Verordnung über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen

(Gütertransportverordnung, GüTV)

vom …

Der Schweizerische Bundesrat,

gestützt auf die Artikel 3 Absatz 3, 7 Absatz 1, 8 Absatz 2, 10 Absatz 8, 14 Absatz 2, 15 Absatz 4, 16 Absatz 3, 19 Absatz 3, 23 Absatz 4, 24 Absatz 4, 26 Absatz 3, 27 Absatz 4, 28 Absatz 1, 32 Absätze 1 und 2 des Gütertransportgesetzes vom…[1] (GüTG),

Artikel 38 des Bundesgesetzes vom 22. März 1985[2] über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundenen Mittel (MinVG)

und die Artikel 8 und 9 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes vom 19. Dezember 2008[3] (GVVG),

verordnet:

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand (aArt. 1)

Diese Verordnung regelt:

a. die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und die Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen;

b. die finanzielle Förderung des Transports, des Umschlags und des Verlads von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen;

SR .....

1 SR **742.41**
2 SR **725.116.2**
3 SR **740.1**

c. die Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport, für die digitale automatische Kupplung sowie für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene und auf dem Wasser;

d. die finanzielle Förderung des Transports von begleiteten Motorfahrzeugen auf der Schiene;

e. die Planung, den Bau, den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen.

Art. 2 Transport gefährlicher Güter (aArt. 3)
(Art. 7 Abs. 1 GüTG)

Eisenbahn-, Seilbahn- und Schifffahrtsunternehmen können das Einfüllen, Verladen und Entladen gefährlicher Güter einschränken.

2. Kapitel: Investitionsbeiträge und andere Beiträge

1. Abschnitt: Investitionsbeiträge für Umschlags- und Verladeanlagen

Art. 3 Investitionsbeiträge (aArt. 4)
(Art. 10 Abs. 8 GüTG)

[1] Der Bund leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau, die Erweiterung und Erneuerung von Umschlags- und Verladeanlagen im Inland in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.

[2] Er leistet die Investitionsbeiträge an den Neubau und die Erweiterung von KV-Umschlagsanlagen im Ausland in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.

[3] Das Bundesamt für Verkehr (BAV) kann verlangen, dass A-fonds-perdu-Beiträge durch Grundpfandrecht oder Bankgarantie gesichert werden.

Art. 4 Voraussetzungen (aArt. 5)
(Art. 10 Abs. 8 GüTG)

[1] Investitionsbeiträge werden nur geleistet, wenn sich die Betreiberin von Umschlags- und Verladeanlagen mit eigenen Mitteln in angemessenem Umfang an den anrechenbaren Kosten beteiligt. Der Bund berücksichtigt dabei allfällige zusätzliche Förderungen von Kantonen und Gemeinden.

[2] Als Betreiberin einer Anlage gilt die Partei, die für den Betrieb, insbesondere das Verladen und Entladen oder den Umschlag der Güter, verantwortlich ist. Falls die Betreiberin einer Anlage nicht gleichzeitig die Eigentümerin ist, muss sie dem BAV vor dem Abschluss der Vereinbarung über die Zusicherung der Investitionsbeiträge eine Bevollmächtigung vorlegen, welche die Zuständigkeiten regelt.

[3] Investitionsbeiträge an Neubau- und Erweiterungsprojekte mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen Franken werden nur geleistet, wenn auf den betreffenden Anlagen folgende Mindestmengen pro Jahr transportiert werden:

a. auf Anschlussgleisen: 720 beladene Bahnwagen;

b. auf KV-Umschlagsanlagen; 5000 Standard-Containereinheiten (Twenty Foot Equivalent Units, TEU).

[4] Für die Mindestmengen massgebend sind nur Mengen, die nicht aufgrund gesetzlicher Bestimmungen oder von Auflagen in Bau- und Betriebsbewilligungen ohnehin auf der Schiene transportiert werden müssen.

Art. 5 Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs (aArt. 6)
(Art. 10 Abs. 7 und Art. 32 Abs. 2 GüTG)

[1] Die Eigentümerinnen und die Betreiberinnen der vom Bund geförderten KV-Umschlagsanlagen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Anlagen, indem sie:

a. sich bei der Zuteilung von Kapazitäten, der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;

b. Dritte bei der Zuteilung von Kapazitäten, der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleich behandeln;

c. die grundsätzlichen Bedingungen des Zugangs, der Zuteilung der Kapazitäten, der Erbringung der Dienstleistungen und des Verfahrens sowie die Preise publizieren;

d. die anzubietenden Dienstleistungen sowie deren Preise einschliesslich der Bedingungen für Rabatte und mehrjähriger Rahmenvereinbarungen publizieren.

[2] Die Eigentümerinnen und die Betreiberinnen der vom Bund geförderten Anlagen müssen die Vertraulichkeit der Daten Dritter gewährleisten.

Art. 6 Gewährung des diskriminierungsfreien Zugangs zu Dienstleistungen im Gütertransport auf der Schiene (aArt. 6*a*)
(Art. 13 Abs. 5 und Art. 32 Abs. 2 GüTG)

Unternehmen, die Dienstleistungen in der Zustellung von Zügen, Wagen oder Wagengruppen zwischen der Eisenbahninfrastruktur und Anschlussgleisen oder KV-Umschlagsanlagen erbringen, stellen den diskriminierungsfreien Zugang zu diesen Dienstleistungen sicher, indem sie:

a. sich bei der Erbringung von Dienstleistungen und der Bemessung von Preisen für den eigenen Bedarf an die Regeln halten, die für Dritte gelten;

b. Dritte bei der Erbringung von Dienstleistungen, der Zuteilung von Ressourcen und der Bemessung von Preisen unter gleichen Bedingungen gleich behandeln;

c. die grundsätzlichen Bedingungen für die Erbringung der Dienstleistungen, für die Planung und Zuteilung der Ressourcen sowie für die Bemessung der Preise publizieren.

Art. 7 Anrechenbare Kosten (aArt. 7)
(Art. 10 Abs.4 und 8 GüTG)

[1] Für die Bestimmung der Höhe der Investitionsbeiträge legt das BAV die anrechenbaren Kosten pro Element mittels pauschaler Beträge fest. Für Elemente, für die keine Pauschale festgelegt werden kann, erfolgt die Bemessung der anrechenbaren Kosten mittels Höchstsätzen. Das BAV legt die Beträge und Höchstsätze in einer Richtlinie fest.

[2] Nicht anrechenbar sind insbesondere:

a. Kosten für die Anschlussvorrichtung;
b. Entschädigungen an Behörden und Kommissionen;
c. Kapitalkosten, Kosten der Beschaffung und Verzinsung von Baukrediten sowie für die Sicherung von Finanzhilfen oder Währungsabsicherungen;
d. der Unterhalt von KV-Umschlagsanlagen und Anschlussgleisen;
e. der ersatzlose Rückbau von Weichen und Gleisabschnitten.

[3] Bei KV-Umschlagsanlagen können die Kosten für den Landerwerb in begründeten Einzelfällen anrechenbar sein.

Art. 8 Bemessung (aArt. 8)
(Art. 10 Abs. 8 GüTG)

[1] Der Investitionsbeitrag des Bundes an das anrechenbare Investitionsvolumen beträgt:

a. für Erneuerungen privater Güterverkehrsanlagen pauschal 40 Prozent;
b. für Neubauten und Erweiterungen mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von unter fünf Millionen Franken pauschal 50 Prozent;
c. für Neubauten und Erweiterungen mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von über fünf Millionen Franken 40 bis 60 Prozent;
d. für Neubauten und Erweiterungen von Anlagen mit nationaler verkehrspolitischer Bedeutung höchstens 80 Prozent.

[2] Das BAV legt für die Anlagen nach Absatz 1 Buchstaben c und d in einer Richtlinie fest, nach welchen Voraussetzungen der Beitragssatz bestimmt wird. Es berücksichtigt dabei die Kriterien nach Artikel 10 Absatz 5 GüTG und stellt sicher, dass Projekte nach Buchstabe c nicht schlechter gestellt werden als Projekte nach Buchstabe b.

[3] Entsteht durch die Investition ein Vorteil Dritter, so bewertet das BAV deren finanziellen Nutzen und reduziert die Investitionsbeiträge des Bundes entsprechend.

Art. 9 Offerte (aArt. 10)
(Art. 10 Abs. 6 GüTG)

[1] Für die Festlegung der Investitionsbeiträge in einer Vereinbarung über die Zusicherung der Investitionsbeiträge ist dem BAV eine verbindliche Offerte zu unterbreiten.

[2] Der Offerte sind insbesondere folgende Unterlagen beizulegen:

a. ein mehrjähriger, über die Vereinbarungsperiode reichender Investitionsplan differenziert nach Erweiterungen und Erneuerungen;

b. ein Situationsplan der Anlage;

c. Angaben über zugesicherte Beiträge von Kantonen oder Dritten sowie weitere Leistungen der öffentlichen Hand;

d. gegebenenfalls die veranschlagte Transportmenge;

e. gegebenenfalls die Baubewilligung.

[3] Der Offerte für eine KV-Umschlagsanlage mit einem anrechenbaren Investitionsvolumen von über fünf Millionen Franken sind zusätzlich beizulegen:

a. eine Übersicht über die erwarteten Kosten und Erlöse des Betriebs der Anlage;

b. die veranschlagte Kapazität der Anlage;

c. die geplante Schienenanbindung;

d. die geplante Strassenanbindung.

[4] Das BAV kann bei Bedarf zusätzliche Unterlagen einfordern.

[5] Es regelt den Detaillierungsgrad und die Form der Unterlagen in einer Richtlinie.

Art. 10 Vereinbarung (aArt. 11)
(Art. 10 Abs. 6 GüTG)

[1] Das BAV schliesst mit den Betreiberinnen von Umschlags- und Verladeanlagen eine Vereinbarung über die Zusicherung der Investitionsbeiträge ab.

[2] Der Zeitraum der Vereinbarung richtet sich nach der Gültigkeit des Verpflichtungskredites nach Artikel 10 Absatz 9 GüTG.

[3] Vereinbarungen für Neuanlagen, für wieder in Betrieb genommene Anlagen und bei Betreiberwechsel können jederzeit abgeschlossen werden; deren Befristung richtet sich nach der Gültigkeit des jeweiligen Verpflichtungskredites nach Artikel 10 Absatz 9 GüTG.

[4] Die Vereinbarung enthält insbesondere:

a. eine Umschreibung der zu tätigenden Investitionen;

b. den Höchstbetrag des Investitionsbeitrages des Bundes;

c. die gemäss eingereichtem Investitionsplan vorgesehenen Investitionsbeiträge des Bundes pro Jahr;

d. Vorgaben für die Berichterstattung;

e. die Pflichten der Betreiberin, insbesondere die Anlage während der Lebensdauer von zwanzig Jahren in betriebsfähigem und sicherem Zustand zu halten;

f. bei Projekten mit anrechenbarem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen Franken die zu erbringende Transportmenge;

g. die Modalitäten für die Gewährung, Entrichtung und Weitergabe der Umschlags- und Verladebeiträge nach Artikel 26;

h. die Modalitäten für die Auszahlungen sowie die dafür erforderlichen Nachweise.

[5] Die Zusicherung der Investitionsbeiträge verfällt, wenn der Baubeginn oder die Beschaffung nicht innerhalb der Geltungsdauer der Vereinbarung erfolgt ist.

[6] Nach dem Baubeginn oder der erfolgten Beschaffung werden keine Investitionsbeiträge zugesichert, es sei denn, das BAV habe dem vorzeitigen Baubeginn oder der vorzeitigen Beschaffung zugestimmt.

[7] Ergeben sich während der Geltungsdauer einer Vereinbarung Abweichungen von den zugrunde gelegten Annahmen, so nehmen die Parteien Verhandlungen zur Anpassung der Vereinbarung auf.

Art. 11 Auszahlung (aArt. 12)
(Art. 10 Abs. 8 GüTG)

[1] Das BAV veranlasst die Auszahlung der Investitionsbeiträge, nachdem es geprüft hat, ob die Massnahmen gemäss der Vereinbarung umgesetzt worden sind.

[2] Bei Projekten mit Investitionsbeiträgen über fünf Millionen Franken sind auf Gesuch hin anteilsmässige Auszahlungen bis zu höchstens 80 Prozent der Investitionsbeiträge möglich.

Art. 12 Rückforderung (aArt. 14)

[1] Das BAV fordert bei Neubauten und Erweiterungen mit anrechenbarem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen Franken die Investitionsbeiträge vollständig zurück, wenn innerhalb von fünf Jahren nach deren Erhalt die für eine Förderung vorausgesetzte Mindestmenge nach Artikel 4 Absatz 4 nicht erreicht wird.

[2] Es fordert bei Neubauten und Erweiterungen mit anrechenbarem Investitionsvolumen von mehr als fünf Millionen Franken die Investitionsbeiträge anteilsmässig zurück, wenn die vereinbarte Transportmenge nicht erreicht wird. Der rückzahlbare Betrag wird ausgehend von einer Lebensdauer der Anlage von zwanzig Jahren herabgesetzt.

[3] Es fordert bei Neubauten und Erweiterungen die Investitionsbeiträge anteilsmässig zurück, wenn der betriebsfähige Zustand der geförderten Anlage vor Ablauf der Lebensdauer von zwanzig Jahren nicht mehr gegeben ist.

[4] Erfolgt innerhalb der Lebensdauer von zwanzig Jahren ein Betreiberwechsel, verzichtet das BAV auf eine Rückforderung, wenn die neue Betreiberin die in der Vereinbarung der bisherigen Betreiberin enthaltenen Verpflichtungen übernimmt.

[5] Das BAV fordert Investitionsbeiträge ganz oder teilweise zurück, wenn die geförderte KV-Umschlagsanlage nicht diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt wird. Die Rückforderung erfolgt samt einem Zins von jährlich fünf Prozent seit der Auszahlung.

[6] In Härtefällen kann das BAV ganz oder teilweise auf eine Rückforderung verzichten.

2. Abschnitt: Umschlags- und Verladebeiträge

Art. 13 Empfänger
(Art. 14 Abs. 2 GüTG)

[1] Der Bund richtet die Umschlags- und Verladebeiträge an die Betreiberinnen von Anschlussgleisen und KV-Umschlagsanlagen aus.

[2] Die Umschlags- und Verladebeiträge für beladene Bahnwagen, die auf Freiverladeanlagen empfangen oder versendet werden, werden an die Person ausgerichtet, welcher die Kosten für die Beförderung der Fracht in Rechnung gestellt werden.

Art. 14 Bemessungsgrundlage
(Art. 14 Abs. 2 GüTG)

[1] Der Umschlags- und Verladebeitrag wird pro empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen ausgerichtet.

[2] Er wird je Anschlussgleis für maximal 8000 beladene Bahnwagen ausgerichtet.

[3] Massgebend sind nur Mengen, die nicht aufgrund gesetzlicher Bestimmungen oder von Auflagen in Bau- und Betriebsbewilligungen ohnehin auf der Schiene transportiert werden müssen.

Art. 15 Beitragshöhe
(Art. 14 Abs. 2 GüTG)

[1] Der Beitrag pro empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen beträgt vierzig Franken.

[2] Im Falle einer Erhöhung oder Kürzung des Voranschlagskredits für Umschlags- und Verladebeiträge Schienengüterverkehr kann das BAV den Beitrag im Verhältnis zur Erhöhung oder Kürzung anpassen.

Art. 16 Voraussetzungen
(Art. 14 Abs. 2 GüTG)

[1] Umschlags- und Verladebeiträge werden für Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen ausgerichtet, wenn mit der Betreiberin der Anlage eine Vereinbarung nach Artikel 10 Absatz 6 GüTG besteht.

[2] Umschlags- und Verladebeiträge für auf Freiverladeanlagen versendete oder empfangene, beladene Bahnwagen werden auf Gesuch hin ausgerichtet.

[3] Beiträge für Anschlussgleise werden nur ausgerichtet, wenn auf der Anlage eine Mindestmenge von 720 empfangenen oder versendeten beladenen Bahnwagen pro Jahr erreicht wird. Für Neubauten und wieder in Betrieb genommene Anschlussgleisanlagen gilt die Untergrenze erst ab dem sechsten Betriebsjahr.

[4] Das BAV legt den Prozess für die Ausrichtung der Umschlags- und Verladebeiträge und die damit verbundenen Fristen in einer Richtlinie fest.

Art. 17 Nachweis

Sämtliche für die Ausrichtung der Umschlags- und Verladebeiträge wesentlichen Unterlagen und Belege sind während fünf Jahren aufzubewahren und dem BAV auf Verlangen hin vorzuweisen.

3. Abschnitt: Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser

Art. 18 Voraussetzungen (aArt. 19)
(Art. 15 Abs. 4 GüTG)

Investitionsbeiträge für technische Neuerungen im Gütertransport auf der Schiene und auf dem Wasser können gewährt werden, wenn dadurch:

a. Güter effizienter oder ressourcenschonender transportiert werden;

b. Test- oder Pilotanwendungen gestärkt werden; oder

c. die Migration auf neue technische Standards unterstützt und beschleunigt wird.

Art. 19 Anrechenbare Kosten (aArt. 20)
(Art. 15 Abs. 4 GüTG)

[1] Anrechenbar sind insbesondere die Kosten der Projektierung, der Beschaffung und des mit dem Projekt verbundenen unabdingbaren Eigenaufwands.

[2] Nicht anrechenbar sind die Kosten für:

a. allgemeine Studien, Vorstudien und Machbarkeitsstudien;

b. Grundlagenforschung im Zusammenhang mit technischen Neuerungen.

Art. 20 Gesuch (aArt. 21)
(Art. 15 Abs. 4 GüTG)

[1] Das Gesuch für einen Investitionsbeitrag ist beim BAV einzureichen.

[2] Es muss folgende Unterlagen enthalten:

a. eine umfassende Beschreibung der Neuerungen und ihres Nutzens für den Gütertransport auf der Schiene oder auf dem Wasser;

b. einen Kostenvoranschlag;

c. Angaben über zugesicherte Beiträge der öffentlichen Hand und Dritter;

d. den beantragten Bundesbeitrag und dessen Verteilung über die Jahre;

e. einen Projektplan mit Zwischenzielen zur Erlangung der für die Neuerungen erforderlichen technischen und betrieblichen Zulassungen.

[3] Das BAV kann bei Bedarf weitere Unterlagen anfordern.

[4] Es entscheidet nach Anhörung der Branche über das Gesuch.

Art. 21 Zusicherung (aArt. 22)
(Art. 15 Abs. 3 GüTG)

[1] Das BAV sichert den Investitionsbeitrag mittels Verfügung oder Vereinbarung zu. Es legt darin insbesondere den Beitragssatz, die anrechenbaren Kosten und den Höchstbetrag des Investitionsbeitrags fest.

[2] Für Projekte, die bereits auf der Basis anderer rechtlicher Grundlagen Beiträge der öffentlichen Hand zugesichert erhalten haben, werden keine Investitionsbeiträge nach Artikel 15 GüTG geleistet oder die Investitionsbeiträge des Bundes werden entsprechend gekürzt.

Art. 22 Berichterstattung (aArt. 23)
(Art. 15 Abs. 4 GüTG)

[1] Die Gesuchstellerin erstattet dem BAV Bericht über die Umsetzung der technischen Neuerung, die praktischen Resultate und den tatsächlichen Nutzen für den Gütertransport auf der Schiene oder auf dem Wasser.

[2] Die Inhalte des Berichts gelten nicht als Berufs-, Geschäfts- oder Fabrikationsgeheimnis im Sinne des Öffentlichkeitsgesetzes vom 17. Dezember 2004[4] (BGÖ).

4. Abschnitt: Investitionsbeiträge für die digitale automatische Kupplung

Art. 23 Investitionsbeiträge
(Art. 15 Abs. 2 GüTG)

Der Bund kann Fahrzeughaltern mit Sitz in der Schweiz einen einmaligen Investitionsbeitrag pro Fahrzeug für die Ausrüstung von Bahnwagen und Triebfahrzeugen mit der digitalen automatischen Kupplung (DAK) leisten.

Art. 24 Voraussetzungen
(Art. 15 Abs. 2 GüTG)

Die Investitionsbeträge werden nur unter folgenden Voraussetzungen ausgerichtet:

a. Die Fahrzeuge müssen über die Immatrikulationsnummer eindeutig identifizierbar sein;

b. Die Fahrzeuge müssen mit vollständigen Angaben im Register der zugelassenen Fahrzeuge nach Artikel 17*a* des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957[5] (EBG) eingetragen sein.

4 SR **152.3**
5 SR **742.101**

Art. 25 Funktionalitäten der DAK

Der Umfang und die Definition der Funktionalitäten der eingebauten DAK richten sich nach den technischen Spezifikationen Interoperabilität (TSI). Die eingebaute DAK muss mindestens folgende Funktionalitäten umfassen:

a. das automatische mechanische Kuppeln und Entkuppeln;

b. das automatische Kuppeln und Entkuppeln der Bremsluftleitungen;

c. das automatische Kuppeln und Entkuppeln elektrischer Verbindungen;

d. das ablaufbergsichere manuelle Entkuppeln;

e. die automatische Bremsprobe;

f. die digitale Aufnahme der Wagenreihung und -ausrichtung im Zug;

g. die digitale Zugsintegritätsinformation.

Art. 26 Höhe der Investitionsbeiträge
(Art. 15 Abs. 4 GüTG)

[1] Die Höhe des Investitionsbeitrags für Bahnwagen mit Baujahr ab 2010 und einer Immatrikulation vor dem 1. Januar 2026 oder die während der Laufzeit des Verpflichtungskredits für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene[6] beschafft werden beträgt 10 000 Franken.

[2] Die Höhe des Beitrags für Bahnwagen der Baujahre 1995–2009 beträgt 5000 Franken.

[3] Die Höhe des Beitrags für Triebfahrzeuge, die nach Ende der Ausrüstung mindestens noch fünf Jahre im Einsatz sind, beträgt 75 000 Franken.

Art. 27 Gesuch

[1] Das Gesuch für einen Investitionsbeitrag ist beim BAV einzureichen.

[2] Es muss folgende Angaben enthalten:

a. Auflistung der Fahrzeuge mit jeweiliger Immatrikulationsnummer;

b. Baujahr je Fahrzeug.

[3] Das BAV kann bei Bedarf weitere Unterlagen verlangen.

[4] Es entscheidet über das Gesuch.

Art. 28 Zusicherung
(Art. 15 Abs. 2 GüTG)

Das BAV sichert den Fahrzeughaltern die Investitionsbeiträge mittels Verfügung zu. In der Verfügung werden die Fahrzeuge mit Immatrikulationsnummer festgehalten, deren Ausrüstung finanziert wird.

[6] BBl …

Art. 29 Koordination der Ausrüstungsarbeiten
(Art. 15 Abs. 2 und 4 GüTG)

[1] Die Branche gründet eine Organisation zur Ausrüstung auf die DAK.

[2] Das BAV kann dieser Organisation übergeordnete Aufgaben für die Ausrüstung auf die DAK übertragen.

[3] Das BAV vereinbart mit ihr schriftlich insbesondere:

a. Inhalt und Umfang der Aufgaben;

b. die Vergütung ihrer Aufwendungen;

c. die Rechte an Informatiksystemen, -applikationen und Daten.

[4] Das BAV kann der Organisation die Abwicklung der mit den Zusicherungsverfügungen nach Artikel 28 gewährten Investitionsbeiträge übertragen.

[5] Die geplanten ungedeckten Kosten für die Erfüllung der übertragenen Aufgaben werden als untergeordnete Sachausgaben aus dem Verpflichtungskredit für die Einführung der digitalen automatischen Kupplung im Gütertransport auf der Schiene[7] finanziert.

[6] Die Organisation schliesst mit den betroffenen Fahrzeughaltern schriftliche Verträge über die von ihr zu übernehmenden Arbeiten und die Kostenaufteilung. Arbeiten, welche Inhalt und Umfang nach Absatz 3 Buchstabe a übersteigen, sind in diesen Verträgen zu regeln und werden zu Marktkonditionen verrechnet.

5. Abschnitt: Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge

Art. 30 Voraussetzungen
(Art. 16 Abs. 3 GüTG)

Investitionsbeiträge für klimafreundliche Fahrzeuge auf der Schiene und für Güterschiffe der Binnenschifffahrt können gewährt werden, wenn diese in der Schweiz zugelassen sind.

Art. 31 Investitionsbeiträge
(Art. 16 Abs. 3 GüTG)

[1] Der Bund leistet die Investitionsbeiträge in Form von A-Fonds-perdu-Beiträgen.

[2] Die Höhe der Beiträge richtet sich bei Fahrzeugen auf dem Wasser nach den Mehrkosten der Investition in ein Fahrzeug mit treibhausgasemissionsarmen Antrieben gegenüber der Investition in ein herkömmliches Fahrzeug sowie der Wirkung auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen.

[3] Der Beitragssatz des Bundes beträgt unter Berücksichtigung des Eigeninteresses der Gesuchstellerin höchstens 50 Prozent der Mehrkosten nach Absatz 2.

[7] BBl …

Art. 32 Gesuch
(Art. 16 Abs. 3 GüTG)

[1] Das Gesuch für einen Investitionsbeitrag ist beim BAV einzureichen.

[2] Es muss insbesondere folgende Unterlagen enthalten:

a. eine umfassende Beschreibung der Ausrüstung oder Neuanschaffung und deren Wirkung auf die Reduktion von Treibhausgasen und Luftschadstoffen;

b. einen Kostenvoranschlag und eine Vergleichsofferte für ein Schiff mit konventionellem Antrieb;

c. Angaben über zugesicherte Beiträge der öffentlichen Hand und Dritter;

d. den beantragten Bundesbeitrag.

[3] Das BAV kann bei Bedarf weitere Unterlagen anfordern.

[4] Es entscheidet über das Gesuch.

Art. 33 Zusicherung
(Art. 16 Abs. 3 GüTG)

[1] Das BAV sichert den Investitionsbeitrag mittels Verfügung oder Vereinbarung zu. Es legt darin insbesondere den Beitragssatz, die anrechenbaren Kosten und den Höchstbetrag des Investitionsbeitrags fest.

[2] Für Projekte, die bereits auf der Basis anderer rechtlicher Grundlagen Beiträge der öffentlichen Hand zugesichert erhalten, werden keine Investitionsbeiträge nach Artikel 16 GüTG geleistet oder die Investitionsbeiträge des Bundes werden entsprechend gekürzt.

6. Abschnitt: Betriebsbeiträge

Art. 34 Alpenquerender kombinierter Verkehr (aArt. 15)
(Art. 8 GVVG)

[1] Im alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr über Distanzen von mehr als 600 Kilometern und im alpenquerenden begleiteten kombinierten Verkehr gilt der Bund den Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dritten die ungedeckten Kosten der von ihm bestellten Angebote ab, die effektiv erbracht worden sind.

[2] Das BAV legt die Fristen für die einzelnen Phasen des Bestellverfahrens sowie die maximalen Beitragssätze fest.

[3] Im alpenquerenden unbegleiteten kombinierten Verkehr über Distanzen von weniger als 600 Kilometern kann der Bund eine pauschale Abgeltung pro Sendung ausrichten. Diese Abgeltung ist höher als die Abgeltung pro Sendung über Distanzen von mehr als 600 Kilometern. Das BAV legt die Höhe der Abgeltung pro Sendung fest.

[4] Eisenbahnverkehrsunternehmen und Dritte, die Anspruch auf Betriebsbeiträge erheben, reichen dem BAV jährlich eine Offerte ein.

[5] Die Offerte muss insbesondere folgende Angaben enthalten:

a. die Anzahl Züge;

b. die Anzahl Sendungen;

c. zugesicherte Beiträge Dritter;

d. eine Planrechnung.

[6] Nimmt es eine Offerte an, so schliesst es mit der Leistungserbringerin eine Vereinbarung ab. Darin werden insbesondere das bestellte Angebot und die Höhe der Betriebsbeiträge sowie die Modalitäten der Zahlenmeldungen durch die Leistungserbringerin und der Auszahlung der Betriebsbeiträge festgelegt.

Art. 35 Beteiligung des Bundes an Bestellungen der Kantone (aArt. 16) (Art. 12 GüTG)

[1] Bestellt ein Kanton ein Angebot des Gütertransports auf der Schiene und ersucht er den Bund um Betriebsbeiträge, so umfasst das Gesuch:

a. einen Entwurf der Angebotsvereinbarung;

b. die Darstellung einer kantonalen Güterverkehrsstrategie oder eines Güterverkehrskonzepts;

c. die beim Bund beantragte Fördersumme für die entsprechende Periode.

[2] Bestellt ein Kanton ein Angebot auf dem Netz der Schmalspurbahnen, so können die Betriebsbeiträge des Bundes bis zum prozentualen Anteil der Bundesbeteiligung nach Anhang 3 der Verordnung vom 16. Oktober 2024[8] über die Abgeltungen und die Rechnungslegung im regionalen Personenverkehr (ARPV) erhöht werden.

[3] Das BAV schliesst gemeinsam mit dem Kanton eine Vereinbarung mit der Leistungserbringerin ab.

7. Abschnitt: Investitions- und Betriebsbeiträge an den Transport begleiteter Motorfahrzeuge

Art. 36 (aArt. 24)

[1] Der Bund kann Investitions- und Betriebsbeiträge zur Förderung des Transports begleiteter Motorfahrzeuge (Autoverlad) leisten.

[2] Die Investitionsbeiträge werden als unverzinsliche rückzahlbare Darlehen oder als A-Fonds-perdu-Beiträge gewährt. Das Verfahren richtet sich nach Artikel 18 MinVG[9].

[3] Das Verfahren für die Ausrichtung der Betriebsbeiträge richtet sich nach den Artikeln 30–32 und 34–41 ARPV[10].

8 SR **745.16**
9 SR **725.116.2**
10 SR **745.16**

3. Kapitel: Anschlussgleise

1. Abschnitt: Anschlussgewährung, Planung und Bau von Anschlussgleisen

Art. 37 Anschlussgewährung (aArt. 25)
(Art. 18 und Art. 20 GüTG)

[1] Die Person, die ein Baugesuch für ein Anschlussgleis einreichen will, oder die zuständige Planungsbehörde fordert die betroffene Infrastrukturbetreiberin auf, sich zur Gewährung des Anschlusses zu äussern.

[2] Auf offener Strecke wird nur in begründeten Einzelfällen ein Anschluss gewährt.

Art. 38 Vertragliche Regelungen (aArt. 26)
(Art. 22 GüTG)

[1] Die Infrastrukturbetreiberin und der direkte Anschliesser vereinbaren in einem schriftlichen Anschlussvertrag die Aufgaben und Zuständigkeiten namentlich bezüglich Bau, Betrieb, Instandhaltung und Rückbau der Anschlussvorrichtung.

[2] Als Anschliesser gilt die Eigentümerin der Anlage. Wird die Anlage durch einen Dritten tatsächlich betrieben, so gilt dieser als Anschliesser. Er regelt seine Beziehung mit der Eigentümerin in einem Vertrag.

Art. 39 Änderung, vorübergehende Sperrung und Rückbau der Anschlussvorrichtung (aArt. 27)

[1] Muss eine Anschlussvorrichtung geändert oder vorübergehend gesperrt werden, so muss die Infrastrukturbetreiberin dies dem Anschliesser ein Jahr im Voraus ankündigen. Der Anschlussvertrag ist entsprechend anzupassen.

[2] Die Infrastrukturbetreiberin muss dem Anschliesser unter Kündigung des Anschlussvertrages ein Jahr im Voraus schriftlich und begründet mitteilen, dass:

a. die Anschlussvorrichtung zurückgebaut wird;

b. die Anschlussvorrichtung nicht mehr benützt werden kann.

Art. 40 Kostentragung bei Anschlussvorrichtungen (aArt. 28)
(Art. 23 GüTG)

[1] Die Kosten für Anschlussvorrichtungen trägt die Infrastrukturbetreiberin.

[2] Wird die Anschlussvorrichtung auf Begehren des Anschliessers angepasst oder der Rückbau der Anschlussvorrichtung durch ihn verursacht, so trägt er die daraus entstehenden Kosten. Die Infrastrukturbetreiberin beteiligt sich an den Kosten, soweit ihr aus der Massnahme Vorteile erwachsen.

Art. 41 Grundsätze für Planung und Bau (aArt. 29)
(Art. 19 Abs. 1 und 2 GüTG)

[1] Für die Planung und den Bau von Anschlussgleisen gelten die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung.

[2] Die Bestimmungen über die Interoperabilität sind nicht anwendbar.

Art. 42 Baubewilligung; Prüfung des BAV (aArt. 30)
(Art. 18 Abs. 2 GüTG)

[1] Einer Prüfung durch das BAV nach Artikel 18 Absatz 2 GüTG unterliegen Gesuche für den Bau, die Änderung und den Rückbau von Anschlussgleisen. Dieser Prüfung unterliegen auch Baugesuche für Bauten und Anlagen über, unter und in der Nähe von Anschlussgleisen, sofern diese Bauten und Anlagen den sicheren Betrieb der Anschlussgleise beeinträchtigen könnten.

[2] Nicht dieser Prüfung unterliegen Baugesuche für Bauten und Anlagen nach Artikel 1*a* der Verordnung vom 2. Februar 2000[11] über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnen (VPVE).

[3] Die zur Prüfung einzureichenden Unterlagen bestimmen sich nach Artikel 3 Absätze 1 und 2 VPVE.

[4] Das BAV prüft die Unterlagen risikoorientiert mit Stichproben. Es kann Unterlagen selbst prüfen oder durch unabhängige Sachverständige prüfen lassen sowie von der Gesuchstellerin Nachweise und Prüfberichte Sachverständiger verlangen.

[5] Es teilt der Gesuchstellerin und der Leitbehörde das Prüfungsergebnis innerhalb von sechs Monaten ab dem Eingang der vollständigen Unterlagen mit.

2. Abschnitt: Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen

Art. 43 Sicherheit (aArt. 31)
(Art. 19 Abs. 3 GüTG)

[1] Für den Betrieb und die Instandhaltung von Anschlussgleisen gelten die Sicherheitsbestimmungen der Eisenbahngesetzgebung.

[2] Für den Betrieb von Anschlussgleisen sind weder eine Sicherheitsgenehmigung noch eine Sicherheitsbescheinigung erforderlich.

Art. 44 Betriebsbewilligung (aArt. 32)
(Art. 18 Abs. 3 GüTG)

[1] Die Erteilung der Betriebsbewilligung ist dem BAV spätestens drei Monate vor der geplanten Inbetriebnahme des Anschlussgleises zu beantragen. Für die einzureichenden Unterlagen gilt Artikel 8 der Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983[12] (EBV).

11 SR **742.142.1**
12 SR **742.141.1**

[2] Das BAV kann die Bewilligung entziehen, wenn ein sicherer Betrieb des Anschlussgleises, insbesondere wegen mangelhafter Instandhaltung, nicht mehr gewährleistet ist.

[3] Ist keine Betriebsbewilligung erforderlich, so kann das BAV jederzeit den Anschliesser zur Bestätigung der Rechtskonformität auffordern oder die Rechtskonformität der Anlage selbst überprüfen oder durch Sachverständige überprüfen lassen.

Art. 45 Betriebsvorschriften (aArt. 33)
(Art. 19 Abs. 2 und 3 GüTG)

[1] Die Anschliesser müssen Betriebsvorschriften erlassen, die sowohl im Normalfall wie auch bei Störungen eine zuverlässige Durchführung des Eisenbahnbetriebs gewährleisten.

[2] Sie müssen darin insbesondere das Tragen der persönlichen Schutzausrüstung sowie die erforderlichen Massnahmen bei Ereignissen nach den Artikeln 15 und 16 der Verordnung vom 17. Dezember 2014[13] über die Sicherheitsuntersuchung von Zwischenfällen im Verkehrswesen vorschreiben und die für Betrieb und Instandhaltung verantwortlichen Personen sowie deren Stellvertretung benennen.

[3] Die Anschliesser müssen ihre Betriebsvorschriften dem BAV als Grundlage für dessen Aufsichtstätigkeit zur Verfügung stellen. Betriebsvorschriften, die von den gestützt auf Artikel 17 Absatz 3 EBG[14] vom BAV erlassenen Fahrdienstvorschriften abweichen, sind spätestens drei Monate vor der beabsichtigten Inkraftsetzung dem BAV zur Genehmigung zu unterbreiten.

Art. 46 Personal (aArt. 34)
(Art. 28 Abs. 2 GüTG)

[1] Die Anschliesser müssen für die Leitung des Betriebs und die Instandhaltung ihrer Anlagen mindestens eine verantwortliche Person sowie eine zur Stellvertretung befugte Person ernennen.

[2] Planung, Bau, Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen dürfen nur entsprechend ausgebildetem Personal übertragen werden.

[3] Soweit die Sicherheit des Betriebs besondere Anforderungen stellt, haben die Anschliesser die Dienstkenntnisse und den Gesundheitszustand ihres Personals periodisch zu überprüfen.

[4] Für Personen, die auf Anschlussgleisen Triebfahrzeuge führen oder sicherheitsrelevante Tätigkeiten ausüben, gelten die vom UVEK gestützt auf die Verordnung vom 4. November 2009[15] über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich erlassenen Ausführungsbestimmungen.

13 SR **742.161**
14 SR **742.101**
15 SR **742.141.2**

Art. 47 Fahrzeuge (aArt. 35)

[1] Für Fahrzeuge, die nur auf Anschlussgleisen verkehren, gelten die vom UVEK gestützt auf Artikel 81 EBV[16] erlassenen Ausführungsbestimmungen. Die Fahrzeuge sind so zu betreiben und instand zu halten, dass ein sicherer Eisenbahnbetrieb auf den Anschlussgleisen möglich ist. Für Stellen, die für die Instandhaltung dieser Fahrzeuge verantwortlich sind, besteht keine Zertifizierungspflicht.

[2] Diese Fahrzeuge bedürfen keiner Betriebsbewilligung.

[3] Für Fahrzeuge, die auch ausserhalb von Anschlussgleisen verkehren, gilt Artikel 5*j* EBV[17].

3. Abschnitt: Abweichungen von den Vorschriften für Bau, Betrieb und Instandhaltung von Anschlussgleisen

Art. 48 (aArt. 36)
(Art. 19 Abs. 3 GüTG)

[1] Das BAV kann Abweichungen von den technischen und betrieblichen Bestimmungen sowie den Sicherheitsbestimmungen anordnen, um Gefahren für Menschen, Sachen oder wichtige Rechtsgüter abzuwenden.

[2] Es kann in Einzelfällen Abweichungen nach Absatz 1 bewilligen, wenn der Gesuchsteller nachweist, dass:

a. der gleiche Grad an Sicherheit gewährleistet ist; oder

b. kein inakzeptables Risiko entsteht und alle verhältnismässigen risikoreduzierenden Massnahmen ergriffen werden.

4. Abschnitt: Verantwortlichkeit und Haftpflichtversicherung bei Anschlussgleisen

Art. 49 Verantwortlichkeit (aArt. 37)
(Art. 19 Abs. 3 GüTG)

[1] Die Anschliesser sind für die vorschriftsgemässe Planung, den vorschriftsgemässen Bau, den sicheren Betrieb und die Instandhaltung der Anschlussgleise sowie ihrer Fahrzeuge verantwortlich.

[2] Sie müssen bestehende Bauten, Anlagen und Fahrzeuge neuen Erkenntnissen, veränderten Rahmenbedingungen oder geänderten Vorschriften anpassen, soweit es die Sicherheit erfordert.

[3] Bei elektrischen Anlagen gilt der Anschliesser als Betriebsinhaber im Sinne von Artikel 46 EBV[18].

16 SR **742.141.1**
17 SR **742.141.1**
18 SR **742.141.1**

Art. 50 Haftpflichtversicherung (aArt. 38)
(Art. 24 Abs. 4 GüTG)

[1] Die Anschliesser und Dritte, die das Anschlussgleis benützen, müssen sich bei einem in der Schweiz zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Versicherungsunternehmen oder einer von der Versicherungsaufsichtsbehörde anerkannten Einrichtung versichern.

[2] Die Haftpflichtversicherung muss sich nach den Risiken des auf dem Anschlussgleis durchgeführten Verkehrs richten. Die Versicherungssumme muss mindestens fünf Millionen Franken je Unfallereignis für Personen- und Sachschaden betragen.

5. Abschnitt: Aufsicht über die Anschlussgleise

Art. 51 (aArt.39)
(Art. 28 Abs. 1 und 2 GüTG)

[1] Das BAV führt zum Zweck seiner Aufsicht nach Artikel 28 Absätze 1 und 2 GüTG ein Verzeichnis der Anschlussgleise. Es erlässt eine Richtlinie über das Verzeichnis, insbesondere über die von den Anschliessern mitzuteilenden Angaben.

[2] Es führt im Rahmen seiner Aufsicht periodisch Erhebungen über den Umfang und den Betrieb von Anschlussgleisen durch.

[3] Es kann Aufsichtstätigkeiten Dritten übertragen.

4. Kapitel: Schlussbestimmungen

Art. 52 Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

Die Aufhebung und die Änderung anderer Erlasse werden im Anhang geregelt.

Art. 53 Übergangsbestimmungen

[1] Über Gesuche um Investitionsbeiträge, die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung eingereicht worden sind, wird nach dem bisherigen Recht entschieden.

[2] Die Finanzierung der Anschlussvorrichtungen, für die bei Inkrafttreten dieser Verordnung ein Vertrag zwischen Infrastrukturbetreiberin und Anschliesser besteht, richtet sich weiterhin nach diesem Vertrag.

[3] Bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehende Zusicherungsverfügungen bleiben nach bisherigem Recht gültig.

[4] Das Baubewilligungsverfahren für Anschlussgleise, für die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung ein Baugesuch hängig ist, richtet sich nach dem bisherigen Recht.

[5] Bis zum 31. Dezember 2028 können die Vereinbarungen nach Artikel 10 abweichend von Artikel 10 Absatz 2 für eine kürzere Dauer als die Gültigkeit des Verpflichtungskredites nach Artikel 10 Absatz 9 GüTG abgeschlossen werden.

Art. 54 Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2026 in Kraft.

… Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Karin Keller-Sutter
Der Bundeskanzler: Viktor Rossi

Anhang
(Art. 52)

Aufhebung und Änderung anderer Erlasse

I

Die Gütertransportverordnung vom 25. Mai 2016[19] wird aufgehoben.

II

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

1. Verordnung vom 19. Juni 2024[20] über die Koordination des Verkehrs in Ausnahmesituationen

Ingress

gestützt auf Artikel 150 Absatz 1 des Militärgesetzes vom 3. Februar 1995[21],
Artikel 97 des Bevölkerungs- und Zivilschutzgesetzes vom 20. Dezember 2019[22],
die Artikel 27 und 57 Absatz 1 des Landesversorgungsgesetzes vom 17. Juni 2016[23] (LVG),
Artikel 57*c* Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958[24],
Artikel 97 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957[25] (EBG),
Artikel 8 Absatz 2 des Gütertransportgesetzes vom…[26],
Artikel 13 des Bundesgesetzes vom 20. März 2009[27] über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)
sowie Artikel 41 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009[28] (PBG),

19 AS **2016** 1859, **2019** 4379, **2020** 1915, **2023** 805, **2024** 183, **2024** 609
20 SR **520.16**
21 SR **510.10**
22 SR **520.1**
23 SR **531**
24 SR **741.01**
25 SR **742.101**
26 SR …
27 SR **744.10**
28 SR **745.1**

2. Schwerverkehrsabgabeverordnung vom 27. März 2024[29]

3. Kapitel, 3. Abschnitt (Art. 15–19)

Aufgehoben

Art. 107 Rückerstattung der Abgabe für Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV

Für die Rückerstattung der Abgabe für Fahrten im Vor- und Nachlauf des UKV, welche im Jahr 2025 durchgeführt worden sind, gelten die Bestimmungen nach bisherigem Recht.

3. Gefahrgutbeauftragtenverordnung vom 15. Juni 2001[30]

Ingress

gestützt auf die Artikel 30 Absatz 5, 103 Absatz 1 und 106 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958[31]

sowie die Artikel 7 Absatz 1 und 31 Absatz 1 des Gütertransportgesetzes vom …[32]

4. Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998[33]

Art. 22 Abs. 2 Bst. b und c

Aufgehoben

5. Verordnung vom 31. Oktober 2012[34] über die Beförderung gefährlicher Güter mit Eisenbahnen und Seilbahnen

Ingress

gestützt auf die Artikel 7 Absatz 1, 26 Absatz 3 und 31 Absatz 1 des Gütertransportgesetzes vom …[35]

sowie auf Artikel 48*a* Absatz 1 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997[36],

29 SR **641.811**
30 SR **741.622**
31 SR **741.01**
32 SR …
33 SR **742.122**
34 SR **742.412**
35 SR …
36 SR **172.010**

6. Gefahrgutumschliessungsverordnung vom 31. Oktober 2012[37]

Ingress

gestützt auf die Artikel 7 Absatz 1, 26 Absatz 3 und 31 Absatz 1
des Gütertransportgesetzes vom …[38],
die Artikel 30 Absatz 5, 103 Absatz 1 und 106 Absatz 1
des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958[39],
die Artikel 46*a* und 48*a* Absatz 1 des Regierungs-
und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997[40]
und Artikel 9 des Bundesgesetzes vom 12. Juni 2009[41] über die Produktesicherheit
sowie in Ausführung des Bundesgesetzes vom 6. Oktober 1995[42]
über die technischen Handelshemmnisse (THG),

Anhang 1 Tabelle 1, Ziff. 2 Bst. b und Tabelle 2, Ziff. 3 und 5

Tabelle 1

Verfahren	Konformitätsbewertungsstelle
Bauartzulassung	Xa
Anerkennung und Überwachung der Qualitätssicherungsprogramme von Herstellern	Xa
Erstmalige Inspektion und Prüfung	Xa oder IS
Periodische Inspektion und Prüfung	Xa oder Xb oder IS

2. Die folgenden Vorschriften gelten als erfüllt, wenn die entsprechenden Verfahren durch die nach Tabelle 2 vorgesehenen Konformitätsbewertungsstellen durchgeführt werden:
   b. für die Beförderung auf der Strasse die Kapitel 6.7–6.13 ADR.

Tabelle 2

37 SR **930.111.4**
38 SR …
39 SR **741.01**
40 SR **172.010**
41 SR **930.11**
42 SR **946.51**

Verfahren	Konformitätsbewertungsstelle
Baumusterprüfung	Xa
Baumusterzulassungsbescheinigung	Xa
Überwachung der Herstellung	Xa
Erstmalige Prüfung	Xa
Inbetriebnahmeüberprüfung	Xa
Wiederkehrende Prüfung, Zwischenprüfung und ausserordentliche Prüfung	Xa

3. Es bedeuten:

– Xa: eine gemäss der Norm EN ISO/IEC 17020 Typ A mit Ausnahme von Absatz 8.1.3 akkreditierte und nach Anhang 5 bezeichnete Konformitätsbewertungsstelle oder eine von der zuständigen Behörde beauftragte Person;

– Xb: eine gemäss der Norm EN ISO/IEC 17020 Typ B mit Ausnahme von Absatz 8.1.3 akkreditierte und nach Anhang 5 bezeichnete Konformitätsbewertungsstelle;

– IS: ein betriebseigener Prüfdienst unter der Überwachung einer Xa-Konformitätsbewertungsstelle.

5. Die Anerkennung der Qualitätssicherungsprogramme von Herstellern wird befristet erteilt und ist in der Regel alle fünf Jahre zu erneuern. Das BAV kann in Einzelfällen abweichende Erneuerungsintervalle festlegen.

Anhang 4 Ziff. 1

1. Konformitätsbewertungsstellen, die Konformitätsbewertungen, Neubewertungen der Konformität, wiederkehrende Prüfungen, Zwischenprüfungen und ausserordentliche Prüfungen von ortsbeweglichen Druckgeräten durchführen wollen, müssen den Pflichten nach folgenden Abschnitten des RID oder des ADR nachkommen:
   a. 1.8.6.3.2 in Bezug auf ihre Arbeit;
   b. 1.8.6.3.3 im Fall von Delegationen von Prüfaufgaben;
   c. 1.8.6.3.4 in Bezug auf Meldepflichten.

Anhang 5 Ziff. 2

2. Voraussetzungen

Eine Konformitätsbewertungsstelle muss den Pflichten nach Absatz 1.8.6.3.1 Buchstaben a–k des RID oder des ADR nachkommen.

Anhang 6 Ziff. 1 Bst. a
Betrifft nur den französischen Text.