de personnes causés par le matériel roulant en marche, incendies et autres;
- ab) «accréditation» désigne une attestation délivrée par un organisme d'accréditation national garantissant qu'un organisme d'évaluation de la conformité remplit les conditions fixées par les normes européennes harmonisées ou les normes internationales applicables et, s'il y a lieu, toute autre exigence, y compris celles énoncées dans les programmes sectoriels pertinents, pour mener une activité spécifique d'évaluation de la conformité;
- ac) «organisme d'accréditation» désigne le seul organisme d'un État partie qui procède à des accréditations en vertu d'un pouvoir qui lui est conféré par l'État;

- | | | |
|--|--|--|
| b) „Bauartzulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Eisenbahnfahrzeugs als Grundlage der Betriebszulassung für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen, was durch das Bauartzertifikat belegt wird; | b) “admission of a type of construction” means the right granted according to which the competent authority authorises a type of construction of a railway vehicle, as a basis for the admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction, as evidenced by a Design Type Certificate; | b) «admission de type de construction» désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un type de construction de véhicule ferroviaire comme base d'admission à l'exploitation de véhicules répondant à ce type de construction, dont témoigne le certificat de type de conception; |
| c) „Betriebszulassung“ die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt; | c) “admission to operation” means the right granted according to which the competent authority authorises a railway vehicle to operate in international traffic, as evidenced by a Certificate of Operation; | c) «admission à l'exploitation» désigne le droit octroyé par lequel l'autorité compétente autorise un véhicule ferroviaire à circuler en trafic international, dont témoigne le certificat d'exploitation; |
| ca) „Betriebszertifikat“ die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung der Betriebszulassung, einschließlich der Zulassungsbedingungen; | ca) “Certificate of Operation” means the attestation issued by the competent authority of an admission to operation, including the conditions of the admission; | ca) «certificat d'exploitation» désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission à l'exploitation, avec les conditions d'admission; |
| cb) „Prüfzertifikat“ oder „Prüfbescheinigung“ die von dem Prüforgang ausgestellte Bescheinigung über das positive Ergebnis der Prüfung; | cb) “Certificate of Verification” means the attestation issued by an assessing entity that verification has been carried out with a positive result; | cb) «certificat de vérification» désigne l'attestation délivrée par l'organisme d'évaluation garantissant que la vérification a eu lieu avec succès; |
| d) „Fachausschuss für technische Fragen“ den in Artikel 13 § 1 Buchst. f) des Übereinkommens vorgesehenen Ausschuss; | d) “Committee of Technical Experts” means the Committee provided for in Article 13 § 1, f) of the Convention; | d) «Commission d'experts techniques» désigne la Commission prévue à l'article 13, § 1, lettre f) de la Convention; |
| 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; | da) “contracting entity” means any entity, whether public or private, which orders the design and/or construction or the renewal or upgrading of a subsystem. This entity may be a railway undertaking, an infrastructure manager or a keeper, or the concession holder responsible for carrying out a project; | da) «entité adjudicatrice» désigne toute entité, publique ou privée, qui commande la conception ou la construction, le renouvellement ou le réaménagement d'un sous-système. Cette entité peut être une entreprise de transport ferroviaire, un gestionnaire d'infrastructure ou un détenteur, ou bien le concessionnaire qui est chargé de la mise en œuvre d'un du projet; |
| e) „Vertragsstaat“ einen Mitgliedstaat der Organisation, der zu diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften keine Erklärung gemäß Artikel 42 § 1 Satz 1 des Übereinkommens abgegeben hat; | e) “Contracting State” means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention; | e) «État partie» désigne tout État membre de l'Organisation n'ayant fait aucune déclaration concernant les présentes Règles uniformes conformément à l'article 42, § 1, première phrase de la Convention; |
| f) „Bauartzertifikat“ die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung über die Zulassung einer Bauart, einschließlich der Zulassungsbedingungen; | f) “Design Type Certificate” means the attestation issued by the competent authority of the admission of a type of construction, including the conditions of the admission; | f) «certificat de type de conception» désigne l'attestation délivrée par l'autorité compétente portant sur l'admission d'un type de construction, avec les conditions d'admission; |
| g) „Bauelement“ oder „Interoperabilitätskomponente“ eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Eisenbahnfahrzeug oder in Infrastruktur eingebaut werden oder werden sollen; das Konzept eines „Bauelements“ deckt sowohl materielle als auch immaterielle Gegenstände, wie z. B. Software, ab; | g) “element of construction”, also called “interoperability constituent”, means an elementary component, group of components, complete assembly or subassembly of equipment incorporated or intended to be incorporated into a railway vehicle, or infrastructure; the concept of an “element of construction” covers both tangible objects and intangible objects such as software; | g) «élément de construction» ou «constituant d'interopérabilité» désigne tout composant élémentaire, groupe de composants, ensemble complet ou sous-ensemble d'un équipement incorporé ou destiné à être incorporé dans un véhicule ferroviaire ou dans une infrastructure; le concept d'«élément de construction» couvre à la fois les objets matériels et immatériels tels qu'un logiciel; |
| h) [bleibt offen] | h) [reserved] | h) [réservé] |
| i) „grundlegende Anforderungen“ alle in den entsprechenden ETV aufgeführten Bedingungen, die vom Eisenbahnsystem, den Teilsystemen und den Interoperabilitätskomponenten, einschließlich der Schnittstellen erfüllt werden müssen; | i) “essential requirements” means all the conditions set out in the relevant UTP, which must be met by the rail system, the subsystems and the interoperability constituents, including interfaces; | i) «exigences essentielles» désignent toutes les conditions définies dans les PTU applicables qui doivent être remplies par le système ferroviaire, les sous-systèmes et les constituants d'interopérabilité, y compris les interfaces; |

- | | | |
|--|--|---|
| j) „Zwischenfall“ ein mit dem Betrieb von Zügen zusammenhängendes und die Betriebssicherheit beeinträchtigendes Ereignis, das kein Unfall oder schwerer Unfall ist; | j) “incident” means any occurrence, other than accident or serious accident, associated with the operation of trains and affecting the safety of operation; | j) «incident» désigne tout événement autre qu'un accident ou qu'un accident grave, lié à l'exploitation de trains et affectant la sécurité de l'exploitation; |
| k) „Infrastrukturbetreiber“ ein Unternehmen, das oder eine Behörde, die eine Eisenbahninfrastruktur betreibt; | k) “infrastructure manager” means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure; | k) «gestionnaire d'infrastructure» désigne toute entreprise ou toute autorité qui gère une infrastructure ferroviaire; |
| l) „internationaler Verkehr“ das Verkehren von Eisenbahnfahrzeugen auf Eisenbahnstrecken im Gebiet mindestens zweier Vertragsstaaten; | l) “international traffic” means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States; | l) «trafic international» désigne la circulation des véhicules ferroviaires sur des lignes ferroviaires empruntant le territoire d'au moins deux États parties; |
| 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; | m) “investigation” means a process conducted for the purpose of accident and incident prevention which includes the gathering and analysis of information, the drawing of conclusions, including the determination of causes (actions, omissions, events or conditions, or a combination thereof, which led to the accident or incident) and, when appropriate, the making of safety recommendations; | m) «enquête» désigne une procédure visant à prévenir les incidents et accidents et consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes (actions, omissions, événements, conditions ou la combinaison de ces causes, ayant entraîné l'incident ou l'accident) et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité; |
| 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; | n) “keeper” means the person or entity that, being the owner of a vehicle or having the right to use it, exploits the vehicle as a means of transport and is registered as such in the vehicle register referred to in Article 13; | n) «détenteur» désigne la personne ou l'entité propriétaire du véhicule ou disposant d'un droit de disposition sur celui-ci, qui exploite ledit véhicule à titre de moyen de transport et est inscrite en tant que telle dans le registre des véhicules prévu à l'article 13; |
| o) „Instandhaltungsunterlagen“ das Dokument (die Dokumente), welche(s) die an einem Eisenbahnfahrzeug durchzuführenden Prüfungen und Instandhaltungsarbeiten, angibt (angeben), das gemäß den Vorschriften und Bestimmungen in den ETV, gegebenenfalls unter Einschluss von Sonderfällen und gemäß Artikel 12 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU mitgeteilten geltenden nationalen Anforderungen, erstellt wird. Die Instandhaltungsunterlagen beinhalten den Instandhaltungsnachweis gemäß Buchst. p); | o) “Maintenance File” means the document(s) that specify the inspections and maintenance tasks to be carried out on a vehicle, which is set up according to the rules and provisions in the UTP including specific cases and notified national technical requirements in force, if any, according to Article 12 of the APTU Uniform Rules. The Maintenance File includes the Maintenance Record File as defined in p); | o) «dossier de maintenance» désigne le ou les documents spécifiant les tâches d'inspection et de maintenance à effectuer sur un (type de) véhicule, qui sont établis conformément aux règles et dispositions des PTU incluant, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, les éventuels cas spécifiques et les spécifications techniques nationales en vigueur. Le dossier de maintenance inclut le fichier de relevé de maintenance défini à la lettre p); |
| p) „Instandhaltungsnachweis“ die ein zugelassenes Eisenbahnfahrzeug betreffende Dokumentation, worin die Nachweise über die Geschichte seines Einsatzes sowie die daran durchgeführten Prüf- und Instandhaltungsarbeiten eingetragen sind; | p) “Maintenance Record File” means the documentation relating to an admitted vehicle, which contains the record of its operating history and the inspections and maintenance operations that have been carried out on it; | p) «fichier de relevé de maintenance» désigne la documentation relative à un véhicule admis, qui contient le relevé de ses états de service ainsi que les inspections et opérations de maintenance effectuées sur ce véhicule; |
| q) „Netz“ die Strecken, Bahnhöfe, Terminals und ortsfesten Anlagen aller Art, die zur Gewährleistung eines sicheren und fortlaufenden Betriebs des Eisenbahnsystems benötigt werden; | q) “network” means the lines, stations, terminals, and all kinds of fixed equipment needed to ensure safe and continuous operation of the rail system; | q) «réseau» désigne les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe, nécessaire pour assurer une exploitation sûre et continue du système ferroviaire; |
| r) „offene Punkte“ technische Aspekte im Zusammenhang mit grundlegenden Anforderungen, die nicht in einer ETV behandelt worden sind und in dieser ETV ausdrücklich als solche definiert werden; | r) “open points” means technical aspects relating to essential requirements which have not been covered in a UTP and are explicitly indicated as such in that UTP; | r) «points ouverts» désignent les aspects techniques relatifs à des exigences essentielles qui n'ont pas été traités dans une PTU et y sont explicitement mentionnés comme tels; |
| s) [bleibt offen] | s) [reserved] | s) [réservé] |

- | | | |
|--|--|---|
| <p>t) „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ oder „Eisenbahnunternehmen“ jedes private oder öffentlich-rechtliche Unternehmen, das nach geltendem Recht für Dienstleistungen in der Beförderung von Personen und Gütern auf der Schiene berechtigt oder zugelassen ist, unter der Voraussetzung, dass es die Traktion sicherstellt; dies schließt auch Unternehmen mit ein, die nur die Traktion sicherstellen;</p> | <p>t) “rail transport undertaking”, or “railway undertaking”, means a private or public undertaking which is authorised or licensed by applicable law to provide services for the transport of goods and/or passengers by rail with a requirement that the undertaking must ensure traction; this includes undertakings which provide traction only;</p> | <p>t) «entreprise de transport ferroviaire» ou «entreprise ferroviaire» désigne toute entreprise à statut privé ou public qui est autorisée ou titulaire d'une licence en vertu du droit applicable pour fournir des services pour le transport ferroviaire de marchandises et/ou de voyageurs, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;</p> |
| <p>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 erforderlich sind;</p> | <p>u) “railway infrastructure” (or just “infrastructure”) means all the railway lines and fixed installations so far as these are necessary for the compatibility with and safe circulation of railway vehicles admitted according to these Uniform Rules;</p> | <p>u) «infrastructure ferroviaire» (ou juste «infrastructure») désigne l'ensemble des lignes ferroviaires et installations fixes dans la mesure où elles sont nécessaires à la compatibilité avec des véhicules ferroviaires admis conformément aux présentes Règles uniformes et à la circulation en toute sécurité de ces véhicules et d'autres matériels ferroviaires;</p> |
| <p>v) „Eisenbahnmaterial“ Eisenbahnfahrzeuge und Eisenbahninfrastruktur;</p> | <p>v) “railway material” means railway vehicles, and railway infrastructures;</p> | <p>v) «matériel ferroviaire» désigne les véhicules ferroviaires et les infrastructures ferroviaires;</p> |
| <p>w) „Eisenbahnfahrzeug“ ein Fahrzeug, das geeignet ist, auf den eigenen Rädern mit oder ohne eigenen Antrieb auf Eisenbahnstrecken zu verkehren;</p> | <p>w) “railway vehicle” means a vehicle suitable to circulate on its own wheels on railway lines with or without traction;</p> | <p>w) «véhicule ferroviaire» désigne tout véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur des voies ferrées avec ou sans traction;</p> |
| <p>wa) „Anerkennung“</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Bestätigung einer zuständigen nationalen Stelle, die nicht die Akkreditierungsstelle ist, dass eine Stelle die geltenden Anforderungen erfüllt oder 2. die Akzeptanz einer zuständigen Behörde von Zertifikaten, Verfahrensdokumentationen oder Prüfergebnissen, die von einer Stelle in einem anderen Vertragsstaat ausgestellt wurden; | <p>wa) “recognition” means:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. the acknowledgment by a competent national body other than the accreditation body that an entity meets the applicable requirements, or 2. the acceptance by a competent authority of certificates, procedural documentation or test results which are issued by an entity from another Contracting State; | <p>wa) «reconnaissance» désigne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. la reconnaissance par un organisme national compétent autre que l'organisme d'accréditation que l'entité remplit les conditions applicables, ou 2. l'acceptation par une autorité compétente des certificats, des documents de procédure ou des résultats des essais, délivrés par une entité d'un autre États partie; |
| <p>x) „regionale Organisation“ eine Organisation gemäß Artikel 38 des Übereinkommens mit der ihr von Vertragsstaaten übertragenen ausschließlichen Zuständigkeit;</p> | <p>x) “regional organisation” means an organisation as defined in Article 38 of the Convention within the exclusive competence that Contracting States have ceded to it;</p> | <p>x) «organisation régionale» désigne une organisation telle que définie à l'article 38 de la Convention, qui possède la compétence exclusive que lui ont cédée les États parties;</p> |
| <p>y) „Erneuerung“ umfangreiche Arbeiten zum Ersatz eines Teilsystems oder eines Teils davon, wobei die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird;</p> | <p>y) “renewal” means any major substitution work on a subsystem or part subsystem which does not change the overall performance of the subsystem;</p> | <p>y) «renouvellement» désigne tout travail de substitution majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système ne modifiant pas ses performances générales;</p> |
| <p>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;</p> | <p>z) “serious accident” means any train collision or derailment of trains, resulting in the death of at least one person or serious injuries to five or more persons or extensive damage to rolling stock, the railway infrastructure or the environment, and any other similar accident with an obvious impact on railway safety regulation or the management of safety; “extensive damage” means damage that can immediately be assessed by the investigating body to cost at least 1.8 million SDR in total;</p> | <p>z) «accident grave» désigne toute collision de trains ou tout déraillement de train faisant au moins un mort ou au moins cinq personnes grièvement blessées ou d'importants dommages au matériel roulant, à l'infrastructure ou à l'environnement, et tout autre accident similaire ayant des conséquences évidentes sur la réglementation ou la gestion de la sécurité ferroviaire; «importants dommages» désignent des dommages qui peuvent être immédiatement estimés par l'organisme d'enquête à un total d'au moins 1,8 million de DTS;</p> |
| <p>aa) „Sonderfall“ jeden Teil des Eisenbahnsystems der Vertragsstaaten,</p> | <p>aa) “specific case” means any part of the rail system of the Contracting States</p> | <p>aa) «cas spécifique» désigne toute partie du système ferroviaire des États par-</p> |

der wegen geographischer, topographischer, städtebaulicher oder die Kompatibilität mit dem bestehenden System betreffender Einschränkungen in den ETV als vorübergehende oder endgültige Sondervorschrift gekennzeichnet ist. Hierzu können insbesondere vom Rest des Netzes abgeschnittene Eisenbahnstrecken und -netze, das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Abstand zwischen Gleisen sowie Fahrzeuge, die ausschließlich für lokale, regionale oder historische Zwecke genutzt werden, und Fahrzeuge 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 im internationalen Verkehr oder für die Genehmigung der Bauart;
- dd) [bleibt offen]
- ee) „technisches Dossier“ (Technical File) die im Zusammenhang mit dem Fahrzeug bestehende Dokumentation, in der alle seine technischen Merkmale, einschließlich eines Nutzerhandbuchs und die für die Identifizierung des (der) betreffenden Gegenstands (Gegenstände) erforderlichen Merkmale aufgeführt sind, in Übereinstimmung mit der entsprechenden ETV;
- ee1) „Zug“ eine mit einer Traktion versehene Einheit aus einem oder mehreren Eisenbahnfahrzeugen, die für den Betrieb ausgelegt ist;
- eea) „TSI“ eine gemäß den Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG oder 2008/57/EG angenommene technische Spezifikation für die Interoperabilität, mit denen 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, die durch ein Baumuster- oder Konstruktionsprüfzertifikat abgedeckt werden, die in den Bewertungsmodulen SB und SH1 der ETV GEN-D beschrieben werden;
- gg) „Umrüstung“ umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder Teil davon, womit die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.

which is indicated as a special provision in the UTP, either temporarily or definitively, because of geographical, topographical or urban environment constraints or those affecting compatibility with the existing system. This may include in particular railway lines and networks isolated from the rest of the network, the loading gauge, the track gauge or space between the tracks as well as vehicles strictly intended for local, regional or historical use, and vehicles originating from or destined for third countries;

- bb) “subsystems” means the result of the division of the rail system, as shown in the UTP; these subsystems, for which essential requirements must be laid down, may be structural or functional;
- cc) “technical admission” means the procedure carried out by the competent authority to authorise a railway vehicle to operate in international traffic or to authorise a type of construction;
- dd) [reserved]
- ee) “Technical File” means the documentation relating to the vehicle containing all its technical characteristics, including a user manual and the characteristics necessary to identify the object(s) concerned, as described in the relevant UTP;
- ee1) “Train” is a formation provided with traction, consisting of one or more railway vehicles and prepared for operation;
- eea) “TSI” means Technical Specification for Interoperability adopted in accordance with Directives 96/48/EC, 2001/16/EC or 2008/57/EC, according to which each subsystem or part of a subsystem is covered in order to meet the essential requirements and ensure the interoperability of the rail system;
- ff) “type of construction” means the basic design characteristics of the railway vehicle as covered by a type examination certificate or design examination certificate described respectively in assessment modules SB and SH1 of the UTP GEN-D;
- gg) “upgrading” means any major modification work on a subsystem or part subsystem which improves the overall performance of the subsystem.

ties mentionnée comme disposition particulière dans les PTU, de manière temporaire ou définitive, en raison de contraintes géographiques, topographiques, d’environnement urbain ou de cohérence par rapport au système existant. Cela peut comprendre notamment les lignes et réseaux ferroviaires isolés du reste du réseau, le gabarit, l’écartement ou l’entraxe des voies, ainsi que les véhicules exclusivement destinés à un usage local, régional ou historique, et les véhicules en provenance ou à destination de pays tiers;

- bb) «sous-système» désigne le résultat de la division du système ferroviaire indiqué dans les PTU; ces sous-systèmes, pour lesquels des exigences essentielles doivent être définies, sont de nature structurelle ou fonctionnelle;
- cc) «admission technique» désigne la procédure conduite par l’autorité compétente pour admettre un véhicule ferroviaire à circuler en trafic international ou pour admettre un type de construction;
- dd) [réservé];
- ee) «dossier technique» désigne la documentation relative au véhicule, contenant toutes ses caractéristiques techniques, y compris un manuel d’utilisation et les caractéristiques nécessaires à l’identification du ou des objets concernés, comme le décrit la PTU applicable;
- ee1) «train» désigne une formation avec traction, constituée d’un ou plusieurs véhicules ferroviaires et préparée pour l’exploitation;
- eea) «STI» désignent les spécifications techniques d’interopérabilité adoptées en vertu des directives 96/48/CE, 2001/16/CE ou 2008/57/CE, qui couvrent chaque sous-système ou chaque partie de sous-système afin de répondre aux exigences essentielles et de garantir l’interopérabilité du système ferroviaire;
- ff) «type de construction» désigne les caractéristiques de conception de base du véhicule ferroviaire telles que couvertes par un certificat d’examen de type ou un certificat d’examen de la conception, décrits respectivement dans les modules d’évaluation SB et SH1 de la PTU GEN-D;
- gg) «réaménagement» désigne tout travail de modification majeur effectué sur un sous-système ou une partie de ce sous-système, qui améliore ses performances générales.

Artikel 3a

Wechselwirkung mit
anderen internationalen Verträgen

§ 1

Gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Union (EU) und entsprechender nationaler Gesetzgebung in den Dienst gestellte Eisenbahnfahrzeuge 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 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 keiner Abweichung unterliegt und
- e) sofern das Fahrzeug keinem Sonderfall unterliegt, der die Bedingungen für die Zulassung oder Inbetriebnahmegenehmigung beschränkt.

Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchst. a) bis e) gilt für das Fahrzeug Artikel 6 § 4.

§ 2

Eisenbahnfahrzeuge, die gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb zugelassen sind, gelten in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union und in den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, als für die Inbetriebnahme genehmigt

- a) bei voller Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden ETV und den entsprechenden TSI und
- b) sofern die geltenden ETV, aufgrund derer das Eisenbahnfahrzeug 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 Inbetriebnahmegenehmigung beschränkt.

Bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchst. a) bis e) unterliegt das Fahrzeug der Genehmigung gemäß in den Mitgliedstaaten

Article 3a

Interaction with
other international agreements

§ 1

Railway vehicles which have been placed in service according to applicable European Union (EU) and corresponding national legislation shall be deemed as admitted to operation by all Contracting States according to these Uniform Rules

- a) in the case of full equivalence between the provisions in the applicable TSIs and the corresponding UTP and
- b) provided the set of applicable TSIs, against which the railway vehicle was authorised, cover all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and
- c) provided these TSIs do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and
- d) provided the vehicle is not subject to a derogation and
- e) provided the vehicle is not subject to specific cases which limit the conditions of admission or authorisation for placing in service.

If the conditions of a) to e) are not fulfilled, the vehicle shall be subject to Article 6 § 4.

§ 2

Railway vehicles which have been admitted to operation according to these Uniform Rules shall be deemed as authorised for placing in service in the Member States of the European Union and in the States which apply European Union legislation as a result of international agreements with the European Union in the case of

- a) full equivalence between the provisions in the applicable UTP and the corresponding TSIs and
- b) provided the set of applicable UTP against which the railway vehicle was authorised covers all aspects of the relevant subsystems that are part of the vehicle and
- c) provided these UTP do not contain open points related to the technical compatibility with infrastructure and
- d) provided the vehicle is not subject to a derogation and
- e) provided the vehicle is not subject to specific cases which limit the conditions of admission or authorisation for placing in service.

If the conditions of a) to e) are not fulfilled, the vehicle shall be subject to authorisation according to the law applicable in the Mem-

Article 3a

Interaction avec
d'autres accords internationaux

§ 1

Les véhicules ferroviaires mis en service conformément à la législation de l'Union européenne (UE) applicable et à la législation nationale correspondante, sont considérés comme admis à l'exploitation par tous les États parties conformément aux présentes Règles uniformes

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des STI applicables et les PTU correspondantes,
- b) à condition que les STI applicables en vertu desquelles le véhicule ferroviaire a été autorisé, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule,
- c) à condition que ces STI ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation,
- e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule ou l'autre matériel ferroviaire est régi par l'article 6, § 4.

§ 2

Les véhicules ferroviaires ayant été admis à l'exploitation conformément aux présentes Règles uniformes, sont considérés comme admis à la mise en service dans les États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne

- a) en cas d'équivalence pleine et entière entre les dispositions des PTU applicables et les STI correspondantes,
- b) à condition que la panoplie des PTU applicables, en vertu desquelles le véhicule ferroviaire ou d'autres matériels ferroviaires ont été autorisés, couvrent l'ensemble des aspects des sous-systèmes concernés qui font partie du véhicule,
- c) à condition que ces PTU ne contiennent aucun point ouvert relatif à la compatibilité technique avec l'infrastructure,
- d) à condition que le véhicule ou d'autres matériels ferroviaires ne fassent pas l'objet d'une dérogation,
- e) à condition que le véhicule ne fasse pas l'objet de cas spécifiques limitant les conditions d'admission ou l'autorisation de mise en service.

Si les conditions a) à e) ne sont pas remplies, le véhicule sera soumis à autorisation conformément au droit applicable dans les

ten der Europäischen Union und den Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, geltendem Recht.

§ 3

Die Inbetriebnahmegenehmigung, der Betrieb und die Instandhaltung von nur in Mitgliedstaaten der Europäischen Union verwendeten Eisenbahnfahrzeugen werden durch die geltende Gesetzgebung der Union und nationale Gesetzgebung geregelt. Diese Bestimmung gilt auch für Vertragsstaaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union entsprechendes Unionsrecht anwenden. Beim Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern innerhalb der EU hat das EU-Recht Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.

§ 4

§§ 1 bis 2 gelten sinngemäß für Zulassungen/Genehmigungen von Fahrzeugbauarten.

§ 5

Eine gemäß Artikel 15 § 2 zertifizierte für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM)¹ für Güterwagen gilt als gemäß geltender Gesetzgebung der Europäischen Union und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und vice versa, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EU angenommenen Zertifizierungssystem und den vom Fachausschuss für technische Fragen gemäß Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht. Diese angenommenen Regelungen sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

¹ Die Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständige Stelle sind in Artikel 15 enthalten.

Artikel 4
Verfahren

§ 1

Die technische Zulassung eines Fahrzeugs erfolgt

a) entweder in einem einzigen Schritt durch Erteilung der Betriebszulassung für ein bestimmtes einzelnes Fahrzeug,

b) oder in zwei aufeinander folgenden Schritten durch Erteilung

- der Bauartzulassung für ein bestimmtes Baumuster und
- nachfolgend der Betriebszulassung für einzelne Fahrzeuge, die diesem Baumuster entsprechen, in Form eines vereinfachten Verfahrens, das diese Übereinstimmung bestätigt.

ber States of the European Union and in the States which apply European Union legislation as a result of international agreements with the European Union.

§ 3

The authorisation for placing in service, the operation and the maintenance of railway vehicles intended to be used only in Member States of the European Union are regulated by the applicable European Union and national legislation. This provision is also applicable to Contracting States which apply relevant European Union legislation as a result of international agreements with the European Union. For Railway Undertakings and Infrastructure Managers, when operating within the EU, EU legislation takes precedence over the provisions in these Uniform Rules.

§ 4

§§ 1 to 2 apply mutatis mutandis to admissions/authorisations of vehicle types.

§ 5

An entity in charge of maintenance¹ (ECM) for a freight wagon, certified according to Article 15 § 2, shall be deemed as certified according to applicable European Union and corresponding national legislation and vice versa in the case of full equivalence between the certification system adopted under Article 14a (5) of the EU Railway Safety Directive 2004/49/EC and rules adopted by the Committee of Technical Experts according to Article 15 § 2. These adopted rules are set out in Annex A to these Uniform Rules.

¹ The requirements relating to the entity in charge of maintenance are set out in Article 15.

Article 4
Procedure

§ 1

Technical admission of a vehicle shall be carried out

a) either in a single stage by the granting of admission to operation to a given individual vehicle,

b) or in two successive stages, by the granting

- of admission of a type of construction to a given type of construction,
- subsequently an admission to operation to individual vehicles corresponding to this type of construction by a procedure verifying that they are of this type.

États membres de l'Union européenne et dans les États appliquant la législation communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne.

§ 3

L'autorisation de mise en service, la circulation et la maintenance des véhicules ferroviaires destinés à être utilisés dans les États membres de l'Union européenne, sont régies par les législations communautaire et nationale applicables. Cette disposition est également applicable aux États parties appliquant la législation de l'Union européenne pertinente par suite d'accords internationaux conclus avec celle-ci. Pour les activités au sein de l'UE des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructure, la législation de l'Union européenne prime sur les dispositions des présentes Règles uniformes.

§ 4

Les §§ 1 à 2 s'appliquent par analogie aux admissions/autorisations des types de véhicules.

§ 5

Une entité chargée de l'entretien¹ (ECE) d'un wagon de marchandises, certifiée conformément à l'article 15, § 2, est réputée certifiée conformément à la législation de l'Union européenne applicable et à la législation nationale correspondante et inversement, en cas d'équivalence pleine et entière entre le système de certification adopté en vertu de l'article 14^{bis}, § 5, de la directive 2004/49/CE concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et les règles adoptées par la Commission d'experts techniques conformément à l'article 15, § 2. Ces règles adoptées sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

¹ Les exigences relatives à l'entité en charge de la maintenance sont énoncées à l'article 15.

Article 4
Procédure

§ 1

L'admission technique d'un véhicule s'effectue

a) soit, en une seule étape, en octroyant l'admission à l'exploitation à un véhicule individuel donné,

b) soit, en deux étapes successives, en octroyant

- l'admission de type de construction à un type de construction donné,
- puis l'admission à l'exploitation aux véhicules individuels répondant à ce type de construction par une procédure de confirmation de l'appartenance à ce type.

Wird das Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen, so gilt gleichzeitig auch die Bauart als zugelassen.

§ 2

Ein Fahrzeug oder Bauelement ist auf Übereinstimmung mit den ETV und der nationalen Gesetzgebung zu bewerten. Die Bewertungsverfahren und der Inhalt der ETV-Zertifikate sind in den entsprechenden ETV enthalten.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Änderung oder Aufhebung der Bewertungsverfahren und des Inhalts der ETV-Zertifikate.

Die Bewertung der Übereinstimmung eines Fahrzeugs mit den Bestimmungen der ETV, auf denen die Zulassung beruht, kann in verschiedene Teile unterteilt oder in verschiedenen Stadien überprüft werden, für die je eine Zwischenprüfbescheinigung ausgestellt wird.

§ 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, nachstehend als zuständige Behörde bezeichnet.

§ 2

Die zuständigen Behörden sind berechtigt oder gemäß den in ihrem Staat geltenden Bestimmungen verpflichtet, die Zuständigkeit für die Durchführung von Prüfungen, einschließlich der Ausgabe des entsprechenden Prüfzertifikates ganz oder teilweise auf Prüfgorgane zu übertragen.

Die Übertragung der Zuständigkeit an

- a) ein Eisenbahnverkehrsunternehmen
- b) einen Infrastrukturbetreiber
- c) einen Halter
- d) eine für die Instandhaltung zuständige Stelle (ECM) gemäß Artikel 15
- 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.

If the vehicle is admitted in a single stage, the type of construction of the vehicle is admitted at the same time.

§ 2

A vehicle or an element of construction shall be assessed for compliance with the provisions of the UTP and applicable national technical requirements. The assessment procedures and content of UTP certificates are set out in the relevant UTP.

The Committee of Technical Experts shall be competent to amend or revoke the assessment procedures and the content of UTP certificates.

The assessments of the conformity of a vehicle with the provisions of the UTP on which the admission is based may be divided into certain parts or checked at certain stages by the assessing entity each evidenced by an intermediate statement of verification.

§ 3

The procedures for the technical admission of railway infrastructure are subject to the provisions in force in the Contracting State in question.

Article 5**Competent authority**

§ 1

The technical admission shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State, hereinafter the competent authority.

§ 2

The competent authorities may or, according to the provisions in force in their State, shall transfer to assessing entities the competence to carry out assessments as a whole or partly, including the issuing of the corresponding certificates of verification.

The transfer of competence to

- a) a rail transport undertaking,
- b) an infrastructure manager,
- c) a keeper,
- d) an entity in charge of maintenance (ECM) in accordance with Article 15,
- e) a designer or manufacturer of railway material participating directly or indirectly in the manufacture of railway material,

including subsidiaries of the foregoing entities shall be prohibited.

Si le véhicule est admis en une seule étape, le type de construction du véhicule est admis en même temps.

§ 2

Tout véhicule ou élément de construction est évalué en vue de sa conformité aux dispositions des PTU et aux spécifications techniques nationales applicables. Les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU sont énoncés dans les PTU concernées.

La Commission d'experts techniques est compétente pour amender et révoquer les procédures d'évaluation et la teneur des certificats PTU.

Les évaluations de la conformité d'un véhicule aux dispositions des PTU, sur lesquelles l'admission est fondée, peuvent être scindées en différentes parties ou contrôlées à certaines étapes par l'organisme d'évaluation, chacune attestée par une attestation de contrôle intermédiaire. Les modules d'évaluation et le modèle de la déclaration sont définis par la Commission d'experts techniques.

§ 3

Les procédures d'admission technique de l'infrastructure ferroviaire sont régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie en question.

Article 5**Autorité compétente**

§ 1

L'admission technique relève de l'autorité nationale ou internationale compétente en la matière conformément aux lois et prescriptions en vigueur dans chaque État partie, ci-après dénommée «autorité compétente».

§ 2

Les autorités compétentes peuvent transférer ou transfèrent, conformément aux dispositions en vigueur dans leur État, en tout ou partie à des organismes d'évaluation aptes ayant leur siège dans leur État, la compétence d'effectuer des évaluations, y compris d'établir les certificats de vérification correspondants.

Le transfert de compétence à

- a) une entreprise de transport ferroviaire,
- b) un gestionnaire d'infrastructure,
- c) un détenteur,
- d) une entité chargée de l'entretien (ECE) en vertu de l'article 15,
- e) un concepteur ou constructeur de matériel ferroviaire participant directement ou indirectement à la construction de matériels ferroviaires,

y compris les filiales des précédentes entités, est prohibé.

§ 3

Um als Prüforgang gemäß § 2 anerkannt oder akkreditiert zu werden, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein:

- a) Das Prüforgang muss in ihrer Organisation, rechtlichen Struktur und Entscheidungsfindung von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern, Antragstellern und Beschaffungsstellen unabhängig sein;
- b) insbesondere haben die Prüforgänge und das für die Prüfungen verantwortliche Personal von mit Unfalluntersuchungen beauftragten Einrichtungen funktional unabhängig zu sein;
- c) die Prüforgänge haben die Anforderungen der entsprechenden ETV zu erfüllen.

§ 4

Die Anforderungen in § 3 gelten sinngemäß für die zuständigen Behörden, in Bezug auf die in § 2 genannten Aufgaben, die nicht an ein Prüforgang übertragen wurden.

§ 5

Ein Vertragsstaat hat durch Notifikation oder, gegebenenfalls durch die im Recht der Europäischen Union oder im Recht der Staaten, die aufgrund internationaler Verträge mit der Europäischen Union Unionsrecht anwenden, vorgesehenen Mittel sicherzustellen, dass der Generalsekretär über die zuständigen Behörden, Prüforgänge und ggf. Akkreditierungsstellen oder zuständigen nationalen Stellen gemäß Artikel 2 Buchst. wa) (1) unter Angabe des Zuständigkeitsbereichs jeder Einrichtung Kenntnis erlangt. Der Generalsekretär hat eine Liste der zuständigen Behörden, Prüforgänge, Akkreditierungsstellen oder zuständigen nationalen Stellen, ggf. ihrer Identifikationsnummern und ihrer Zuständigkeitsbereiche zu veröffentlichen und diese Liste auf dem letzten Stand zu halten.

§ 6

Ein Vertragsstaat hat die stetige Aufsicht über die in § 2 genannten Prüforgänge sicherzustellen und einem Prüforgang, das 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 ein Prüforgang oder zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates 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 das Prüforgang oder

§ 3

In order to be recognised or accredited as an assessing entity mentioned in § 2 the following conditions must be fulfilled:

- a) The assessing entity must be independent in its organisation, legal structure and decision making from any railway undertaking, infrastructure manager, applicant and procurement entity;
- b) In particular, the assessing entity and the staff responsible for the assessments shall be functionally independent of the bodies in charge of investigations in the event of accidents;
- c) The assessing entity shall meet the requirements as set out in the relevant UTP.

§ 4

The requirements of § 3 shall apply mutatis mutandis to the competent authority regarding the tasks mentioned in § 2 which have not been transferred to an assessing entity.

§ 5

A Contracting State shall ensure, by notification or where appropriate by the means provided for in the law of the European Union or in the law of the States which apply European Union legislation as a result of international agreements with the European Union, that the Secretary General is informed of the competent authority, the assessing entities and, if applicable the accreditation body, or the competent national body referred to in Article 2 wa) (1), indicating each body's area of responsibility. The Secretary General shall publish a list of competent authorities, assessing entities and accreditation bodies or competent national bodies, their identification numbers, if applicable, and areas of responsibility, and shall keep the list updated.

§ 6

A Contracting State shall ensure the consistent supervision of the assessing entities indicated in § 2 and shall withdraw the competence from an assessing entity which no longer meets the criteria referred to in § 3, in which case it shall immediately inform the Secretary General thereof.

§ 7

Should a Contracting State consider that an assessing entity or competent authority of another Contracting State, does not meet the criteria of § 3, the matter shall be transferred to the Committee of Technical Experts which, within four months, shall inform the Contracting State in question of any changes that are necessary for the assessing entity or authority to retain the sta-

§ 3

Pour être reconnu ou accrédités comme organismes d'évaluation mentionnés au § 2, les organismes doivent remplir les conditions suivantes:

- a) L'organisme d'évaluation doit être indépendant dans son organisation, sa structure juridique et sa prise de décision de toute entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, demandeur ou entité de passation de marchés.
- b) En particulier, l'organisme d'évaluation et le personnel responsable des évaluations sont indépendants, sur le plan fonctionnel, des organismes chargés des enquêtes en cas d'accidents.
- c) L'organisme d'évaluation remplit les conditions énoncées dans les PTU applicables.

§ 4

Les dispositions du § 3 s'appliquent par analogie à l'autorité compétente pour les tâches mentionnées au § 2 qui n'ont pas été transférées à un organisme d'évaluation.

§ 5

Un État partie veille, par notification ou, au besoin, par les moyens prévus dans le droit communautaire ou dans le droit des États appliquant le droit communautaire par suite d'accords internationaux conclus avec l'Union européenne, à informer le Secrétaire général de l'autorité compétente, des organismes d'évaluation et, s'il y a lieu, de l'organisme d'accréditation ou de l'organisme national compétent visé à l'article 2, lettre wa) (1), en indiquant le domaine de responsabilité de chacun d'eux. Le Secrétaire général publie et tient à jour une liste des autorités compétentes, organismes d'évaluation, organismes d'accréditation et organismes nationaux compétents, de leur numéro d'identification, s'il y a lieu, et de leurs domaines de responsabilité.

§ 6

Tout État partie garantit la surveillance adéquate des organismes d'évaluation mentionnés au § 2 et retire sa compétence à tout organisme d'évaluation ne remplissant plus les critères prévus au § 3, auquel cas il en informe sans délai le Secrétaire général.

§ 7

Un État partie qui considère qu'un organisme d'évaluation ou l'autorité compétente d'un autre État partie ne remplit pas les critères énoncés au § 3, peut porter l'affaire devant la Commission d'experts techniques qui, dans les quatre mois, informe l'État partie en question des changements de toutes natures auxquels il conviendra de procéder pour que l'organisme d'évaluation

zuständige Behörde den ihr übertragenen Status behält. Der Fachausschuss für technische Fragen kann dazu beschließen, den Vertragsstaat anzuweisen, die auf der Grundlage der von dem betreffenden Prüforgan oder der betreffenden Behörde geleisteten Tätigkeit erteilten Zertifikate auszusetzen oder zu widerrufen.

Artikel 6
Gültigkeit
technischer Zertifikate

§ 1

Von der zuständigen Behörde eines Vertragsstaates gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften ausgestellte technische Zertifikate gemäß Artikel 11 sind in allen anderen Vertragsstaaten gültig. Jedoch unterliegen der Verkehr und der Einsatz der von diesen Zertifikaten abgedeckten und 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 sicherzustellen.

§ 3

Unbeschadet von Artikel 3a gilt eine für ein Fahrzeug, das alle gültigen ETV erfüllt, ausgestellte Betriebszulassung auf dem Gebiet anderer Vertragsstaaten, vorausgesetzt,

- a) alle wesentlichen Anforderungen in diesen ETV sind abgedeckt und
- b) das Fahrzeug ist nicht Gegenstand
 - eines Sonderfalls, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat 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, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, eines offenen Punktes,

tus conferred upon it. In relation to this, the Committee of Technical Experts may decide to instruct the Contracting State to suspend or withdraw technical certificates made on the basis of work done by the assessing entity or by the authority in question.

Article 6
Validity
of technical certificates

§ 1

Technical certificates, as specified in Article 11, issued by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, shall be valid in all the other Contracting States. However the circulation and use of the vehicles covered by these certificates on the territories of those other States shall be subject to the conditions specified in this Article.

§ 2

An admission to operation allows the rail transport undertakings to operate a vehicle only on infrastructures compatible with the vehicle according to its specifications and other conditions of the admission; it is the responsibility of the rail transport undertaking to ensure this.

§ 3

Without prejudice to Article 3a an admission to operation issued for a vehicle which is in conformity with all applicable UTP shall be valid on the territories of other Contracting States provided that

- a) all essential requirements are covered in these UTP and
- b) the vehicle is not subject to
 - a specific case which affects the technical compatibility with the network of the Contracting State concerned, or
 - open points that are related to technical compatibility with the infrastructure, or
 - a derogation.

The conditions for the free circulation may also be specified in the relevant UTP.

§ 4

- a) Where in a Contracting State an admission to operation has been issued for a vehicle which is
 - subject to a specific case which affects the technical compatibility with the network of the Contracting State concerned, an open point which is

ou l'autorité conserve le statut qui lui a été conféré. En relation avec ce qui précède, la Commission d'experts techniques peut décider d'ordonner à l'État partie de suspendre ou de retirer les certificats techniques délivrés sur la base des travaux effectués par l'organisme d'évaluation ou l'autorité en question.

Article 6
Validité
des certificats techniques

§ 1

Les certificats techniques, au sens de l'article 11, délivrés par l'autorité compétente d'un État partie conformément aux présentes Règles uniformes sont valides dans tous les autres États parties. Toutefois, la circulation et l'utilisation des véhicules couverts par ces certificats sur le territoire de ces autres États sont régies par les conditions spécifiées dans le présent article.

§ 2

Une admission à l'exploitation permet aux entreprises de transport ferroviaire d'exploiter un véhicule uniquement sur les infrastructures compatibles avec ce véhicule conformément à ses spécifications et aux autres conditions d'admission; il incombe à l'entreprise de transport ferroviaire de s'en assurer.

§ 3

Sans préjudice de l'article 3a, une admission à l'exploitation délivrée pour un véhicule conforme à l'ensemble des PTU applicables est valable sur le territoire d'autres États parties à condition que

- a) toutes les exigences essentielles soient couvertes dans ces PTU et
- b) le véhicule ne soit pas sujet à
 - un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, ou
 - des points ouverts relatifs à la compatibilité technique avec l'infrastructure ou
 - une dérogation.

Les conditions de libre circulation peuvent être également spécifiées dans les PTU concernées.

§ 4

- a) Si, dans un État partie, une admission à l'exploitation a été délivrée pour un véhicule qui
 - est sujet à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné, à un point ouvert relatif à la compatibilité

der sich auf die technische Kompatibilität mit der Infrastruktur bezieht 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 oder Prüforganen 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, der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates hat, 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.

related to the technical compatibility with the infrastructure or a derogation, or

- not in conformity with the UTP on rolling stock and all other relevant provisions, or

b) where not all essential requirements are covered in the UTPs,

the competent authorities of the other States may ask the applicant for additional technical information such as risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation.

For the part of the vehicle which is compliant with a UTP or part of it, the competent authorities have to accept verifications that have been made by other competent authorities or assessing entities according to the UTP. For the other part of the vehicle the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

The fulfilment of

- identical provisions and provisions declared equivalent,
- provisions not related to a specific case which affects the technical compatibility with the network of the Contracting State concerned and
- provisions not related to the technical compatibility with infrastructure,

shall not be assessed again.

§ 5

§§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis to an admission of a type of construction.

Article 6a
Recognition
of procedural documentation

§ 1

Assessments, declarations and other documentation made according to these Uniform Rules shall be recognised at face value by the authorities and competent bodies, the rail transport undertakings, the keepers and the infrastructure managers in all the Contracting States.

§ 2

If a requirement or a provision has been declared as equivalent in accordance with Article 13 of the APTU Uniform Rules related assessments and tests which have already been carried out and documented shall not be repeated.

technique avec l'infrastructure ou à une dérogation, ou

- n'est pas conforme aux PTU relatives au matériel roulant et à toutes autres dispositions pertinentes, ou

b) si toutes les exigences essentielles ne sont pas couvertes dans les PTU,

les autorités compétentes des autres États peuvent demander au demandeur de leur fournir des informations techniques additionnelles telles qu'une analyse de risque ou des tests du véhicule avant de lui octroyer une admission à l'exploitation complémentaire.

Pour la partie du véhicule conforme à une PTU ou à une partie d'une PTU, les autorités compétentes doivent accepter les vérifications effectuées par d'autres autorités compétentes ou organismes d'évaluation conformément aux PTU. Pour l'autre partie du véhicule, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

Le respect

- a) de dispositions identiques et de dispositions déclarées équivalentes,
- b) de dispositions qui ne sont pas liées à un cas spécifique altérant la compatibilité technique avec le réseau de l'État partie concerné et
- c) de dispositions qui ne sont pas liées à la compatibilité technique avec l'infrastructure,

ne fait pas l'objet d'une nouvelle évaluation.

§ 5

Les §§ 2 à 4 s'appliquent par analogie à une admission de type de construction.

Article 6a
Reconnaissance de la
documentation procédurale

§ 1

Les évaluations, déclarations et autre documentation réalisées conformément aux présentes Règles uniformes sont reconnues comme preuves réfutables par les autorités et organismes compétents, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs et les gestionnaires d'infrastructure dans tous les États parties.

§ 2

Si une exigence ou une disposition a été reconnue équivalente conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU, les évaluations et tests associés qui ont été déjà effectués et documentés, ne sont pas répétés.

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, Instandhaltungsunterlagen für zugelassene Fahrzeuge sowie von Betriebsprüfungen wie z. B. Bremsprüfungen an Zügen betreffen.

Article 6b**Recognition of
technical and operational tests**

The Committee of Technical Experts may adopt rules for inclusion in an Annex to these Uniform Rules and requirements for inclusion in one or more UTPs concerning the provisions for and the mutual recognition of technical inspections, maintenance files for the admitted vehicles and operational tests such as train braking tests.

Article 6b**Reconnaissance des
tests techniques et fonctionnels**

La Commission d'experts techniques peut adopter des règles destinées à être incluses dans une Annexe aux présentes Règles uniformes et des spécifications destinées à être incluses dans une ou plusieurs PTU concernant les dispositions relatives aux inspections techniques, aux fichiers de maintenance des véhicules admis et aux tests fonctionnels tels que les essais de freinage de train, et leur reconnaissance mutuelle.

Artikel 7**Vorschriften
für Fahrzeuge**

§ 1

Um zum internationalen Verkehr zugelassen zu werden, müssen Eisenbahnfahrzeuge

- a) den anwendbaren ETV und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften und
- c) allen sonstigen Spezifikationen für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen entsprechen.

§ 1a

In Übereinstimmung mit diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften haben Fahrzeuge den zum Zeitpunkt ihrer Zulassung, Umrüstung oder Erneuerung anwendbaren ETV zu entsprechen; diese Entsprechung ist über die gesamte Verwendungsdauer des Fahrzeugs aufrechtzuerhalten.

§ 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

Sind nicht alle fahrzeugbezogenen ETV in Kraft, 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.

Article 7**Prescriptions
applicable to vehicles**

§ 1

In order to be admitted to circulation in international traffic, a railway vehicle must comply with

- a) the applicable UTPs and
- b) where applicable, the provisions contained in RID and
- c) all other specifications in order to fulfil the applicable essential requirements.

§ 1a

Vehicles shall comply with the UTPs applicable at the time of admission, upgrading or renewal, in accordance with these Uniform Rules; this compliance shall be permanently maintained while each vehicle is in use.

§ 2

In the absence of UTPs applicable to the subsystem, the technical admission shall be based on the applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules in the Contracting State in which an application for technical admission is made.

§ 3

If not all vehicle related UTPs are in force, or in the case of specific cases or open points, the technical admission shall be based on

- a) the provisions contained in the UTPs,
- b) where applicable, the provisions contained in RID and
- c) applicable national technical requirements in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules.

Article 7**Prescriptions
applicables aux véhicules**

§ 1

Pour être admis à la circulation en trafic international, un véhicule ferroviaire doit répondre:

- a) aux PTU applicables,
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,
- c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.

§ 1a

Chaque véhicule doit être conforme aux PTU applicables au moment de son admission, renouvellement ou réaménagement, conformément aux présentes Règles uniformes. Cette conformité doit être maintenue tant que le véhicule est utilisé.

§ 2

En l'absence de PTU applicables au sous-système, l'admission technique est fondée sur les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur, conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU, dans l'État dans lequel une demande d'admission technique est faite.

§ 3

Si toutes les PTU portant sur les véhicules ne sont pas en vigueur ou dans le cas de cas spécifiques ou de points ouverts, l'admission technique est fondée sur

- a) les dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, les dispositions contenues dans le RID et
- c) les spécifications techniques nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU.

Artikel 7a
Abweichungen

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für den Erlass von Richtlinien oder verbindlichen Bestimmungen für Abweichungen von strukturellen und funktionalen ETV.

Die Richtlinien und Bestimmungen sind in Anlage B dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Article 7a
Derogations

The Committee of Technical Experts is competent to adopt guidelines or mandatory provisions for derogations from structural and functional UTPs.

The guidelines and provisions are set out in Annex B to these Uniform Rules.

Article 7a
Dérogations

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption des directives ou dispositions obligatoires concernant les dérogations aux PTU structurelles et fonctionnelles.

Ces directives et dispositions sont énoncées à l'annexe B des présentes Règles uniformes.

Artikel 8
Vorschriften
für Eisenbahninfrastruktur

§ 1

Die Eisenbahninfrastruktur muss

- a) den in den ETV enthaltenen Bestimmungen und
- b) gegebenenfalls den im RID enthaltenen Vorschriften und
- c) allen sonstigen Spezifikationen für die Einhaltung der anwendbaren grundlegenden Anforderungen

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.

Article 8
Prescriptions applicable
to railway infrastructure

§ 1

Railway infrastructure must comply with

- a) the provisions contained in the UTP and
- b) where applicable, the provisions contained in RID
- c) all other specifications in order to fulfil the applicable essential requirements.

§ 2

Admission of infrastructure and supervision of its maintenance remain subject to the provisions in force in the Contracting State in which the infrastructure is located.

§ 3

Article 7 and 7a shall apply mutatis mutandis to infrastructure.

Article 8
Prescriptions applicables
à l'infrastructure ferroviaire

§ 1

L'infrastructure ferroviaire doit répondre

- a) aux dispositions contenues dans les PTU,
- b) si elles sont applicables, aux dispositions contenues dans le RID,
- c) à toute autre spécification pour satisfaire aux exigences essentielles applicables.

§ 2

L'admission de l'infrastructure et la surveillance de sa maintenance demeurent régies par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel se situe l'infrastructure.

§ 3

Les articles 7 et 7a s'appliquent par analogie à l'infrastructure.

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

[bleibt offen]

§ 3

Der Antrag auf ein technisches Zertifikat kann bei der zuständigen Behörde jedes Vertragsstaates gestellt werden.

§ 3a

Der Antrag auf eine Prüfung und auf die Ausstellung der entsprechenden ETV-Zertifikate und -Erklärungen kann bei jedem Prüforgan gestellt werden, der eine zuständige Behörde die Zuständigkeit für die

Article 10
Application
and granting of
technical certificates and
declarations and related conditions

§ 1

The grant of a technical certificate shall be related to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle itself.

§ 2

[reserved]

§ 3

The application for a technical certificate may be made to the competent authority of any Contracting State.

§ 3a

The application for an assessment and for the issuing of corresponding UTP certificates and declarations may be made to any assessing entity to which a competent authority has wholly or partly transferred com-

Article 10
Demande et
octroi de certificats techniques,
déclarations et conditions afférentes

§ 1

L'octroi d'un certificat technique est attaché au type de construction d'un véhicule ferroviaire ou au véhicule ferroviaire proprement dit.

§ 2

[réservé]

§ 3

La demande de certificat technique peut être faite auprès de l'autorité compétente de n'importe quel État partie.

§ 3a

La demande d'évaluation et de délivrance des certificats et déclarations PTU correspondants peut être déposée auprès de tout organisme d'évaluation auquel une autorité compétente a transféré tout ou par-

Durchführung von Prüfungen gemäß Artikel 5 § 2 ganz oder teilweise übertragen hat.

§ 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 Prüforgane 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 Betriebszulassung erteilt wird, geltenden Gesetze und Vorschriften anderes vorsehen. Die Erteilung von Betriebszulassungen durch die zuständige Behörde zu Gewinnzwecken ist nicht zulässig.

§ 5a

Alle Entscheidungen, Bewertungen, Prüfungen usw. haben auf nicht diskriminierende Weise zu erfolgen.

§ 6

Der Antragsteller hat ein technisches Dossier, welches die in den entsprechenden ETV vorgeschriebenen Angaben enthält, zusammenzustellen und seinem Antrag beizufügen. Das Prüforgan erstellt das technische Dossier.

§ 7

Jede durchgeführte Prüfung ist vom Prüforgan in einem Prüfbericht zu dokumentieren, der die durchgeführten Prüfungen belegt, wobei anzugeben ist, im Hinblick auf welche Vorschriften der Gegenstand geprüft wurde und ob der Gegenstand diese Prüfung bestanden oder nicht bestanden hat.

§ 8

Wer ein Betriebszertifikat im Verfahren der technischen Zulassung (gemäß 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.

Für neue Fahrzeuge besteht eine angemessene Darstellungsmethode für von einem Prüforgan in Übereinstimmung mit der entsprechenden ETV ausgestellte ETV-Prüfzertifikate.

§ 9

Ein technisches Zertifikat wird grundsätzlich unbefristet erteilt; es kann für einen

petence to carry out assessments in accordance with Article 5 § 2.

§ 4

If Article 6 § 4 applies to the vehicle, the applicant shall indicate the Contracting States (if applicable the lines) for which the technical certificates are required to permit free circulation; in this case the competent authorities and assessing entities involved should cooperate in order to make the process easier for the applicant.

§ 5

All costs arising from the admission process shall be covered by the applicant, unless provided otherwise according to the laws and prescriptions in force in the State where the admission to operation is granted. Granting admissions to operation by the competent authority for profit shall not be permitted.

§ 5a

All decisions, assessments, tests etc. shall be carried out in a non-discriminatory way.

§ 6

The applicant shall elaborate and attach to his application a Technical File containing the information required in the relevant UTPs. The assessing entity shall compile the technical file.

§ 7

Every assessment carried out shall be documented by the assessing entity in an Assessment Report which shall substantiate the assessments carried out hereby, stating which provisions the object has been assessed against and whether the object passed or failed this assessment.

§ 8

The applicant for a Certificate of Operation by the procedure of technical admission as set out in Article 4 § 1, b), shall attach to his application the Design Type Certificate, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for a Certificate of Operation correspond to that type of construction.

For new vehicles, an appropriate manner of demonstration consists of a UTP certificate of verification issued by an assessing entity in accordance with the relevant UTP.

§ 9

A technical certificate shall be granted in principle for an unlimited period; it can be

tie de ses compétences pour la réalisation des évaluations en vertu de l'article 5, § 2.

§ 4

Si l'article 6, § 4 s'applique au véhicule, le demandeur indique les États parties (ou, le cas échéant, les lignes) pour lesquels les certificats techniques sont requis de manière à garantir la libre circulation; dans ce cas, les autorités compétentes et les organismes d'évaluation doivent coopérer de façon à faciliter le processus pour le demandeur.

§ 5

L'ensemble des frais occasionnés par le processus d'admission est supporté par le demandeur, sauf disposition contraire des lois et prescriptions en vigueur dans l'État dans lequel l'admission à l'exploitation est octroyée. L'octroi d'admissions à l'exploitation par l'autorité compétente dans un but lucratif est prohibé.

§ 5a

L'ensemble des décisions, évaluations, tests, etc. sont exécutés de manière non discriminatoire.

§ 6

Le demandeur élabore et joint à sa demande un dossier technique contenant les informations requises dans les PTU applicables. L'organisme d'évaluation établit le dossier technique.

§ 7

Chaque évaluation effectuée est décrite par l'organisme d'évaluation dans un rapport d'évaluation qui justifie les évaluations en l'occurrence effectuées et précise les dispositions par rapport auxquelles l'objet a été évalué et si celui-ci a réussi ou raté l'évaluation.

§ 8

Le demandeur d'un certificat d'exploitation utilisant la procédure d'admission technique énoncée à l'article 4, § 1, lettre b) joint à sa demande le certificat de type de conception, établi conformément à l'article 11, § 2, et démontre, de manière appropriée, que les véhicules pour lesquels il demande un certificat d'exploitation correspondent à ce type de construction.

Pour les nouveaux véhicules, un certificat de vérification PTU délivré par un organisme d'évaluation conformément à la PTU applicable constitue un moyen de preuve adéquat.

§ 9

Un certificat technique est octroyé en principe pour une durée illimitée; son

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 für die Zulassung neuer Fahrzeuge dieser Bauart 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 Betriebszulassungen für Fahrzeuge.

§ 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 Betriebszulassung im Sinne dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften erforderlich macht.

Eine neue Betriebszulassung 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 ist das Fahrzeug einer Neuzulassung gemäß den Bedingungen in Artikel 6 § 4 zu unterziehen und 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 Bewertung der unter Buchst. b) genannten technischen Merkmale verantwortlichen Einrichtungen

mitzuteilen.

general or limited in scope.

§ 10

If relevant provisions in the prescriptions according to Article 7 on the basis of which a type of construction has been admitted have been changed, and if no relevant transitional provisions can be applied, the Contracting State in which the corresponding Design Type Certificate has been issued, and after consultation of the other States where the Certificate is valid according to Article 6, shall decide whether the Certificate may remain valid or need to be renewed for the admission of new vehicles according to that type. The criteria which shall be checked in the case of a renewed type admission may only concern the changed provisions. The renewal of the type admission does not affect admissions to operation already granted to vehicles on the basis of previously admitted types.

§ 11

In the event of renewal or upgrading, the contracting entity or the manufacturer shall send the Contracting State concerned a file describing the project. The Contracting State shall examine this file and, taking account of the implementation strategy indicated in the applicable UTP, shall decide whether the extent of the work means that a new admission to operation within the meaning of these Uniform Rules is needed.

Such a new admission to operation shall be required whenever the overall safety level of the subsystem concerned may be adversely affected by the work envisaged. If a new admission is needed, the Contracting State shall decide to what extent the provisions in the related UTP need to be applied to the project.

The Contracting State shall take its decision not later than four months after submission of the complete file by the applicant.

When a new admission is required and if the UTP are not fully applied the vehicle shall be subject to a new admission to which the conditions of Article 6 § 4 apply and the Contracting States shall notify to the Secretary General

- a) the reason why a UTP is not fully applied,
- b) the technical characteristics applicable in place of the UTP and
- c) the bodies responsible for the assessment of the technical characteristics referred to under b).

champ d'application peut être général ou restreint.

§ 10

En cas de modification de dispositions pertinentes des prescriptions mentionnées à l'article 7, sur la base desquelles un type de construction a été admis, et d'absence de dispositions provisoires pertinentes, l'État partie dans lequel le certificat de type de conception a été délivré, décide, après consultation des autres États dans lesquels le certificat est valide conformément à l'article 6, si le certificat peut conserver sa validité ou s'il doit être renouvelé pour l'admission de nouveaux véhicules selon ce type. Les critères à vérifier en cas de renouvellement d'une admission de type de construction ne peuvent concerner que les dispositions modifiées. Ledit renouvellement n'affecte pas les admissions à l'exploitation déjà octroyées à des véhicules sur la base de types précédemment admis.

§ 11

En cas de renouvellement ou de réaménagement, l'entité adjudicatrice ou le constructeur envoie à l'État partie concerné un dossier décrivant le projet. L'État partie examine ce dossier et, prenant en compte la stratégie de mise en œuvre figurant dans les PTU applicables, décide si l'étendue des travaux est telle qu'une nouvelle admission à l'exploitation au sens des présentes Règles uniformes est nécessaire.

Une nouvelle admission à l'exploitation est nécessaire dans tous les cas où le niveau de sécurité général du sous-système concerné peut être affecté de manière négative par les travaux envisagés. Si une nouvelle admission est nécessaire, l'État partie décide dans quelle mesure les dispositions des PTU afférentes doivent être appliquées au projet.

L'État partie prend sa décision au plus tard dans les quatre mois suivant la soumission du dossier complet par le demandeur.

Lorsqu'une nouvelle admission est nécessaire et si les PTU ne sont pas pleinement appliquées, le véhicule est soumis à une nouvelle admission aux conditions de l'article 6, § 4, et l'État partie notifie au Secrétaire général

- a) la raison pour laquelle une PTU n'est pas pleinement appliquée,
- b) les caractéristiques techniques applicables en lieu et place des PTU et
- c) les organismes responsables de l'évaluation des caractéristiques techniques visées à la lettre b).

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

The Secretary General shall publish the notified information on the website of the Organisation.

Le Secrétaire général publie l'information notifiée sur le site Web de l'Organisation.

§ 12

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

§ 11 applies mutatis mutandis to a Design Type Certificate and to any declaration concerning the construction or the elements of construction in question.

Le § 11 s'applique par analogie à un certificat de type de conception et à toute déclaration concernant la construction ou les éléments de construction en question.

Artikel 10a
Regeln für den
Entzug oder das Ruhen
von technischen Zertifikaten

Article 10a
Rules for
withdrawals or suspensions
of technical certificates

Article 10a
Règles relatives aux
retraits ou suspensions
des certificats techniques

§ 1

Stellt die zuständige Behörde eines anderen Vertragsstaates als desjenigen, der die (erste) Betriebszulassung 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.

If a competent authority of a Contracting State other than the one which has granted the (first) admission to operation discovers non-compliance it shall, with all details, inform the (first) admitting authority; if the non-compliance relates to a Design Type Certificate, the authority which issued it shall also be informed.

Une autorité compétente d'un État partie autre que celle ayant octroyé la (première) admission à l'exploitation qui découvre une non-conformité, doit en aviser, avec tous les détails, la (première) autorité ayant octroyé l'admission; si la non-conformité concerne un certificat de type de conception, l'autorité qui l'a délivré est également informée.

§ 2

Ein Betriebszertifikat kann entzogen werden,

A Certificate of Operation may be withdrawn

Un certificat d'exploitation peut être retiré

- 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

- a) when the railway vehicle no longer satisfies
- the prescriptions contained in the UTP and in applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules, or
 - the special conditions of its admission under Article 7a or
 - the construction and equipment prescriptions contained in RID or

- a) lorsque le véhicule ferroviaire n'est plus conforme aux
- prescriptions contenues dans les PTU et dans les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou
 - conditions particulières de son admission selon l'article 7a, ou
 - prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ou

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.

- b) if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time or
- c) when stipulations and conditions resulting from a limited admission under Article 10 § 10 are not fulfilled or complied with.

- b) si le détenteur ne répond pas à l'injonction de l'autorité compétente de remédier aux défauts dans le délai prescrit ou
- c) lorsque des prescriptions et conditions, résultant d'une admission restreinte selon l'article 10, § 10, ne sont pas remplies ou respectées.

§ 3

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

Only the authority which has granted the Design Type Certificate or the Certificate of Operation may withdraw it.

Seule l'autorité qui a octroyé le certificat de type de conception ou le certificat d'exploitation peut le retirer.

§ 4

Das Betriebszertifikat ruht,

The Certificate of Operation shall be suspended

Le certificat d'exploitation est suspendu

- a) wenn die in den Instandhaltungsunterlagen des Fahrzeugs, in den ETV, in den

- a) when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the rail-

- a) lorsque les contrôles techniques, les inspections, la maintenance et l'entre-

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 gemäß Artikel 13 § 4 mitzuteilen.

§ 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 verbindlicher Bestimmungen für die Bewertungen und Verfahrensregeln für die technische Zulassung. Die Bestimmungen für die Bewertungen sind in der entsprechenden ETV enthalten.

§ 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.

way vehicle prescribed in its Maintenance File, in the UTP, in the special conditions of an admission pursuant to Article 7a or in the construction and equipment prescriptions contained in RID are not carried out (or if deadlines are not observed);

- b) if in case of severe damage to a railway vehicle, the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
- c) in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the UTP;
- d) if applicable national provisions in force according to Article 12 of the APTU Uniform Rules or their declared equivalent provisions according to Article 13 of the APTU Uniform Rules are not complied with. The validity of the Certificate shall be suspended for the Contracting State(s) concerned.

§ 5

The Certificate of Operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service shall be notified in accordance with Article 13 § 4.

§ 6

§§ 1 to 4 shall apply mutatis mutandis to a Design Type Certificate.

Article 10b**Rules for
assessments and procedures**

§ 1

The Committee of Technical Experts is competent to adopt mandatory provisions for the assessments and procedural rules for technical admission. Provisions for the assessments are set out in the relevant UTP.

§ 2

In addition to, but not in contradiction with the provisions set by the Committee of Technical Experts according to § 1, Contracting States or regional organisations may adopt (or maintain) provisions for non-discriminatory detailed mandatory procedures for the assessments and requirements concerning declarations. These provisions shall be notified to the Secretary General, who shall inform the Committee of Technical Experts, and they shall be published by the Organisation.

tien du véhicule ferroviaire prescrits dans son dossier de maintenance, dans les PTU, dans les conditions particulières d'admission prévues à l'article 7a ou dans les prescriptions de construction et d'équipement contenues dans le RID ne sont pas exécutés (ou si les délais ne sont pas observés);

- b) si, en cas d'avarie grave causée à un véhicule ferroviaire, l'ordre de présentation du véhicule émanant de l'autorité compétente n'est pas suivi d'effet;
- c) en cas de non-respect des présentes Règles uniformes et des prescriptions contenues dans les PTU;
- d) si les spécifications nationales applicables qui sont en vigueur conformément à l'article 12 des Règles uniformes APTU ou les dispositions déclarées équivalentes conformément à l'article 13 des Règles uniformes APTU ne sont pas respectées. La validité du certificat est suspendue pour l'État partie/les États parties concerné(s).

§ 5

Le certificat d'exploitation devient caduc lorsque le véhicule ferroviaire est retiré du service. Le retrait du service est notifié conformément à l'article 13, § 4.

§ 6

Les §§ 1 à 4 s'appliquent par analogie au certificat de type de conception.

Article 10b**Règles relatives
aux évaluations et procédures**

§ 1

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption de dispositions obligatoires concernant les évaluations et règles procédurales d'admission technique. Les prescriptions pour les évaluations sont fixées dans la PTU y afférente.

§ 2

En outre, et sans contradiction aucune avec les dispositions fixées par la Commission d'experts techniques conformément au § 1, les États parties ou les organisations régionales peuvent adopter (ou conserver) des dispositions concernant des procédures obligatoires détaillées et non-discriminatoires relatives aux évaluations et exigences posées en matière de déclarations. Ces dispositions sont notifiées au Secrétaire général, qui en avise la Commission d'experts techniques, et publiées par l'Organisation.

Artikel 11
Technische Zertifikate

§ 1

Bauartzulassung und Betriebszulassung 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) das technische Dossier als Beilage 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;
- h) für Fahrzeuge, die Artikel 6 § 4 unterliegen, Kopien der bestehenden zusätzlichen nationalen Zulassungen enthalten.

§ 3

Das Betriebszertifikat muss enthalten

- a) sämtliche in § 2 angegebenen Informationen und
- b) den/die Identifizierungscode(s) 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 Dossier eine Liste mit einer zuordenbaren Dokumentation betreffend die an jedem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen zu enthalten hat.

Article 11
Technical Certificates

§ 1

The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: "Design Type Certificate" and "Certificate of Operation".

§ 2

The Design Type Certificate shall:

- a) specify the designer and intended manufacturer of the type of construction of the railway vehicle;
- b) have the Technical File attached;
- c) if appropriate, specify the special operating limitations and conditions for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction;
- d) have the Assessment Report(s) attached;
- e) if appropriate, specify all related declarations (of conformity and verification) issued;
- f) specify the issuing competent authority, date of issue and contain the signature of the authority;
- g) if appropriate, specify its period of validity;
- h) have attached for vehicles subject to Article 6 § 4, copies of the additional national admissions, if any.

§ 3

The Certificate of Operation shall include

- a) all the information indicated in § 2, and
- b) the identification code(s) of the vehicle(s) covered by the certificate;
- c) information on the keeper of the railway vehicle(s) covered by the certificate on the day of its issue;
- d) if appropriate, its period of validity.

§ 4

The Certificate of Operation may cover a group of individual vehicles of the same type, in which case the information required according to § 3 shall be specified identifiably for each of the vehicles of the group and the Technical File shall contain a list with identifiable documentation concerning the tests made on each vehicle.

Article 11
Certificats techniques

§ 1

L'admission de type de construction et l'admission à l'exploitation sont constatées par des documents distincts dénommés: «Certificat de type de conception» et «Certificat d'exploitation».

§ 2

Le certificat de type de conception:

- a) spécifie le concepteur et le constructeur prévu du type de construction du véhicule ferroviaire;
- b) contient le dossier technique en pièce jointe;
- c) le cas échéant, spécifie les limites et conditions particulières de circulation pour le type de construction d'un véhicule ferroviaire et pour les véhicules ferroviaires répondant à ce type de construction;
- d) contient le/les rapport(s) d'évaluation en pièce(s) jointe(s);
- e) le cas échéant, spécifie toutes les déclarations (de conformité et de vérification) afférentes délivrées;
- f) spécifie l'autorité compétente ayant délivré le certificat et la date de délivrance, et porte la signature de l'autorité;
- g) contient, le cas échéant, sa période de validité;
- h) comporte en pièces jointes, pour les véhicules soumis à l'article 6, § 4, des copies des admissions nationales supplémentaires s'il y en a.

§ 3

Le certificat d'exploitation comprend

- a) toutes les informations indiquées au § 2, et
- b) le ou les codes d'identification du ou des véhicules couverts par le certificat;
- c) des informations sur le détenteur du ou des véhicules ferroviaires couverts par le certificat à la date de sa délivrance;
- d) le cas échéant, sa période de validité.

§ 4

Le certificat d'exploitation peut couvrir un groupe de véhicules individuels de même type, auquel cas les informations requises conformément au § 3 sont spécifiées de manière identifiable pour chacun des véhicules composant ce groupe, et le dossier technique contient une liste de la documentation identifiable concernant les tests effectués sur chaque véhicule.

§ 5

Das technische Dossier hat die Angaben gemäß ETV zu enthalten.

§ 5

The Technical File shall contain the information according to the provisions in the UTP.

§ 5

Le dossier technique contient les informations requises conformément aux dispositions des PTU.

§ 6

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

§ 6

The certificates shall be printed in one of the working languages according to Article 1 § 6 of the Convention.

§ 6

Les certificats sont imprimés dans l'une des langues de travail conformément à l'article 1^{er}, § 6 de la Convention.

§ 7

Die Zertifikate gemäß §§ 2 und 3 sind dem Antragsteller von der zuständigen Behörde zuzustellen.

§ 7

The certificates referred to in §§ 2 and 3 shall be issued to the applicant by the Competent Authority.

§ 7

Les certificats visés aux §§ 2 et 3 sont délivrés au demandeur par l'autorité compétente.

§ 8

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

§ 8

The Certificate of Operation is related to the object. Once the vehicle is in operation the holder of the Certificate of Operation (including the Technical File), if not the current keeper, shall without delay hand it over to the current keeper together with the Maintenance File and make available all instructions for maintenance and operations that are still in his possession.

§ 8

Le certificat d'exploitation est attaché à l'objet. Une fois le véhicule en service, le détenteur du certificat d'exploitation (y compris le dossier technique), s'il ne s'agit pas du détenteur actuel, le remet sans délai au détenteur actuel conjointement au fichier de maintenance, et met à disposition toutes les instructions concernant l'exploitation et la maintenance qui sont toujours en sa possession.

§ 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 Dossier und die Instandhaltungsunterlagen verlangt werden.

§ 9

§ 8 applies mutatis mutandis to vehicles and railway material admitted according to Article 19, whereby the documentation in question is the approval documentation and any other documentation containing any information similar to what is included in the requirements for the Technical File and Maintenance File, whether in full or in part.

§ 9

Le § 8 s'applique par analogie aux véhicules et matériels ferroviaires admis conformément à l'article 19, la documentation en question étant en l'occurrence la documentation relative à l'homologation et toute autre documentation contenant des informations en tout ou en partie similaires à celles demandées dans les spécifications relatives au dossier technique et au dossier de maintenance.

Artikel 12**Einheitliche Ausführungen**

§ 1

Die Organisation hat für die in Artikel 11 erwähnten Zertifikate und den Bewertungsbericht gemäß Artikel 10 § 7 einheitliche Ausführungen vorzuschreiben.

Article 12**Uniform formats**

§ 1

The Organisation shall prescribe uniform formats of the certificates indicated in Article 11 and of the Assessment Report according to Article 10 § 7.

Article 12**Modèles uniformes**

§ 1

L'Organisation prescrit des modèles uniformes des certificats mentionnés à l'article 11 et du rapport d'évaluation conformément à l'article 10, § 7.

§ 2

Die Ausführungen sind vom Fachausschuss für technische Fragen auszuarbeiten und anzunehmen und auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

§ 2

The formats shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts and shall be published on the Organisation's website.

§ 2

Les modèles sont élaborés et adoptés par la Commission d'experts techniques et publiés sur le site Web de l'Organisation.

§ 3

Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, dass Zertifikate, 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.

§ 3

The Committee of Technical Experts may decide to allow certificates made according to another specified format than that prescribed in these Uniform Rules, but containing the information required according to Article 11, to be recognised as equivalent substitutes.

§ 3

La Commission d'experts techniques peut décider d'autoriser des certificats et déclarations faits sur un autre modèle spécifié que celui prescrit dans les Règles uniformes, mais qui contient les informations requises conformément à l'article 11, pour qu'ils soient reconnus en tant que substituts équivalents.

Artikel 13
Register

§ 1

Ein nationales Fahrzeugregister (NVR) ist entsprechend den vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Spezifikationen in Form einer elektronischen Datenbank, die Informationen über die Eisenbahnfahrzeuge, für die ein Betriebszertifikat ausgestellt wurde, enthält, zu erstellen. Das Register hat auch gemäß Artikel 19 zugelassene Eisenbahnfahrzeuge einzubeziehen; es kann Eisenbahnfahrzeuge enthalten, die nur für den nationalen Verkehr zugelassen sind.

§ 1a

Die Organisation hat ein Register mit den Zertifikaten der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM) und ECM-Zertifizierungsstellen zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen.

§ 1b

Die Organisation hat ein Register mit Fahrzeughalterkennzeichnungs-codes zu erstellen und auf dem neuesten Stand zu halten oder zugänglich zu machen.

§ 2

[bleibt offen]

§ 3

Der Fachausschuss für technische Fragen kann beschließen, in eine Datenbank weitere im Eisenbahnbetrieb zu verwendende Daten einzubeziehen, wie Bauarten, Informationen betreffend Erklärungen, Prüfungen und Instandhaltung der zugelassenen Fahrzeuge (einschließlich der nächsten anfallenden Prüfung), für die Feststellung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz nötige Informationen, Informationen betreffend Unfälle und Zwischenfälle und Register betreffend die Kodierung von Fahrzeugen, Standorte, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Halter, Infrastrukturbetreiber, Werkstätten, Hersteller usw.

§ 4

Der Fachausschuss für technische Fragen entscheidet über Änderungen, Zusammenlegungen oder Aufhebungen der in diesem Artikel beschriebenen Register und Datenbanken. Der Fachausschuss für technische Fragen hat die funktionale und technische Architektur der in diesem Artikel beschriebenen Register festzulegen und kann dabei auch festlegen, welche Daten erforderlich sind, 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 Halter-

Article 13
Registers

§ 1

A national vehicle register (NVR) shall be set up according to the specifications adopted by CTE in the form of an electronic data bank containing information concerning the railway vehicles in respect of which a Certificate of Operation has been issued. The register shall also include railway vehicles admitted according to Article 19; it may contain railway vehicles admitted for national traffic only.

§ 1a

The Organisation shall establish and keep up-to-date, or make accessible a register with certificates of entities in charge of maintenance (ECM) and ECM Certification bodies.

§ 1b

The Organisation shall establish and keep up-to-date, or make accessible a register with Vehicle Keeper Marking codes.

§ 2

[reserved]

§ 3

The Committee of Technical Experts may decide to include other data to be used in railway operations in a data bank, such as design types, information concerning declarations, inspections and maintenance of the admitted vehicles (including next inspection due), information needed to establish if there is technical compatibility between vehicle and network, information on accidents and incidents and registers concerning coding of vehicles, locations, rail transport undertakings, keepers, infrastructure managers, workshops, manufacturers, etc.

§ 4

The Committee of Technical Experts is competent to decide on modifications to or the merging or withdrawal of the registers and databases referred to in this Article. The Committee of Technical Experts shall establish the functional and technical architecture of the registers specified in this Article and may also specify the data to be contained, when and how the data shall be provided, what the access rights will be and other administrative and organisational provisions, including which database structure should be applied. In all cases, change of keeper, change of ECM, withdrawals from service, official immobilisations, suspen-

Article 13
Registres

§ 1

Un registre national des véhicules (RNV) est établi conformément aux spécifications adoptées par la Commission d'experts techniques sous forme de banque de données électroniques contenant des informations concernant les véhicules ferroviaires pour lesquels un certificat d'exploitation a été délivré. Le registre comprend également les véhicules ferroviaires admis conformément à l'article 19; il peut englober des véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic national uniquement.

§ 1a

L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des certificats des entités chargées de l'entretien (ECE) et des organismes de certification des ECE.

§ 1b

L'Organisation crée et tient à jour, ou rend accessible, un registre des codes marquage du détenteur de véhicule.

§ 2

[réservé]

§ 3

La Commission d'experts techniques peut décider d'inclure dans une banque de données d'autres données qui seront utilisées dans l'exploitation ferroviaire telles que les types de conception, des informations concernant les déclarations, les inspections et la maintenance des véhicules admis (y compris la prochaine inspection prévue), les informations nécessaires pour déterminer s'il y a compatibilité technique entre le véhicule et le réseau, ainsi que des informations concernant les incidents et accidents et les registres précisant le codage des véhicules, les lieux, les entreprises de transport ferroviaire, les détenteurs, les gestionnaires d'infrastructure, les ateliers, les constructeurs, etc.

§ 4

La Commission d'experts techniques est compétente pour décider des modifications, de la fusion ou du retrait des registres et bases de données visées dans le présent article. La Commission d'experts techniques définit l'architecture technico-fonctionnelle des registres spécifiés dans le présent article et peut également préciser les données à inclure, la date et la manière dont les données seront fournies, la nature des droits d'accès et autres aspects d'ordre administratif et organisationnel, y compris le type de structure de la base de données à appliquer. Dans tous les cas, le changement de détenteur, d'ECE, les re-

wechsel, 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, der das Register führenden Stelle vom Registrierungsinhaber 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 gemäß § 1 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.

Artikel 14**Anschriften und Zeichen**

§ 1

Zum Betrieb zugelassene Eisenbahnfahrzeuge müssen mit den in der ETV vorgeschriebenen Anschriften und Zeichen versehen sein, darunter auch mit einer eindeutigen Fahrzeugnummer.

Die zuständige Behörde, welche die (erste) 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 in das Nationale Fahrzeugregister (NVR) dieses Staates einzutragen.

§ 2

Der Fachausschuss für technische Fragen kann ein Zeichen festlegen, das bestätigt, dass das Fahrzeug, auf dem es angebracht ist, gemäß diesen Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Betrieb im internationalen Verkehr zugelassen wurde.

sions and withdrawals of certificates, declarations or other evidence and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified by the registration holder to the entity keeping the register without delay.

§ 5

When applying this Article, the Committee of Technical Experts shall consider registers set up by Contracting States and regional organisations in such a way so as to reduce undue burden on the involved parties such as regional organisations, Contracting States, competent authorities and industry. In order also to minimise the cost for the Organisation and obtain coherent register systems, all parties involved shall coordinate with the Organisation their plans and the development of registers which are within the scope of these Uniform Rules.

§ 6

The data registered in the data bank according to § 1 shall be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.

§ 7

The Committee of Technical Experts may decide that the costs of setting up and running the data bank shall be covered, in whole or in part, by the users.

Article 14**Inscriptions and signs**

§ 1

Railway vehicles admitted to operation must bear inscriptions and signs prescribed in the UTP, including a unique vehicle number.

The competent authority which grants the (first) admission to operation is responsible for ensuring that the alphanumeric identification code is assigned to each vehicle. This code, which shall include the country code of the (first) admitting State, must be marked on each vehicle and be entered in the NVR of that State.

§ 2

The Committee of Technical Experts may lay down a sign which establishes that the vehicle bearing it has been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules.

traits de service, les immobilisations officielles, les suspensions et retraits de certificats, les déclarations ou autre attestation et les modifications apportées à un véhicule qui dérogeraient du type de construction admis, sont communiqués sans délai par le titulaire de l'enregistrement à l'entité tenant le registre.

§ 5

Pour l'application du présent article, la Commission d'experts techniques considèrera les registres établis par les États parties et les organisations régionales de manière à réduire toute charge excessive pour les parties concernées telles que les organisations régionales, les États parties, les autorités compétentes et l'industrie. Afin également de réduire au minimum les coûts pour l'Organisation et d'obtenir des systèmes de registres cohérents, toutes les parties concernées coordonneront avec l'Organisation leurs plans et le développement des registres qui rentrent dans le champ d'application des présentes Règles uniformes.

§ 6

Les données enregistrées dans la banque de données conformément au § 1 sont considérées comme preuve réfutable de l'admission technique d'un véhicule ferroviaire.

§ 7

La Commission d'experts techniques peut décider que les frais de création et de fonctionnement de la banque de données seront supportés en tout ou partie par les utilisateurs.

Article 14**Inscriptions et signes**

§ 1

Les véhicules ferroviaires admis à la circulation doivent porter les inscriptions et signes prescrits dans les PTU, y compris un numéro unique du véhicule.

L'autorité compétente octroyant la (première) admission à l'exploitation est tenue de s'assurer qu'un code d'identification alphanumérique a été assigné à chaque véhicule. Ce code, qui inclut le code du pays du premier État ayant admis le véhicule, doit être marqué sur chaque véhicule et être entré dans le RNV de cet État.

§ 2

La Commission d'experts techniques peut fixer un signe établissant que le véhicule qui le porte a été admis à l'exploitation en trafic international en vertu des présentes Règles uniformes.

§ 3

Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Übergangsfristen festlegen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge noch mit von §§ 1 und 2 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

Artikel 15**Instandhaltung der Fahrzeuge**

§ 1

Eisenbahnfahrzeuge sind so instand zu halten, dass sie die in Artikel 7 festgelegten Bestimmungen einhalten. Der Zustand der Fahrzeuge darf in keiner Weise die Betriebssicherheit gefährden und ihr Einsatz im internationalen Verkehr der Infrastruktur, Umwelt und öffentlichen Gesundheit nicht schaden. Zu diesem Zweck sind Eisenbahnfahrzeuge für Instandhaltung, Untersuchungen und Instandsetzung abzustellen und diese Arbeiten an ihnen vorzunehmen, wie dies in den Instandhaltungsunterlagen vorgeschrieben ist. Der Halter ist verpflichtet, zu diesem Zweck eine ECM zu benennen.

§ 2

Jedem Eisenbahnfahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine ECM zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM kann sich Vertragspartnern einschließlich Ausbesserungswerken bedienen.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme und Änderung der Zertifizierungs- und Prüfvorschriften für ECM und Ausbesserungswerke. Die Vorschriften sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Die für die Instandhaltung eines Güterwagens zuständige Stelle ist von einer ECM-Zertifizierungsstelle zu zertifizieren, die in Übereinstimmung mit Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften in einem der Vertragsstaaten akkreditiert/anerkannt wurde.

§ 3

Der Halter stellt der ECM in dem für die Instandhaltung notwendigen Rahmen sämtliche Angaben zu Wartungs-, kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungs-, Einstell- und Instandhaltungsvorschriften zur Verfügung.

Die ECM hat daher entweder selbst oder über den Halter sicherzustellen, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltung und Betriebsbeschränkungen, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind, zur Verfügung stehen.

§ 3

The Committee of Technical Experts may set out the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed in §§ 1 and 2.

Article 15**Maintenance of vehicles**

§ 1

Railway vehicles must be in a good state of maintenance in such a way that they comply with the provisions as defined in Article 7. The condition of vehicles must not in any way compromise operational safety and must not harm the infrastructure, environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, railway vehicles shall be made available for and undergo the service, inspections and maintenance as prescribed in the Maintenance File. It shall be the responsibility of the keeper to designate an ECM for this purpose.

§ 2

Each railway vehicle, before it is admitted to operation or used on the network, shall have an ECM assigned to it and this entity shall be registered in the data bank referred to in Article 13. The ECM shall ensure that the vehicles for which it is in charge of maintenance are in a safe state of running by means of a system of maintenance. The ECM may make use of contractors including maintenance workshops.

The Committee of Technical Experts shall be competent to adopt and amend rules for certification and auditing of ECM and maintenance workshops. The rules are set out in Annex A to these Uniform Rules.

The ECM for a freight wagon shall be certified by an ECM Certification Body accredited or recognised in one of the Contracting States in accordance with Annex A to these Uniform Rules.

§ 3

The keeper shall make available to the ECM, as far as necessary for maintenance, the elements relating to the instructions concerning servicing, constant or routine monitoring, adjustment and maintenance.

The ECM must ensure, either directly or via the keeper, that reliable information about maintenance and restrictions affecting operations, necessary and sufficient to support safe operations are available for the operating railway undertaking.

§ 3

La Commission d'experts techniques peut fixer les délais de transition pendant lesquels les véhicules ferroviaires admis à la circulation en trafic international peuvent porter des inscriptions et signes dérogeant à ceux prescrits selon les § 1 et 2.

Article 15**Maintenance des véhicules**

§ 1

Les véhicules ferroviaires doivent être en bon état d'entretien de façon à se conformer aux dispositions spécifiées à l'article 7. L'état des véhicules ne doit compromettre en aucune manière la sécurité d'exploitation et ne doit pas nuire à l'infrastructure, à l'environnement et à la santé publique lors de leur circulation ou de leur utilisation en trafic international. À cet effet, les véhicules ferroviaires doivent être mis à disposition pour l'entretien, les inspections et la maintenance prescrits dans le dossier de maintenance et y être soumis. Il incombe au détenteur de désigner une ECE à cet effet.

§ 2

Une ECE est assignée à chaque véhicule avant son admission à l'exploitation ou son utilisation sur le réseau, et enregistrée dans la banque de données prévue à l'article 13. L'ECE garantit, au moyen d'un système de maintenance, que les véhicules dont la maintenance lui a été confiée sont aptes à circuler en toute sécurité. L'ECE peut faire appel à des sous-traitants, y compris à des ateliers de maintenance.

La Commission d'experts techniques est compétente pour l'adoption et l'amendement des règles de certification et d'audit des ECE et des ateliers de maintenance. Ces règles sont énoncées à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

L'ECE pour un wagon de marchandises doit être certifiée par un organisme de certification des ECE accrédité ou reconnu dans l'un des États parties conformément à l'annexe A des présentes Règles uniformes.

§ 3

Dans la mesure où cela est nécessaire à la maintenance, le détenteur met à disposition de l'ECE les éléments concernant les consignes de maintenance, de surveillance continue ou périodique, de réglage et d'entretien.

L'ECE doit garantir, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, que des informations fiables concernant la maintenance et les restrictions relatives à l'exploitation, nécessaires et suffisantes pour assurer la sécurité de l'exploitation, sont mises à la disposition de l'exploitant ferroviaire.

Das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen hat der ECM zu gegebener Zeit entweder selbst oder über den Halter Informationen über den Betrieb von in die Zuständigkeit der ECM fallenden Fahrzeugen (einschließlich Kilometerstand, Art und Ausmaß der Beanspruchung, Zwischenfälle/Unfälle) zur Verfügung zu stellen.

§ 4

Die für die Instandhaltung eines zugelassenen Fahrzeugs zuständige Stelle hat die Instandhaltungsunterlagen und einen Instandhaltungsnachweis für dieses Fahrzeug zu erstellen und auf dem letzten Stand zu halten. Die ECM hat den Halter über Aktualisierungen des Instandhaltungsnachweises zu informieren. Die Verzeichnisse und Nachweise sind für Untersuchungen durch die zuständige nationale Behörde zur Verfügung zu stellen.

Artikel 15a**Zugbildung und Betrieb**

§ 1

Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die mit seiner Tätigkeit und insbesondere mit dem Betrieb von Zügen in Verbindung stehenden Risiken zu kontrollieren. Zu diesem Zweck hat es sicherzustellen, dass diese Züge den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Es hat insbesondere:

- a) die sichere und korrekte Zugbildung und Vorbereitung u. a. anhand von Prüfungen vor Abfahrt des Zuges sicherzustellen;
- b) für den sicheren Betrieb jedes Fahrzeugs notwendige Informationen, einschließlich möglicher Betriebsbeschränkungen, zu berücksichtigen;
- c) Fahrzeuge nur innerhalb deren Nutzungsbedingungen und -beschränkungen zu betreiben;
- d) die Vorschriften betreffend den internationalen Verkehr, wie die in den entsprechenden ETV enthaltenen Spezifikationen, einzuhalten;
- e) sicherzustellen, dass jedem beförderten Fahrzeug eine ECM zugewiesen ist und diese ECM, wenn nötig, über ein gültiges Zertifikat verfügt.

§ 2

Die Vorschriften in § 1 gelten sinngemäß für Einrichtungen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind und Züge in eigener Verantwortung betreiben.

§ 3

Der Halter stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem das Fahrzeug betreibenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Nutzungsbedingungen und -beschränkungen und zu

The operating railway undertaking must in due time, either directly or via the keeper, provide the ECM with information on operation of the vehicles (including mileage, type and extent of activities, incidents/accidents) for which the ECM is in charge.

§ 4

The ECM of an admitted vehicle shall keep and update the Maintenance File and Maintenance Record File for that vehicle. The ECM shall inform the keeper of updates to the Maintenance Record File. The files shall be available for inspection by the competent national authority.

Article 15a**Train composition and operation**

§ 1

The rail transport undertaking shall control the risks associated with its activities and especially those related to the operation of trains. To that end it shall ensure that these trains comply with the essential requirements and shall in particular:

- a) ensure correct and safe train composition and preparation, including pre-departure checks,
- b) take into account information necessary for the safe operation of each vehicle, including possible operating restrictions,
- c) only use vehicles within their limit and conditions of use,
- d) be required to comply with the prescriptions relating to operation in international traffic, such as those specified in the relevant UTPs,
- e) ensure that each vehicle carried has an ECM assigned to it and when required that the ECM has a valid certificate.

§ 2

The rules as set out in § 1 shall apply mutatis mutandis to entities other than a rail transport undertaking that operate trains under their own responsibility.

§ 3

The keeper shall make available, as far as necessary for operation, to any rail transport undertaking operating the vehicle, the elements relating to the conditions and limits of use and concerning servicing and

L'exploitant ferroviaire doit fournir à l'ECE en temps utile, soit directement, soit par l'intermédiaire du détenteur, les informations concernant l'exploitation de ses véhicules (dont le kilométrage, le type et l'étendue des activités, les incidents ou accidents) dont l'ECE est chargée.

§ 4

L'ECE d'un véhicule admis établit et tient à jour le dossier de maintenance et le fichier de relevé de maintenance relatif au dit véhicule. L'ECE informe le détenteur des mises à jour au fichier de relevé de maintenance. Les fichiers sont tenus à la disposition de l'autorité nationale compétente qui peut le contrôler.

Article 15a**Composition et exploitation des trains**

§ 1

L'entreprise de transport ferroviaire contrôle les risques associés à ses activités, particulièrement ceux liés à l'exploitation des trains. À cet effet, elle s'assure que ces trains satisfont aux exigences essentielles et:

- a) veille à ce que les trains soient composés et préparés de manière correcte et sûre;
- b) tient compte des informations nécessaires pour l'exploitation en toute sécurité de chaque véhicule, y compris des éventuelles restrictions d'exploitation;
- c) n'utilise les véhicules que dans leurs limites et conditions d'utilisation;
- d) respecte les prescriptions relatives à l'exploitation en trafic international, telles que celles prévues dans les PTU applicables;
- e) s'assure que chaque véhicule s'est vu attribué une ECE et, au besoin, que l'ECE dispose d'un certificat valide.

§ 2

Les règles énoncées au § 1 s'appliquent par analogie aux entités autres que les entreprises de transport ferroviaire, qui exploitent les trains sous leur propre responsabilité.

§ 3

Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le détenteur met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule les éléments concernant les conditions et limites d'utilisation

Wartungen und kontinuierlichen oder regelmäßigen Überwachungen zur Verfügung.

§ 4

Der Infrastrukturbetreiber stellt in dem für den Betrieb notwendigen Rahmen jedem auf seinem Netz Betrieb führenden Eisenbahnverkehrsunternehmen die Informationen zu den Merkmalen der Infrastruktur zur Verfügung.

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 Betriebszulassung zu überprüfen. Gegebenenfalls ist das Verfahren zur Erteilung einer Betriebszulassung erneut durchzuführen.

constant or routine monitoring.

§ 4

The infrastructure manager shall make available, as far as necessary for operation, to any rail transport undertaking operating on its network, the elements relating to the infrastructure characteristics.

Article 16
Accidents,
incidents and severe damage

§ 1

In case of accident, incident or severe damage to railway vehicles, all parties involved (the infrastructure managers, the keepers, the ECM, the railway undertakings concerned and possible others), shall be required

- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
- b) to establish the causes of the accident, the incident or the severe damage.

§ 1a

The measures according to § 1 must be coordinated. Such coordination is the obligation of the infrastructure manager unless otherwise prescribed by provisions in force in the State in question. In addition to the duty of investigation placed upon the parties involved, the Contracting State may require an independent investigation to be carried out.

§ 2

A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for operations. If the repair can be carried out in less than 72 hours or the cost is less than 0.18 million SDR in total, the damage shall not be considered as severe.

§ 3

The accidents, incidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority or body which admitted the vehicle to circulation. That authority or body may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

ainsi que l'entretien et la surveillance continue ou périodique.

§ 4

Dans la mesure où cela est nécessaire à l'exploitation, le gestionnaire d'infrastructure met à disposition de toute entreprise de transport ferroviaire exploitant le véhicule sur son réseau les éléments concernant les caractéristiques de l'infrastructure.

Article 16
Incidents,
accidents et avaries graves

§ 1

En cas d'incident, d'accident ou d'avarie grave de véhicules ferroviaires, l'ensemble des parties impliquées (les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, l'ECE, les entreprises ferroviaires concernées et, le cas échéant, d'autres acteurs) sont tenus

- a) de prendre, sans délai, toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du trafic ferroviaire, le respect de l'environnement et la santé publique, et
- b) d'établir les causes de l'incident, de l'accident ou de l'avarie grave.

§ 1a

Les mesures prévues au § 1 doivent être coordonnées. Une telle coordination est du ressort du gestionnaire d'infrastructure, sauf stipulation contraire des dispositions en vigueur dans l'État en question. Outre le devoir d'enquête imposé aux parties impliquées, l'État partie peut exiger qu'une enquête indépendante soit menée.

§ 2

Est considéré comme gravement avarié un véhicule qui ne peut plus être réparé par une opération de peu d'importance qui lui permettrait d'être intégré dans un train et de circuler sur ses propres roues sans danger pour l'exploitation. Si la réparation peut être effectuée en moins de soixante-douze heures ou si les coûts sont inférieurs à 0,18 million de DTS au total, l'avarie n'est pas réputée grave.

§ 3

Les incidents, accidents et avaries graves sont communiqués, sans délai, à l'autorité ou à l'organisme qui a admis le véhicule à la circulation. Cette autorité ou cet organisme peut demander une présentation du véhicule avarié, éventuellement déjà réparé, pour pouvoir examiner la validité de l'admission à l'exploitation octroyée. Le cas échéant, la procédure d'octroi de l'admission à l'exploitation doit être renouvelée.

§ 4

Die Vertragsstaaten haben Aufzeichnungen zu führen, Untersuchungsberichte mit ihren Feststellungen und Empfehlungen zu veröffentlichen sowie die betroffenen Behörden 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 prüfen und gegebenenfalls beschließen, die Vertragsstaaten kurzfristig anzuweisen, dass die betreffenden Betriebszertifikate, Bauartzertifikate oder Erklärungen ruhen.

§ 4

The Contracting States shall keep records, publish investigation reports including their findings and recommendations, inform the authorities concerned and the Organisation of the causes of accidents, incidents and severe damage in international traffic that occurred on their territory. The Committee of Technical Experts may examine the causes of serious accidents and incidents or severe damage in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles contained in the UTP and may, if appropriate, decide to instruct the Contracting States within a short time limit to suspend relevant Certificates to Operation, Design Type Certificates or declarations issued.

§ 4

Les États parties tiennent des registres, publient des rapports d'enquête englobant leurs conclusions et recommandations, informent les autorités concernées et l'Organisation des causes des incidents, accidents et avaries graves en trafic international, qui sont survenus sur leur territoire. La Commission d'experts techniques peut examiner les causes d'incidents, d'accidents et d'avaries graves en trafic international dans le but de faire évoluer, si possible, les prescriptions de construction et d'exploitation des véhicules ferroviaires contenues dans les PTU, et peut, si nécessaire, dans un délai très court, décider d'ordonner aux États parties de suspendre les certificats d'exploitation, les certificats de type de conception ou les déclarations délivrées concernées.

§ 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.

§ 5

The Committee of Technical Experts may prepare and adopt further mandatory rules concerning the investigation of serious accidents, incidents and severe damage, requirements concerning independent State investigation bodies and the form and content of reports. It may also change the values/numbers in § 2 and in Article 2 ff).

§ 5

La Commission d'experts techniques peut élaborer et adopter des règles contraignantes complémentaires concernant l'enquête d'incidents, d'accidents et d'avaries graves et des spécifications concernant les organismes d'enquête indépendants d'un État ainsi que la forme et le fond des rapports. Elle peut aussi modifier les valeurs/nombres prévus au § 2 et à l'article 2, lettre ff).

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 Ausrichtungsvorschriften eingehalten, so darf eine zuständige Behörde, ein Eisenbahnverkehrsunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber Eisenbahnfahrzeuge nicht zurückweisen oder stilllegen, um sie daran zu hindern, auf kompatiblen Eisenbahninfrastrukturen zu verkehren.

Dieser Artikel hat keine Auswirkungen auf die Pflichten des Eisenbahnverkehrsunternehmens aus Artikel 15a.

§ 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.

Article 17**Immobilisation
and rejection of vehicles**

§ 1

A competent authority, a rail transport undertaking or an infrastructure manager shall not prevent railway vehicles from running on compatible railway infrastructures if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the UTP, the special conditions, if any, for the admission set out by the admitting authority as well as the construction and operation prescriptions contained in RID, are complied with.

This Article shall not prejudice the responsibility of the rail transport undertaking as defined in Article 15a.

§ 2

The right of a competent authority to inspect and immobilise a vehicle is not affected if non-compliance with § 1 is suspected, but the examination to establish certainty should be carried out as quickly as possible and in any case within 24 hours.

Article 17**Immobilisation
et refus des véhicules**

§ 1

Une autorité compétente, une entreprise de transport ferroviaire ou un gestionnaire d'infrastructure ne peuvent empêcher la circulation de véhicules ferroviaires sur des infrastructures ferroviaires compatibles si les présentes Règles uniformes, les prescriptions contenues dans les PTU, les éventuelles conditions particulières d'admission définies par l'autorité d'admission ainsi que les prescriptions de construction et d'exploitation contenues dans le RID sont respectées.

Le présent article ne porte en rien atteinte à la responsabilité de l'entreprise de transport ferroviaire, telle que définie à l'article 15a.

§ 2

Le droit d'une autorité compétente d'inspecter et d'immobiliser un véhicule n'est pas affecté en cas de présomption de non-respect du § 1; toutefois, l'examen visant à obtenir la certitude devra être effectué aussi rapidement que possible, et en tous cas, dans un délai de vingt-quatre heures.

§ 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 § 4 Buchst. c) richten sich die Rechtsfolgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, nach den Vorschriften, die in dem Vertragsstaat gelten, dessen zuständige Behörde die erste Betriebszulassung erteilt hat, einschließlich der Kollisionsnormen.

§ 2

Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV 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

[bleibt offen]

§ 2

Diese Einheitlichen Rechtsvorschriften haben keine Auswirkungen auf vor dem 1.1.2011 erteilte Betriebszulassungen für zum 1.1.2011 bestehende Fahrzeuge, die 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 und für 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.

§ 3

Unbeschadet § 5 ist die ursprüngliche Zulassung gemäß § 2 gültig, bis das Fahrzeug eine neue Zulassung gemäß Artikel 10 § 11 benötigt.

§ 4

Die Anschriften und Zeichen gemäß Artikel 14 gelten zusammen mit den Daten, die

§ 3

However, if a Contracting State does not suspend or withdraw a certificate within the limit indicated according to Article 5 § 7 or Article 16 § 4, other Contracting States are entitled to reject or immobilise the vehicle(s) in question.

Article 18**Non-compliance with the prescriptions**

§ 1

Subject to § 2 and Article 10 a § 4 c), the legal consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP shall be regulated by the provisions in force in the Contracting State of which the competent authority has granted the first admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2

The consequences in civil and penal law resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the UTP shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the prescriptions in force in the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19**Transitional provisions**

§ 1

[reserved]

§ 2

These Uniform Rules do not affect admissions to operation issued before 1.1.2011 for vehicles which exist as at 1.1.2011 and which are marked with RIV or RIC as proof of current compliance with the technical provisions of the RIV 2000 agreement (revised edition of 1 January 2004) or the RIC agreement respectively and for existing vehicles not marked RIV or RIC but admitted and marked according to bilateral or multilateral agreements between Contracting States notified to the Organisation.

§ 3

Without prejudice to § 5, the original admission according to § 2 is valid until the vehicle requires a new admission according to Article 10 § 11.

§ 4

The inscriptions and signs referred to in Article 14, together with the data stored in

§ 3

Néanmoins, si un État partie ne suspend, ni ne retire un certificat dans le délai imparti conformément à l'article 5, § 7 ou à l'article 16, § 4, d'autres États parties sont habilités à refuser ou à immobiliser le/les véhicule(s) en question.

Article 18**Non-respect des prescriptions**

§ 1

Sous réserve du § 2 et de l'article 10a, § 4, lettre c), les conséquences juridiques résultant du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées par les dispositions en vigueur dans l'État partie dont l'autorité compétente a accordé l'admission à l'exploitation, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

§ 2

Les conséquences, en droit civil et pénal, du non-respect des présentes Règles uniformes et des PTU sont réglées, en ce qui concerne l'infrastructure, par les dispositions en vigueur dans l'État partie dans lequel le gestionnaire de l'infrastructure a son siège, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19**Dispositions transitoires**

§ 1

[réservé]

§ 2

Les présentes Règles uniformes ne s'appliquent pas aux admissions à l'exploitation délivrées avant le 1^{er} janvier 2011 aux véhicules existants au 1^{er} janvier 2011 et portant le marquage RIV ou RIC comme preuve de leur conformité actuelle aux dispositions techniques de l'accord RIV 2000 (édition révisée du 1^{er} janvier 2004) ou de l'accord RIC respectivement et aux véhicules existants ne portant pas le marquage RIV ou RIC, mais qui ont été admis et dotés d'un marquage conformément aux accords bilatéraux ou multilatéraux entre États parties notifiés à l'Organisation.

§ 3

Sans préjudice du § 5, l'admission originale conformément au § 2 est valide jusqu'à ce que le véhicule nécessite une nouvelle admission conformément à l'article 10, § 11.

§ 4

Les inscriptions et signes mentionnés à l'article 14 ainsi que les données stockées

in der in Artikel 13 § 1 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 Vorschriften 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 aus gerechtfertigten Gründen der Sicherheit oder Interoperabilität in die ETV aufgenommene Vorschriften ab einem bestimmten Zeitpunkt einzuhalten sind.

§ 6

Bestehende Fahrzeuge, die nicht unter § 2 fallen, können auf Antrag eines Antragstellers bei einer zuständigen Behörde zum Betrieb zugelassen werden. Die Behörde kann vor der Erteilung einer ergänzenden Betriebszulassung 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 zusätzliche Übergangsbestimmungen annehmen.

Artikel 20**Meinungsverschiedenheiten**

Meinungsverschiedenheiten betreffend die technische Zulassung von zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmten Eisenbahnfahrzeugen 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.“

the database indicated in Article 13 § 1, shall be considered as sufficient proof of the admission. Unauthorised changing of this marking shall be considered as fraud and prosecuted according to national law.

§ 5

Regardless of this transitional provision, the vehicle and its documentation shall comply with the prescriptions in force of the UTP concerning marking and maintenance; compliance with the prescriptions of RID in force shall also be ensured, where applicable. The Committee of Technical Experts may also decide that, for duly justified safety or interoperability reasons, prescriptions introduced in the UTP shall be complied with within a certain deadline.

§ 6

Existing vehicles which are not covered by the scope of § 2 may be admitted to operation upon the request of an applicant to a competent authority. The latter may request additional technical information from the applicant, risk analysis and/or vehicle tests before granting a complementary admission to operation. However, the competent authorities shall take full account of the equivalence table referred to in Article 13 of the APTU Uniform Rules.

§ 7

The Committee of Technical Experts may adopt additional transitional provisions.

Article 20**Disputes**

Disputes relating to the technical admission of railway vehicles intended to be used in international traffic, may be dealt with by the Committee of Technical Experts if there is no resolution by direct negotiation between the parties involved. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.”

dans la base de données prévue à l'article 13, § 1, sont considérés comme preuves suffisantes de l'admission. Toute modification non autorisée de ce marquage est considérée comme une fraude et sera réprimée en vertu de la législation nationale.

§ 5

Indépendamment de cette disposition transitoire, le véhicule et sa documentation doivent être conformes aux dispositions des PTU en vigueur concernant le marquage et la maintenance; la conformité aux dispositions du RID en vigueur, si elles sont applicables, doit être également garantie. La Commission d'experts techniques peut également décider que, pour des raisons de sécurité ou d'interopérabilité dûment justifiées, des dispositions relatives à la sécurité, introduites dans les PTU, doivent être respectées dans un certain délai.

§ 6

Les véhicules existants ne rentrant pas dans le champ d'application du § 2 peuvent être admis à l'exploitation sur requête d'un demandeur à l'autorité compétente. Cette dernière peut exiger du demandeur des informations techniques complémentaires, c'est-à-dire une analyse de risque et/ou des tests du véhicule, avant d'octroyer une admission d'exploitation complémentaire. Néanmoins, les autorités compétentes doivent prendre pleinement en compte le tableau d'équivalence prévu à l'article 13 des Règles uniformes APTU.

§ 7

La Commission d'experts techniques peut adopter des dispositions transitoires supplémentaires.

Article 20**Différends**

Les différends relatifs à l'admission technique de véhicules ferroviaires destinés à être utilisés en trafic international, peuvent être portés devant la Commission d'experts techniques s'ils n'ont pas été réglés par voie de négociation directe entre les parties impliquées. De tels différends peuvent également être soumis au tribunal arbitral, conformément à la procédure prévue au Titre V de la Convention.»

Denkschrift

I. Allgemeines

Grundkonzeption

Der Revisionsausschuss war zum zweiten Mal seit der Annahme des COTIF 1999 mit Änderungen des Grundübereinkommens und der Anhänge befasst. Das zunehmende Erfordernis einer Harmonisierung ergab sich aus den nach der Neufassung der Anhänge F (APTU) und G (ATMF) zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 fortbestehenden rechtlichen und praktischen Schwierigkeiten. Trotz der 2011 vorgenommenen teilweisen Anpassung der Anhänge APTU und ATMF an das Unionsrecht blieben Unterschiede vorhanden.

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

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

Im Vergleich zu der Fassung der ATMF aus 2011 werden in dieser überarbeiteten Fassung die Funktionen und gegenseitigen Beziehungen zwischen Vertragsstaat, zuständiger Behörde und Bewertungsstelle explizit geregelt.

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

Es wurde vorgeschlagen, den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ im Rahmen der Zuständigkeit des Revisionsausschusses zu streichen. Dies betrifft alle Artikel mit Ausnahme der Artikel 1, 3 und 9. In einem zweiten Schritt sollte „sonstiges Eisenbahnmaterial“ dann von der Generalversammlung aus den Artikeln 1, 3 und 9 gestrichen werden.

Der aufgrund dieser redaktionellen und inhaltlichen Maßgaben erarbeitete Vorschlag umfasste

- a) eine redaktionelle und geringfügige Überarbeitung des Anhangs APTU und
- b) eine Überarbeitung des Anhangs ATMF, um insbesondere die Anforderungen an einen sicheren Eisenbahnbetrieb auch im ATMF zu verankern.

Der Revisionsausschuss der OTIF hat die vorgeschlagenen Überarbeitungen der Anhänge APTU und ATMF am 26. Juni 2014 als Neufassungen beschlossen.

Verhältnis OTIF – Europäische Union

Die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) wurde am 1. Mai 1985 auf der Grundlage des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr von 1980 (COTIF 1980) gegründet. Das COTIF 1980 wurde später durch das Protokoll von Vilnius vom 3. Juni 1999 geändert (jetzt: COTIF 1999). Die OTIF hat gegenwärtig 46 Mitgliedstaaten aus Europa, dem Nahen Osten und Nordafrika und einen assoziierten Mitgliedstaat (Jordanien). Die Europäische Union (EU) ist diesem Übereinkommen als Organisation der regionalen Wirtschaftsintegration mit Wirkung vom 1. Juli 2011 beigetreten. Im Jahre 2014 wurden Bestimmungen zum Vorrang des Unionsrechts vor den Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften in den Anhang G aufgenommen.

Fachausschuss für technische Fragen (CTE)

Die Einrichtung des Fachausschusses und die wichtigsten verfahrensrechtlichen Fragen sind im Übereinkommen selbst geregelt (Artikel 20, 33 und 35 COTIF 1999 in der Fassung von 2006).

II. Zu den einzelnen Vorschriften

1. Einheitliche Rechtsvorschriften für die Verbindlicherklärung technischer Normen und für die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial, das zur Verwendung im internationalen Verkehr bestimmt ist (APTU – Anhang F zum Übereinkommen)

Hauptgrund der Teilrevision von Anhang F ist die Aufrechterhaltung der Kohärenz infolge der Revision von Anhang G. Im Rahmen der ATMF-Revision wird die Streichung des Begriffs „sonstiges Eisenbahnmaterial“ im gesamten Anhang G des Übereinkommens vorgeschlagen. Konsequenterweise sollte der Begriff auch aus Anhang F gestrichen werden. Der Begriff taucht dort einmal in Artikel 3 § 1 Buchstabe a und einmal in Artikel 12 § 1 auf.

Der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ wird zunächst im Rahmen der Zuständigkeit des Revisionsausschusses gestrichen. Der Revisionsausschuss ist zuständig für die Änderung aller APTU-Artikel mit Ausnahme der Artikel 1, 3, 9 und 11. Dies bedeutet zunächst die Streichung von „sonstiges Eisenbahnmaterial“ aus Artikel 12 § 1. In Folge wird „sonstiges Eisenbahnmaterial“ dann von der Generalversammlung aus Artikel 3 § 1 Buchstabe a gestrichen werden.

Artikel 8

ETV

§ 2a erfuhr eine redaktionelle Änderung. Diese dient der Klarstellung, dass die Anwendung der ETV im Falle von Umrüstungen und Erneuerungen in Übereinstimmung mit der in der ETV definierten und in Artikel 8 § 4 Buchstabe f in Bezug genommenen Migrationsstrategie zu erfolgen hat.

Artikel 12**Nationale technische Anforderungen****§ 1**

In § 1 wurde der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ in Übereinstimmung mit der oben dargelegten allgemeinen Begründung gestrichen.

2. Einheitliche Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen)

Die Artikel 2, 3a bis 8, sowie 10 bis 20 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für die technische Zulassung von Eisenbahnmaterial, das im internationalen Verkehr verwendet wird (ATMF – Anhang G zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) vom 9. Mai 1980 in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (Protokoll von Vilnius) und der vom Revisionsausschuss in seiner 24. Tagung angenommenen Änderungen) werden nach Maßgabe der nachstehenden Bestimmungen wie folgt geändert:

Artikel 2**Begriffsbestimmungen**

Begriffe, die in den Anhängen ATMF und APTU Anwendung finden, werden zur Rechtsvereinfachung nur in Artikel 2 ATMF angeführt. Die Begriffe sind in der englischen Sprachfassung alphabetisch sortiert. Die anderen Sprachfassungen folgen der Reihenfolge der englischen Fassung.

Buchstabe ab

Der Begriff „Akkreditierung“ wurde zu den Begriffsbestimmungen hinzugefügt, da in den Artikeln 5 und 15 darauf verwiesen wird. Die Definition basiert auf derjenigen der EU, die in Artikel 2 Nummer 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über die Vorschriften für die Akkreditierung und Marktüberwachung im Zusammenhang mit der Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 339/93 des Rates festgeschrieben ist.

Die Begriffsbestimmung für die Akkreditierungsstelle wurde aufgenommen, um sie von der einer zuständigen nationalen Stelle, die keine Akkreditierungsstelle ist, zugeschriebenen „Anerkennung“ zu unterscheiden (z. B. wenn in einem Land keine Akkreditierungsstelle existiert).

Buchstabe ac

Die Definition der „Akkreditierungsstelle“ wurde neu aufgenommen. Danach ist das die einzige Stelle in einem Vertragsstaat, die vom Staat dazu befugt wurde, Akkreditierungen durchzuführen.

Buchstabe b

Die Definition der „Bauartzulassung“ wurde geändert. Diese stellt die Erteilung einer Berechtigung dar, mit der die zuständige Behörde das Baumuster eines Eisenbahnfahrzeugs als Grundlage der Betriebszulassung für Fahrzeuge genehmigt, die diesem Baumuster entsprechen, was durch das Bauartzertifikat belegt wird.

Neu ist der Austausch des Begriffs „Betriebserlaubnis“ durch „Betriebszulassung“ in dieser Definition sowie die

Hinzufügung des zweiten Halbsatzes „was durch das Bauartzertifikat belegt wird“.

Buchstabe c

Der Begriff „Betriebserlaubnis“ wurde durch den Begriff „Betriebszulassung“ ersetzt. „Betriebszulassung“ bedeutet die Erteilung einer Berechtigung, mit der die zuständige Behörde für jedes einzelne Eisenbahnfahrzeug den Einsatz im internationalen Eisenbahnverkehr genehmigt.

Die Verbindung zwischen der „Betriebszulassung“ und dem „Betriebszertifikat“ sollte im Sinne der Klarheit hergestellt werden.

Im Sinne der Harmonisierung der deutschen Begrifflichkeit wurde zudem „Betriebserlaubnis“ in den Begriffsbestimmungen und im gesamten Anhang G in „Betriebszulassung“ geändert.

Buchstabe ca

Die Definition wurde neu aufgenommen. „Betriebszertifikat“ bedeutet die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung der Betriebszulassung, einschließlich der Zulassungsbedingungen.

Buchstabe cb

Die Definition wurde neu aufgenommen. „Prüfzertifikat“ oder „Prüfbescheinigung“ ist die von dem Prüforgan ausgestellte Bescheinigung über das positive Ergebnis der Prüfung.

Zur Klarstellung, dass in der deutschen Fassung der Begriff „Prüfzertifikat“ der in der EU verwendeten Terminologie „Prüfbescheinigung“ entspricht, wurde „Prüfbescheinigung“ alternativ zu „Prüfzertifikat“ in die Begriffsbestimmungen aufgenommen.

Buchstabe f

Die Definition wurde geändert. „Bauartzertifikat“ die von der zuständigen Behörde ausgestellte Bescheinigung über die Zulassung einer Bauart, einschließlich der Zulassungsbedingungen.

Die Begriffsbestimmung für „Erklärung“ wurde gestrichen, da sie im ursprünglichen Sinne nicht länger verwendet wird (Artikel 10 § 3). Die Beibehaltung des Begriffs „Erklärung“ wäre zweideutig, da der Begriff „Prüferklärung“ in der ETV GEN-D in einem ganz anderen Zusammenhang verwendet wird.

„Erklärung“ wird durch „Bauartzertifikat“ ersetzt, einen Begriff, der nun konsequent in den gesamten ATMF und insbesondere in den Artikeln 10, 10a und 11 verwendet wird.

Buchstabe g

In Buchstabe g wurde der Begriff „Interoperabilitätskomponente“ hinzugefügt. Er bedeutet, neben dem Begriff des Bauelements eine Grundkomponente, eine Gruppe von Komponenten, eine komplette Ausrüstung oder eine Baugruppe davon, die in ein Eisenbahnfahrzeug oder in Infrastruktur eingebaut werden oder werden sollen.

Aus der Definition wurde konsequenterweise die Formulierung gestrichen, wonach Bauelemente oder Interoperabilitätskomponente „in sonstiges Eisenbahnmaterial“ eingebaut werden oder werden sollen. Dies entspricht dem allgemeinen Willen, im Rahmen der Zuständigkeit

des Revisionsausschusses im ganzen Anhang G „sonstiges Eisenbahnmaterial“ zu streichen.

Buchstabe h

Die Begriffsbestimmung „für die für Instandhaltung verantwortliche Stelle“ (englisch „Entity in charge of maintenance“; nachfolgend: ECM) wird aus zwei Gründen gestrichen:

Die Anforderungen an die ECM sind bereits in Artikel 15 und den ECM-Vorschriften (ATMF-Anlage A) klar geregelt.

In der ursprünglichen Begriffsbestimmung hing die Existenz einer ECM von der Eintragung im Fahrzeugeinstellungsregister („National Vehicle Register“) ab. Obwohl diese Registrierung in Artikel 15 weiterhin verbindlich ist, verfügen nicht alle Vertragsstaaten über ein funktionsfähiges Fahrzeugeinstellungsregister. Das Fehlen eines in Betrieb befindlichen Fahrzeugeinstellungsregisters sollte keine Unsicherheiten in Bezug auf die Verpflichtung zur Einrichtung einer ECM hervorrufen.

Buchstabe i

Gestrichen wurde hier „Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU“ und hinzugefügt wurde „entsprechenden ETV“.

Buchstabe o

Der Begriff „Instandhaltungsverzeichnis“ wurde durch „Instandhaltungsunterlagen“ ersetzt. Es sollte dadurch klargestellt werden, dass der Instandhaltungsnachweis Teil der Instandhaltungsunterlagen ist. Dies betrifft die Artikel 10, 11 und 15.

In Anlehnung an die Terminologie der EU und zur Vereinfachung künftiger Transpositionen von TSI in ETV wird in der deutschen Fassung „Instandhaltungsverzeichnis“ in „Instandhaltungsunterlagen“ geändert.

Auch hier wurde der Begriff „sonstigem Eisenbahnmaterial“ gestrichen. Der Begriff „Spezifikationen“ wurde durch „Bestimmungen“ ersetzt. Hinzugefügt wurde am Ende der Definition ein weiterer Satz, wonach die Instandhaltungsunterlagen den Instandhaltungsnachweis gemäß Buchstabe p beinhalten. Gestrichen wurde der Begriff ein „Eisenbahnfahrzeug(typ)“.

Buchstabe p

Hier wurde der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ gestrichen

Buchstabe r

Die Definition der „offenen Punkte“ wurde geändert. Hinzugefügt wurde der zweite Halbsatz, wonach die technischen Aspekte „in dieser ETV ausdrücklich als solche definiert werden“. ETV müssen offene Punkte explizit erwähnen, sodass jedem klar ist, welches die offenen Punkte sind. Diese Änderung dient damit der Rechtsklarheit.

Buchstabe s

Der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ wurde gestrichen, weil dieser Begriff keinem praktischen Zweck zu dienen schien. Jegliches im internationalen Verkehr verwendete bewegliche Eisenbahnmaterial wird von dem Begriff „Eisenbahnfahrzeug“ abgedeckt. Diese Änderung dient der Rechtsvereinfachung.

Buchstabe t

In Buchstabe t wurde der Begriff eines Eisenbahnunternehmens – neben derjenigen eines Eisenbahnverkehrsunternehmens – hinzugefügt. Die Begriffsbestimmung „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ wurde geändert.

Hintergrund dieser Änderung ist die Angleichung an die EU-Richtlinie 2001/14/EG.

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

Buchstabe u

Der Begriff „sonstigem Eisenbahnmaterial“ wurde gestrichen.

Buchstabe v

Der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ wurde gestrichen.

Buchstabe wa

Hinzugefügt wurde die Definition einer „Anerkennung“. „Anerkennung“ bezeichnet zwei unterschiedliche Konzepte:

- Die Anerkennung einer nationalen Stelle kommt in den Artikeln 5 § 3, 13 § 2 und 15 § 2 vor.
- Die Anerkennung eines Zertifikats kommt in den Artikeln 6a und 6b vor.

Buchstabe ya

Dieser Buchstabe wurde gestrichen. Der Verweis auf das RID war überflüssig. Das RID ist Teil desselben Übereinkommens – wie die ATMF – und ist daher bekannt.

Buchstabe aa

Der Begriff eines Sonderfalls wurde geändert. Es ist wichtig zu unterstreichen, dass ein Sonderfall nicht durch die Anforderungen an ihn gültig wird, sondern durch seine Aufnahme in die ETV.

Buchstabe dd

Die Begriffsbestimmung „technisches Zertifikat“ wurde gestrichen, da sowohl das Bauartzertifikat wie auch das Betriebszertifikat unter separaten Begriffsbestimmungen aufgeführt sind. Aus Artikel 11 geht beispielsweise klar hervor, dass es sich in beiden Fällen um technische Zertifikate handelt.

Buchstabe ee

In Anlehnung an die Terminologie der EU und an die an anderen Stellen verwendete OTIF-Terminologie sowie zur Vereinfachung künftiger Transpositionen von TSI in ETV wird in der deutschen Fassung „technisches Verzeichnis“ in „technisches Dossier“ geändert.

Neu hinzugefügt wurde der Verweis auf die Übereinstimmung mit den entsprechenden ETV.

Buchstabe ee1

Die Begriffsbestimmung „Zug“ ist insbesondere für den neuen Artikel 15a erforderlich.

Diese Begriffsbestimmung wurde aufgenommen, um zwischen einem Fahrzeug einerseits, welches ein technisches Produkt darstellt, und einem Zug andererseits, welcher eine Betriebsformation darstellt, die für den

Betrieb unter der Zuständigkeit z. B. eines Eisenbahnunternehmens vorbereitet ist, zu unterscheiden.

Buchstabe eea

Die Definition der TSI wurde geringfügig geändert. Danach handelt es sich im Fall von TSI um eine gemäß den Richtlinien 96/48/EG, 2001/16/EG oder 2008/57/EG angenommene technische Spezifikation für die Interoperabilität, mit denen alle Teilsysteme oder Teile davon abgedeckt werden, um die grundlegenden Anforderungen zu erfüllen und die Interoperabilität des Eisenbahnsystems sicherzustellen.

Buchstabe ff

Die Unterscheidung zwischen dem Baumusterprüfzertifikat und dem Konstruktionsprüfzertifikat wurde eingeführt, um diesen beiden Grundsätzen gemäß ETV GEN-D besser gerecht zu werden.

Artikel 3a

Wechselwirkung mit anderen internationalen Verträgen

Dieser im Jahre 2009 als Ergebnis der 24. Tagung des Revisionsausschusses eingefügte Artikel wurde geändert. Der Austausch des Begriffs der Europäischen Gemeinschaft durch die Europäische Union dient einer redaktionellen Anpassung an die Ende 2009 geänderte Rechtsnatur dieser supranationalen Organisation.

§ 1

Hinzugefügt wurde in § 1 ein weiterer Buchstabe – der Buchstabe e – eine Bestimmung, wonach Sonderfälle nationale Abweichungen von den Anforderungen des Abschnitts 4 oder des Abschnitts 5 der ETV darstellen. Sonderfälle können entweder restriktiver oder weniger restriktiv als die Bestimmungen der ETV sein. Bei einem restriktiveren Sonderfall muss das Fahrzeug strengere Anforderungen als denen des Abschnitts 4 oder des Abschnitts 5 der ETV entsprechen. Die Anwendung eines restriktiveren Sonderfalls hat keine Auswirkungen auf die Interoperabilität des Fahrzeugs, für das der Sonderfall gilt, da es die Anforderungen des Abschnitts 4 oder des Abschnitts 5 der ETV weiterhin erfüllt. Weniger restriktive Sonderfälle erlauben dem Fahrzeug, für das der Sonderfall gilt, mehr Flexibilität als Abschnitt 4 oder Abschnitt 5 der ETV. In letzterem Fall erfüllt das Fahrzeug die Anforderungen des Abschnitts 4 oder des Abschnitts 5 der ETV nicht mehr und seine Interoperabilität ist eingeschränkt. Staaten, in denen restriktivere Sonderfälle gelten, werden den Zugang zu ihrem Netz für „Standardfahrzeuge“, die den Anforderungen des Abschnitts 4 oder des Abschnitts 5 der ETV entsprechen, beschränken. Der Zugang zum Netz von Staaten, die weniger restriktive Sonderfälle anwenden, ändert sich für „Standardfahrzeuge“ nicht.

Klarstellend bestimmt Satz 2 des § 1, dass das Verfahren nach Artikel 6 § 4 bei Nichterfüllung der Voraussetzungen der Buchstaben a bis e für das Fahrzeug gilt.

§ 2 wurde nicht geändert.

§ 3

Da § 3 die Anwendung des EU-Rechts betrifft, ist es vorteilhafter, die EU-Terminologie zu verwenden. „Inbetriebnahmegenehmigung“ ist der im EU-Recht verwendete Begriff, „Betriebszulassung“ der OTIF-Begriff.

Hinzugefügt wurde ein weiterer Satz, wonach das EU-Recht beim Betrieb von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern innerhalb der EU Vorrang vor den Bestimmungen dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften hat. Durch diesen Satz werden nationale Umsetzungsschwierigkeiten vermieden. Denn das Verhältnis der verschiedenen Rechtssysteme wird im internationalen Recht festgeschrieben.

§ 4 wurde nicht geändert.

§ 5

Durch die Streichung der Begriffsbestimmung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM), ehemals 2h, taucht das Konzept der ECM hier erstmalig auf. In einer Fußnote wird darauf hingewiesen, dass die Anforderungen an die ECM in Artikel 15 geregelt sind. In der französischen Fassung wird der falsche Verweis zur Verordnung der Europäischen Union korrigiert.

Die Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen verantwortlichen Stellen ist im Recht der EU (Artikel 14a der Richtlinie 2004/49/EG) und in Artikel 15 § 2 geregelt. Nach § 5 gilt eine gemäß Artikel 15 § 2 für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle (ECM) als gemäß geltender Gesetzgebung der EU und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert und vice versa, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a Absatz 5 der Richtlinie 2004/49/EG angenommenen Zertifizierungssystem und den vom CTE gemäß Artikel 15 § 2 angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht.

Artikel 4

Verfahren

§ 1

Der Begriff „Betriebserlaubnis“ wurde konsequenterweise durch „Betriebszulassung“ ersetzt.

Die in Artikel 10 § 8 enthaltene Legaldefinition des in Artikel 4 § 1 Buchstabe b beschriebenen Verfahrens wurde geändert, indem „vereinfachten“ gestrichen wurde.

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

In § 1 wurde ein weiterer Satz aufgenommen, wonach die Bauart dann als gleichzeitig zugelassen gilt, wenn ein Fahrzeug in einem einzigen Schritt zugelassen wird.

§ 2

§ 2 wurde geändert. Ein Grundverfahren für die ETV-Bewertung wird festgelegt. Auf dieses kann dann z. B. in Artikel 10 Bezug genommen werden. Die Zuständigkeit des CTE zur Änderung und Aufhebung von Bewertungsverfahren und dem Inhalt von ETV-Zertifikaten wird in Artikel 8 § 4 APTU nicht explizit geregelt.

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

§ 3 wurde nicht geändert.

Artikel 5**Zuständige Behörde**

§ 1

§ 1 beinhaltet eine redaktionelle Klarstellung.

§ 2

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

Konsequenterweise werden „Bewertungen“ durch „Prüfungen“ und „Bewertungsstelle“ durch „Prüforgane“ ersetzt.

§ 3

Der im Jahr 2009 neu eingeführte § 3 wurde geändert.

Bei den in Buchstabe c in Bezug genommenen „entsprechenden ETV“ handelt es sich um die ETV GEN-D und GEN-E. Die gestrichenen Textpassagen in den Buchstaben a bis h werden von der ETV GEN-E abgedeckt. Diese Streichung dient der Rechtsvereinfachung.

§ 4

Der im Jahr 2009 neu eingeführte § 4 wurde geändert.

Eine zuständige Behörde, die keine Zuständigkeiten an ein Prüforgan abgibt, muss den geltenden Anforderungen für Prüforgane entsprechen, um die Unabhängigkeit der Prüfung von den in § 2 Buchstabe a bis e aufgelisteten Stellen zu gewährleisten.

§ 5

Der im Jahr 2009 neu eingeführte § 5 wurde geändert. Alle Stellen mit in den ATMF definierten Zuständigkeiten sollten dem Generalsekretär notifiziert werden.

Die §§ 6 und 7 wurden redaktionell angepasst.

Artikel 6**Gültigkeit technischer Zertifikate**

§ 1

§ 1 wurde redaktionell ergänzt.

§ 2

§ 2 wurde nicht geändert.

§ 3

§ 3 beinhaltet eine wesentliche Änderung. Das Konzept des „freien Verkehrs“ wird gestrichen und durch die „Gültigkeit der Zulassung“ ersetzt. Der Grund für diese Änderung ist, dass die Übereinstimmung mit der ETV nicht automatisch zum „freien Verkehr“ führt. Das Konzept des „freien Verkehrs“ wird in Buchstabe b mit Verweis auf die in der ETV spezifizierten Bedingungen beibehalten. Ein Sonderfall muss den freien Verkehr eines Fahrzeugs, für das der Sonderfall gilt, nicht zwangsläufig beschränken. Dies entspricht eher der Praxis, wo die Bedingungen des freien Verkehrs für Güterwagen beispielsweise in Anlage C der ETV WAG festgelegt sind.

§ 4

§ 4 Buchstabe a erster Spiegelstrich wurde konsequenterweise (wegen der in § 3 Buchstabe b vorgenommenen Änderungen) angepasst.

Konsequenterweise wurden auch im zweiten Absatz um ein „Prüforgan“ und im dritten Absatz um den aus § 3 Buchstabe b bekannten Verweis auf die „der Auswirkungen auf die technische Kompatibilität des Netzes des betroffenen Vertragsstaates“ ergänzt.

§ 5

§ 5 wurde nicht geändert.

Artikel 6a**Anerkennung von Verfahrensunterlagen**

Dieser im Jahr 2009 neu eingeführte Artikel wurde nicht geändert.

Artikel 6b**Anerkennung von technischen und betrieblichen Prüfungen**

Dieser im Jahr 2009 neu eingeführte Artikel wurde konsequenterweise redaktionell angepasst („Instandhaltungsunterlagen“ statt „Instandhaltungsnachweisen“).

Artikel 7**Vorschriften für Fahrzeuge**

§ 1

Der ursprüngliche Text war in Bezug auf die Wörter „und zu bleiben“ mehrdeutig. „zugelassen (...) zu bleiben“ impliziert einen kontinuierlichen Prozess der Zulassung, was nicht den Tatsachen entspricht. Ein Konzept des „Zugelassenbleibens“ gibt es nicht.

Die Zulassung ist vielmehr eine Momentaufnahme, bei der die Übereinstimmung mit den Vorschriften zu einem gegebenen Zeitpunkt überprüft wird. Nach der Zulassung haben Halter, ECM und EVU sicherzustellen, dass das Fahrzeug gut instandgehalten ist und sich in einem betriebstauglichen Zustand befindet. Zudem regelt Artikel 10a im Bedarfsfall das Ruhen und den Entzug technischer Zertifikate nach der Zulassung.

Da die ETV nicht zwingend alle fahrzeugbezogenen Aspekte regeln, können zusätzliche Konformitätsprüfungen für nicht von der ETV abgedeckte Fahrzeugteile, die aber dennoch Auswirkungen auf die Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen gemäß ETV GEN-A haben können, nötig sein. Diese zusätzliche Prüfung muss nur einmal durchgeführt werden, unter der Zuständigkeit der für die erste Betriebszulassung zuständigen Behörde. Da die ETV alle Interoperabilitätsaspekte vollständig abdecken, muss bei Folgezulassungen keine solche Prüfung über die Übereinstimmung der ETV hinaus stattfinden. Siehe auch Artikel 10 § 9.

§ 1a

Diese Vorschrift ist neu. Dieser Paragraph wird hinzugefügt, um die Änderung in § 1 (Streichung von „zugelassen (...) bleiben“) zu kompensieren. Die für das Fahrzeug nach der Zulassung zuständigen Stellen, d. h. der Halter, die ECM und das Eisenbahnunternehmen haben die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit der ETV sicherzustellen.

§ 2 wurde nicht geändert.

§ 3 wurde redaktionell geändert.

Artikel 7a**Abweichungen**

Absatz 1 wurde redaktionell angepasst.

Seit 1. Januar 2014 deckt ATMF-Anlage B Abweichungen ab.

Artikel 8**Vorschriften für Eisenbahninfrastruktur**

Die Änderungen in Artikel 8 sind analog zu den Änderungen in Artikel 7.

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

§ 2

§ 2, der im Wesentlichen Artikel 10 § 2 ATMF 1999 entsprach, wurde gestrichen.

Die Liste möglicher Antragsteller wird gestrichen, da sie als vollständige Liste fehlinterpretiert werden könnte, was sie aber nicht sein sollte. Jede Stelle, die den Aufgaben und Pflichten eines Antragstellers nachkommen kann, kann ein Antragsteller sein.

§ 3

Im Sinne der Kohärenz und Klarheit sollten die Ausgabe technischer Zertifikate (bei der Zulassung) und die Ausgabe von Erklärungen und ETV-Prüfzertifikaten (im Bewertungsprozess) voneinander getrennt werden. § 3 bezieht sich nun ausschließlich auf technische Zertifikate.

§ 3a

Diese Vorschrift ist neu.

Mit diesem Paragraphen werden zwei Ziele verfolgt. Erstens die Inbezugnahme von Erklärungen und ETV-Prüfzertifikaten, die aus § 3 gestrichen wurden, und zweitens die explizite Erwähnung des Grundsatzes, dass Antragsteller die Dienste von Bewertungsstellen mit Sitz in anderen Vertragsstaaten in Anspruch nehmen können.

§ 4

§ 4 wurde redaktionell angepasst.

§ 5

Der für die zuständige Behörde geltende Grundsatz „zu Gewinnzwecken nicht zulässig“ ist zur Vermeidung von Interessenkonflikten nötig.

Die Durchführung der Bewertung zu Gewinnzwecken ist möglich, da Bewertungsstellen private Einrichtungen sein können. Die Bestimmungen der ETV GEN-E verbieten jedoch eine Entlohnung von für Prüfungen zuständigem Personal, in Abhängigkeit der Anzahl der durchgeführten Prüfungen oder deren Ergebnisse.

Das in der entsprechenden Begriffsbestimmung verwendete Wort ist „Erteilung“. Dies schafft auch eine klarere Trennung zur Durchführung der Bewertung (durch die Bewertungsstelle), die entgeltlich sein kann (z. B. benannte Stellen der EU).

§ 6

Das Prüforgan erstellt das technische Dossier, es prüft, korrigiert und ergänzt es nicht. Der Antragsteller reicht das technische Dossier ein. Die Instandhaltungsunterlagen werden von der ECM zusammengestellt (sie werden von der ECM erstellt und aktualisiert). Die Instandhaltungsunterlagen müssen mit den mit der Zulassung in Zusammenhang stehenden Dokumenten und somit mit dem technischen Dossier konform sein.

§ 7

§ 7 wurde redaktionell angepasst.

§ 8

In § 8 wurde das Wort „vereinfachten“ konsequenterweise in Anlehnung an Artikel 4 § 1 Buchstabe b gestrichen. Ein zweiter Satz wurde in die Norm aufgenommen.

Antragsteller sind Rechtssubjekte, die ein Zertifikat beantragen. Folglich wird das Zertifikat auf den Antragsteller ausgestellt; siehe Artikel 11 § 7. Für neue Fahrzeuge, die in Übereinstimmung mit Artikel 7 den ETV entsprechen müssen, ist das ETV-Zertifikat das korrekte Dokument zur Bestätigung darüber, dass ein Fahrzeug einer Bauart entsprechend konstruiert wurde.

§ 10

Das Konzept der ersten Zulassung war mehrdeutig, da die Klausel eine bereits zugelassene Bauart betrifft. Es wird ersetzt durch „die Zulassung neuer Fahrzeuge dieser Bauart“. Diese Änderung dient der Rechtsklarheit.

§ 11

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

Artikel 10a**Regeln für den Entzug oder das Ruhen von technischen Zertifikaten**

§ 1

§ 1 wurde redaktionell angepasst („Betriebszulassung“ statt „Betriebserlaubnis“).

§ 4

§ 4 wurde redaktionell angepasst.

§ 5

§ 5 wurde redaktionell angepasst.

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

Dieser in 2009 neu eingefügte Artikel wurde ergänzt. In § 1 wurde ein Satz 2 aufgenommen, wonach die Bestimmungen für die Bewertungen in der entsprechenden ETV enthalten sind.

Artikel 11**Technische Zertifikate**

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

§ 1

§ 1 wurde redaktionell angepasst.

§ 2

§ 2 sieht die Angaben vor, die ein Bauartzertifikat enthalten muss. Die Buchstaben b und h wurden geändert.

Buchstabe b

Die Instandhaltungsunterlagen werden von der ECM zusammengestellt und sind daher nicht Teil der technischen Zertifikate. Die Instandhaltungsunterlagen werden in Übereinstimmung mit dem technischen Dossier erstellt, welches Teil der Zulassungsdokumentation ist. Das technische Dossier enthält alle Elemente mit Bezug zur Wartung, Überwachung, Betrieb und Instandhaltung.

Buchstabe h

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

Die §§ 3 und 6 wurden nicht geändert.

Die §§ 4 bis 5 und § 9 wurden redaktionell angepasst.

§ 7

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

§ 8

Der Instandhaltungsnachweis ist Teil der Instandhaltungsunterlagen gemäß Artikel 2 Buchstabe o und muss hier daher nicht erwähnt werden.

Artikel 12**Einheitliche Ausführungen**

Die §§ 1 und 3 wurden redaktionell angepasst.

§ 2

Neu ist die Regelung in § 2, wonach die vom CTE angenommenen einheitlichen Ausführungen auf der Website der Organisation zu veröffentlichen sind.

Artikel 13**Register**

§ 1

In diesem Paragraph wird nur der Verweis auf das nationale Fahrzeugeinstellungsregister beibehalten. Das Fahrzeugeinstellungsregister wird von den Vertragsstaaten in eigener Zuständigkeit erstellt. Die Elemente in Zusammenhang mit der Erstellung eines Fahrzeugtypenregisters, analog zu dem „Europäischen Fahrzeugregister zugelassener Fahrzeugtypen (ERATV)“, werden gestrichen. Zurzeit der Neufassung der Anhänge bestand kein eindeutiger Bedarf an einem solchen Register in den Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten.

§ 1a wurde neu eingefügt. Das ECM-Register wird explizit erwähnt.

§ 1b wurde neu eingefügt. Das Register mit Fahrzeughalterkennzeichnungs-codes (VKM-Register) wird explizit erwähnt.

§ 2

§ 2 bleibt offen. Die Anforderungen für die Veröffentlichung zuständiger Behörden usw. sind in Artikel 5 § 5 geregelt. Diese werden daher in Artikel 13 gestrichen.

§ 3

§ 3 verleiht dem CTE weitere Befugnisse in Bezug auf den Inhalt der Datenbank. Neu in § 3 wurde die Bestimmung eingefügt, wonach der CTE beschließen kann, auch Daten wie Bauarten oder die für die Feststellung der technischen Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Netz nötigen Informationen in eine Datenbank einzubeziehen. Diese Aufzählung ist nicht abschließend. Durch die Änderungen in § 3 wird dem CTE die Zuständigkeit in Bezug auf die Entscheidung, im Bedarfsfall ein solches Fahrzeugtypenregister zu erstellen, übertragen.

§ 4

§ 4 beinhaltet eine explizite Regelung, wonach der CTE nicht nur für die Architektur der Register zuständig ist, sondern auch für deren Änderung und Aufhebung.

§ 6

§ 6 wurde redaktionell angepasst.

§ 7

Die Entscheidung über Gebühren für die Nutzung von Datenbanken sollte vollständig in der Zuständigkeit des CTE liegen.

Artikel 14**Anschriften und Zeichen**

§ 1

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

§ 2

Die in § 1 gestrichene Anforderung wird in § 2 als Zuständigkeit des CTE aufgenommen.

§ 3

In § 3 wird dem CTE die Kompetenz verliehen, Übergangsfristen festzulegen, innerhalb derer zum internationalen Verkehr zugelassene Eisenbahnfahrzeuge noch mit den von den §§ 1 und 2 abweichenden Anschriften und Zeichen verkehren dürfen.

Artikel 15**Instandhaltung der Fahrzeuge**

In den Titel wurde der Hinweis auf „Fahrzeuge“ aufgenommen.

§ 1

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

In Übereinstimmung mit den gängigen Verfahren verschiedener Vertragsstaaten und zur expliziteren Klarstel-

lung der Pflichten des Halters, sollte der Halter für die Zuweisung einer ECM für seine Fahrzeuge zuständig sein.

§ 2

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

Die Streichung bzw. Verwendung des Wortes „externen“ oder alternativ dazu „unabhängig“ war Gegenstand ausführlicher Diskussionen. Im Ergebnis dieses Austauschs hat man sich weder für „externen“ noch für „unabhängig“ entschieden, da die Anforderungen für die Zertifizierungsstelle in ATMF-Anlage A enthalten sind und ein Verweis auf diese Anlage ausreicht.

Die letzten beiden Unterabsätze von § 2 der 2011-Fassung der ATMF sind seit Inkrafttreten der Anlage A veraltet und wurden daher im Rahmen der Revision gestrichen.

§ 3

Die Pflichten des Eisenbahnunternehmens werden nun im neuen Artikel 15a geregelt und daher an dieser Stelle (§ 3 erster Unterabsatz) gestrichen.

Die direkte Verantwortung des Eisenbahnunternehmens für die Instandhaltung des Fahrzeugs wird aus § 3 gestrichen, da die ECM anhand eines Instandhaltungssystems gemäß § 2 den sicheren Betriebszustand zu gewährleisten hat. Aufgabe des Eisenbahnunternehmens ist, dafür zu sorgen, dass eine ECM jedem von Eisenbahnunternehmen betriebenen Fahrzeug nach dem neuen Artikel 15a § 1 Buchstabe e zugewiesen ist, und im Rahmen der Zugvorbereitung eine visuelle Prüfung des ordnungsgemäßen Zustands der Fahrzeuge durchzuführen.

§ 3 zweiter Unterabsatz ändert die Verantwortung für die Informationsbeschaffung betreffend den sicheren Betrieb der Züge. Bisher war das Betrieb führende Eisenbahnunternehmen für den sicheren Betrieb seiner Züge verantwortlich. Es musste sich auch über die ordnungsgemäße Instandhaltung der beförderten Fahrzeuge vergewissern.

Die Änderung sieht vor, dass die ECM entweder selbst oder über den Halter sicherzustellen hat, dass dem Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen verlässliche Informationen über Instandhaltung und Betriebsbeschränkungen, die für den sicheren Betrieb notwendig und ausreichend sind, zur Verfügung stehen.

In Übereinstimmung mit Artikel 11 § 8 ist der Halter die Aufbewahrungsstelle für das technische Dossier, welche Angaben über Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Betrieb und Instandhaltung enthält.

Die Art der zwischen Eisenbahnunternehmen und ECM auszutauschenden Informationen ist geregelt in ATMF-Anlage A; ECM-Vorschriften Anlage III Punkt 7. Diese Informationen können über den Halter vermittelt werden.

§ 4

In § 4 wurde ein zweiter Satz eingefügt, wonach die ECM den Halter über Aktualisierungen des Instandhaltungsnachweises zu informieren hat.

§ 5

§ 5 sah vor, dass der CTE Leitlinien oder Regelungen über die Zertifizierung und Prüfung von Ausbesserungswerken und die gegenseitige Anerkennung der Zertifikate und Prüfungen beschließen kann. Dieser § 5 wurde gestrichen, da er von den ECM-Vorschriften in ATMF-Anlage A vollständig abgedeckt wird. Die Zuständigkeit des CTE wird auf § 1 übertragen.

Artikel 15a

Zugbildung und Betrieb

Der neue Artikel 15a regelt die Aufgaben und Pflichten des Eisenbahnunternehmens in Bezug auf die Verwendung von Fahrzeugen und den Betrieb von Zügen. Der Artikel entspricht den im Rahmen der Ad-hoc-Sicherheitsuntergruppe erzielten Schlussfolgerungen, die ihre Ergebnisse der WG TECH mitgeteilt hat. Ihre Ergebnisse wurden dann vom CTE 6 genehmigt.

§ 1

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

Formulierungen „wie die ...“ in Buchstabe d geben an, dass noch weitere Betriebsvorschriften existieren können, z. B. nationale Vorschriften zum internationalen Eisenbahnverkehr.

§ 2

Der Begriff „Einrichtungen, die keine Eisenbahnverkehrsunternehmen sind“ bezieht sich beispielsweise auf Infrastrukturbetreiber, die zum Zweck der Instandhaltung der Gleise Instandhaltungsfahrzeuge betreiben. Wenn diese Fahrzeuge nicht zur Beförderung, sondern für Gleisarbeiten auf außer Betrieb befindlichen Gleisen eingesetzt werden, finden diese Vorschriften keine Anwendung. In derartigen Fällen gelten diese Fahrzeuge als Instandhaltungs- oder Prüfmaschinen und nicht als Züge und fallen daher nicht in den Anwendungsbereich dieser Vorschriften.

§ 3

In Übereinstimmung mit Artikel 15 § 3 ist der Halter die Aufbewahrungsstelle für das technische Dossier, welches Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung und laufende oder periodische Überwachung enthält.

§ 4

Um seinen Pflichten nach Artikel 15a nachkommen zu können, muss das Eisenbahnunternehmen über korrekte und ausreichende Informationen über die Merkmale der Infrastruktur, auf der es seine Züge betreiben wird, verfügen. Der Infrastrukturbetreiber ist verpflichtet, diese Informationen zu liefern. Wenn mehr als ein Eisenbahnunternehmen seine Infrastruktur nutzt, muss der Infrastrukturbetreiber allen Eisenbahnunternehmen die entsprechenden Informationen zur Verfügung stellen.

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

Artikel 16 wurde redaktionell angepasst.

Artikel 17**Stilllegung und Zurückweisung von Fahrzeugen**

In § 1 wurde ein zweiter Unterabsatz eingefügt. Artikel 17 § 1 ATMF bedeutet nicht, dass jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Lage sein muss, jeden Fahrzeugtyp verwenden zu können. Ein zugelassenes und mit dem betrieblichen Umfeld oder der Fahrzeugflotte eines Eisenbahnverkehrsunternehmens inkompatibles Fahrzeug wird nicht am Verkehr gehindert; da es aber die technischen bzw. betrieblichen Erfordernisse für dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erfüllt, ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen schlicht nicht in der Lage, es zu betreiben. Dies bedeutet, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen entscheiden kann, unter den oben gegebenen Bedingungen und unter Berücksichtigung seiner Pflichten aus Artikel 15a nicht in der Lage zu sein, einen bestimmten Wagentyp, der ordnungsgemäß zum Betrieb zugelassen/genehmigt wurde, zu betreiben.

Artikel 18**Nichtbeachtung von Vorschriften**

§ 1

§ 1 wurde redaktionell angepasst.

§ 2

In der deutschen Fassung wurde eine redaktionelle Korrektur vorgenommen, indem das Akronym „ETV“ in nachstehenden Satz aufgenommen wird: „Die zivil- und strafrechtlichen Folgen, die sich aus der Nichtbeachtung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften sowie der ETV ergeben, ...“.

Artikel 19**Übergangsbestimmungen**

§ 1

§ 1 wurde wegen Mehrdeutigkeit gestrichen. Nahe lag die Deutung, wonach Artikel 3 § 1 nicht für neue Fahrzeuge gilt. Zudem war er lediglich eine Einleitung für die folgenden Paragraphen.

§ 2

Die 2011-Fassung der ATMF ist am 1. Januar 2011 in Kraft getreten. Die Änderungen in diesem Paragraphen stellen keine inhaltliche Änderung zur 2011-Fassung der ATMF dar.

Mit dem Inkrafttreten der ATMF am 1. Januar 2011 (und der Interoperabilitätsrichtlinie der EU am 19. Juli 2008) wurde die Zuständigkeit für die Genehmigung/Zulassung von Fahrzeugen von Eisenbahnunternehmen auf Staatsebene übertragen. Als die ATMF 2011 in Kraft getreten sind, gab es noch keine Einheitlichen Technischen Vorschriften (ETV), die Grundlage der Zulassung sein könnten. Die Zulassung musste daher Staat für Staat gemäß Artikel 6 § 4 durchgeführt werden. Auch in Abwesenheit harmonisierter ETV-Vorschriften galten die Grundsätze der ATMF vollständig in allen Vertragsstaaten. Daraus ergab sich, dass die Staaten und nicht die Eisenbahnunter-

nehmen die Verantwortung für die Zulassung der Fahrzeuge übernahmen.

Der 19. Juli 2008, Inkrafttretensdatum der Interoperabilitätsrichtlinie in der EU, hat außerhalb der EU keine besondere Bedeutung. Dieses Datum kann somit in diesem Sinne nicht in die ATMF übernommen werden. Jedes andere Vorgehen würde bedeuten, dass zwischen dem 19. Juli 2008 und dem 1. Januar 2011 getroffene korrekte Entscheidungen und korrekt durchgeführte Verfahren in Frage gestellt werden müssten. Eine derartig rückwirkende Anwendung sollte vermieden werden.

Mit dem Inkrafttreten von ETV ab 2012 werden harmonisierte Anforderungen eingeführt. Die Vertragsstaaten sollten diese ETV in ihrem jeweiligen Eisenbahnsektor umsetzen.

Die Herangehensweise im Fall der ATMF unterschied sich grundlegend von derjenigen im Fall des RIV oder RIC, bei denen es sich um Vereinbarungen zwischen Eisenbahnen handelt. Zudem ist das RIV zwischenzeitlich aufgehoben worden. Aus diesem Grund können mit Inkrafttreten der ATMF am 1. Januar 2011, RIV und RIC nicht länger die einzige Grundlage für die Zulassung bilden.

§ 2a

Da der Inhalt möglicher von diesem Paragraphen abgedeckten Vereinbarungen nicht bekannt ist, sollte diesen kein Sonderstatus eingeräumt werden. Neutraler ist die Formulierung, dass diese Vorschriften die ursprünglichen Vereinbarungen nicht berühren, als der Text: „vor 2011 gebaute Fahrzeuge gelten als zugelassen“. Auf diese Weise bleiben bilaterale und multilaterale Vereinbarungen unberührt, und vor allem können auch Zweideutigkeiten in Fällen von begrenzt gültigen Vereinbarungen vermieden werden.

§ 3

Die in § 3 vorgenommenen Änderungen dienen der Herstellung der Kohärenz mit § 5.

§ 4

§ 4 wurde redaktionell angepasst.

§ 5

Die ATMF behandeln nicht nur Sicherheits- sondern auch Interoperabilitätsaspekte. Der Satz stimmt nun mit Artikel 6 Absatz 9 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft überein.

§ 6

§ 6 wurde redaktionell angepasst.

§ 7

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

Artikel 20**Meinungsverschiedenheiten**

Artikel 20 wurde redaktionell angepasst.