



Organisation intergouvernementale pour les
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail

Fachausschuss für technische Fragen

15. Tagung

Niederschrift

Hybridtagung, 13. und 14. Juni 2023.

Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF

Herr Bas **Leermakers** (Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF) eröffnet die Tagung in Vertretung von Herrn Wolfgang **Küpper** (Generalsekretär der OTIF), der krankheitsbedingt verhindert ist, und begrüßt alle Anwesenden, die persönlich oder aus der Ferne an dieser 15. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) teilnehmen.

Herr Leermakers verliest die vom Generalsekretär vorbereitete Eröffnungsansprache, in der er die Erfolge des Ausschusses seit dessen erster Tagung im Jahr 2006 hervorhebt, insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung von Rechtsvorschriften für die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr. Er informiert die Delegierten über die bevorstehende Renovierung des OTIF-Gebäudes, die es ermöglichen werde, künftige CTE-Tagungen dort abzuhalten. Während der Renovierungsarbeiten werde das Sekretariat in temporären Büros in Gümligen untergebracht sein. Er weist auf die Bedeutung der Zusammenarbeit zwischen der OTIF und der Europäischen Union im Bereich der technischen Interoperabilität und Sicherheit hin sowie auf die Harmonisierung der OTIF- und EU-Vorschriften in diesem Bereich. Darüber hinaus lenkt er die Aufmerksamkeit auf mehrere wichtige Beschlussvorschläge, darunter Änderungsvorschläge für drei ETV und der Entwurf einer neuen Anlage zu den künftigen Einheitlichen Rechtsvorschriften EST. Schließlich würdigt der GS die beträchtlichen Fortschritte, die bei der Aktualisierung der Leitfäden zur Sicherstellung einer kohärenten und korrekten Anwendung der Vorschriften erzielt wurden, sowie die Fortschritte bei der Überwachung und Bewertung der Anwendung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF.

Anschließend beschreibt Herr Leermakers die praktischen Vorkehrungen für diese hybride CTE-Tagung. Er informiert den Ausschuss, dass eine Simultanverdolmetschung ins Deutsche, Englische und Französische bereitgestellt und die Tagung für den alleinigen Zweck der Erstellung der Niederschrift aufgezeichnet werde. Diese Aufzeichnung werde nach Fertigstellung der Niederschrift gelöscht.

Die Teilnahmeliste ist dieser Niederschrift als [Anlage 1](#) beigelegt.

Wahl des Vorsitzes

Das **Sekretariat** weist auf die Bestimmungen der Geschäftsordnung zur Wahl des Vorsitzes hin. Das Sekretariat schlägt das Vereinigte Königreich (Vaibhav Puri) als Vorsitzenden für die Tagung vor. Es werden keine weiteren Vorschläge gemacht. Herr Puri nimmt die Nominierung an und der CTE bestimmt einstimmig das Vereinigte Königreich in Person von Herrn Vaibhav Puri zum Vorsitzenden für die Tagung.

Der **Vorsitzende** dankt den Delegierten der Mitgliedstaaten für das Vertrauen. Er hoffe, dass es dem CTE gelingen werde, alle Tagesordnungspunkte zügig und in einer Atmosphäre guter Zusammenarbeit abzuarbeiten.

1. Annahme der Tagesordnung

Herr Leermakers erläutert im Namen des Sekretariates der OTIF (nachstehend „**Sekretariat**“), dass die vorläufige Tagesordnung der 15. Tagung des CTE mit Rundschreiben TECH-23001 vom 23. Januar 2023 an die Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschickt worden sei.

Der CTE nimmt die vorgeschlagene Tagesordnung an ([angenommene Tagesordnung, Anlage II](#)).

2. Anwesenheit und Quorum

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass alle Mitgliedstaaten Mitglieder des CTE seien. Allerdings seien nur diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF stimmberechtigt, die die ER APTU oder die ER ATMF anwenden (nachstehend „Vertragsstaaten“). Insgesamt seien es 43 Vertragsstaaten.

Das Sekretariat informiert den CTE, dass die Europäische Union (EU) gemäß der Vereinbarung über den Beitritt der Europäischen Union zum COTIF dem Generalsekretär mitgeteilt habe, bei Tagesordnungspunkt 6 die Stimmrechte der 25 Vertragsstaaten, die auch EU-Mitgliedstaaten sind,

auszuüben. Der Generalsekretär habe die von der EU erhaltenen Informationen mit Rundschreiben TECH-23023 vom 28. April 2023 an alle OTIF-Mitgliedstaaten weitergeleitet.

Das **Sekretariat** teilt dem Ausschuss mit, dass 25 EU-Vertragsstaaten und 6 Nicht-EU-Vertragsstaaten anwesend oder vertreten seien, somit seien 31 Vertragsstaaten anwesend oder vertreten und der Ausschuss sei beschlussfähig.

3. Überarbeitung der Geschäftsordnung des Ausschusses

Dokumente: [TECH-23002](#)
[OTIF-23001](#) Entwurf

Das **Sekretariat** stellt die vorgeschlagenen Änderungen an der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen (Geschäftsordnung) vor. Die WG TECH 48 habe diese Änderungen befürwortet und empfohlen, sie dem CTE 15 zur Annahme vorzulegen. Ferner solle die geänderte Geschäftsordnung nach ihrer Annahme direkt auf diese Tagung anwendbar sein.

GB begrüßt die vorgeschlagenen Änderungen an der Geschäftsordnung, insbesondere die Einführung des Beschlussverzeichnisses des CTE.

DE schlägt folgende geringfügige redaktionelle Korrektur des deutschen Wortlauts von Artikel 24a § 2 vor: „[...] *am Inhalt der angenommenen Beschlüsse* vor.“ Die vorgeschlagene Korrektur betrifft ausschließlich die deutsche Fassung. Der CTE stimmt stillschweigend zu.

In Beantwortung einer Frage der **UIC** stellt das Sekretariat klar, dass „Beobachter“ im Sinne von Artikel 5 alle internationalen Organisationen und Interessengruppen umfassen, also auch die UIC, Verbände oder jede andere juristische Person, die von den Rechtsinstrumenten der OTIF betroffen sei oder ein berechtigtes Interesse daran habe.

Es werden keine weiteren Kommentare vorgebracht. Der **Vorsitzende** stellt abschließend fest, dass der CTE die Beschlussvorschläge wie folgt angenommen hat:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument TECH-23002-CTE15-3 vom 20. Februar 2023 und dessen Anlage betreffend den Vorschlag zur Änderung der Geschäftsordnung des Ausschusses zur Kenntnis.
2. In Übereinstimmung mit Artikel 16 § 10 COTIF nimmt der Fachausschuss für technische Fragen seine geänderte Geschäftsordnung in der in Dokument OTIF-23001 vom 13. Juni 2023 enthaltenen Fassung an. Sie tritt mit sofortiger Wirkung in Kraft und ersetzt alle früheren Fassungen.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt das Sekretariat, die geänderte Geschäftsordnung auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

Der **Vorsitzende** fasst den Beschlussfassungsprozess zusammen. Nach einer Vorstellung der einzelnen Tagesordnungspunkte durch das Sekretariat werde der Vorsitzende das Wort für Fragen oder Anmerkungen freigeben. Daraufhin werde er die Diskussion zusammenfassen und den Beschlussvorschlag präsentieren. Anschließend werde er fragen, ob es Einwände gegen den Beschlussvorschlag oder Stimmenthaltungen gebe. In Ermangelung dessen werde er vorschlagen, den Beschluss im Konsens zu fassen. Sollte kein Konsens erzielt werden können, werde eine Abstimmung unter Namensaufruf durchgeführt. Darüber hinaus habe jeder Vertragsstaat das Recht, eine namentliche Abstimmung zu einem Beschluss zu beantragen.

4. Einbindung von Interessengruppen in den Ausschuss

Dokument: [TECH-23003](#)

Das **Sekretariat** erinnert den Ausschuss an den Kontext der Empfehlung des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit (JUR) zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeiten der OTIF ([OTIF-22002-JUR 2](#)). Es stellt Dokument TECH-23003 vor, das einen

Beschlussvorschlag über die Einbindung von Interessengruppen in die Arbeiten des CTE enthält. Eine frühere Fassung des Dokuments sei von der WG TECH 48 geprüft und gebilligt worden.

GB signalisiert grundsätzliche Unterstützung für den Vorschlag. Die Einbindung von Interessengruppen in den Prozess der Entwicklung von Rechtsinstrumenten sei unabdingbar und liefere wichtige externe Sichtweisen.

Es werden keine weiteren Kommentare vorgebracht. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen den Beschlussvorschlag gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die Empfehlung zur Einbindung von Interessengruppen in die Arbeiten der OTIF (OTIF-22002-JUR 2) zur Kenntnis und beschließt, seine Praxis der Einladung von Interessengruppen und anderen Beobachtern zu Tagungen des Ausschusses und der WG TECH zu aktualisieren.
2. Der Fachausschuss für technische Fragen beschließt, die Empfehlung OTIF-22002-JUR 2 mit Ausnahme von Kapitel 5 sinngemäß anzuwenden.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen beschließt, anstelle von Abschnitt 4.3 der Empfehlung OTIF-22002-JUR 2 das folgende Verfahren für den Umgang mit antragstellenden Interessengruppen anzuwenden:

Das Sekretariat prüft, ob der Antrag die formalen Anforderungen erfüllt. Gelangt das Sekretariat zu der Überzeugung, dass die formalen Anforderungen erfüllt sind, lädt der Generalsekretär vorbehaltlich der Zustimmung der Mehrheit der Mitgliedstaaten die antragstellende Interessengruppe in Anwendung von Artikel 16 § 5 COTIF zur nächsten Tagung ein. Die Mitgliedstaaten werden gebeten, dem Sekretariat eventuelle Widersprüche gegen die Einladung mitzuteilen. Der Generalsekretär geht von der stillschweigenden Zustimmung der Mitgliedstaaten aus, die bis zu diesem Zeitpunkt keine Einwände erheben. Bei seiner nächsten Sitzung prüft der Fachausschuss für technische Fragen die Aufnahme der antragstellenden Interessengruppe in die Liste der registrierten Interessengruppen.“

4. Der Fachausschuss für technische Fragen erstellt die folgende Liste registrierter Interessengruppen, die ständig zu den Tagungen des Fachausschusses für technische Fragen und seiner WG TECH eingeladen werden:
 - 1) Verband der benannten Stellen (NB-Rail Association)
 - 2) Gemeinschaft der Europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (CER)
 - 3) Europäisches Komitee für Normung (CEN)
 - 4) Europäischer Verband der Schienengüterverkehrsbetreiber (ERFA)
 - 5) Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen (UITP)
 - 6) Internationales Eisenbahntransportkomitee (CIT)
 - 7) Internationale Vereinigung der Gesellschaften für den kombinierten Verkehr Schiene-Straße (UIRR)
 - 8) Internationaler Eisenbahnverband (UIC)
 - 9) Internationale Union der Güterwagenhalter (UIP)
 - 10) Union der Europäischen Eisenbahn-Industrien (UNIFE)
5. Der Fachausschuss für technische Fragen erstellt die folgende Liste zwischenstaatlicher Organisationen, die ständig zu den Tagungen des Fachausschusses für technische Fragen und seiner WG TECH eingeladen werden:
 - 1) Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSShD)
 - 2) Golf-Kooperationsrat (GCC)

3) Ständiges Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft

6. Der Fachausschuss für technische Fragen kann die Liste der registrierten Interessengruppen und die Liste der zwischenstaatlichen Organisationen von Zeit zu Zeit überprüfen und ändern.
7. Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht die registrierten Interessengruppen, eine oder zwei Kontaktstellen zu benennen, die als Ansprechpartner zwischen der Interessengruppe und dem Sekretariat der OTIF fungieren.
8. Der Fachausschuss für technische Fragen ermutigt das Sekretariat, natürliche oder juristische Personen, die daran interessiert sein könnten, registrierte Interessengruppe zu werden, über diese Möglichkeiten zu informieren.

5. Zur Information

5.1. Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss über alle seit Juni 2022 verschickten Depositarmitteilungen im Zusammenhang mit den Arbeiten des CTE:

- Depositarmitteilung ([NOT-22042](#) vom 23. November 2022) betreffend die vom Revisionsausschuss im schriftlichen Verfahren angenommenen Änderungen von Artikel 3a § 5 und Artikel 15 § 2 der ER ATMF betreffend die für die Instandhaltung zuständigen Stellen, die am 1. November 2023 in Kraft treten werden.
- Depositarmitteilung ([NOT-22034](#) vom 22. Juli 2022) betreffend die überarbeitete ETV TAF und die überarbeitete Anlage B zu den ER ATMF, die am 1. Januar 2023 in Kraft getreten sind.

Das Sekretariat berichtet auch über die Tagung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE), die am 6. September 2022 stattgefunden hat.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat und stellt fest, dass es keine Kommentare zu den vorgelegten Informationen gibt.

5.2. Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen

Dokument: [TECH-23004](#)

Das **Sekretariat** präsentiert seinen Bericht über die seit Juni 2022 erzielten Ergebnisse der WG TECH.

Die WG TECH habe dreimal in hybrider Form getagt:

- 46. Tagung, 16. Juni 2022;
- 47. Tagung, 7. und 8. September 2022;
- 48. Tagung, 16. und 17. November 2022.

Delegationen der folgenden sechzehn Mitgliedstaaten seien an den Tagungen vertreten gewesen: Aserbaidschan, Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Kroatien, Niederlande, Nordmazedonien, Österreich, Pakistan, Rumänien, Schweiz, Serbien, Türkei, Ungarn und Vereinigtes Königreich.

Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) seien bei jeder Tagung vertreten gewesen. Die folgenden internationalen Organisationen und Verbände hätten ebenfalls an den Tagungen teilgenommen: CER, NB-Rail, OSShD und UIC.

Folgende Ergebnisse seien erzielt worden:

- Die WG TECH habe einen Vorschlag für die Überarbeitung der Geschäftsordnung des Ausschusses (Tagesordnungspunkt 4) erarbeitet.
- Die WG TECH habe Vorschläge zur Annahme durch den CTE ausgearbeitet (Tagesordnungspunkt 7).

- Die WG TECH habe Vorschläge für unverbindliche Leitfäden und eine Empfehlung ausgearbeitet (Tagesordnungspunkt 8).
- Ferner habe die WG TECH folgende Fragen erörtert, die jedoch nicht zu Vorschlägen zur Annahme durch den CTE geführt hätten (Tagesordnungspunkt 9).

Bei den Tagungen der WG TECH hätten Mitgliedstaaten und Organisationen Präsentationen zu verschiedenen Themen gegeben: allgemeiner Überblick über Entwicklungen im EU-Recht, die sich auf die Äquivalenz mit dem COTIF auswirken könnten, EU-Sicherheitsbescheinigungsprozess, Informationsaustauschsystem der ERA, Überarbeitung der Anlage I zur TSI TAF (Telematikanwendungen für den Güterverkehr), internationale Aktivitäten der ERA und Entwicklungen in der UIC in Bezug auf das künftige Bahnmobilfunksystem (FRMCS).

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat, merkt an, dass es keine Kommentare zum Bericht gibt und schlussfolgert daraus das folgender Beschluss gefasst ist:

- Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt den Bericht der 46., 47. und 48. Tagung der ständigen Arbeitsgruppe „Technik“ des Fachausschusses für technische Fragen, wie in Dokument TECH-23004 wiedergegeben, zur Kenntnis.

6. Annahme rechtsverbindlicher Bestimmungen

6.1. Überarbeitung der ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen

Dokument: [TECH-23005](#)

Das **Sekretariat** stellt Dokument TECH-23005 vor, das Folgendes enthält:

- Anlage 1: Vergleich zwischen den in der ETV GEN-E festgelegten Bestimmungen zur Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen und den neuesten EU-Bestimmungen zu diesem Thema;
- Anlage 2: Entwurf einer vollständig überarbeiteten ETV GEN-E.

Das Sekretariat erläutert, dass mit der vorgeschlagenen Überarbeitung der ETV GEN-E die Klarheit und Struktur der Bestimmungen verbessert, der Anwendungsbereich, insbesondere in Bezug auf das EU-Recht, präzisiert und die Bestimmungen an die neuesten in der EU geltenden Bestimmungen anpassen worden seien.

RS bittet um Klarstellung, in welchem Umfang die Anforderungen der ETV GEN-E gelten, wenn Prüforgane die Konformität mit nationalen technischen Anforderungen (im Folgenden: NTA) prüfen, und ob die VS verpflichtet seien, den Generalsekretär der OTIF über solche Stellen gemäß Abschnitt 4.1 der Anlage 2 zu Dokument TECH-23005 zu informieren.

Das **Sekretariat** gibt an, dass die Anforderungen der ETV GEN-E seinem Verständnis nach für Prüforgane gelten, wenn sie die Einhaltung der COTIF-Vorschriften, insbesondere der ETV, bewerten. Darüber hinaus könnten die Vertragsstaaten den Prüforganen die Befugnis erteilen, NTA zu bewerten. Nach Ansicht des Sekretariates erlaube Abschnitt 4.1 der Anlage 2 den Vertragsstaaten, den Prüforganen Bewertungsaufgaben in Bezug auf NTA zu übertragen.

DE teilt dem Ausschuss mit, dass in Deutschland die meisten Prüforgane für die Durchführung von Bewertungen sowohl nach nationalem als auch nach EU-Recht zuständig seien. Grundsätzlich solle ein Prüforgan in der Lage sein, alle für ein Fahrzeug geltenden Vorschriften zu bewerten, unabhängig davon, ob die Vorschriften aus TSI oder NTA stammen. **GB** bestätigt, denselben Grundsatz anzuwenden.

GB bittet um eine Klarstellung der Anforderungen an die Unabhängigkeit der Prüforgane im Rahmen des COTIF. Wichtigster Grundsatz in Artikel 5 § 3 ER ATMF sei, dass das Prüforgan hinsichtlich seiner Organisation, seiner Rechtsstruktur und seiner Entscheidungsfindung von IB, EVU usw. unabhängig sein müsse. Es stelle sich die Frage, ob ein Prüforgan dennoch eine Tochtergesellschaft des EVU oder

IB sein könne, vorausgesetzt, es erfülle die in Artikel 5 § 3 ER ATMF festgelegten Unabhängigkeitsanforderungen.

Das **Sekretariat** stellt fest, dass Artikel 5 § 2 ER ATMF die Übertragung von Zuständigkeiten auf die aufgeführten Arten von Unternehmen (wie IB und EVU), einschließlich Tochterunternehmen, ausdrücklich untersage. Das Sekretariat vertrete die Ansicht, dass solche Unternehmen in der Praxis daher nicht befugt seien, eine Bewertung durch Dritte durchzuführen und entsprechende Zertifikate auszustellen. Es weist darauf hin, dass das Konzept der unabhängigen Bewertung eines Produkts durch Dritte bedeute, dass die Partei vom Hersteller des Produkts (erste Partei) unabhängig sei und keine Nutzerinteressen an dem Produkt habe (zweite Partei).

DE unterstützt das Sekretariat und weist darauf hin, dass die Unabhängigkeit der Prüforgane sichergestellt werden müsse. In diesem Zusammenhang schlägt DE die Prüfung des kürzlich überarbeiteten ERA-Bewertungsschemas¹ auf einer zukünftigen Tagung der WG TECH vor. Ziel der Prüfung solle die Ermittlung der relevanten Vorschriften, die in das COTIF übertragen werden könnten, sein. Dieser Schritt würde die Äquivalenz der Bewertungsverfahren zwischen EU- und Nicht-EU-Prüforganen herstellen.

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss, die Überarbeitung des ERA-Bewertungssystems verfolgt zu haben. Die Überarbeitung sei in Abstimmung zwischen der ERA, mehreren Sektorverbänden und den EU-Mitgliedstaaten erfolgt. Das von den Mitgliedern der Europäischen Akkreditierungsorganisation (EA) anerkannte und angewandte Akkreditierungssystem umfasse Konformitätsbewertungsstellen sowohl aus EU- als auch aus Nicht-EU-Mitgliedstaaten. Das Sekretariat unterstütze den Vorschlag Deutschlands, da er das Bewusstsein der Akkreditierungsstellen, der zuständigen Behörden und der Ministerien schärfen würde. Eine detaillierte Analyse des Akkreditierungssystems halte man nicht für notwendig.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen, nimmt den Vorschlag Deutschlands zum ERA-Bewertungssystem zur Kenntnis und stellt fest, dass es keine weiteren Kommentare gibt. Ferner stellt er fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen die Beschlussvorschläge gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt Anlage 1 des Dokuments TECH-23005-CTE15-6.1 vom 20. Februar 2023 betreffend den Vergleich zwischen den in der ETV GEN-E festgelegten Bestimmungen zur Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforgane und den neuesten EU-Bestimmungen zu diesem Thema zur Kenntnis.
2. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt in Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. e) und Artikel 35 COTIF, Artikel 6 § 1 ER APTU und Artikel 5 § 3 Buchst. c) ER ATMF die in Anlage 2 des Dokuments TECH-23005-CTE15-6.1 vom 20. Februar 2023 überarbeitete ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und die Unabhängigkeit von Prüforgane an. Die überarbeitete ETV GEN-E ersetzt die ETV GEN-E vom 1. Dezember 2011; die vorherige Fassung wird somit zum Inkrafttretenszeitpunkt der Neufassung aufgehoben.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die Neufassung der ETV GEN-E auf der Website der Organisation zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.

¹ *REQUIREMENTS FOR CONFORMITY ASSESSMENT BODIES SEEKING NOTIFICATION*; Technical document MNB – ERA Assessment Scheme 000MRA1044 version 2.0 (<https://www.era.europa.eu/system/files/2022-12/Technical%20Document%20Requirements%20for%20NoBos%20ver%202.0.pdf>).

6.2. Überarbeitung der ETV GEN-G betreffend die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken

Dokument: [TECH-23006](#) und Sitzungsdocument 1²

Das **Sekretariat** stellt das Dokument TECH-23006 vor und erläutert die wichtigsten vorgeschlagenen Änderungen an der ETV GEN-G. Sofern sie vom CTE angenommen werde, werde die überarbeitete ETV GEN-G unmittelbar nach ihrem Inkrafttreten für die Zwecke der ER APTU und ATMF gelten, für die Zwecke der ER EST jedoch erst nach deren Inkrafttreten.

Das Sekretariat teilt dem Ausschuss mit, dass RS nach der Veröffentlichung des Arbeitsdokuments TECH-23006 auf der Website der OTIF eine Frage zur Definition der NTA (Punkt 26 des Abschnitts 3 des Entwurfs) gestellt habe. RS sei der Ansicht, dass der Text zu restriktiv interpretiert werden könne, da er sich auf nationale Anforderungen an Fahrzeuge beschränke und mögliche nationale Sicherheitsvorschriften nicht umfasse. Das Sekretariat habe daher ein Sitzungsdocument 1 in allen drei Sprachen erstellt, in dem Änderungen am ursprünglichen Entwurf vorgenommen worden seien, um den von RS geäußerten Bedenken Rechnung zu tragen. Sitzungsdocument 1 wird am Bildschirm angezeigt.

Die **Vertreterin der EU** unterstützt die in Sitzungsdocument 1 vorgeschlagenen Änderungen, da dadurch die Angleichung an das EU-Recht verbessert werde.

GB begrüßt die Überarbeitung der ETV GEN-G und die vorgeschlagene Änderung der Definition der nationalen Anforderungen. Darüber hinaus gibt GB an, seit 2007 über umfangreiche Erfahrungen mit der Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken zu verfügen. GB habe eine sehr gute Sicherheitsbilanz ohne schwere Eisenbahnunfälle im Zeitraum 2007 bis 2020. GB bietet an, seine Erfahrungen und sein Sicherheitsfachwissen mit anderen zu teilen.

CH begrüßt die Überarbeitung der ETV GEN-G und die Hinzufügung der Fußnote in Abschnitt 2.1, die eine klare Anleitung für die Anwendung der ETV GEN-G auf die Infrastruktur biete.

Es gibt keine weiteren Kommentare zu beiden Dokumenten. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen die Beschlussvorschläge gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 § 1 ER APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die in Anlage 2 des Dokuments TECH-23006-CTE15-6.2 vom 20. Februar 2023 enthaltene überarbeitete ETV GEN-G betreffend eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in der auf der Tagung geänderten¹ Fassung³ an. Die überarbeitete ETV GEN-G hebt die ETV GEN-G vom 1. Januar 2014, zuletzt geändert am 1. Dezember 2016, auf und ersetzt sie mit Inkrafttreten der überarbeiteten Fassung.
2. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die neue Fassung der ETV GEN-G auf der Website der OTIF zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.

6.3. Überarbeitung der Liste der technischen Dokumente in Anlage I der ETV TAF betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr

Dokument: [TECH-23007](#)

Das **Sekretariat** stellt Dokument TECH-23007 vor. Anlage I zur ETV TAF enthalte Verweise und Änderungen an technischen Dokumenten, die Software-Codierungen enthalten, welche für den Informationsaustausch und die harmonisierte Umsetzung der TAF-Bestimmungen erforderlich seien. Gemäß dem vereinbarten Verfahren zur Sicherstellung der fortdauernden Äquivalenz zwischen der ETV

² Das Sitzungsdocument 1 wurde den registrierten Teilnehmerinnen und Teilnehmern am 6. Juni 2023 per E-Mail zugesandt. Darüber hinaus wurde es dem Beschlussverzeichnis des CTE 15 (OTIF-23003-CTE15, vom 14.06.2023) beigelegt, http://otif.org/en/?page_id=7304.

³ Die Änderungen während der Tagung sind im Sitzungsdocument 1 vom 6.6.2023 festgehalten, das diesem Dokument beigelegt ist.

TAF und der TSI TAF ([TECH-20020-WGT40-5e](#) vom 20. März 2020) sollten die Änderungsanträge bis Januar des Folgejahres beim Sekretariat der OTIF eingereicht werden, um im Juni desselben Jahres vom CTE geprüft werden zu können.

CH weist auf einen redaktionellen Fehler in Punkt 1 des Dokuments auf Seite 2 hin und schlägt folgenden Wortlaut vor: „[...] Durchführungsverordnung (EU) 2021/541~~2~~ der Kommission vom 26. März 2021 [...]“. Das **Sekretariat** nimmt dies zur Kenntnis und schlägt vor, diese Korrektur in der Niederschrift zu dokumentieren, da das betreffende Dokument nicht neu herausgegeben werde. Der Fehler habe keine Auswirkungen auf den Beschlussvorschlag oder das Beschlussverzeichnis. Der CTE stimmt stillschweigend zu.

GB fragt nach der Häufigkeit der Änderung von Anlage I zur ETV TAF. Das **Sekretariat** erklärt, dass die Änderungen in Übereinstimmung mit dem EU-Änderungsprozess vorgenommen würden, der jährlich oder seltener stattfinden könne, je nachdem, ob eine Änderung der Anlage I erforderlich sei.

Es werden keine weiteren Bemerkungen vorgebracht.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen die Beschlussvorschläge gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die im Dokument TECH-23007-CTE15-6.3 beschriebenen Änderungen an den technischen Dokumenten der ERA, auf die in der ETV TAF Bezug genommen wird, zur Kenntnis.
2. In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) COTIF und mit den Artikeln 6 und 8a ER APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang des Dokuments TECH-23007-CTE15-6.3 vorgeschlagenen Änderungen an Anlage I zur Einheitlichen technischen Vorschrift betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) vom 1. Januar 2023 an.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, den Beschluss zur Änderung von Anlage I zur ETV TAF 2023 auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

7. Genehmigung nicht rechtsverbindlicher Leitfäden und Empfehlungen

Fortschrittsbericht zur Ausarbeitung und Aktualisierung der ETV-Anwendungsleitfäden

Dokument: [TECH-23008](#)

Das **Sekretariat** stellt Dokument TECH-23008 vor. Ziel des Berichts sei es, den Ansatz zur Aktualisierung der ETV-Anwendungsleitfäden zu erläutern. Der ungeänderte Text in den Leitfäden sei identisch mit demjenigen in den TSI-Anwendungsleitfäden. Der Text der OTIF sei in blaue Rechtecke gesetzt worden, um die Unterschiede zwischen der ETV und der TSI zu erläutern. Das Sekretariat fügt hinzu, dass die ETV-Anwendungsleitfäden nur in englischer Sprache erstellt worden seien, da es die TSI-Anwendungsleitfäden weder in französischer noch in deutscher Sprache gebe.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion und weist darauf hin, dass die Beschlussfassung des CTE nach der Erörterung des Berichts und der Anwendungsleitfäden für die ETV WAG und die ETV Lärm erfolgen werde. Es gibt keine Kommentare zum Bericht. Der Vorsitzende bittet das Sekretariat, die Vorschläge zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden für die ETV WAG und die ETV Lärm zu präsentieren.

7.1. Überarbeitung des Leitfadens zur Anwendung der ETV WAG

Dokument: [TECH-23009](#)

Das **Sekretariat** stellt Dokument TECH-23009 vor, das auf der Grundlage des Leitfadens der ERA für die Anwendung der TSI WAG für Güterwagen (GUI/WAG TSI/2021) verfasst wurde. Der Anwendungsleitfaden sei für die ETV Güterwagen relevant, die am 1. Januar 2022 in Kraft getreten sei.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass in letzter Zeit viele TSI geändert worden seien und fragt, ob der Zeitplan für die Aktualisierung der TSI-Anwendungsleitfäden bekannt sei.

Die **Vertreterin der EU** bestätigt, dass die ERA dabei sei, die Anwendungsleitfäden für die TSI zu aktualisieren, die vom EU-Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) im März 2023 genehmigt worden seien (TSI-Revisionspaket 2022).

CH, die im Rahmen der TSI-Arbeitsgruppe der ERA auch an der Aktualisierung der TSI-Anwendungsleitfäden beteiligt war, teilt mit, dass sich die Ausarbeitung der TSI-Anwendungsleitfäden in der Endphase befinde und voraussichtlich bis zum Inkrafttreten des Revisionspakets der TSI 2023 (ursprünglich für Ende Sommer 2023 erwartet) abgeschlossen sein werde.

Hinsichtlich des Zeitplans erklärt das **Sekretariat**, dass die Vorschläge für die Überarbeitung der ETV WAG und der ETV Lärm für die CTE-Tagung im Jahr 2024 vorbereitet und am 1. Januar 2025 in Kraft treten würden. In einem ersten Schritt werde der Angleichung der Rechtstexte Priorität eingeräumt; die Angleichung der entsprechenden Anwendungsleitfäden werde erst danach erfolgen. Die beiden unter diesem Tagesordnungspunkt diskutierten Anwendungsleitfäden bezögen sich auf die jeweiligen ETV, die bis Ende 2024 in Kraft bleiben würden. Nach ihrer Genehmigung würden die Anwendungsleitfäden neben der entsprechenden Fassung der ETV auf der Website der OTIF veröffentlicht.

Es gibt keine weiteren Kommentare zum Dokument.

7.2. Überarbeitung des Leitfadens zur Anwendung der ETV Lärm

Dokument: [TECH-23010](#)

Das **Sekretariat** stellt Dokument TECH-23010 vor, das auf der Grundlage des Leitfadens der ERA für die Anwendung der TSI Lärm (GUI/NOI TSI/2019) verfasst wurde. Der sich auf den Lärm von Schienenfahrzeugen beziehende Anwendungsleitfaden sei am 1. April 2021 in Kraft getreten.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Kommentare zu dem Dokument gibt und schließt die Diskussion zu Tagesordnungspunkt 7. Ferner stellt er fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen die Beschlussvorschläge gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt den Fortschrittsbericht in Dokument TECH-23008-CTE15-7 vom 17. April 2023 betreffend die Ausarbeitung und Aktualisierung von ETV-Anwendungsleitfäden zur Kenntnis.
2. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die englische Fassung des Leitfadens für die Anwendung der Einheitlichen technischen Vorschrift betreffend das Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ (ETV WAG), Referenz TECH-23009-CTE15-7.1 vom 17. April 2023 an und beauftragt den Generalsekretär, sie auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt die englische Fassung des Leitfadens für die Anwendung der Einheitlichen technischen Vorschriften betreffend das Teilsystem „Fahrzeuge – Lärm“ (ETV NOI), Referenz TECH-23010-CTE15-7.2 vom 17. April 2023 an und beauftragt den Generalsekretär, sie auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.
4. Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt den Generalsekretär, französische und deutsche Fassungen der genehmigten Leitfäden zu erstellen und zu veröffentlichen, sobald die Ausgangsdokumente (TSI-Anwendungsleitfäden) in diesen Sprachen verfügbar sind.

8. Zur Diskussion

8.1. Fortschrittsbericht über die Entwicklung der ER EST (Anhang H zum COTIF)

Entwurf einer Anlage C zu den ER EST betreffend ein harmonisiertes Verfahren für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen

Dokument: [TECH-23011](#)

Das **Sekretariat** stellt Dokument TECH-23011 vor. In Anhang H zum COTIF (ER EST) seien allgemeine Grundsätze und Pflichten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten festgelegt, die die ER APTU und ATMF vollständig anwenden. Das Inkrafttreten der ER EST stehe zurzeit noch unter dem Vorbehalt der formellen Genehmigung von zwei Dritteln der Mitgliedstaaten, was gegenwärtig 32 Mitgliedstaaten entspreche. Bislang hätten zehn Mitgliedstaaten die ER EST genehmigt: Belgien, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Luxemburg, Niederlande, Schweiz, Slowakei und Ungarn.

Das Sekretariat gibt einen Überblick über die Anlagen zu den ER EST, die bisher vom CTE ausgearbeitet und geprüft worden seien. Der Entwurf eines Vorschlags für Anlage C der ER EST über ein harmonisierte Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen werde von diesem CTE geprüft, während Anlage D über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung zur Prüfung durch den CTE 16 im Jahr 2024 vorbereitet werden solle.

Hinsichtlich des Vorschlagsentwurfs für Anlage C zu den ER EST (Anlage zu Dokument TECH-23011) teilt das Sekretariat dem Ausschuss mit, dass das Ziel darin bestehe, das Verfahren für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und deren Inhalt zu harmonisieren, um die gegenseitige Akzeptanz der Konformitätsbewertungsergebnisse zwischen den Sicherheitsbescheinigungsbehörden im Sinne von Artikel 5 § 3 der ER EST zu erleichtern.

NO und **GB** informieren den Ausschuss, dass ihre internen Verfahren für die Genehmigung des Anhangs H zum COTIF abgeschlossen seien und dass sie den Generalsekretär der OTIF in Kürze entsprechend informieren würden.

Die **Vertreterin der EU** bittet um Klärung des Verfahrens zur Annahme der Anlagen zu den ER EST. Das **Sekretariat** erklärt, dass die Vorbereitung der Anlagen zu den ER EST dem Beschluss der 13. Generalversammlung entspreche, die dem CTE empfohlen habe, Vorschläge für Anlagen zu den ER EST auszuarbeiten, obwohl die ER EST noch nicht in Kraft seien. In der Praxis bedeute dies, dass der CTE die Anlagen vorerst nur prüfen, aber nicht annehmen könne. Sobald die ER EST in Kraft getreten seien, könne der CTE die Anlagen annehmen.

Es gibt keine weiteren Kommentare. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen die Beschlussvorschläge gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt den im Arbeitsdokument TECH23011-CTE15-8.1 vom 17. April 2023 enthaltenen Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Anlagen zu den ER EST zur Kenntnis.
2. Der Fachausschuss für technische Fragen prüft den Entwurf der CSM über harmonisierte Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen, enthalten in Anlage des Dokuments TECH-23011-CTE15-8.1 vom 17. April 2023, der nach seiner Annahme Anlage C zu den ER EST darstellen wird.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht den Generalsekretär, die Annahme der CSM über harmonisierte Verfahren für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen (Anlage C zu den ER EST) auf die Tagesordnung einer künftigen Tagung des Fachausschusses für technische Fragen zu setzen, sobald die ER EST in Kraft getreten sind.

8.2. Stärkere Hervorhebung der Bestimmungen für Fahrzeuge, die für den freien Verkehr und den freizügigen Fahrbetrieb im internationalen Verkehr geeignet sind

Dokument: [TECH-23012](#)

Das **Sekretariat** stellt Dokument TECH-23012 vor. Auf Ersuchen des CTE 14 habe die WG TECH die Machbarkeit der Entwicklung spezifischer ETV-Anforderungen (oder Teilen davon) für Fahrzeuge, die im internationalen Verkehr frei eingesetzt werden können, geprüft. Die WG TECH habe das Ziel unterstützt, die spezifischen Anforderungen für Fahrzeuge, die für den freien Verkehr und den freizügigen Fahrbetrieb geeignet sind, stärker hervorzuheben. Die WG TECH habe angeregt, dass spezifische Anforderungen oder Hinweise in Kapitel 0 oder als Anlage zu den entsprechenden ETV aufgenommen werden sollten. In Anlage 1 des Dokuments TECH-23012 seien alle Bestimmungen der ETV WAG aufgeführt, die auf einen für den freizügigen Fahrbetrieb auf dem 1435 mm-Netz geeigneten Wagen anwendbar seien. Die Bestimmungen seien aus mehreren verschiedenen Kapiteln entnommen worden.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass die Analyse einen nützlichen Überblick über alle technischen Anforderungen und deren Zusammenhänge biete. Er teilt dem Ausschuss mit, dass das Dokument das Ergebnis einer ausführlichen Diskussion über verschiedene Optionen sei, die schließlich zu dem vom Sekretariat erstellten Arbeitsdokument geführt habe.

GB begrüßt die Anstrengungen, die unternommen worden seien, um die Vorschriften für die Nicht-EU-Länder zu verdeutlichen.

FR bittet um Klärung der Formulierung „um die Identifizierung und ggf. Isolierung aller Bestimmungen zu erleichtern“. Das **Sekretariat** erläutert, dass der Zweck der Analyse darin bestehe, die „vorrangigen“ Bestimmungen zu identifizieren und zu isolieren. Wenn z.B. Anhang C vorschreibe, dass der Güterwagen mit einem genormten Element ausgestattet sein müsse (z.B. genormte(s) Zueinrichtung, Drehgestell, Bremssystem), sei es in mehreren Fällen nicht mehr notwendig, die Einhaltung der funktionalen Anforderungen weiter zu bewerten, da das genormte Element die Einhaltung bereits gewährleiste. In diesen Fällen seien die Anforderungen an das genormte Element „vorrangige“ Anforderungen. Die (freiwillige) Verwendung des genormten Elements gewährleiste die Einhaltung aller anderen Anforderungen. Es sei daher hilfreich, die „vorrangigen“ Anforderungen zu isolieren. FR ist mit der Erklärung zufrieden.

Die **UIC** bittet um eine Klarstellung des Satzes „Das RIV-Übereinkommen besteht nicht mehr“. Nach Meinung der UIC sei das RIV-Übereinkommen in den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV) aufgenommen worden.

Das **Sekretariat** hält den Satz formal zwar für korrekt, räumt aber ein, dass die Formulierung präziser hätte ausfallen können. Es erinnert den Ausschuss jedoch daran, dass eine Änderung der Arbeitsdokumente nach der Tagung nicht vorgesehen sei. Das Sekretariat räumt ein, dass das RIV-Übereinkommen durch den Allgemeinen Vertrag für die Verwendung von Güterwagen (AVV), die Einheitliche Rechtsvorschriften für Verträge über die Verwendung von Wagen im internationalen Eisenbahnverkehr (CUV – Anhang D zum COTIF) und, was die technischen Anforderungen betrifft, durch die ETV/TSI abgelöst worden sei. Die UIC ist mit der Erklärung zufrieden.

Es werden keine weiteren Bemerkungen vorgebracht. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen die Beschlussvorschläge gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt Dokument TECH-23012-CTE15-8.2 zur Kenntnis, das eine Analyse der Machbarkeit einer stärkeren Gewichtung spezifischer ETV-Anforderungen für Fahrzeuge, die im internationalen Verkehr frei eingesetzt werden können, enthält
2. Der Fachausschuss für technische Fragen bittet die WG TECH, die in Dokument TECH-23012-CTE15-8.2 und der zugehörigen Anlage dargelegten Ergebnisse bei der Ausarbeitung von Änderungen der ETV WAG und der ETV LOC&PAS zu berücksichtigen. Insbesondere könnte

die WG TECH Lösungen in Kapitel 0 der ETV und ggf. eine neue Anlage zu den jeweiligen ETV vorschlagen, um die Identifizierung und ggf. Isolierung aller Bestimmungen zu erleichtern, die für Fahrzeuge gelten, die im internationalen Verkehr frei eingesetzt werden können.

8.3. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF:

Nächste Schritte

Dokument: [TECH-23013](#)

Das **Sekretariat** präsentiert das Dokument TECH-23013 als Teil des zweiten Schritts der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF. Das Dokument enthalte vier Fragebögen, die sich an Akteure des Eisenbahnsektors, Prüforgane und zuständige Behörden richteten:

- Teil 1 – Verwendung von Fahrzeugen
- Teil 2 – Die Aufgaben der Prüforgane
- Teil 3 – Die Aufgaben der zuständigen Behörden
- Teil 4 – Zulassung von Fahrzeugen zum internationalen und zum nationalen Verkehr

Es werden keine Bemerkungen vorgebracht. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen die Beschlussvorschläge gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument TECH-23013-CTE15-8.3 betreffend den nächsten Schritt zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF zur Kenntnis.
2. Der Fachausschuss für technische Fragen bittet das Sekretariat, die vier Fragebögen in der Anlage zum Dokument TECH-23013-CTE15-8.3 an die darin genannten Stellen zu senden. Darüber hinaus bittet der Ausschuss das Sekretariat der OTIF, gegebenenfalls mit diesen Stellen Kontakt aufzunehmen, um die Themen auf bilateraler Ebene zu erörtern, wenn dies zu einem besseren Verständnis der Situation beitragen kann.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen bittet die Adressaten der Fragebögen um ihre Mitwirkung, indem sie die Fragebögen innerhalb von drei Monaten nach Erhalt beantworten und auf Anfrage des Sekretariats der OTIF zusätzliche Informationen zu diesem Thema geben.
4. Der Fachausschuss für technische Fragen bittet das Sekretariat der OTIF, die gesammelten Informationen in Form eines Fortschrittsberichtes zusammenzufassen und gegebenenfalls seine eigenen Eindrücke zu den Themen der Fragebögen hinzuzufügen.

8.4. Lagebericht zum künftigen Bahnmobilfunksystem (FRMCS) und seiner Bedeutung für die OTIF

Das **Sekretariat** informiert den CTE, dass die UIC auf der 48. Tagung der WG TECH einen aktuellen Bericht über die Entwicklungen beim FRMCS vorgelegt habe. Dieser habe Informationen über den Stand der Entwicklung des FRMCS, seine Spezifikationen und Standardisierungspunkte enthalten. Die Spezifikationen würden weiter in Abstimmung zwischen der UIC, der Europäischen Kommission und der ERA entwickelt. Das FRMCS werde in Zukunft das GSM-R ablösen und zu einem wichtigen Motor für die Digitalisierung der Bahn werden. Nach Prognose der UIC werde das GSM-R nach 2030 veraltet sein.

Die **CER** gibt ein Update zum Zeitplan der FRMCS-Entwicklung. Version 2 der FRMCS-Spezifikationen sei bis Mitte 2026 fertiggestellt. Die Erprobung der fahrzeug- und streckenseitigen Ausrüstung werde bis Ende 2026 durchgeführt. Die CER betont die Bedeutung der Harmonisierung der FRMCS-Anforderungen auf EU-Ebene; man erwarte, dass diese Frage in der TSI-Revision 2027 behandelt werde. Die CER weist auch darauf hin, dass eine Verzögerung bei der Aufnahme der FRMCS-Anforderungen in die TSI nach 2027 zu einer Verzögerung bei der Umsetzung der FRMCS führen könne.

Die **Vertreterin der EU** bestätigt, dass es das Ziel der Europäischen Kommission und der ERA sei, die FRMCS-Anforderungen unmittelbar nach deren Fertigstellung in die TSI aufzunehmen.

GB fragt nach der Relevanz dieses Themas im Zusammenhang mit dem COTIF. GB äußert sich besorgt über die künftige Kompatibilität der bestehenden Signalgebungssysteme und der neuen digitalen und telematischen Technologien, was zu einer Herausforderung für den internationalen Verkehr werden könne. GB weist ferner auf die rasanten Entwicklungen in der Technologie hin, einschließlich der Diskussionen über Quantenkompass und alternative Navigations- und Ortungssysteme.

In Bezug auf die Frage, ob es eine ETV zu Signalgebung und Funkkommunikation geben solle, bestätigt das **Sekretariat**, dass die Signalgebungssysteme in den Anwendungsbereich der ER APTU fielen, soweit der internationale Verkehr betroffen sei. Das Sekretariat erinnert jedoch auch daran, dass der CTE beschlossen habe, sich zunächst auf die fahrzeugspezifischen Anforderungen zu konzentrieren und betont, dass es eine Herausforderung sei, diese auf dem neuesten Stand zu halten. Es stellt ferner fest, dass das ERTMS, wie es in der EU-Gesetzgebung definiert sei, als Grundlage für Signalgebungssysteme diene, die außerhalb der EU ohne Beteiligung der OTIF entwickelt würden. Darüber hinaus habe das Sekretariat die TSI ZZS geprüft und sei zu dem Schluss gekommen, dass die Übernahme dieser Vorschriften in das COTIF aufgrund der großen Anzahl der betroffenen technischen Dokumente sehr komplex wäre.

Die **CER** schließt sich der Meinung des Sekretariats an, weist aber auf die Bedeutung des Themas und seinen Nutzen für den Sektor hin. In Anbetracht der erforderlichen Zeit schlägt die CER vor, dass der CTE mit den Überlegungen zu diesem Thema beginnen solle.

Bezüglich des Einsatzes von konventionellen Signalgebungssystemen und ERTMS bietet **GB** an, den CTE zu gegebener Zeit über seine Erfahrungen mit dem „Crossrail“-Projekt (Vorortzug in London) zu informieren, das so konzipiert sei, dass es auf einer einzigen Strecke sowohl mehrere Arten von konventionellen Signalgebungssystemen als auch ERTMS verwenden könne.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Hintergrundinformationen und teilt den Anwesenden mit, dass sie sich für zusätzliche Informationen zum FRMCS entweder an die UIC oder an das Sekretariat der OTIF wenden könnten.

8.5. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen

Dokument: [TECH-23014](#)

Das **Sekretariat** präsentiert das vorgeschlagene Arbeitsprogramm. Das Programm sei im Zusammenhang mit dem Arbeitsprogramm der OTIF für 2022–2023⁴ zu sehen. Das Sekretariat hebt Kapitel 6 des Dokuments hervor, in dem ein Beitrag zum bevorstehenden Arbeitsprogramm der OTIF für 2024–2025 vorgeschlagen werde, das vom Verwaltungsausschuss der OTIF noch genehmigt werden müsse. Für die 16. Tagung des CTE im Juni 2024 schlage das Sekretariat vor, eine Aktualisierung der ETV vorzubereiten, um sie mit den neuesten TSI in Einklang zu bringen, wobei den für Güterwagen relevanten ETV Priorität eingeräumt werden solle. Ferner werde ein Fortschrittsbericht zum nächsten (zweiten) Schritt bei der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF vorgeschlagen. Darüber hinaus würden weitere Arbeiten zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden vorgeschlagen. Außerdem solle ein Entwurf für eine Anlage D zu den neuen ER EST (Anhang H zum COTIF) betreffend die Überwachung erstellt werden.

Es gibt keine Anmerkungen zum vorgeschlagenen Arbeitsprogramm. Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine Einwände oder Stimmenthaltungen gegen die Beschlussvorschläge gibt und dass die folgenden Beschlüsse im Konsens angenommen sind:

1. Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt Dokument TECH-23014-CTE13-8.5 zur Kenntnis und ersucht das Sekretariat, in Abstimmung mit der ständigen Arbeitsgruppe „Technik“ (WG TECH) entsprechende Vorschläge für die (oder Änderungen an den) technischen Vorschriften des COTIF zu entwerfen und dem Ausschuss zu unterbreiten.

⁴ Link zum Arbeitsprogramm 2022–2023 der OTIF: http://otif.org/de/?page_id=224.

2. Folglich sollte für die 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen insbesondere Folgendes vorbereitet werden:
 1. Vorschläge für die Überarbeitung von ETV, wobei ETV, die für die Zulassung und Verwendung von Güterwagen relevant sind, Vorrang haben;
 2. Vorschläge zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden für ETV;
 3. gegebenenfalls ein Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Anlagen zu den ER EST, insbesondere im Hinblick auf eine von den Überwachungsbehörden anzuwendende gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung;
 4. Fortschrittsbericht zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF.
3. Der Fachausschuss für technische Fragen bittet die WG TECH, weitere Punkte vorzuschlagen, die ihrer Ansicht nach auf die vorläufige Tagesordnung der 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen gesetzt werden sollten.
4. Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht das Sekretariat, das Arbeitsprogramm 2024–2025 der OTIF mit den allgemeinen Grundsätzen, den Prioritäten und dem Arbeitsumfang des Dokuments TECH-23014-CTE15-8.5 in Einklang zu bringen.

9. Verschiedenes

Entfällt.

10. Nächste Tagung

Der CTE prüft die Termine für die nächsten Tagungen der WG TECH und des CTE und nimmt die Termine anderer wichtiger Tagungen zur Kenntnis (wie z.B. diejenigen der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE)).

Der CTE nimmt die folgenden Tagungsdaten zur Kenntnis:

WG TECH 49, Bern, 15. Juni 2023

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE), Bern, 6. September 2023

WG TECH 50, Gümligen, 7.–8. September 2023

WG TECH 51, London, 14.–15. November 2023

CTE 16, Bern, 11.–12. Juni 2024

WG TECH 52, Bern/Gümligen, 13. Juni 2024

Die oben genannten Tagungen werden voraussichtlich in hybrider Form abgehalten.

Schlussbemerkungen

Da dies die letzte Tagung des CTE ist, an der Herr Milan Popović (RS) teilnimmt, dankt ihm der **Vorsitzende** im Namen des CTE für seine lange, sehr nützliche und produktive Mitwirkung. Er würdigt seine wertvollen Kenntnisse, sein Wissen und die sehr nützlichen Beiträge, mit denen er sich auf den Tagungen des CTE und der WG TECH eingebracht habe. Der Vorsitzende wünscht Herrn Popović alles Gute für die Zukunft.

Im Namen des **Sekretariats** wünscht auch Herr **Leermakers** Herrn Popović alles Gute für seinen wohlverdienten Ruhestand. Er hebt sein außergewöhnliches Engagement hervor. Er unterstreicht, dass Herr Popović seit der ersten Tagung des CTE und der WG TECH im Jahr 2006 aktiv gewesen sei, was ihn zu einem der dienstältesten Teilnehmer mache, mit einer beeindruckenden Bilanz von 53 Teilnahmen an CTE- und WG TECH-Tagungen, was deutlich mehr sei als bei jedem/jeder anderen aktuellen oder ehemaligen Delegierten.

Der **Vorsitzende** hebt den reibungslosen Ablauf des CTE hervor und führt dies auf die hervorragende Vorarbeit des Sekretariats zurück. Er lobt auch die Bemühungen der WG TECH bei der Einigung auf die Anforderungen und Dokumente, was dazu geführt habe, dass bei der 15. Tagung des CTE wesentliche Schwierigkeiten hätten vermieden werden können.

Im Namen der Delegierten danken die **CER** und das **Sekretariat** dem Vorsitzenden für seine hervorragende Leitung der CTE-Tagung.

Zum Abschluss der Tagung dankt der **Vorsitzende** allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern für ihre Anwesenheit und ihre Diskussionsbeiträge, dem Sekretariat für seine Arbeit bei der Vorbereitung der Tagung, den Dolmetscherinnen und Dolmetschern für ihre hervorragende Arbeit während der Tagung und dem Technik- und Verwaltungsteam für die erfolgreiche Durchführung der Hybridtagung.

Der Vorsitzende schließt die 15. Tagung des CTE.

Teilnahmeliste

Anlage I

I. Gouvernements / Regierungen / Governments**Allemagne/Deutschland/Germany**

M./Hr./Mr. Michael **Schmitz** Leiter des Leitungsstabes
Eisenbahn-Bundesamt

Autriche/Österreich/Austria

M./Hr./Mr. Thomas **Helnwein** Dipl.-Ing., Amtssachverständiger
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie

**Bosnie-Herzégovine/
Bosnien und Herzegowina/
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Mirko **Vulić** Senior Expert Associate
Railways Regulatory Board (Regulatorni Odbor Željeznica)

Croatie/Kroatien/Croatia

M./Hr./Mr. Darjan **Konjić** Senior Advisor
Ministry of Sea, Transport and Infrastructure

France/Frankreich/France

M^{me}/Fr./Ms Ophélie **Riquet** Chargée d'action internationale dans le domaine de l'interopé-
rabilité et de la sécurité ferroviaires
Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des
territoires
Bureau de l'interopérabilité ferroviaire

M./Hr./Mr. Sylvain **Cozette** Chargé d'affaires EPSF
Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

M./Hr./Mr. Julien **Roger** Chargé d'affaires réglementaires et juridiques
Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Hongrie/Ungarn/Hungary

M./Hr./Mr. György **Lengyel** CHG Officer, Expert
Ministry of Technology and Industry

Norvège/Norwegen/NorwayM./Hr./Mr. Erik **Syvertsen**Deputy Director
Railway Section
Ministry of Transport and CommunicationsM^{me}/Fr./Ms Pia **Strand**Senior Adviser
Norwegian Railway Authority**Pays-Bas/Netherlands/Niederlande**M^{me}/Fr./Ms. Monique **van Wortel**Senior advisor international railway affairs
Ministry of Infrastructure and Water Management (IPW)**Royaume-Uni/
Vereinigtes Königreich/
United Kingdom**M./Hr./Mr. James **Le Grice**Head of Rail Safety and Standards
Department for TransportM./Hr./Mr. Vaibhav **Puri**Director of Sector Strategy
Rail Safety and Standards Board (RSSB)**Serbie/Serbien/Serbia**M^{me}/Fr./Ms Anica **Stojićević**
1st dayAssociate
Ministry of Construction, Transport and InfrastructureM^{me}/Fr./Ms Nataša **Cerović**Head of Department for Safety and Interoperability
Directorate for RailwaysM./Hr./Mr. Milan **Popović**Head of Department for rules and authorisation of structural
subsystems
Directorate for Railways**Suède/Schweden/Sweden**M./Hr./Mr. Robert **Bylander**NSA Expert
Sektion teknik järnväg
Swedish Transport AgencyM^{me}/Fr./Ms Najlah **Ashrafi**Liaison Officer
Swedish Transport Agency**Suisse/Schweiz/Switzerland**M^{me}/Fr./Ms. Linda **Ay**Project Manager Safety and Interoperability
Federal Office of Transport of Switzerland – FOT

Türkiye

M./Hr./Mr.	Nurtekin Çağatay İşten	Transport and Communication Expert Ministry of Transport and Infrastructure
M ^{me} /Fr./Ms.	Serife Yorulmaz	Ministry of Transport and Infrastructure
M./Hr./Mr.	Alton Tanriöver	Ministry of Transport and Infrastructure

II. États non membres de l'OTIF
Nichtmitgliedstaaten der OTIF
Non-Member States of OTIF

Israël/Israel

M./Hr./Mr.	Josef Farisj	Head of Rolling Stock Systems Manger Ministry of Transport and Road Safety
1 st day		
M./Hr./Mr.	Saad Omari	Head of Information and Risk Management Ministry of Transport and Road Safety
1 st day		
M./Hr./Mr.	Eyal Solomon	Ministry of Transport and Road Safety
1 st day		

III. Organisation régionale d'intégration économique
Regionale Organisation für wirtschaftliche Integration
Regional economic integration organisation

**Union européenne/Europäische Union/
European Union**

**Commission européenne/
Europäische Kommission/
European Commission**

M ^{me} /Fr./Ms.	Alice Polo	Policy Officer Unit C4 – Rail Safety and Interoperability European Commission - Directorate General for Mobility and Transport
--------------------------	-------------------	---

ERA

M./Hr./Mr.	Christoph Kaupat	Project Officer Networks, International and IMS Unit European Union Agency for Railways (ERA)
------------	-------------------------	---

IV. Organisations et associations internationales non gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations

CER

M./Hr./Mr.	Gilles Quesnel	Directeur Interopérabilité, Normalisation et Recherche Europe (SNCF) CER / SNCF
------------	-----------------------	--

OSJD

M./Hr./Mr.	Radovan Vopalecky	Chairman of the Commission on Infrastructure and Rolling Stock OSJD - Organisation for Co-operation between Railways
------------	--------------------------	---

UIC

M./Hr./Mr.	Jozef Fázik	Senior advisor Union internationale des chemins de fer (UIC)
------------	--------------------	---

V. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat

M./Hr./Mr.	Bas Leermakers	Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität
M ^{me} /Fr./Ms.	Maria Price	Expertin
M./Hr./Mr.	Dragan Nešić	Experte

VI. Interprètes
Dolmetscher
Interpreters

M^{me}/Fr./Ms. Viviane **Vaucher**
M./Hr./Mr. Benoit **Kremer**
M./Hr./Mr. Werner **Küpper**
M./Hr./Mr. David **Ashman**
M^{me}/Fr./Ms. Joana **Meenken**

Angenommene Tagesordnung**Anlage II**

1. Annahme der Tagesordnung
2. Anwesenheit und Quorum
3. Überarbeitung der Geschäftsordnung des Ausschusses
4. Einbindung von Interessengruppen in den Ausschuss
5. Zur Information:
 - 5.1. Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates
 - 5.2. Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen
6. Annahme rechtsverbindlicher Bestimmungen:
 - 6.1. Überarbeitung der ETV GEN-E betreffend die Qualifikation und Unabhängigkeit von Prüforganen
 - 6.2. Überarbeitung der ETV GEN-G betreffend die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken
 - 6.3. Überarbeitung der Liste der technischen Dokumente in Anlage I der ETV TAF betreffend Telematikanwendungen für den Güterverkehr
7. Genehmigung nicht rechtsverbindlicher Leitfäden und Empfehlungen:
 - 7.1. Überarbeitung des Leitfadens zur Anwendung der ETV WAG
 - 7.2. Überarbeitung des Leitfadens zur Anwendung der ETV Lärm
8. Zur Diskussion:
 - 8.1. Fortschrittsbericht über die Entwicklung der ER EST (Anhang H zum COTIF):
 - Entwurf einer Anlage C zu den ER EST betreffend ein harmonisiertes Verfahren für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen
 - 8.2. Stärkere Hervorhebung der Bestimmungen für Fahrzeuge, die für den freien Verkehr und den allgemeinen Betrieb im internationalen Verkehr geeignet sind
 - 8.3. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF: Nächste Schritte
 - 8.4. Lagebericht zum künftigen Bahnmobilfunksystem (FRMCS) und seiner Bedeutung für die OTIF
 - 8.5. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen
9. Verschiedenes
10. Nächste Tagung