



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# **Fachausschuss für technische Fragen**

## **10. Tagung**

## **Bericht**

Bern, 13. und 14. Juni 2017

## Inhalt

<b>1. Annahme der Tagesordnung</b>	4
<b>2. Anwesenheit und Quorum</b>	4
<b>3. Wahl des Vorsitzenden</b>	4
<b>4. Zur Information</b>	5
<b>4.1. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen</b>	5
<b>4.2. Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU</b>	5
<b>4.3. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten</b>	5
<b>4.4. Status-Update zu austauschbaren Personenwagen</b>	6
<b>4.5. Entwicklungsstand in Bezug auf Lärmbeschränkungsmaßnahmen in der Europäischen Union</b>	7
<b>4.6. Künftige Rolle der ERA in Bezug auf die Genehmigung von Fahrzeugen in der EU</b>	8
<b>4.7. Zusammenarbeit mit NB-Rail</b>	9
<b>5. Zur Annahme:</b>	11
<b>5.1. ETV TAF</b>	12
<b>5.2. ETV GEN-A</b>	12
<b>5.3. ETV GEN-B</b>	13
<b>5.4. ETV GEN-C</b>	15
<b>6. Zur Diskussion:</b>	16
<b>6.1. Interoperabilität über die EU hinaus: Entwurf eines neuen Anhangs H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr</b>	16
<b>6.2. Änderungsentwurf APTU: Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss</b>	23
<b>6.3. a) Änderungsentwurf ATMF: Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss</b>	25
<b>b) ATMF-Revision: Fragen und Anmerkungen</b>	25
<b>6.4. Erläuterndes Dokument zur ETV GEN-G über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken</b>	26
<b>6.5. a) Ergebnisse der Arbeitsgruppe RID/ATMF</b>	27
<b>b) Letter from the RID-ATMF co-chairs (Brief der RID/ATMF-Vize-Vorsitzenden)</b>	27
<b>6.6. Akkreditierung und Überwachung der benannten Stellen in der Europäischen Union und Relevanz für das COTIF</b>	28
<b>6.7. CTE-Arbeitsprogramm 2017/18</b>	29
<b>7. Verschiedenes</b>	30
<b>8. Nächste Tagung</b>	30
<b>9. Schlussbemerkungen</b>	30
Teilnehmerliste	Anlage I 31
Tagesordnung	Anlage II 38
Sitzungsdokument Fachausschuss für technische Fragen 13.-14. Juni 2017	Anlage III 40

## Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF

Herr François Davenne (**Generalsekretär der OTIF**) eröffnet die 10. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE). Er begrüßt alle Teilnehmer, insbesondere die Vertreter Chinas, Katars und des Golf-Kooperationsrates (GCC)<sup>1</sup>, die zum ersten Mal an einer Tagung des CTE teilnehmen. Er erinnert an die Errungenschaften der letzten 10 Jahre, während denen der CTE erfolgreich 15 Rechtstexte sowie deren Folgeänderungen im internationalen Recht entwickelt und angenommen habe, dank denen Fahrzeuge im internationalen Verkehr betrieben werden können:

- ETV für Güterwagen, Lokomotiven und Personenwagen,
- ETV für Prüforgane und harmonisierte Bewertungsmethoden,
- Gemeinsame Sicherheitsmethode zur Risikobewertung,
- Zertifizierungssystem für die für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen,
- Spezifikationen für nationale Fahrzeugregister und deren Verknüpfung mit Blick auf die Einrichtung eines einzigen virtuellen internationalen Registers.

Herr Davenne hebt die gute Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF und den Mitgliedstaaten der OTIF, der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) hervor. Ferner weist er darauf hin, dass die Zahl der die technischen Vorschriften anwendenden Staaten von 24 in 2006 auf aktuell 42 gestiegen sei. Um mit anderen Verkehrsträgern besser mithalten zu können, müsse die Eisenbahn ihre Effizienz steigern und dies könne nur über internationale Zusammenarbeit erreicht werden. Für die Staaten bedeute dies zweifellos die ein oder andere Herausforderung hinsichtlich der Förderung des grenzüberschreitenden Betriebs ganzer Züge anstelle der Fahrzeugübergabe zwischen benachbarten Eisenbahnunternehmen (EVU) an der Grenze. Darüber hinaus müssten Bestimmungen zur Regulierung der Schlüsselemente für – oder in Bezug auf – den internationalen Eisenbahnverkehr entwickelt werden, die da wären: Fahrzeugzulassung, Standardisierung der Schnittstellen zwischen Infrastruktur und Fahrzeug, Harmonisierung der betrieblichen und sicherheitsrelevanten Bestimmungen sowie die Sicherheitszertifizierung von EVU für den sicheren Betrieb internationaler Züge. Er erinnert daran, dass das Sekretariat der OTIF zu diesem Zweck in 2015 das Konzept der Interoperabilität über die EU hinaus eingeführt habe. Die zentrale Idee dahinter sei ein nahtloser Verkehr zwischen Europa und Asien. China, Katar und den GCC lädt er daher ein, sich an dieser wichtigen Entwicklung zu beteiligen.

Er informiert die Teilnehmer, dass eine Simultanverdolmetschung ins Deutsche, Englische und Französische bereitgestellt und die Tagung zudem aufgezeichnet werde.

(Die Teilnehmerliste ist dieser Niederschrift als [Anlage I](#) beigelegt.)

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) pflichtet dem Generalsekretär der OTIF bei und betont, dass in Sachen Eisenbahnverkehr die Beziehungen zwischen Europa und Asien eine der Prioritäten der Kommission seien. Er unterrichtet die Tagung über die regelmäßigen bilateralen Treffen zwischen den chinesischen Behörden und der Kommission sowie über Treffen, die über die OSShD mit den chinesischen Behörden stattgefunden hätten und die darauf hindeuteten, dass es in naher Zukunft nötig sein könnte, die Beziehungen zwischen OTIF, EU und OSShD zu stärken. Er informiert die Tagung auch darüber, dass die EU bei den Tagesordnungspunkten 5.1, 5.2, 5.3 und 5.4 die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten, die gleichzeitig COTIF-Vertragsstaaten seien, wahrnehmen werde.

---

<sup>1</sup> Mitgliedstaaten des GCC: Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien und Vereinigte Arabische Emirate.

**China** dankt dem Sekretariat der OTIF für die Einladung und den herzlichen Empfang und stellt fest, dass seine Teilnahme an dieser Tagung den ersten Schritt in Richtung einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen China und der OTIF darstelle.

## 1. Annahme der Tagesordnung

Herr Bas Leermakers (Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität) erläutert im Namen des **Sekretariates der OTIF** (nachstehend „**Sekretariat**“), dass die vorläufige Tagesordnung und die Dokumente für die 10. Tagung des CTE per Rundschreiben vom 13. März 2017 an die Teilnehmer verschickt worden seien (Rundschreiben [TECH17008 d Einladung-CTE10](#)).

Da es keine Anträge zur Änderung der Tagesordnung gibt, nimmt der **CTE** die Tagesordnung der 10. Tagung ([Anlage II](#)) ohne Änderungen an.

## 2. Anwesenheit und Quorum

Das **Sekretariat** informiert den CTE, dass seit der letzten Tagung die Tschechische Republik ihre Vorbehalte zurückgezogen habe, und dass die Mitgliedschaft Syriens auf eigenen Antrag ausgesetzt worden sei. Darüber hinaus hätten der Generalsekretär der OTIF und die staatliche Eisenbahnverwaltung Chinas (NRA) eine Vereinbarung (MoU) unterzeichnet, in der die ersten Kooperationselemente festgelegt worden seien.

Das Sekretariat erinnert daran, dass all diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF Mitglieder des CTE mit Stimmrecht seien, die zum Zeitpunkt dieser Tagung die APTU oder ATMF anwenden, aktuell seien das 42 der 50 OTIF-Mitgliedstaaten. Es wiederholt, dass die EU bei den Tagesordnungspunkten 5.1, 5.2, 5.3 und 5.4 die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten, die gleichzeitig COTIF-Vertragsstaaten seien, wahrnehmen werde. Dies bedeute, dass der Vertreter der EU 26 EU-Mitgliedstaaten mit Stimmrecht vertrete. Zudem seien China, Katar und der GCC vom Generalsekretär der OTIF als Beobachter zum CTE 10 eingeladen worden.

Das Quorum zur Annahme der APTU-Vorschriften (ETV NOI und Änderungen an den ETV GEN-A, GEN-B und GEN-C) liege bei **21** Staaten (d. h. der Hälfte der 42 Vertragsstaaten mit Stimmrecht gemäß Artikel 20 § 2 COTIF). Da **26** EU-OTIF-Vertragsstaaten und **3** Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten entweder anwesend oder vertreten seien, betrage die Anzahl der stimmberechtigten Staaten **29**:

***Das für die Beschlussfähigkeit in Bezug auf die APTU nötige Quorum sei somit erreicht (+ 8).***

Der CTE stimme gleichzeitig über alle drei Sprachfassungen ab.

## 3. Wahl des Vorsitzenden

Das **Sekretariat** erklärt das Verfahren zur Wahl des Vorsitzenden.

Nach dem Hinweis, dass die Schweiz alle neun vorherigen Tagungen des CTE äußerst zufriedenstellend geleitet habe, nominiert das Sekretariat die Schweiz in Person von Herrn **Roland Bacher** zum Vorsitzenden für Tagung. Es gibt keine weiteren Nominierungen. Herr Roland Bacher akzeptiert die Nominierung und der **CTE** bestimmt einstimmig die Schweiz in Person von Herrn Roland Bacher zum Vorsitzenden für die Tagung.

Der **Vorsitzende** dankt den Teilnehmern für das in ihn gesetzte Vertrauen. In Bezug auf die Errungenschaften des CTE fügt er den Ausführungen des Generalsekretärs der OTIF noch hinzu, dass der unter der aktuellen Arbeitsweise der WG TECH und des CTE erzielte Fortschritt das Ergebnis eines Systemdenkens trotz nationaler Grenzen und der sorgfältigen Vorbereitung der jeweiligen Dokumente sei. Mit Blick auf die Tagesordnung hebt er TOP 5.1, unter dem die neue

ETV TAF diskutiert und hoffentlich angenommen werden solle, und TOP 6.1, unter dem der neue Anhang H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr zu diskutieren sei, hervor. Er hoffe auf eine vollständige Abarbeitung aller Tagesordnungspunkte in einer kooperativen Atmosphäre.

## 4. Zur Information

### 4.1. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen

Dokument: [TECH-17012](#)

In Übereinstimmung mit den Beschlüssen der letzten CTE-Tagung (Juni 2016) informiert das **Sekretariat** den CTE über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe TECH. Das Sekretariat hat einen Bericht verfasst und präsentiert die daraus für die Tagesordnung des CTE 10 inhaltlich relevanten Punkte.

Die WG TECH habe seit der 9. Tagung des CTE dreimal getagt:

- 29. Tagung am 7. und 8. September 2016 in Lille,
- 30. Tagung am 16. und 17. November 2016 in Bern,
- 31. Tagung am 21. und 22. Februar 2017 in Rom.

Für jede Tagung seien detaillierte Niederschriften verfasst worden, so dass auch diejenigen, die an der Tagung nicht hätten teilnehmen können, den Diskussionen folgen und sich mit den Entwicklungen vertraut machen könnten.

Da es keine Fragen zum Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH zu geben scheint, stellt der **Vorsitzende** die Kenntnisnahme des Berichts durch den CTE fest.

### 4.2. Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU

Das **Sekretariat** erinnert die Vertragsstaaten daran, dass in Übereinstimmung mit Artikel 12 APTU nationale technische Anforderungen (NTA) ihre Gültigkeit nur behalten, wenn sie dem Generalsekretär innerhalb von 6 Monaten ab dem Tag des Inkrafttretens der Vorschrift bzw. Änderung mitgeteilt würden. Auf die Frage Italiens nach der Anzahl der Mitgliedstaaten, die ihre NTA mitgeteilt hätte, antwortet das Sekretariat, dass dies bislang lediglich die Schweiz und die EU-Staaten seien. Alle notifizierten NTA seien auf der Website der OTIF verfügbar ([http://otif.org/de/?page\\_id=196](http://otif.org/de/?page_id=196)).

#### Ergebnis:

Der CTE nimmt diese Information des Sekretariates ohne weitere Kommentare zur Kenntnis.

### 4.3. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

Das **Sekretariat** informiert den CTE über den Stand der nationalen Fahrzeugregister (NVR) der Vertragsstaaten und darüber, wie viele davon am 19.5.2017 mit dem zentralisierten europäischen virtuellen Einstellungsregister (ECVVR) verknüpft gewesen seien:

- **Alle 26 EU-OTIF-Vertragsstaaten** verfügen über ein mit dem ECVVR verlinktes NVR.

- **4 Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten** verfügen über ein mit dem ECVVR verlinktes NVR: Norwegen, Schweiz, Serbien und Türkei.
- In **2 Nicht-EU-Vertragsstaaten** läuft der Verknüpfungsprozess mit dem ECVVR: Bosnien und Herzegowina (internes Verfahren läuft) und Montenegro (Verknüpfung existiert, es sind aber keine Fahrzeuge im System eingetragen).
- **2 Nicht-EU-Vertragsstaaten** besitzen noch kein eigenes Rollmaterial und benötigen daher kein NVR: Monaco und Liechtenstein
- **Der Verknüpfungsstatus der 8 übrigen Vertragsstaaten ist nicht bekannt:** Albanien, Algerien, Armenien, Iran, Marokko, EJR Mazedonien, Tunesien und Ukraine.

Das **Sekretariat** erinnert die Tagung daran, dass nicht im ECVVR geführte Fahrzeuge an den Grenzen angehalten werden könnten, da der Staat, in den die Fahrzeuge einfahren sollen, nicht in der Lage sei, den Status solcher Fahrzeuge im NVR des Ursprungslandes zu überprüfen. Es sei daher wichtig, dass alle Vertragsstaaten ihre im internationalen Verkehr betriebenen Fahrzeuge in ihrem NVR eintragen und das NVR mit dem ECVVR verknüpfen.

**FR** fragt, inwiefern die laufenden Entwicklungen an dem künftigen einheitlichen europäischen Fahrzeugregister (EVR)<sup>2</sup> sich auf die Kompatibilität zwischen den NVR der EU- und denen der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF auswirken würden. Das **Sekretariat** antwortet, die Arbeiten der ERA in diesem Bereich aus nächster Nähe zu verfolgen und Kommentare dazu abzugeben. In Übereinstimmung mit den Kommentaren des Sekretariates bestehe auch in den ERA-Arbeitsgruppen Konsens darüber, dass die Änderungen keinen Einfluss auf die Verknüpfungen haben dürften, die mit den NVR der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten erstellt worden seien.

#### **Ergebnis:**

Der CTE nimmt diese Information des Sekretariates zur Kenntnis. Er unterstützt auch die Anmerkungen des Sekretariates und drängt die Mitgliedstaaten, die ihre NVR noch nicht vollständig umgesetzt oder mit dem ECVVR verbunden haben, ihre nationale Situation so schnell wie möglich zu überprüfen und zu bereinigen.

#### **4.4. Status-Update zu austauschbaren Personenwagen**

Das **Sekretariat** teilt dem Ausschuss die Gründe für die Entwicklung von Anforderungen für austauschbare Personenwagen mit. Hauptidee hinter diesem in 2014 begonnenen Projekt sei gewesen, auf internationaler Ebene Anforderungen zu schaffen, die als Grundlage für einen einfachen Austausch von Personenwagen zwischen EVU verwendet werden können. Zum ersten Mal sei ein ursprünglich von der WG TECH angestoßenes Thema an eine ERA-Arbeitsgruppe zur weiteren Entwicklung übertragen worden. Nach der Genehmigung dieser Anforderungen auf EU-Ebene würden sie in COTIF-Vorschriften zu Lokomotiven und Personenwagen (ETV LOC&PAS) übertragen.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) teilt mit, dass die ERA der Kommission Ende 2015 eine Empfehlung zur TSI LOC&PAS betreffend die Einführung von Anforderungen zu austauschbaren Personenwagen unterbreitet habe. In der Zwischenzeit sei dann das 4. Eisenbahnpaket in Kraft getreten, was Verfahrensänderungen bedeutet und dazu geführt habe, dass die neuen Vorschriften von der Kommission noch nicht angenommen worden seien. Im April 2017 seien die Empfehlungen unter Berücksichtigung der Neuerungen des 4. Eisenbahnpakets aktualisiert worden. Die überarbeitete Fassung der TSI LOC&PAS werde auf der für Anfang 2018 geplanten RISC-Tagung diskutiert und könne im Anschluss daran von der Kommission angenommen werden. Wenn daraufhin auch die ETV LOC&PAS überarbeitet

<sup>2</sup> In Zukunft wird ein einziges EVR alle nationalen NVR der EU-Mitgliedstaaten ersetzen.

werde, könnte man anstreben, beide Texte, d. h. die TSI LOC&PAS und die ETV LOC&PAS gleichzeitig in Kraft treten zu lassen.

### **Ergebnis:**

Der **Vorsitzende** dankt dem Vertreter der EU für den Fortschrittsbericht in Bezug auf die TSI LOC&PAS und betont die gute Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF, der GD MOVE und der ERA in dieser Frage. Er hoffe, dass die überarbeitete ETV LOC&PAS auf der nächsten Tagung des CTE angenommen werden könne.

## **4.5. Entwicklungsstand in Bezug auf Lärmbeschränkungsmaßnahmen in der Europäischen Union**

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) informiert die Tagung, dass das Problem des Eisenbahnlärms zu einer Priorität der EU geworden sei. Er erinnert an die Gründe, die die Kommission im Dezember 2015 dazu bewogen hätten, ein Grundsatzpapier zur Reduzierung des Eisenbahnlärms in Form eines Arbeitsdokuments<sup>3</sup> zu verfassen. Das Dokument sei zu dem Schluss gekommen, dass die Nachrüstung bestehender Güterwagen mit Verbundstoff-Bremsklötzen der effizienteste Weg zur Reduzierung des Eisenbahnlärms<sup>4</sup> und auch weitaus kostengünstiger als z. B. der Bau von Lärmschutzwänden sei. Aus diesem Grund plane die Kommission die Änderung der TSI Lärm, so dass zusätzlich zu der aktuellen Anforderung, nach der nur neue Güterwagen die Lärmgrenzwerte einhalten müssten, diese Anforderungen schrittweise auch auf die bestehende Flotte angewendet werden sollten; in einem ersten Schritt auf „internationale Wagen“ und dann auch auf alle übrigen. Die Kommission habe die ERA mit der Einrichtung einer Taskforce zur Revision der TSI Lärm beauftragt. Diese Taskforce solle auch die ursprüngliche Folgenabschätzung aktualisieren.

Parallel zur Taskforce sei auch der ursprüngliche Vorschlag zur Nachrüstung bestehender Fahrzeuge im RISC diskutiert worden, wo ihm die Mehrzahl der EU-Mitgliedstaaten nicht zugestimmt habe. Auf der Grundlage des Vorschlags des Sekretariates der OTIF habe die GD MOVE eine Alternative entwickelt: den Ansatz der „leisen Korridore“<sup>5</sup>, den der Juristische Dienst der EU prinzipiell genehmigt habe. Praktisch würden so anstelle der Nachrüstung aller alten Güterwagen mit Verbundstoff-Bremsklötzen nur diejenigen nachgerüstet werden müssen, die für den Betrieb auf den leisen Korridoren des Eisenbahnnetzes vorgesehen seien. Der Lärm würde somit *de facto* zum Kompatibilitätsparameter zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur. Die EVU wären dafür zuständig, auf den leisen Strecken nur leise Güterwagen zu betreiben. Nach Meinung der Kommission müssten die Kriterien für die Festlegung der leisen Strecken eines Netzes harmonisiert werden. Im Anschluss daran müsste auch das Infrastrukturregister der EU durch Hinzufügen des neuen Eisenbahnlärmparameters aktualisiert werden.

Abschließend werde die Kommission einen delegierten Rechtsakt für die Revision der TSI Lärm erlassen. Mit dem ersten Entwurf der ERA einer überarbeiteten TSI Lärm rechne man in der Kommission im ersten Quartal 2018. Dieser werde dem RISC dann in 2018 zur Abstimmung vorgelegt.

Vor der Eröffnung der Diskussion dankt der **Vorsitzende** dem Vertreter der EU für diese Einführung und stellt fest, dass das Konzept der EU lediglich Teile des Eisenbahnnetzes betreffe, nicht jedoch das gesamte Eisenbahnnetz der EU-Mitgliedstaaten.

<sup>3</sup> WG TECH 28, Punkt 13.a, Seite 11, 16.-17. Februar 2016, Bern.

<sup>4</sup> Diese technische Lösung senkt den Eisenbahnlärm um bis zu 10 dB, was einer Reduzierung um 50 % des für Menschen hörbaren Lärms entspricht.

<sup>5</sup> Der „leise Korridor“ ist der Teil eines Schienennetzes, auf dem nur Güterwagen fahren dürfen, die die in der TSI Lärm festgelegten Grenzwerte für das Vorbeifahrgeräusch einhalten.

In Antwort auf die Frage des **Vertreters des GCC**, ob die wirtschaftlichen Auswirkungen dieses Lärmsenkungsansatzes untersucht worden seien und inwieweit Lärm ein Interoperabilitätskriterium darstelle, bestätigt der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo), dass die Kommission bei der von ihr durchgeführten Folgenabschätzung wirtschaftliche, soziale und Umweltaspekte berücksichtigt habe. In Bezug auf die zweite Frage erläutert er den Auswahlprozess für die Interoperabilitätsparameter und die Schnittstellen zwischen den Teilsystemen im Allgemeinen, nach denen die Parameter in Kapitel IV jeder TSI detailliert beschrieben seien. In diesem besonderen Fall wolle man „Lärm“ als neuen Interoperabilitätsparameter einführen, der dann auf seine Kompatibilität zwischen Fahrzeug und Infrastruktur hin überprüft werden müsse.

Der **Generalsekretär der OTIF** weist darauf hin, dass die Lärmbekämpfung immer wichtiger werde und Auswirkungen auf den Güterverkehr in stark besiedelten Gebieten haben könne. Der CTE müsse daher möglicherweise Kompromisse eingehen und die Lärmbekämpfung bei bestimmten Beschlüssen als Faktor mitberücksichtigen.

**IT** informiert die Tagung über diverse Unfälle, die sich in der EU infolge gebrochener Achsen ereignet hätten. Bei all diesen Unfällen seien die entsprechenden Fahrzeuge mit Verbundstoff-Bremsklötzen ausgerüstet gewesen. Obwohl die Unfalluntersuchungen noch nicht abgeschlossen seien, hätten erste Analysen ergeben, dass die Überhitzung des Rades (der Räder) [infolge der Bremsung] eine mögliche Unfallursache sei. IT zufolge könnten diese Unfälle Auswirkungen auf die Nachrüstung haben, und die technische Kompatibilität zwischen Verbundstoff-Bremsklötzen und Rädern sollte daher auch überprüft werden.

Mit Blick auf die von IT angeführten Unfälle erklärt **DE**, dass das Problem auf EU-Ebene bekannt sei und die ERA bereits eine Expertengruppe zur Untersuchung der Unfallursachen eingerichtet habe. Diese Gruppe werde auch versuchen, Maßnahmen zur Risikosenkung betreffend die Unfallursachen zu erarbeiten.

#### **Ergebnis:**

Der CTE nimmt diese Informationen der EU zur Kenntnis.

### **4.6. Künftige Rolle der ERA in Bezug auf die Genehmigung von Fahrzeugen in der EU**

Die **Vertreterin der EU** (Ainhoa San Martin) erinnert daran, dass im Anschluss an die Veröffentlichung des technischen Pfeilers des 4. Eisenbahnpakets in der EU am 26. Mai 2016, am 15. Juni 2016 die überarbeiteten Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinien sowie die ERA-Verordnung in Kraft getreten seien. Die wichtigsten neuen Aufgaben der ERA seien die Erteilung von Vorgehmungen für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung, die Erteilung von Genehmigungen für Fahrzeuge, die in mehr als einem EU-MS verkehren sollen, und, in Zusammenarbeit mit den nationalen Sicherheitsbehörden (NSB), die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen für EVU. In Zusammenarbeit mit den NSB erteile die ERA auch Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugen und Fahrzeugtypen, je nachdem ob das Verwendungsgebiet des Fahrzeugs einen oder mehrere EU-MS umfasse. Wenn sich das Verwendungsgebiet auf nur einen EU-MS beschränke, werde die Genehmigung auf spezifischen Antrag des Antragstellers an die ERA erteilt. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass all diese Bestimmungen einem Übergangszeitraum unterlägen, werde die ERA am 16. Juni 2019 mit der Erteilung von Bescheinigungen und Genehmigungen beginnen. Darüber hinaus würden die neuen Funktionen der ERA über die „zentrale Anlaufstelle“ („One-Stop-Shop“) geregelt, einem IT-Tool, das die neuen Verfahren vereinfachen und beschleunigen werde.

Neben den Kooperationsvereinbarungen zwischen der ERA und den NSB, so die Vertreterin der EU, müsse die Kommission am 16. Juni 2018 auch einen Durchführungsrechtsakt annehmen, in



dem die praktischen Anordnungen für die Fahrzeuggenehmigung spezifiziert würden. Die ERA habe bereits einen Entwurf für diesen Durchführungsrechtsakt vorbereitet und dieser sei im April 2017 erstmalig Vertretern des Eisenbahnsektors und der EU-MS präsentiert worden. Ein Entwurf des Durchführungsrechtsaktes der Kommission werde im Juli 2017 dem RISC vorgelegt und man hoffe, diesen im November 2017 den EU-MS zur Abstimmung unterbreiten zu können.

Bevor er die Diskussion eröffnet, dankt der **Vorsitzende** der Vertreterin der EU für die Einführung und stellt fest, dass die ERA ab dem 19. Juni 2019 zu einer „zentralen Genehmigungsstelle“ der Europäischen Union werde, zuständig für die Erteilung von Vorgehmigungen für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung, Fahrzeuggenehmigungen und Sicherheitsbescheinigungen an EVU.

In Bezug auf die Bitte des **Vertreter des GCC**, die Unterschiede und mögliche Interessenskonflikte zwischen ERA und NSB zu erläutern, erklärt die **Vertreterin der EU** (Aïnhua San Martin), dass die Rollen der ERA und der NSB klar umrissen und voneinander getrennt seien. Die Aufgaben der ERA seien in der ERA-Verordnung dargelegt, in der ihr die Rolle einer *Behörde* für die Ausstellung von Bescheinigungen auf europäischer Ebene zugesprochen werde. Die Aufgaben der NSB ergäben sich aus der Sicherheitsrichtlinie. Mit Blick auf die Vermischung der Aufgaben in der Zukunft sei geplant, dass die ERA mit jeder NSB eine *Kooperationsvereinbarung* schließt, in der die jeweiligen Aufgaben und Zuständigkeiten klar festgelegt würden. Der **Vertreter der ERA** (Christoph Kaupat) fügt hinzu, dass die ERA ab 2018 umstrukturiert werde, um sicherzustellen, dass die verschiedenen Aufgaben, wie die Entwicklung von Rechtstexten und das Ausstellen von Bescheinigungen, klar getrennt seien, und um Überlappungen zu vermeiden.

Auf die Frage der **UNIFE**, ob die Frist für die Umsetzung des 4. Eisenbahnpakets verlängert werde, bestätigt die **Vertreterin der EU** (Aïnhua San Martin), dass die EU-MS für die Umsetzung der Interoperabilitätsrichtlinie ein Jahr mehr zur Verfügung hätten (3+1). Die Frist, die sich die ERA für den Beginn ihrer Arbeiten gesetzt habe, bleibe aber weiterhin der Juni 2019. Darüber hinaus informiert die **ERA** (Christoph Kaupat) die Tagung, dass man in der Agentur einen sogenannten „*shadow running process*“ eingerichtet habe, um das Funktionieren des Prozesses zu proben. Auf diese Weise könne sich die Industrie mit der Arbeitsweise der „zentralen Anlaufstelle“ vertraut machen, sowie mit der entsprechenden Software für das Einreichen von Anträgen auf Sicherheitsbescheinigungen oder Fahrzeuggenehmigungen.

### **Ergebnis:**

Der CTE nimmt diese Informationen der EU zur Kenntnis.

## **4.7. Zusammenarbeit mit NB-Rail**

Der Vize-Vorsitzende des Verbandes der benannten Stellen (**NB-Rail Association**), Herr Francis Parmentier, stellt den rechtlichen Hintergrund der NB-Rail Coordination Group (Koordinierungsgruppe) und der NB-Rail Association vor. Er erklärt, dass die Koordinierungsgruppe sich zu einem exzellenten Forum für den Erfahrungsaustausch entwickelt habe, wo für die in den verschiedenen benannten Stellen in ganz Europa aufgetretenen Probleme Lösungen gefunden werden können. Er gibt der Tagung detailliertere Informationen zur Organisation der Koordination in 2017. Hauptaufgabe von NB-Rail sei die Harmonisierung und Klärung der EG-Prüfverfahren, was in der Praxis durch die Herausgabe der folgenden Dokumente geschehe:

- *Recommendations for Use* (RfU) (Verwendungsempfehlungen):
  - a. zur Sicherstellung einer einheitlichen Anwendung der aktuellen technischen Vorschriften aus der anwendbaren Gesetzgebung der Kommission,
  - b. als Anreiz zur Verbesserung der anwendbaren Gesetzgebung,

- c. unterliegen einem dreistufigen Prüfverfahren: durch die technischen Experten der Untergruppe, die Strategiegruppe und während der NB-Rail Plenartagung.
- *Questions and Clarifications* (Q&Cs) (Fragen und Klarstellungen):
  - a. werden an die Kommission gerichtet, wenn die Ansicht besteht, dass die aktuellen technischen Vorschriften erneuert oder verbessert werden sollten,
  - b. führen zu „technischen Standpunkten“ oder „technischen Ratschlägen“ der Kommission/ERA zur Lösung des spezifischen Problems; sie müssen vom RISC gebilligt werden.
- *Frequently Asked Questions* (FAQ), um alle Beteiligten über die Anwendung der TSI und EU-Richtlinien informiert zu halten.

Bevor er die Diskussion eröffnet dankt der **Vorsitzende** NB-Rail für die Einführung und stellt fest, dass die Koordinierungsarbeit von NB-Rail ein solides Umfeld für den Prozess der Konformitätsbewertung geschaffen habe, wodurch wiederum das Vertrauen in die Bescheinigungen gewachsen sei.

In Antwort auf die Bitte des **GCC** nach weiteren Erläuterungen des Modells für die Bewertung von benannten Stellen erklärt der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo), dass die Konformitätsbewertung ein wichtiges Element des EU-Ansatzes in Bezug auf die Akzeptanz von Produkten auf dem EU-Markt darstelle. Es müsse geprüft werden, ob das fragliche Produkt (Leistung oder System) allen spezifischen (technischen) Anforderungen auf EU-Ebene genüge. Eine unabhängige Bewertungsstelle (benannte Stelle), nicht der Hersteller des besagten Produktes, solle prüfen, ob die Anforderungen eingehalten würden und das Produkt von annehmbarer Qualität sei. Dadurch werde das Vertrauen der Konsumenten in das Produkt gestärkt. Ferner sei auch die Zusammenarbeit der benannten Stellen hinsichtlich der Qualität ihrer Arbeit sehr wichtig, um das Vertrauen der einzelnen EU-MS in die von ihnen durchgeführten Bewertungen zu stärken.

Ergänzend zu den Ausführungen des Vertreters der EU fügt das **Sekretariat** hinzu, dass den Staaten im COTIF mehrere Optionen offen stünden, um die Zuständigkeit für die Konformitätsbewertung abzugeben. Prüfgorgane gemäß Artikel 5 ATMF könnten Teil der zuständigen Behörde oder benannten Stelle in der EU<sup>6</sup> sein. Jeder Nicht-EU-Vertragsstaat müsse sein(e) Prüfgorgan(e) mitteilen. Die Konformitätsbewertung von Fahrzeugen beispielsweise erfordere ein hohes Maß an Expertise, daher könne der Rückgriff auf externe Expertise in Form von benannten Stellen eine durchaus denkbare Option darstellen. Unabhängig vom angewendeten Modell müssten die von einem Prüfgorgan eines OTIF-Vertragsstaats durchgeführten Bewertungen von den übrigen Vertragsstaaten anerkannt werden, um doppelte Bewertungen zu vermeiden. Im Übrigen werde dieses Thema unter TOP 6.6 noch detaillierter erläutert und diskutiert.

Hinsichtlich der Zusammenarbeit mit NB-Rail informiert das **Sekretariat** die Tagung, dass NB-Rail zu allen relevanten OTIF-Tagungen eingeladen worden sei, und dass die Prüfgorgane aus Nicht-EU-Staaten zu den Treffen der NB-Rail-Untergruppe „Fahrzeuge“ eingeladen würden. Das Sekretariat ermutigt die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten ausdrücklich zur Teilnahme an diesen NB-Rail-Treffen, da diese ein Forum für Diskussion und eine Möglichkeit böten, stets auf dem Stand der neuesten Entwicklungen zu bleiben.

**UNIFE** begrüßt diese Kooperation, die für das Eisenbahnsystem sehr wichtig und der Industrie sehr nützlich sei.

---

<sup>6</sup> Anders ausgedrückt gelten benannte Stellen der EU als „geeignete Stellen“, Punkt 1.3.2 ETV GEN-D.

**Ergebnis:**

Der CTE nimmt diese Informationen von NB-Rail zur Kenntnis und begrüßt die Zusammenarbeit.

**5. Zur Annahme:**

Das **Sekretariat** erklärt das Verfahren zur Annahme der Dokumente. Die Grundlage für die Beschlussfassung des CTE sei in Artikel 20 § 1 b) COTIF und den Artikeln 6 und 8a APTU gegeben, laut denen der CTE befugt sei, die Annahme einer ETV oder einer Vorschrift zur Änderung einer ETV zu beschließen. Das Sekretariat wiederholt noch einmal, dass der CTE in Bezug auf die APTU beschlussfähig sei (Quorum +8) und gleichzeitig über alle drei Sprachfassungen abstimmen werde. Gemäß Artikel 21 der Geschäftsordnung des CTE sei ein Antrag angenommen, wenn die Anzahl der Stimmen für den Antrag mindestens einem Drittel der zum Zeitpunkt der Abstimmung vertretenen Mitglieder des CTE entspreche und größer als die Anzahl der Gegenstimmen sei.

Für die zur Abstimmung stehenden Dokumente habe das Sekretariat zwei Monate vor der Tagung für jede ETV jeweils ein Beschlussdokument veröffentlicht. In jedem Beschlussdokument sei der Beschlussvorschlag enthalten.

Die folgenden Dokumente seien dem CTE zur Abstimmung unterbreitet worden:

- ETV TAF (neu),
- Geänderte ETV GEN-A (Grundlegende Anforderungen),
- Geänderte ETV GEN-B (Teilsysteme),
- Geänderte ETV GEN-C (Technisches Dossier).

In Bezug auf das Verfahren wird die Tagung an Folgendes erinnert:

- Im Anschluss an den Beschluss des CTE zur Annahme oder Änderung der ETV, werde der Generalsekretär der OTIF gemäß Artikel 35 § 1 COTIF den Mitgliedstaaten diese Änderungen mitteilen. Er werde dies in Form eines Rundschreibens tun.
- Mit dieser Mitteilung werde das Inkrafttretensverfahren der angenommenen ETV oder ihrer Änderung formal eingeleitet. Die Bedingungen dafür, dass die Änderungen nach ihrer Mitteilung in Kraft treten können, seien in Artikel 35 §§ 3 und 4 COTIF festgelegt.
- Die Vertragsstaaten könnten gegen einen Beschluss des CTE innerhalb von vier Monaten ab dem Tag der Mitteilung Widerspruch einlegen. Im Falle eines Widerspruchs von einem Viertel der Vertragsstaaten trete die Änderung nicht in Kraft.
- Die Änderung trete am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat der Mitteilung in Kraft (eine Mitteilung vor dem 1. Juli bedeute somit das Inkrafttreten der ETV am 1. Dezember).
- Einen Monat vor dem Inkrafttreten der ETV werde dieses in einem Rundschreiben für den Folgemonat angekündigt.
- Gemäß Artikel 8 §§ 1 und 3 APTU müsse eine ETV mindestens einen Monat vor ihrem Inkrafttreten auf der Website der OTIF veröffentlicht werden. Das Inkrafttretensdatum müsse ebenfalls auf der Website angegeben werden.

Der **Vorsitzende** nimmt zur Kenntnis, dass es zu oben Stehendem keine Fragen oder Anmerkungen gibt.

## 5.1. ETV TAF

**Dokument:** [TECH-16032](#)

**Dokument:** [TECH-17010 Beschlussdokument](#)

Das **Sekretariat** erinnert daran, dass auf der Grundlage einer dem CTE 8 vorgelegten Studie, die auf dem CTE weiter diskutiert worden sei, die Übertragung der TSI TAF in eine ETV beschlossen worden sei. Das Sekretariat habe in enger Zusammenarbeit mit ERA, CIT und Kommission sowie in Koordination mit der WG TECH einen Vorschlag ausgearbeitet. Das Sekretariat weist darauf hin, dass die TSI auf die technischen Anhänge verweise, einschließlich Daten und Nachrichtenformate in XML-Dateien, die auf der Website der ERA veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert würden. Man habe sich darauf geeinigt, dass die ETV für diese Anhänge ebenfalls auf die Website der ERA verweisen sollte. Auf diese Weise würden die Rechtsvorschriften im COTIF verankert, die IT-Vorschriften jedoch von der ERA verwaltet. Die IT-Vorschriften würden zudem im Einverständnis mit den Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten beschlossen, so dass diese Einfluss auf deren Entwicklung nehmen könnten.

Das **Sekretariat** erläutert, dass die Umsetzung der ETV TAF für die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten nicht obligatorisch sei. Dies bedeute, dass es keine Frist für die Fertigstellung der Umsetzung der ETV TAF geben werde. Wenn jedoch Investitionen und Entwicklungen im Bereich IT vorgenommen würden, müssten diese im Sinne der Erleichterung des internationalen Eisenbahnverkehrs im Anwendungsbereich der ETV TAF und somit in harmonisierter und kompatibler Weise erfolgen. Das Sekretariat macht nebenbei noch auf kleinere Abweichungen von der TSI TAF aufmerksam, insbesondere in den Abschnitten 2.3.2 und 4.2.1.1. Diese seien notwendig, um die Kompatibilität mit den CIM sicherzustellen. Die WG TECH 29, 30 und 31 hätten diese Abweichungen detailliert geprüft.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und eröffnet die Diskussion.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) erklärt, dass die Telematik für die EU ein sehr wichtiges Thema sei. Die EU unterstütze diesen Vorschlag und sei in Bezug auf die Unterschiede zwischen TSI TAF und ETV TAF mit dem Sekretariat einer Meinung. Nach Ansicht der EU hätten diese kleinen Unterschiede keine Auswirkungen auf die Äquivalenz zwischen EU-Recht und COTIF. Die TSI TAF werde aber bei der nächsten Gelegenheit in Einklang mit ETV TAF gebracht.

Da es keine weiteren Kommentare gibt, stellt der **Vorsitzende** fest, dass über den Beschlussvorschlag in Dokument TECH-17010 abgestimmt werden könne:

Der **Vorsitzende** zählt 29 Ja-Stimmen und keine Gegenstimmen oder Enthaltungen.

### **Der Fachausschuss für technische Fragen fasst folgende Beschlüsse:**

1. Die ETV TAF in der in Dokument TECH-16032-CTE10-5.1a wird angenommen.
2. Die WG TECH wird beauftragt, mit der Eisenbahnagentur der EU praktische Anordnungen zu entwickeln, so dass die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten, die die ETV TAF anwenden, am Entwicklungsprozess der mit der ETV TAF in Verbindung stehenden IT-Vorschriften beteiligt werden können.

## 5.2. ETV GEN-A

**Dokument:** [TECH-16043](#)

**Dokument:** [TECH-17011 Beschlussdokument](#)

Das **Sekretariat** erklärt, dass die ETV GEN-A die grundlegenden Anforderungen an das Eisenbahnsystem betreffe, seit dem 1. Dezember 2011 in Kraft und seither einmal geändert

worden sei. Der dem CTE zur Abstimmung unterbreitete Vorschlag solle die ETV GEN-A nun zum zweiten Mal ändern. Die Änderungen seien größtenteils redaktioneller Art oder trügen zur Klarheit in Bezug auf Fahrgastinformationen und Fahrgastsicherheit beim Ein- und Aussteigen bei. Die vorgeschlagenen Änderungen seien im Änderungsmodus kenntlich gemacht und das Dokument sei bei der WG TECH 30 und 31 bereits im Detail diskutiert worden.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und eröffnet die Diskussion.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt die Änderung der ETV GEN-A 2015 zur Wahrung der Äquivalenz mit Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union. In Teil 1 Absatz 4 des Beschlussdokuments sei jedoch zu lesen, dass die entsprechenden EU-Vorschriften der Richtlinie 2008/57/EG vom 17. Juni 2008 bereits außer Kraft gesetzt worden seien; die Außerkraftsetzung erfolge aber erst mit Wirkung zum 16. Juni 2020.

Das **Sekretariat** bestätigt, dass die Wörter „... außer Kraft gesetzt und durch ... ersetzt“ nicht richtig seien und geändert würden in „... werden ersetzt durch ...“. Diese Ungenauigkeit im Dokument habe jedoch keine Auswirkungen auf den Beschluss an sich oder auf den Inhalt der Änderungen. Daher werde vorgeschlagen, dies in der Niederschrift der Tagung zu vermerken und anschließend im Mitteilungsrundschreiben des Sekretariates der OTIF.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) ist mit diesem Vorschlag des Sekretariates einverstanden.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält fest, dass im Mitteilungsrundschreiben klargestellt werde, dass die ETV GEN-A mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/797, welche die Richtlinie 2008/57/EG ersetzt, harmonisiert worden seien.

Da es keine weiteren Kommentare gibt, stellt er fest, dass über den Beschlussvorschlag in Dokument TECH 17011 abgestimmt werden könne.

Der **Vorsitzende** zählt 29 Ja-Stimmen und keine Gegenstimmen oder Enthaltungen.

#### **Der Fachausschuss für technische Fragen fasst folgende Beschlüsse:**

1. Die ETV GEN-A wird in Übereinstimmung mit den in Dokument TECH-16043-CTE10-5.2a beschriebenen Änderungen geändert.
2. Die geänderte ETV GEN-A ersetzt die ETV GEN-A 2015, welche infolgedessen mit dem Inkrafttretensdatum der Änderungen, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, außer Kraft gesetzt wird.

### **5.3. ETV GEN-B**

**Dokument:** [TECH-16044](#)

**Dokument:** [TECH-17014 Beschlussdokument](#)

Das **Sekretariat** erklärt, dass in der ETV GEN-B die in den ATMF in Bezug genommenen Teilsysteme aufgelistet und beschrieben würden, sie sei seit dem 1. Mai 2012 in Kraft und werde nun zum ersten Mal geändert. Die Änderungen seien größtenteils redaktioneller Art und umfassten die Streichung des Verweises auf „sonstiges Eisenbahnmaterial“. Die vorgeschlagenen Änderungen seien im Änderungsmodus kenntlich gemacht und das Dokument sei bei der WG TECH 30 und 31 bereits im Detail diskutiert worden.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und eröffnet die Diskussion.

**CER** (Christian Chavanel) schlägt vor, dass der CTE die ETV GEN-B in der vorgeschlagenen Form annehmen und gleichzeitig die WG TECH beauftragen solle, die Gründe für die

Unterschiede zwischen der linken und der rechten Spalte in Punkt 2.1 weiter zu untersuchen. Er regt an, bei dieser Gelegenheit die linke Spalte durch das Hinzufügen von „Brücken“ zu verbessern, so dass der letzte Satz dann lauten würde: „Aus diesem Grunde beinhaltet das Infrastruktur-Teilsystem nur die Gleise, Weichen und Brücken. Seiner Ansicht nach seien die Brücken die einzige Schnittstelle mit dem Fahrzeug, die hier nicht berücksichtigt worden sei.“

**RS** weist darauf hin, dass der CTE noch nie ETV zur Infrastruktur, Energie oder Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung angenommen habe, und dass seines Erachtens daher kein Grund für diese Änderung bestehe, da die linke Spalte mit dem COTIF übereinstimme.

**DE** stimmt zu, dass die ETV Schnittstellen umfassen müssten, insbesondere diejenigen Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur. Die ETV sollten durch nationale Vorschriften zur Infrastruktur ergänzt werden, so dass die Infrastruktur dann mit ETV-konformen Fahrzeugen kompatibel sei. Es sei daher nicht notwendig, Brücken in die linke Spalte aufzunehmen. Sollte sich der CTE trotzdem mit dem Teilsystem „Infrastruktur“ befassen, bedeute dies, dass er sich auch um alle übrigen Teilsysteme kümmern müsse, wie z. B. um die Teilsysteme „Energie“ oder „Betrieb“, anstatt sich lediglich auf die Schnittstelle mit den Brücken zu fokussieren.

**UNIFE** (Christian Zumpe) betont die Wichtigkeit der Schnittstellenproblematik und hält eine Diskussion des Themas bei der WG TECH für sehr sinnvoll.

**NB-Rail** teilt die von UNIFE und CER geäußerten Bedenken. Es informiert den CTE, dass die Schnittstellenproblematik auch auf Tagungen der NB-Rail-Koordinationsgruppe schon des Öfteren diskutiert worden sei.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) wiederholt seine Bemerkung zu den Worten „wurden außer Kraft gesetzt“ in Teil 1 Absatz 4 des Beschlussdokument und schlägt dieselbe Lösung vor, auf die man sich im Beschlussdokument für die ETV GEN-A geeinigt hat.

Das **Sekretariat** stimmt der von der EU vorgeschlagenen Änderung zu. Es teilt auch die Meinung DE und erinnert daran, dass Bodenvibrationen teilweise durch die grundlegende Anforderung 1.4.5 der ETV GEN-A abgedeckt seien. Nichtsdestoweniger könne man aber auch einer weiteren Diskussion des Themas bei der WG TECH zustimmen.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält folgende Schlussfolgerungen fest:

1. Der CTE beauftragt die WG TECH zu prüfen, ob die beiden Spalten in Punkt 2.1 der ETV GEN-B zu den Schnittstellen zwischen Fahrzeug und Infrastruktur korrekt sind.
2. Im Mitteilungsrundschreiben wird klargestellt, dass die ETV GEN-B mit den Bestimmungen der Richtlinie (EU) 2016/797, welche die Richtlinie 2008/57/EG ersetzt, harmonisiert worden ist.

Da es keine weiteren Kommentare gibt, stellt er fest, dass über den Beschlussvorschlag in Dokument TECH-17014 abgestimmt werden könne.

Der **Vorsitzende** zählt 29 Ja-Stimmen und keine Gegenstimmen oder Enthaltungen.

**Der Fachausschuss für technische Fragen fasst folgende Beschlüsse:**

1. Die ETV GEN-B wird in Übereinstimmung mit den in Dokument TECH-16044-CTE10-5.3a beschriebenen Änderungen geändert.
2. Die geänderte ETV GEN-B ersetzt die ETV GEN-B mit der Referenz A 94-01B/1.2012 v.06, welche infolgedessen mit dem Inkrafttretensdatum der Änderungen, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, außer Kraft gesetzt wird.

## 5.4. ETV GEN-C

**Dokument:** [TECH-16045](#)

**Dokument:** [TECH-17015 Beschlussdokument](#)

**Sitzungsdokument:** siehe Anlage III zu dieser Niederschrift.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die ETV GEN-C die Anforderungen an das in den ATMF in Bezug genommene technische Dossier enthalte, einem wichtigen Dokument, welches die Charakteristika eines Teilsystems (z. B. eines Fahrzeugs) beschreibe sowie die Art und Weise, wie es instand gehalten und gewartet werden müsse. Die ETV GEN-C sei seit dem 1. Dezember 2011 in Kraft und seither einmal geändert worden. Die neu vorgeschlagenen Änderungen seien teilweise redaktioneller und teilweise inhaltlicher Art und dienten der Klarstellung dessen, was inhaltlich im technischen Dossier enthalten sein müsse.

Das Sekretariat informiert die Tagung darüber hinaus, von RS nach der Veröffentlichung der Dokumente auf eine mögliche Inkohärenz zwischen dem Vorschlag und der ETV GEN-D (zu den Bewertungsmethoden) hingewiesen worden zu sein. Man sei mit RS einer Meinung gewesen und habe daher im Sitzungsdokument einen Vorschlag in allen drei Arbeitssprachen formuliert. Das Problem sei der Begriff der „Prüferklärungen“ für Interoperabilitätskomponenten gewesen, die es in der ETV GEN-D nicht gebe. Der korrekte Begriff laute „Konformitätserklärung“. In der aktuellen Fassung der ETV GEN-C werde aber bereits der Begriff der „Konformitätserklärung“ verwendet, weswegen der Änderungsvorschlag zurückgezogen worden sei.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und eröffnet die Diskussion.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt die Änderung der ETV GEN-C mit den im Sitzungsdokument enthaltenen Änderungen und macht denselben Kommentar hinsichtlich der Worte „wurden außer Kraft gesetzt und durch ... ersetzt“ wie bei den vorherigen beiden Tagesordnungspunkten. Er schlägt auch dieselbe Lösung vor, auf die man sich für die Beschlussdokumente betreffend ETV GEN-A und ETV GEN-B geeinigt hat.

Das **Sekretariat** bestätigt, dem für die ETV GEN-A und GEN-B beschlossenen Vorgehen zu folgen.

Da es keine weiteren Kommentare gibt, stellt der **Vorsitzende** fest, dass über den Beschlussvorschlag in Dokument TECH-17015 gemeinsam mit dem Sitzungsdokument abgestimmt werden könne.

Der **Vorsitzende** zählt 29 Ja-Stimmen und keine Gegenstimmen oder Enthaltungen.

### **Der Fachausschuss für technische Fragen fasst folgende Beschlüsse:**

1. Die ETV GEN-C wird in Übereinstimmung mit den in Dokument TECH-16045-CTE10-5.4a beschriebenen Änderungen und entsprechend den im Sitzungsdokument daran vorgenommenen Änderungen geändert.
2. Die geänderte ETV GEN-C ersetzt die ETV GEN-C 2015, welche infolgedessen mit dem Inkrafttretensdatum der Änderungen, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, außer Kraft gesetzt wird.



## 6. Zur Diskussion:

### 6.1. Interoperabilität über die EU hinaus: Entwurf eines neuen Anhangs H über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

Dokument: [TECH-17001](#)

Das Sekretariat erklärt, einen neuen Anhang zum COTIF ausgearbeitet und dem CTE 10 in Dokument TECH-17001-CTE10-6.1 unterbreitet zu haben. Das Dokument enthalte eine allgemeine Einführung in das Thema, einen Entwurf der Rechtsvorschriften sowie Erläuterungen. Mit dem neuen Anhang H solle der sichere Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr geregelt und ermöglicht werden.

Der grenzüberschreitende Betrieb ganzer Züge könne den Eisenbahnverkehr potenziell sehr viel effizienter machen, erfordere gleichzeitig aber auch zusätzliche Harmonisierungen, wie beispielsweise Betriebsvorschriften, die Regelung der Sicherheitszuständigkeiten und die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen usw. Der neue Anhang H richte sich an Staaten, die bereits die APTU und ATMF anwenden, welche Bestimmungen für Fahrzeuge enthalten, die zur Bildung eines grenzüberschreitenden Zugs verwendet werden. Ein Vorteil eines neuen Anhangs, anstelle der Ausweitung des Anwendungsbereichs der ATMF beispielsweise, liege darin, dass Staaten die erklären, den neuen Anhang nicht anzuwenden, die ATMF weiterhin anwenden könnten.

Das Sekretariat erklärt daraufhin das Konzept hinter dem neuen Anhang, wonach staatliche Behörden auf der Grundlage harmonisierter Kriterien Sicherheitsbescheinigungen für EVU ausstellen würden, die als Beweis dafür gelten, dass ein EVU in der Lage ist, Züge in dem betreffenden Staat sicher zu betreiben. Staaten könnten für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen die Ergebnisse der von anderen Behörden durchgeführten Bewertungen anerkennen. Das Konzept hinter dem neuen Anhang sei, dass jeder Staat für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen auf seinem Staatsgebiet zuständig sei, wie auch für die Überwachung des Sicherheitsmanagementsystems (SMS) der EVU, für die er Sicherheitsbescheinigungen ausgestellt habe. Alle EVU müssten ihr SMS auf der Grundlage der Gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM) einrichten. In Bezug auf die Infrastrukturbetreiber (IB) werde vorgeschlagen, dass auch sie ein SMS einrichten sollten, dessen Zertifizierung und Überwachung aber nicht Gegenstand der Einheitlichen Rechtsvorschriften des COTIF sein könne, da die Zuständigkeit hierfür auf nationaler Ebene liege.

In Bezug auf die Planung und die nächsten Schritte sei vorgesehen, das Thema auf die Tagesordnung des Revisionsausschusses im Februar 2018 zu setzen und im Anschluss daran einen Beschluss der Generalversammlung Ende September 2018 herbeizuführen. Der Entwurf des Anhangs H müsse dazu bis zur Versandfrist der Dokumente für den Revisionsausschuss in allen drei Arbeitssprachen der OTIF vorliegen. Aufgrund der für die Übersetzung benötigten Zeit müssten die Originalfassungen der Dokumente somit bis Ende Juli, also vor der nächsten Tagung der WG TECH, vorliegen.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und erinnert daran, dass das Konzept der Interoperabilität im Sinne des COTIF zum ersten Mal auf der 12. Generalversammlung in 2015 präsentiert worden sei. Anschließend habe das Sekretariat seinen Standpunkt im CTE 9 vorgestellt, der dem Konzept und der Vorgehensweise zugestimmt und die WG TECH beauftragt habe, das Thema weiterzuverfolgen. Der Vorsitzende erinnert die Tagung auch daran, dass der CTE bei diesem Thema keinerlei Entscheidungsbefugnis habe, dem Revisionsausschuss aber eine auf seine Expertise gegründete Stellungnahme abgeben könne. Sobald dieser das Thema diskutiert habe, könne der Revisionsausschuss dann seinerseits der 13. Generalversammlung eine Empfehlung abgeben. Das entscheidungsbefugte Organ in dieser Frage sei die



Generalversammlung. Als Diskussionshilfe weist der Vorsitzende darauf hin, dass Anhang H lediglich die technischen und betrieblichen Anforderungen umfasse, nicht jedoch den Zugang zum Netz. Letzterer könne zu einem späteren Zeitpunkt vom CTE behandelt werden, sofern dieser sich denn dafür zuständig fühle.

Der Vorsitzende nennt alle von den Teilnehmern eingereichten Bemerkungen und eröffnet die Diskussion.

### **Gegenseitige Anerkennung der Bewertungsergebnisse (Artikel 5 § 3)**

In Anlehnung an die Diskussionen der WG TECH informiert das **Sekretariat** die Tagung, in Artikel 5 § 3 betreffend die gegenseitige Anerkennung der Bewertungsergebnisse drei Optionen aufgenommen zu haben:

1. „... haben ... die Ergebnisse ... zu berücksichtigen“,
2. „... können ... die Ergebnisse ... verwenden“ oder
3. „... haben ... die Ergebnisse ... zu akzeptieren“.

**CH** (Christophe Le Borgne) unterstützt die Initiative des Sekretariates der OTIF und begrüßt den Entwurf für Anhang H. Unter den vorgeschlagenen Optionen plädiere die Schweiz für eine Option, mit der doppelte Bewertungen vermieden werden könnten – d. h. für Option drei.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) erklärt, dass die Europäische Union Initiative zur Harmonisierung des OTIF-Rahmens mit den Grundsätzen der EU-Sicherheitsrichtlinie – also die Einführung von SMS und CSM-Prinzipien – voll und ganz unterstütze. Er äußere sich zu diesem spezifischen Thema jedoch im Namen der Europäischen Kommission. Seiner Ansicht nach würden die Ergebnisse der Entwicklungen den EVU dabei helfen, neue Dienstleistungen anbieten zu können, anstatt sich auf Zusammenarbeitsvereinbarungen stützen zu müssen. Die dritte Option halte er für die logischste. Die Akzeptanz der Ergebnisse sollte jedoch an gewisse zusätzliche Bedingungen geknüpft werden, z. B. ob die CSM für die Konformitätsbewertung angewendet worden sei, die im COTIF noch nicht existiere.

**RS** befürwortet die dritte Option, ist jedoch der Ansicht, dass nur eine allgemeine Zertifizierung der SMS der EVU und IB erfolgen sollte und in einem zweiten Schritt dann die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsbescheinigungen eingeführt werden sollte. Vorbedingung für die gegenseitige Anerkennung sollte eine spezifische Anlage sein, die ganz klar das Verfahren und die Regeln für die Bewertungen festlege. Dann würden alle Zertifizierungsbehörden dasselbe Verfahren anwenden.

**DE** unterstützt die dritte Option und schlägt in Anknüpfung an die Ausführungen der Kommission vor, dass die Zertifizierungsbehörde, welche die Bewertung des SMS durchführt, in der Lage sein müsse, bestätigen zu können, dass die Bewertung in Übereinstimmung mit der CSM durchgeführt worden sei, so dass andere Zertifizierungsbehörden eine Rechtsgrundlage hätten, die es ihnen erlaube, die Bewertung nicht erneut durchführen zu müssen. Dies sei nur möglich, wenn die Anforderungen, die Gegenstand der Bewertung seien, identisch oder gleichwertig seien. Neben den harmonisierten Anforderungen für das SMS sollte auch eine Harmonisierung der betrieblichen Anforderungen, etwa in Form einer ETV OPE, in Betracht gezogen werden.

Das **Sekretariat** stellt klar, dass der Entwurf für Anhang H von einer Sicherheitsbescheinigung pro EVU pro Staat ausgehe und nicht von einem nationalen Teil A und einem internationalen Teil B. Jeder Staat würde eine Bescheinigung pro EVU ausstellen und dabei, wo immer möglich, die Ergebnisse der in anderen Staaten durchgeführten Bewertungen berücksichtigen. DE und RS hätten insofern recht, als die Ergebnisse früherer Bewertungen von anderen Zertifizierungsbehörden nur anerkannt werden könnten, wenn sie gemäß den harmonisierten

Vorschriften durchgeführt worden seien. Hinsichtlich einer möglichen Transposition der TSI OPE ins COTIF gebe es dafür bereits eine Rechtsgrundlage in den APTU.

**CER** hält zwei unterschiedliche Anforderungsebenen für sinnvoll: überall anwendbare allgemeine Anforderungen und landesspezifische Anforderungen in jedem Staat.

Das **Sekretariat** fasst zusammen, warum es Artikel 5 § 3 in der vorliegenden Form formuliert habe: Die Sicherheitsbescheinigung umfasse alle in einem Staat als Beweis dafür geforderten Elemente, dass ein EVU Züge sicher betreiben könne. Einige dieser Elemente könnten derzeit aufgrund spezifischer Betriebsbestimmungen (unterschiedliche Signalgebung z. B.) derzeit noch nicht harmonisiert werden. Aufgrund der Tatsache, dass nicht alle Anforderungen harmonisiert werden könnten, sei auch die gegenseitige Anerkennung der Sicherheitsbescheinigungen als Ganzes nicht möglich. Dies sei die Begründung für das vom Sekretariat der OTIF vorgeschlagene Konzept, in dem lediglich die Ergebnisse der Bewertung gegenseitig anerkannt würden, nicht jedoch die Sicherheitsbescheinigung selbst. Als Folge der Diskussion sollte der Artikel so angepasst werden, dass klar daraus hervorgehe, dass lediglich die Bewertungsergebnisse, die auf äquivalenten Anforderungen beruhen, gegenseitig anerkannt werden können.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) schlägt vor, dass der CTE das Sekretariat der OTIF beauftragen solle, den Text leicht abzuändern, so dass die gegenseitige Akzeptanz der Bewertungsergebnisse obligatorisch sei, jedoch an identische Anforderungen geknüpft werde. Die landesspezifischen Elemente, die nicht unter diese identischen Anforderungen fallen, müssten von jedem Staat einzeln bewertet werden.

### **Redaktionelle Änderungen an Artikel 5 § 1**

Der Vertreter der EU (Patrizio Grillo) schlägt vor, Artikel 5 § 1 wie folgt zu ändern:

EN Fassung

„Contracting States shall only permit the operation of trains in international ~~their territory~~ traffic by Railway Undertakings whose safety certificate is valid on their territory.“

FR Fassung

„Les États parties n'autorisent l'exploitation de trains en trafic international ~~leur territoire~~ que par des entreprises ferroviaires dont le certificat de sécurité est valide sur ~~ee leur~~ territoire.“

DE Fassung

„Die Vertragsstaaten lassen ~~auf ihrem Hoheitsgebiet~~ nur **den Betrieb von Zügen** von Eisenbahnunternehmen ~~zum im~~ internationalen ~~Betrieb~~ **Verkehr** zu, **die über eine gültige deren** Sicherheitsbescheinigung auf ihrem Staatsgebiet **gültig ist verfügen**.“

**A.** Der **Vorsitzende** fasst die bisherige Diskussion wie folgt zusammen:

1. Der CTE habe Artikel 5 § 3 behandelt und sich für die obligatorische gegenseitige Anerkennung der Bewertungsergebnisse ausgesprochen, vorausgesetzt diesen lägen äquivalente Vorschriften zugrunde;
2. Der CTE beauftrage das Sekretariat der OTIF, den Text in Artikel 5 § 3 an die Diskussion anzupassen und insbesondere vorzuschreiben, dass Zertifizierungsbehörden die

Ergebnisse von anderen Zertifizierungsbehörden durchgeführten Bewertungen akzeptieren müssten, sofern identische Anforderungen zugrunde gelegen hätten;

3. Der CTE habe beschlossen, Artikel 5 § 1 in allen drei Sprachfassungen entsprechend dem Vorschlag der EU zu ändern.

### **Zertifizierung der Infrastrukturbetreiber (Artikel 5)**

**RS** fragt, ob nicht auch eine Sicherheitsbescheinigung für IB (in der EU als „Genehmigung“ bezeichnet) verbindlich vorgeschrieben werden solle, so wie für EVU in Artikel 5, zumal in Artikel 3 § 3 sowohl EVU als auch IB zur Einrichtung eines SMS verpflichtet würden.

Das **Sekretariat** bestätigt, dass gemäß dem Entwurf sowohl EVU als auch IB ein SMS einrichten müssten. Es dürfe jedoch nicht vergessen werden, dass das COTIF nur den internationalen Verkehr betreffe. In einem interoperablen System würden EVU in mehreren Staaten Betrieb führen, weswegen durch einen formellen Zertifizierungsprozess in jeden Staat bestätigt werden sollte, dass das EVU in der Lage sei, in jedem Staat Züge sicher zu betreiben. IB hingegen hätten ihren Betriebsbereich i. d. R. in einem Staat und ihre betrieblichen Aktivitäten blieben innerhalb der Staatsgrenzen. Zudem widmeten IB nur einen kleinen Prozentsatz ihrer Aktivität dem internationalen Verkehr, den Hauptteil stattdessen dem nationalen Verkehr. Aus diesem Grund solle aus Sicht des Sekretariates jeder Staat selbst entscheiden, wie er sicherstelle, dass die Aktivitäten des IB im Einklang mit dem COTIF stünden. Es gebe hier eine Parallele zu Artikel 8 APTU, nach dem die Eisenbahninfrastruktur mit den Bestimmungen der ETV übereinstimmen müsse, wo aber Zulassung und Überwachung den in dem betreffenden Staat geltenden Vorschriften unterlägen. Grundsätzlich gelte für die Infrastruktur oder ihren Betrieb, dass das COTIF ein Ziel vorgeben könne (z. B. dass die Infrastruktur mit den ETV übereinstimmen oder dass der IB über ein SMS verfügen müsse), die Umsetzung des Ziels liege aber beim jeweiligen Staat. Bei der Ausarbeitung des Anhangs H sei das Sekretariat der OTIF diesem Grundsatz gefolgt. Nichtsdestoweniger sei dem CTE in Artikel 8 § 5 des Anhangs H die Möglichkeit zur Herausgabe von Empfehlungen oder bewährten Verfahren gegeben. Man schlage vor, dass Vorschriften betreffend Zertifizierung und Überwachung von IB in entsprechender Form entwickelt werden könnten.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) stimmt RS insofern zu, als er eine gewisse Logik in der Harmonisierung der Zertifizierung von IB sehe. Seiner Ansicht nach reiche es nicht aus, nur das SMS der EVU zu zertifizieren, da es eine Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Infrastruktur gebe und ein das Staatsgebiet eines anderen Staates befahrendes EVU auch gerne die Sicherheit hätte, dass die Infrastruktur gut instand gehalten und betrieben wird. Ein zertifiziertes SMS des IB würde den EVU (*mit zertifiziertem SMS*) Vertrauen geben, dass sich die Infrastruktur, auf der es seine Züge betreibt, in gutem Zustand befindet. Sollten in Anhang H keine Angaben dazu aufgenommen werden, wie das SMS zu zertifizieren sei, könnte es den Mitgliedstaaten überlassen werden, den Zertifizierungsprozess gemäß ihren nationalen Vorschriften durchzuführen.

**DE** schlägt vor, zwischen technischer und rechtlicher Sichtweise zu unterscheiden. Aus technischer Sicht stimme man RS und der Kommission zu. Das gegenwärtige System der EU verpflichte EVU und IB dazu, ein zertifiziertes SMS zu haben, da es eine Schnittstelle zwischen EVU und IB gebe. Aus (völker)rechtlicher Sicht hingegen teile man die Meinung des Sekretariates, d. h. dass das COTIF nur den internationalen Verkehr betreffe, der Großteil der Aktivitäten der IB sich dagegen auf nationaler Ebene abspiele. Die EVU müssten jedoch versichert sein, dass der IB in der Lage ist, seine Aktivitäten in einer Weise zu organisieren, die es mehreren EVU ermöglicht, auf seinem Netz internationalen Betrieb zu führen. Daher benötigten die IB ein von einer unabhängigen Behörde abgenommenes SMS, damit verschiedene EVU die betreffende Infrastruktur nutzen können.

Auch der **Generalsekretär der OTIF** denkt, dass aus technischer Sicht die Kompatibilität mit der Infrastruktur und die Sicherheit im internationalen Verkehr gewährleistet werden müssen. Rechtlich gesehen könnten die Anforderungen betreffend die Zertifizierung der IB jedoch nicht über den Anwendungsbereich des COTIF hinausgehen. Es dürfe nicht vergessen werden, dass der internationale Verkehr nur einen geringen Teil des Gesamtverkehrs ausmache, daher könnten Aufforderungen an die OTIF-MS zur Einführung einer harmonisierten Zertifizierung der SMS der IB für den internationalen Verkehr nur wieder infrage gestellt werden. Der CTE könne jedoch selbstverständlich Empfehlungen aussprechen und bewährte Verfahren aufstellen.

**NB-Rail** informiert die Tagung, dass einige Staaten private Prüforgane mit der Zertifizierung der SMS beauftragt hätten (AT beispielsweise).

**CER** unterstützt den Vertreter der EU und schlägt vor, dass die Nicht-EU-OTIF-MS wenn möglich gebeten werden sollten, Statusberichte zur Zertifizierung des SMS ihres IB zu liefern, damit das Ausmaß des Problems festgestellt werden könne.

In Antwort auf die Frage des **Vorsitzenden**, bis wann ein solcher Bericht vorgelegt werden könne, erklärt der **Generalsekretär der OTIF**, dass ein Rundschreiben an die Nicht-EU-OTIF-MS vorbereitet werden könne, da die SMS der IB der EU-OTIF-MS ja bereits zertifiziert seien. Er weist auch darauf hin, dass das Interoperabilitätskonzept der OTIF eher auf die Funktionen des IB fokussiert sei und nicht so sehr auf die diese Aufgaben des IB wahrnehmenden Stellen. In einigen Nicht-EU-OTIF-MS gebe es beispielsweise immer noch integrierte Eisenbahnen, unter deren Dach die Funktionen der EVU und der IB vereint seien.

In Antwort auf eine Frage des **GCC** erklärt das **Sekretariat**, dass der Anhang vorrangig für die Nicht-EU-OTIF-MS entwickelt werde, da die EU-OTIF-MS bereits ein ähnliches System für den Verkehr zwischen EU-MS anwenden würden. Jedoch falle auch der Verkehr zwischen EU- und Nicht-EU-Staaten in den Anwendungsbereich, so dass auch EU-Staaten davon profitieren könnten. Er erinnert daran, dass der neue Anhang die Sicherheit und den Betrieb betreffe, nicht jedoch Fragen des Marktzugangs.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt den Vorschlag des Sekretariates, Empfehlungen und bewährte Verfahren betreffend die Zertifizierung von IB zu verwenden, und befürwortet zudem die Idee der CER, bis zum Revisionsausschuss einen Statusbericht zu den SMS der IB aus den Nicht-EU-MS vorzubereiten.

**B.** Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion darüber, ob die Zertifizierung der IB in Anhang H aufgenommen werden solle oder nicht, wie folgt zusammen:

1. Der CTE habe das Thema der Zertifizierung der IB von technischer wie von rechtlicher Warte aus betrachtet. Die Tagung habe geschlossen, dass aus technischer Sicht eine solche Zertifizierung zwar ratsam wäre, aus rechtlicher Sicht jedoch nicht machbar scheine, da man sich womöglich jenseits des Anwendungsbereichs des COTIF bewegen müsse. Stattdessen sollten Empfehlungen und bewährte Verfahren zur Zertifizierung der IB entwickelt werden.
2. Das Sekretariat der OTIF werde die Nicht-EU-OTIF-MS in einem Rundschreiben auffordern, ihm rechtzeitig vor dem Revisionsausschuss Auskunft über ihre nationale Situation in Bezug auf IB zu geben, z. B. Bestand eines SMS und dessen Zertifizierung und Überwachung.

### **Verantwortung für den sicheren Betrieb von Zügen (Artikel 3 § 2)**

**CER** schlägt vor, Artikel 3 § 2, nach dem EVU und IB für den sicheren Betrieb der Züge verantwortlich sind, so zu ändern, dass auch alle anderen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystem haben können (Instandhaltungsstellen, Hersteller, Halter, Dienstleister usw., gemäß Artikel 4.4 der EU-Sicherheitsrichtlinie) aufgenommen würden.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt die Meinung der CER und schlägt die ursprüngliche Änderung vor.

Das **Sekretariat** erinnert an die Gründe, die zum gegenwärtigen Wortlaut geführt hätten, dass nämlich der Zug vor seiner Abfahrt unter die ATMF falle und während der Fahrt dann unter den neuen Anhang H. Nichtsdestoweniger könne man einem integrativeren Wortlaut zustimmen, wie etwa den an die Wand projizierten Änderungen.

**C.** Der **Vorsitzende** stellt die stillschweigende Annahme folgender Änderung fest:

„Unbeschadet der Pflichten der für die Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen zuständigen Stellen und aller sonstigen Beteiligten, die einen möglichen Einfluss auf den sicheren Betrieb des Eisenbahnsystem haben können, haben die Vertragsstaaten auf ihrem Hoheitsgebiet sicherzustellen [...].“

### **Redaktionelle Änderungen an Artikel 7 § 1**

Mit Blick auf die Harmonisierung der verschiedenen Sprachfassungen hat die EU dem Sekretariat auch die folgenden Vorschläge unterbreitet (Änderungen sind fett markiert):

EN Fassung

„Railway undertakings shall operate trains in international traffic only within the scope of their **Safety** Certificates.“

FR Fassung

„Les entreprises ferroviaires exploitent des trains en trafic international dans les limites de leur certificat de **sécurité**.“

DE Fassung

„Eisenbahnunternehmen dürfen Züge nur innerhalb des Geltungsbereiches ihrer **Sicherheitsbescheinigung** ~~Be-scheinigungen~~ betreiben.“

Die Änderungen werden stillschweigend angenommen.

### **Entwicklung weiterer detaillierter Vorschriften wie der CSM (Artikel 8)**

Das **Sekretariat** informiert die Tagung, zwei Kommentare der EU zu der im erläuternden Text aus dem Rechteck zu Beginn des Artikels enthaltenen Liste der Anlagen erhalten zu haben.

Zum einen schlage die EU vor, diese Liste in den Rechtstext von Artikel 8 zu übernehmen und um angemessene Fristen für die Annahme dieser Anlage zu ergänzen.

Bei dem Vorschlag der EU, die Liste in den Rechtstext aufzunehmen, sehe das Sekretariat kein Problem. Allerdings sollten die im CTE vertretenen Staaten seiner Ansicht nach nicht gezwungen werden, Bestimmungen innerhalb einer festgesetzten Frist anzunehmen, zumal es keine Konsequenzen gebe, wenn die Frist nicht eingehalten werde. Stattdessen schlage man vor,

dass die Generalversammlung (dringend) empfehlen könne, diese Anlagen innerhalb einer bestimmten Frist zu entwickeln. Diese Empfehlung sei ein politisches Signal und könne eine rasche Entwicklung vorantreiben.

Zum anderen sei die EU aufgrund eigener Erfahrungen aus der Vergangenheit besorgt, dass solange diese Anlagen nicht existieren, die Nicht-EU-OTIF-MS nationale Vorschriften zum SMS oder zur CSM einführen könnten, wodurch die Harmonisierung erschwert werde.

**RS** stimmt zu, dass die Anlagen lieber in den Rechtstext als in den erläuternden Text integriert werden sollten.

Auf die Frage des Vertreters des **GCC**, wie Anhang H ohne Frist umgesetzt werden könne, fügt der **Generalsekretär der OTIF** zu den Ausführungen des Sekretariates noch hinzu, dass die Entwicklungen mit den im COTIF festgesetzten Grundsätzen übereinstimmen müssten. Ein neuer Anhang benötige somit nicht nur die Genehmigung der Generalversammlung, sondern auch die schriftliche Genehmigung jedes Staates. Eine schnelle Umsetzung von Anhang H hänge hauptsächlich vom guten Willen der OTIF-MS selbst ab. Ferner sei es den Mitgliedstaaten laut COTIF möglich, einzelne Anhänge des Übereinkommens in ihrer Gesamtheit nicht anzuwenden. Hierfür müssten sie dies dem Generalsekretär entsprechend mitteilen.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) wiederholt seine Bedenken in Bezug auf die Fristen für die Annahme neuer Anlagen. Die Bestimmungen aus Artikel 5 könnten nicht ausgeführt werden, bevor nicht die CSM angenommen sei. Außerdem müsse geklärt werden, ob der CTE zur Entwicklung neuer Anlagen befugt sein „könnte“ oder „sollte“. Schließlich fragt er, ob die Liste der Anlagen vollständig sei und schlägt vor, all diese Punkte im Revisionsausschuss zu diskutieren.

**RS** schlägt vor, dass der CTE befugt sein sollte, gegebenenfalls weitere Anlagen zu entwickeln.

Aus Sicht des **Sekretariates** „sollte“ der CTE mit der Entwicklung der ersten vier Anlagen aus der Liste im Erläuterungstext beauftragt werden; die Möglichkeit, weitere Anlagen der Liste zu entwickeln, solle für den Bedarfsfall offen gelassen werden.

**D.** Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen, stellt den Konsens fest und zieht folgende Schlussfolgerungen:

1. Der CTE habe beschlossen, Artikel 7 § 1 in allen drei Sprachfassungen entsprechend dem Vorschlag der EU zu ändern;
2. Der CTE schlage vor, dass die Generalversammlung dringend empfehlen sollte, die Anlagen zu Anhang H innerhalb einer bestimmten Frist zu entwickeln;
3. Der CTE habe beschlossen, die ersten vier Anlagen zu Artikel 8, sobald das Sekretariat sie entworfen habe, in den Rechtstext aufzunehmen; Der CTE solle befugt sein, gegebenenfalls weitere Anlagen zu entwickeln.

### **Ergebnis:**

1. Der CTE unterstützt den allgemeinen Anwendungsbereich, die Ziele und die Grundsätze des Entwurfs für den neuen Anhang H. Der CTE beauftragt das Sekretariat der OTIF, den Text in Übereinstimmung mit den Diskussionen zu ändern und dann dem Revisionsausschuss vorzulegen. Der Revisionsausschuss könnte ihn dann der 13. Generalversammlung als Vorschlag unterbreiten.

2. Das Sekretariat der OTIF wird einen vom Vorsitzenden des CTE unterzeichneten Brief mit den Schlussfolgerungen des CTE an den Vorsitzenden Revisionsausschusses vorbereiten.

## 6.2. Änderungsentwurf APTU: Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss

**Dokument:** [TECH-17002](#)

Das **Sekretariat** hat für die Diskussion des CTE 10 zu diesem Tagesordnungspunkt das Dokument TECH-17002-CTE10-6.2 vorbereitet. Es hebt hervor, dass eine Harmonisierung der EU- und der COTIF-Bestimmungen für den internationalen Verkehr sehr wichtig sei. Mit der Annahme des vierten Eisenbahnpakets hätten sich innerhalb der EU zudem gewisse Bestimmungen geändert, über die die Kommission den CTE und die WG TECH unterrichtet habe. Auf der Grundlage einer Analyse der Kommission habe das Sekretariat gemeinsam mit der WG TECH die Änderungen an den APTU vorbereitet, mit denen die fortlaufende Harmonisierung mit dem EU-Recht gewährleistet werden solle. Der CTE sei in dieser Frage nicht entscheidungsbefugt, könne aber dank seiner Expertise dem Revisionsausschuss eine fundierte Empfehlung aussprechen. Der Revisionsausschuss sei in Bezug auf diese Änderungen entscheidungsbefugt. Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen ausschließlich Artikel 8.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, alle Kommentare der Teilnehmer zu den überarbeiteten APTU aufzulisten und dann nacheinander zu diskutieren.

### Artikel 2 e)

**CER** hat einen redaktionellen Kommentar zur Begriffsbestimmung der technischen Normen und deren freiwilliger Anwendung in der FR Fassung. Mit Blick auf die Bestimmungen in Artikel 5 § 4 schlägt er folgende Änderung vor:

„e) « norme technique » désigne une norme d'application volontaire adoptée par un organisme de normalisation international reconnu selon les procédures qui lui sont propres;“

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) möchte, dass die Kommission die Kohärenz dieses Vorschlags mit den EU-Bestimmungen prüft. Er werde das Sekretariat der OTIF über das Ergebnis der Prüfung informieren.

### Artikel 8 § 4 h)

**CER** fragt, ob dieser Punkt im Fall von Erneuerungen und Aufrüstungen anwendbar sein solle, und ob der Text rückwirkend geltend gemacht werden könne.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) ist mit dem Änderungsvorschlag des Sekretariates für die APTU einverstanden. Er erinnert daran, dass die Antragsteller in der EU bei Erneuerungen oder Aufrüstungen verpflichtet seien, der NSB das technische Dossier einzureichen. Unter Berücksichtigung der Strategie zur Umsetzung der TSI entscheide die NSB daraufhin gemäß Kapitel 7 der TSI, ob eine neue Genehmigung benötigt werde. Obwohl die EU den vorgeschlagenen Text befürworte, sei er der Ansicht, dass die Bedingungen, unter denen eine neue Genehmigung erforderlich ist, klar in den ETV beschrieben sein sollten.

### Artikel 8 § 4 i)

**RS** ist der Ansicht, dass eine Bewertung der ortsfesten Teilsysteme (Vorrichtungen) nicht möglich sei, da der CTE die entsprechende ETV nie angenommen habe. Er regt an, die Entwicklung einer ETV für ortsfeste Vorrichtungen in Erwägung zu ziehen.

Das **Sekretariat** stimmt **RS** insofern zu, als noch keine ETV die ortsfesten Vorrichtungen abdecke. Das Konzept des für die APTU vorgeschlagenen neuen Textes sei nicht, auf den Bedarf an der Entwicklung einer neuen ETV hinzuweisen, sondern vorzuschreiben, dass künftige ETV Parameter zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur enthielten.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) informiert die Tagung, dass die ERA im Herbst 2017 mit der Aufnahme von Parametern zur Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und ortsfesten Vorrichtungen in die TSI beginnen werde.

### Artikel 8a

Angesichts der Tatsache, dass der CTE einmal im Jahr tagt, fragt sich die **CER**, wie effizient der Ausschuss im Falle von dringenden Änderungen an ETV sei.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) erklärt, dass es in der EU Bestimmungen zur Vorgehensweise in dringenden Fällen gebe. Die Kommission fordere in diesen Fällen eine technische Stellungnahme der ERA an, die anschließend bei einer der jährlichen drei RISC-Tagungen validiert werde. Darüber hinaus bestehe die Möglichkeit des schriftlichen Verfahrens im RISC.

Das **Sekretariat** erinnert die Tagung daran, dass die Bedingungen für den Entzug oder das Ruhen von Betriebszertifikaten in Artikel 10 § 8 ATMF festgelegt seien und in dringenden, die Sicherheit betreffenden Fällen angewendet werden könnten. In Bezug auf dringende Änderungen an den ETV, ermächtige Artikel 8a § 1 APTU den CTE dazu, „geeignete Maßnahmen“ zu treffen. Der **Generalsekretär der OTIF** denkt, dass anstelle einer Änderung von Artikel 8a die WG TECH ein spezifisches Verfahren für dringende Fälle erarbeiten könne, welches dann vom CTE zu diskutieren sei.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält für TOP 6.2 folgende Schlussfolgerungen fest:

1. Der CTE habe zur Kenntnis genommen, dass die Kommission die Sprachfassungen von Artikel 2 e) prüfen und das Sekretariat der OTIF über das Ergebnis informieren werde;
2. Der CTE habe Artikel 8 behandelt und die für den Revisionsausschuss vorgeschlagenen Änderungen unterstützt;
3. Mit Blick auf die Vorgehensweise des CTE in dringenden Fällen, habe der Ausschuss festgestellt, dass der in Artikel 8a § 1 gegebene Rechtsrahmen ausreichend sei, und dass darauf aufbauend spezifische Verfahren für dringende Fälle entwickelt werden könnten;
4. Das Sekretariat der OTIF werde einen vom Vorsitzenden des CTE unterzeichneten Brief an den Vorsitzenden Revisionsausschusses vorbereiten.



### 6.3. a) Änderungsentwurf ATMF: Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss

Dokument: [TECH-17003](#)

### b) ATMF-Revision: Fragen und Anmerkungen

Dokument: [TECH-17017](#)

Das **Sekretariat** erklärt, für die Diskussion des CTE 10 zu diesem Tagesordnungspunkt aus den bereits unter dem vorherigen TOP erläuterten Gründen das Dokument TECH-17003-CTE10-6.3 vorbereitet zu haben. Das Dokument sei gemeinsam mit der WG TECH und auf der Grundlage einer Analyse der Kommission ausgearbeitet worden. Der CTE sei in dieser Frage nicht entscheidungsbefugt, könne aber dank seiner Expertise dem Revisionsausschuss eine Empfehlung aussprechen. Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und eröffnet die Diskussion.

**RS** schlägt vor, Artikel 6 § 4 zu erweitern und Anforderungen für zusätzliche Zulassungen für Fälle der Inkompatibilität zwischen ETV-konformen Fahrzeugen und nicht harmonisierter Infrastruktur aufzunehmen.

**DE** wirft ein, dass nach der Einführung von Artikel 6 § 3 ein zugelassener Güterwagen auf der Infrastruktur jedes Vertragsstaates verwendet werden könne. Es sei Aufgabe der EVU sicherzustellen, dass die technischen Merkmale des Fahrzeugs mit denen der Infrastruktur kompatibel seien. Dies bedeute, dass auch wenn ein Fahrzeug auf allen Netzen zugelassen sei, es nicht zwingend auf allen Teilen aller Netze betrieben werden könne. Andererseits decke Artikel 6 § 4 auch Fahrzeuge ab, deren Schnittstellen mit der Infrastruktur nicht harmonisiert seien, z. B. Triebfahrzeuge aus Gründen der Stromversorgung oder der elektromagnetischen Kompatibilität usw. Derartige Bestimmungen seien oft länderspezifisch und könnten nur auf nationaler Ebene geprüft werden. Aus diesem Grund sollten nach deutschem Ermessen zusätzliche Zulassungen von Fahrzeugen für spezifische Linien, anstatt für das gesamte Netz, nach Möglichkeit vermieden werden.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) ist mit dem Änderungsvorschlag des Sekretariates für die ATMF einverstanden und schlägt darüber hinaus eine linguistische Verbesserung für den deutschen Text vor („Inverkehrbringungs-genehmigung“ solle in Artikel 3a, §§ 1, 2 und 3 der deutschen Fassung durch „**Genehmigung zum Inverkehrbringen**“ ersetzt werden). Er stimme auch der Erklärung DE zu und sei der Ansicht, dass die Frage der Kompatibilität zwischen ETV-konformen Fahrzeugen und der Infrastruktur bereits von Artikel 6 §§ 2, 3 und 4 abgedeckt sei.

**RS** schlägt vor, zur Wahrung der Kohärenz innerhalb der ATMF in Artikel 10 § 4 „Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Betriebszulassung verfügt, *ändern*, [...]“ zu ändern in „Möchte der Antragsteller das Verwendungsgebiet eines Fahrzeugs, das bereits über eine Betriebszulassung verfügt, *erweitern*, [...]“.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt den Vorschlag RS.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass das vom Sekretariat der OTIF vorbereitete Dokument TECH-17017 aus Zeitgründen nicht behandelt werden könne. Er schlägt vor, die entsprechenden Themen, d. h. die neue Rolle der ERA bei der Genehmigung von Fahrzeugen und die Wechselwirkung zwischen den ATMF und dem EU-Recht im Sinne des Artikels 3a ATMF, in der WG TECH zu diskutieren. Der CTE 10 stimmt diesem Vorschlag stillschweigend zu.

Er fasst die Diskussion zusammen und hält zu TOP 6.3 folgende Schlussfolgerungen fest:

1. Der CTE habe den Vorschlag der EU zur Änderung von Artikel 3a §§ 1, 2 und 3 der deutschen Fassung der ATMF akzeptiert;

2. In Bezug auf die Frage der Inkompatibilität zwischen ETV-konformen Fahrzeugen und nicht harmonisierter Infrastruktur habe der CTE festgestellt, dass dieser Punkt bereits von Artikel 6 §§ 2, 3 und 4 ATMF abgedeckt sei und keine Änderungen nötig seien;
3. Der CTE habe sich darauf geeinigt, in Artikel 10 § 4 ATMF das Wort „**erweitern**“ anstelle von „*ändern*“ zu benutzen;
4. Der CTE habe die WG TECH beauftragt, das Dokument TECH-17017 zu analysieren und zu diskutieren und die Ergebnisse dem nächsten CTE mitzuteilen;
5. Der CTE habe das Sekretariat der OTIF beauftragt, das Dokument für den Revisionsausschuss in Übereinstimmung mit den diskutierten Änderungen zu überarbeiten;
6. Das Sekretariat der OTIF werde einen vom Vorsitzenden des CTE unterzeichneten Brief an den Vorsitzenden des Revisionsausschusses vorbereiten.

#### **6.4. Erläuterndes Dokument zur ETV GEN-G über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken**

**Dokument:** [TECH-16037](#)

Das **Sekretariat** hat für die Diskussion des CTE 10 zu diesem Tagesordnungspunkt das Dokument TECH-16037 vorbereitet. Sein Zweck sei es, Personen, die nicht mit den CSM-Vorschriften zur Evaluierung und Bewertung von Risiken vertraut seien, das Verständnis zu erleichtern. Es werde erklärt, wann die CSM anzuwenden sei und welche Rolle und Aufgaben Vorschlagender und Bewertungsstelle einnehmen. Entwurfsfassungen dieses erläuternden Dokuments seien im Detail von der WG TECH 30 und 31 diskutiert worden. Die hochgeladene Fassung sei von der WG TECH zur Vorlage an den CTE validiert worden. Nach der Genehmigung des CTE werde das Sekretariat das Dokument auf der Website der OTIF veröffentlichen.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und eröffnet die Diskussion.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt den Vorschlag des Sekretariates. Vor der Veröffentlichung des Dokuments auf der Website der OTIF sollten im Sinne der Klarheit jedoch noch die folgenden Änderungen vorgenommen werden, damit in Bezug auf die Umsetzung der ETV GEN-G Rechtssicherheit herrsche:

- Am Anfang des Dokuments sollte eine Ausschussklausel hinzugefügt werden, zur Erklärung, dass es sich um ein rein informatives Erläuterungsdokument handle.
- Zur Herstellung der Kohärenz im Text sollten „**Risikomanagementprozess**“ und „**Risikobewertungsprozess**“ anstelle von „*Risikomanagementverfahren*“ und „*Risikobewertungsverfahren*“ verwendet werden.

Das **Sekretariat** stimmt den vorgeschlagenen Änderungen zu. Die begriffliche Änderungen von „*Verfahren*“ zu „**Prozess**“ betreffe aus Sicht des Sekretariates nur die englische Fassung.

Da es keine weiteren Kommentare gibt, schließt der **Vorsitzende**, dass das Dokument vor seiner Veröffentlichung gemäß den Diskussionsergebnissen geändert wird.

## 6.5. a) Ergebnisse der Arbeitsgruppe RID/ATMF

Dokument: [TECH-16050](#)

## b) Letter from the RID-ATMF co-chairs (Brief der RID/ATMF-Vize-Vorsitzenden)

Dokument: [TECH-17009](#)

Das **Sekretariat** erinnert die Tagung daran, dass basierend auf einer im März 2013 durchgeführten Studie zum Zusammenwirken und zur Kohärenz zwischen Eisenbahn- und Gefahrgutgesetzgebung in der EU die GD MOVE der Europäischen Kommission und das Sekretariat der OTIF die „Arbeitsgruppe RID/ATMF“ eingerichtet hätten, um mögliche Inkohärenzen zwischen dem RID und dem allgemeinen Eisenbahnrecht zu untersuchen. Die Gruppe habe zu gleichen Teilen aus Experten beider Rechtsbereiche bestanden und insgesamt viermal getagt (3./4. Februar 2016, 9./10. Juni 2016, 18./19. Oktober 2016 und 8./9. Februar 2017). Die Gruppe habe dann festgestellt, dass ein besseres Koordinationsverfahren für die Entwicklung der beiden Rechtsbereiche benötigt werde und für den Anfang direkt eine Liste präziser Themen erstellt. Zu diesen Themen gehörten laut Arbeitsgruppe prioritär auch die Behandlung fahrzeugbezogener Aspekte in beiden Bereichen (RID und TSI/ETV). Diesbezüglich sei die Gruppe der Ansicht gewesen, dass ein besseres Koordinationsverfahren dazu führen sollte, dass die „Schutzziele“ der fahrzeugbezogenen Anforderungen im RID bleiben und die technischen Spezifikationen in TSI/ETV formuliert werden sollten. Hierfür sei ein spezifisches Verfahren entwickelt worden. Die Arbeitsgruppe RID/ATMF habe empfohlen, eine „Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen“ (*Joint Coordinating Group of Experts – JCGE*) einzurichten und mit der Koordinierung der aktuellen und zukünftigen Angleichungen zu beauftragen. Die Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe RID/ATMF würden noch 2017 nicht nur im CTE, sondern auch in den drei übrigen involvierten Ausschüssen präsentiert werden (RID-Fachausschuss bei der OTIF und RISC und TDG bei der EU).

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung. Er verweist auf den an ihn gerichteten Brief (Dokument TECH-17009), der zur Information auch dem CTE unterbreitet worden sei. Er fragt den Ausschuss, ob er den Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe RID/ATMF, einschließlich der Einrichtung der JCGE, zustimmen könne. Sobald die JCGE dann eingerichtet sei, würden die GD MOVE der EU-Kommission und das Sekretariat der OTIF die erste Tagung planen.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt die Ergebnisse der Arbeitsgruppe RID/ATMF und die Einrichtung der JCGE. Er verweist auf die Darstellung auf Seite 5 des Dokuments TECH-16050, die den allgemeinen Koordinierungsprozess aller involvierten Ausschüsse zeige.

In Antwort auf die Frage **DE**, welche Vertreter des CTE an der Gruppe teilnehmen würden, d. h. ob es Fall für Fall entschieden oder ob die Gruppe aus permanenten Vertretern des CTE gebildet werde, schlägt der **Vorsitzende** vor, diese Frage in der WG TECH zu diskutieren und zu lösen.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält für TOP 6.5 folgende Schlussfolgerungen fest:

1. Der CTE habe dem Bericht der Arbeitsgruppe RID/ATMF und damit auch der Einrichtung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen zugestimmt;
2. Der CTE habe die WG TECH beauftragt, die organisatorischen Details in Bezug auf die Teilnahme des CTE an der JCGE zu diskutieren.

## 6.6. Akkreditierung und Überwachung der benannten Stellen in der Europäischen Union und Relevanz für das COTIF

Dokument: [TECH-16039](#)

Das **Sekretariat** hat für die Diskussion des CTE 10 zu diesem Tagesordnungspunkt das Dokument TECH-16039 vorbereitet. Das Dokument beschreibe die verschiedenen Initiativen, die die EU ergriffen habe, um sicherzustellen, dass die Konformitätsbewertung von Teilsystemen (wie u. a. Fahrzeugen) korrekt und einheitlich durchgeführt werde. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass das rechtliche Umfeld des COTIF und das der EU nicht identisch seien, sei es noch immer notwendig, dass Fahrzeuge mit gleicher Präzision und Sorgfalt ausgelegt, gebaut und geprüft würden. Darüber hinaus hebt das Sekretariat die in Kapitel 4 des Dokuments beschriebene Vorgehensweise hervor:

1. Einrichtung einer Verbindung zwischen NB-Rail und den Prüforanen aus Nicht-EU-Staaten;
2. Veröffentlichung und Förderung des bestehenden Akkreditierungssystems für benannte Stellen bei den zuständigen Behörden der Nicht-EU-Staaten als Beispiel eines bewährten Verfahrens;
3. Aufmerksame Verfolgung der Entwicklung der Überwachungssysteme für benannte Stellen und Bekanntgabe der Ergebnisse in der WG TECH;
4. Nach Abschluss der Arbeiten auf EU-Ebene: Weitergabe der Informationen zu den gemachten Erfahrungen und bewährten Verfahren in Bezug auf die Umsetzung des Überwachungssystems auf EU-Ebene an die zuständigen Behörden der Nicht-EU-Staaten;
5. Diskussion darüber, ob und wie die einheitliche Überwachung von Prüforanen im COTIF festgeschrieben werden sollte;
6. Ermittlung eines etwaigen Änderungsbedarfs an der ETV GEN-E über Prüforane.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und hält fest, dass es ungemein wichtig sei, dass der gesamte OTIF-Eisenbahnraum dasselbe Qualitätslevel für Bewertungen erreiche.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) ist mit dem Dokument des Sekretariates und der darin vorgeschlagenen Vorgehensweise einverstanden. Er pflichtet dem Vorsitzenden bei und nimmt die beiden Aspekte des Prozesses zur Kenntnis: die Koordinierung der benannten Stellen einerseits und ihre Akkreditierung und Überwachung andererseits. Letzteres betreffe die Entwicklung des Akkreditierungs- und Überwachungssystems, welches vom Verwaltungsrat der ERA genehmigt werden müsse. Sobald das System genehmigt worden sei, werde es dem Sekretariat der OTIF unterbreitet.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und schlussfolgert in Bezug auf TOP 6.6, dass der CTE mit der in Kapitel 4 des Dokuments TECH-16039 vorgeschlagenen Vorgehensweise einverstanden sei.

## 6.7. CTE-Arbeitsprogramm 2017/18

**Dokument:** [TECH-17013](#)

Das **Sekretariat** erklärt, dass mit diesem Dokument ein umfassender Überblick über die Prioritäten und Aufgaben für die nächste Zeit gegeben werden solle. Es weist auf die folgenden wichtigsten neuen Entwicklungen hin:

- Vorbereitung der Änderungen an den APTU und ATMF für den Revisionsausschuss auf der Grundlage der vom CTE geprüften Dokumente;
- Entwicklung eines Entwurfs für einen neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr, zunächst für den Revisionsausschuss und dann für die Generalversammlung;
- Erleichterung des Austauschs von (Personen)Fahrzeugen im internationalen Verkehr durch die Vorbereitung der Übertragung neuer EU-Vorschriften, sobald diese verfügbar sind.

Darüber hinaus werde das Sekretariat der OTIF die Entwicklungen in der EU weiterhin überwachen und sich gegebenenfalls zur Vertretung der Nicht-EU-OTIF-MS insbesondere in folgenden Bereichen einbringen:

- AG zu etwaiger Ausweitung des Aufgabenbereichs der ECM;
- Entwicklungen im Bereich der TSI WAG – auch hinsichtlich der Entgleisungsdetektoren (DDD);
- Entwicklungen betreffend die ETV LOC&PAS;
- Europäisches Fahrzeugregister (EVN);
- Verfahren zur Genehmigung von Fahrzeugen;
- Akkreditierung und Überwachung der benannten Stellen/Prüforgane.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und eröffnet die Diskussion.

Der **Vertreter der EU** (Patrizio Grillo) unterstützt den Vorschlag des Sekretariates. Er fragt, ob das Arbeitsprogramm bereits irgendeine Form des Informationsaustauschs zu den gegenwärtigen Eisenbahnsystemen in CN oder dem im GCC geplanten Eisenbahnsystem enthalte, mit spezifischem Fokus etwa auf Interoperabilität und Sicherheit. Sollten diese Themen noch nicht enthalten sein, schlage er vor sie aufzunehmen.

**CN** (Qianying Zheng) unterstützt den Vorschlag der EU. Sie informiert den Ausschuss, dass es bereits einige Foren der Zusammenarbeit und des Ideenaustauschs zwischen der EU und CN gebe. Ferner kündigt sie an, dass die EU bald ein Projekt zur Analyse der Interoperabilität der technischen Eisenbahnstandards zwischen der EU und CN lancieren werde, dessen Ergebnisse CN dem CTE unterbreiten könne.

Der **GCC** (Khalid Al Olayan) informiert den Ausschuss über die Entwicklungen in der Golfregion, wo sechs GCC-MS beschlossen hätten, 2200 km Eisenbahnstrecken zu bauen, die zwischen den GCC-MS integriert und interoperabel sein würden. Kosten werde das Projekt geschätzte 15 Mrd. USD. Er bekräftigt, dass die Kooperation des GCC mit dem Sekretariat der OTIF, der Kommission und der ERA gut etabliert sei und in den folgenden Monaten noch auf die UNIFE, den UIC und die Monash University of Australia ausgeweitet werde. Er lädt die Teilnehmer des CTE ein, den GCC zu besuchen, und bekräftigt gleichzeitig das Interesse des GCC an Besuchen in der EU-Region, um sich mit den Entwicklungen in der EU noch vertrauter zu machen.

Das **Sekretariat** stimmt dem Vorschlag der EU zu und bestätigt, dass das Thema des Informationsaustauschs mit CN und dem GCC auch ein Punkt der Strategie der OTIF sei.

### **Ergebnis:**

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE das Arbeitsprogramm für 2017/2018 auf der Grundlage des vom Sekretariat der OTIF vorbereiteten Dokumentes diskutiert habe. Der CTE rufe zum Erfahrungs- und Informationsaustausch mit CN und dem GCC über das Sekretariat der OTIF auf.

## **7. Verschiedenes**

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es zu diesem TOP keine Vorschläge gibt.

## **8. Nächste Tagung**

Das **Sekretariat** schlägt für die nächsten Tagungen des CTE, der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH und sonstiger relevanter OTIF-Organe folgende Daten vor:

- 32. Tagung am 12. und 13. September 2017 in Brüssel, veranstaltet durch die Kommission,
- 33. Tagung am 5. und 6. Dezember 2017 in Bern (vorläufige Daten),
- 34. Tagung am 5. und 6. Februar 2018 (vorläufige Daten) (Ort noch zu bestimmen),
- 27. Februar – 1. März 2018, Tagung des Revisionsausschusses in Bern,
- 12. – 13. Juni 2018 (vorläufige Daten), CTE 11 in Bern,
- 25. – 27. September 2018, Generalversammlung in Bern.

**RS** bietet sich an, die 34. Tagung der WG TECH in Belgrad zu organisieren.

Der **CTE 10** nimmt diese Daten zur Kenntnis und einigt sich darauf, dass die WG TECH den Vorschlag RS bei ihrer nächsten Tagung diskutieren könne.


## **9. Schlussbemerkungen**

Der **Generalsekretär der OTIF** dankt dem Vorsitzenden für die exzellente Leitung der Tagung und die erfolgreiche Behandlung der gesamten Tagesordnung. Er dankt allen anwesenden Delegationen für die Teilnahme am CTE und die fruchtbaren Diskussionen.

Der **Vorsitzende** stellt zusammenfassend die sehr gute Arbeit des CTE fest, die zu der erfolgreichen Annahme eines neuen Dokumentes und drei angenommenen Änderungen geführt habe. Ferner seien einige wichtige Dokumente diskutiert worden, z. B. Anhang H, die APTU und die ATMF. Er dankt dem Sekretariat der OTIF für die rechtzeitige Vorbereitung der Dokumente, der Europäischen Kommission und der ERA für ihre Unterstützung, den EU- und Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten für ihre aktive Teilnahme an der Diskussion und den Beobachtern – CER, NB-Rail und UNIFE –, welche die eigentlichen Nutzer der vom CTE angenommenen Bestimmungen seien. Einmal mehr hebt er die Teilnahme Chinas und des GCC am CTE 10 hervor. Auch die kooperative Arbeitsatmosphäre findet in den Schlussworten des Vorsitzenden lobende Erwähnung. Schließlich dankt er den Dolmetschern und schließt die 10. Tagung des CTE.


**I. Gouvernements / Regierungen / Governments****Allemagne/Deutschland/Germany**M./Hr./Mr. Michael **Schmitz**

Leiter Stabsstelle 92  
Eisenbahn-Bundesamt  
Anerkennungsstelle für Benannte Stellen,  
internationale Angelegenheiten  
Heinemannstrasse 6  
DE-53175 Bonn

 +49 (228) 9826 160  
Fax +49 (228) 9826 9160  
E-Mail [SchmitzM@eba.bund.de](mailto:SchmitzM@eba.bund.de)


**Bosnie et Herzégovine/Bosnien und Herzegowina/Bosnia and Herzegovina**M./Hr./Mr. Mirko **Vulić**

Senior Expert Associate  
Railways Regulatory Board  
Vojvode Mišića 80  
BA-74 000 Doboij

 +387 (53) 20 73 50  
Fax +387 (53) 20 73 51  
E-Mail [mirko.vulic@mkt.gov.ba](mailto:mirko.vulic@mkt.gov.ba)


**France/Frankreich/France**M./Hr./Mr. Canisius **Gassa**

Project officer on European & international  
affairs  
EPSF  
60 rue de la Vallée, CS 11758  
FR-80017 Amiens Cedex 1

 +33 (3) 22 33 96 22  
E-Mail [canisius.gassa@securite-ferroviaire.fr](mailto:canisius.gassa@securite-ferroviaire.fr)

**Italie/Italien/Italy**M./Hr./Mr. Rocco **Cammarata**


Head of Technical Standards of Vehicles Office  
Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle  
Ferrovie  
Piazza della Stazione 45  
IT-50123 Firenze

 +39 (055) 298 97 19  
Fax +39 (055) 238 25 09  
E-Mail [rocco.cammarata@ansf.it](mailto:rocco.cammarata@ansf.it)




**Roumanie/Rumänien/Romania**M./Hr./Mr. Christian **Vasiliu**

Director  
 Railway Authority of Romania  
 Calea Grivitei Nr 393, Sect. 1  
 RO-010719 Bucharest

 +40 (21) 307 79 35  
 E-Mail [cvasiliuaf@afer.ro](mailto:cvasiliuaf@afer.ro)


**Serbie/Serbien/Serbia**M./Hr./Mr. Milan **Popović**

Head of the department for safety and  
 interoperability  
 Directorate for Railways  
 Nemanjina 6  
 RS-11000 Beograd

 +381 (11) 361 67 96  
 Fax +381 (11) 361 82 91  
 E-Mail [milan.popovic@raildir.gov.rs](mailto:milan.popovic@raildir.gov.rs)

**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Roland **Bacher**

Projektleiter  
 Bundesamt für Verkehr  
 Sektion Zulassungen + Regelwerke  
 CH-3003 Bern

 +41 58 464 12 12  
 Fax +41 58 462 55 95  
 E-Mail [roland.bacher@bav.admin.ch](mailto:roland.bacher@bav.admin.ch)

M./Hr./Mr. Christophe **Le Borgne**

Chef de projet Interoperabilité  
 Bundesamt für Verkehr  
 Mühlestrasse 6  
 CH-3003 Bern

 +41 58 461 89 65  
 Fax +41 58 462 78 26  
 E-Mail [christophe.le-borgne@bav.admin.ch](mailto:christophe.le-borgne@bav.admin.ch)


Mme/Fr./Ms. Dominique **Tran**

Office fédéral des transports  
 CH-3003 Bern

 +41 58 464 12 12  
 Mobile +41 78 687 91 86  
 E-Mail [dominique.tran@bav.admin.ch](mailto:dominique.tran@bav.admin.ch)

**Suède/Schweden/Sweden**M./Hr./Mr. Robert **Bylander**

NSA Expert  
 Sektion teknik järnväg  
 Box 267  
 SE-78123 Borlänge

 +46 (70) 225 32 38  
 E-Mail [robert.bylander@transportstyrelsen.se](mailto:robert.bylander@transportstyrelsen.se)



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

Mme/Fr./Ms **Ainhoa San Martin**

Policy Officer  
Commission européenne - DG Mobilité et  
transports - Unité C4  
Espace ferroviaire européen unique  
DM28 4/16  
BE-1049 Brussels/Belgium

☎ +32 (2) 2986236  
E-Mail [ainhoa.san-martin@ec.europa.eu](mailto:ainhoa.san-martin@ec.europa.eu)

M./Hr./Mr. **Patrizio Grillo**

Deputy Head of Unit, Rail Safety and  
Interoperability Unit  
European Commission - DG MOVE  
EC - DG MOVE – C4  
DM28 4/110  
BE-1049 Brussels/Belgium

☎ +32 (2) 296 09 57  
Fax +32 (2) 299 02 62  
E-Mail [patrizio.grillo@ec.europa.eu](mailto:patrizio.grillo@ec.europa.eu)

**ERA**

M./Hr./Mr. **Christoph Kaupat**

ERA - European Union Agency for Railways  
Interoperability Unit  
120 rue Marc Lefrancq  
BP 20392  
FR-59307 Valenciennes Cedex

☎ +33 (3) 27 09 67 90  
Fax +33 (3) 27 09 68 90  
E-Mail [Christoph.kaupat@era.europa.eu](mailto:Christoph.kaupat@era.europa.eu)

M./Hr./Mr. **Peter Mihm**

Head of Technical Cooperation  
European Union Agency for Railways (ERA)  
Interoperability Unit  
120 rue Marc Lefranq  
BP 20932  
FR-59307 Valenciennes Cedex

☎ +33 (3) 27 09 67 89  
Fax +33 (3) 27 09 68 89  
E-Mail [peter.mihm@era.europa.eu](mailto:peter.mihm@era.europa.eu)

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

**CER**

M./Hr./Mr. Jean Baptiste **Simonnet**

Senior Adviser on ERA and Research-related Issues

Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER) AISBL  
 Avenue des Arts 53  
 BE-1000 Brussels

☎ +32 (2) 213 08 65

E-Mail [jean-baptiste.simonnet@cer.be](mailto:jean-baptiste.simonnet@cer.be)

M./Hr./Mr. Christian **Chavanel**

Interoperability & Standardization Director  
 SNCF

Campus Etoiles  
 2 place des étoiles  
 Bureau 5 C19  
 93633 La Plaine Saint Denis  
 France

E-Mail [christian.chavanel@sncf.fr](mailto:christian.chavanel@sncf.fr)

**NB Rail**

M./Hr./Mr. Francis **Parmentier**

Vice Chairman  
 NB-Rail  
 Rue Joseph Stevens 7  
 1000 Bruxelles  
 Belgique

☎ +32 (2) 254 837 62

E-Mail [francis.parmentier@belgorail.be](mailto:francis.parmentier@belgorail.be)

**UNIFE**

M./Hr./Mr. Sebastian **Giera**

Legal Counsel  
 Bombardier Transportation GmbH  
 Schoeneberger Ufer 1-3  
 10785 Berlin  
 Germany

☎ +49 (03) 98 607 19 79

Mobil +49 (174) 920 27 49

E-Mail [sebastian.giera@rail.bombardier.com](mailto:sebastian.giera@rail.bombardier.com)

M./Hr./Mr. Christian **Zumpe**

Homologation Manager  
 Siemens  
 Werner-von-Siemens-Straße 67  
 DE-91052 Erlangen

☎ +49 (9131) 7 26955

Fax +49 (9131) 828 26956

E-Mail [Christian.Zumpe@siemens.com](mailto:Christian.Zumpe@siemens.com)

**III. Etats non-membres de l'OTIF  
Nichtmitgliedstaaten der OTIF  
Non Member States of OTIF**

**Chine/China/China**

Mr/Hr./Mr. Weihong **Yang**

Director  
National Railway Administration of P.R. China  
(NRA)  
Transportation Supervision Department  
N°6 Fuxing Road, Haidian District  
100891 Beijing  
People's Republic of China

☎ +86 (10) 518 976 34  
E-Mail [yangweihong@nra.gov.cn](mailto:yangweihong@nra.gov.cn)

Mme/Fr./Ms. Qianying **Zheng**

Deputy Director  
National Railway Administration of P.R. China  
(NRA)  
N° 6 Fuxing Road, Haidian District  
100891 Beijing  
People's Republic of China

☎ +86 (10) 518 978 01  
E-Mail [zhengqianying@nra.gov.cn](mailto:zhengqianying@nra.gov.cn)

GCC

M./Hr./Mr. Khalid Al **Olayan**

Deputy Director of Transport Department  
The Cooperation Council for the Arab States of  
the Gulf  
Secretariat General  
P.O. Box 7153  
11462 Riyadh  
Saudi Arabia

☎ +966 (11) 4827777  
Fax +966 (11) 4827716  
E-Mail [kalolayan@gccsg.org](mailto:kalolayan@gccsg.org)

M./Hr./Mr. Ramiz Al **Assar**

World Bank - Resident Adviser  
The Cooperation Council for the Arab States of  
the Gulf  
Secretariat General  
P.O. Box 7153  
11462 Riyadh  
Saudi Arabia

Fax +(966) 50 20 79 053  
E-Mail [ralassar@worldbank.org](mailto:ralassar@worldbank.org)  
[r\\_lassar@yahoo.com](mailto:r_lassar@yahoo.com)

**Qatar/Katar/Qatar**


M./Hr./Mr. Ahmed **Alemadi**

Head of Railway Affairs, Sector Member States  
Ministry of Transport and Communications  
Conference Center, West Bay  
Doha, Qatar

M./Hr./Mr. **Jaber Almarri**

 +974 66 337 474  
E-Mail [ahmed.alemadi@motc.gov.qa](mailto:ahmed.alemadi@motc.gov.qa)


Ministry of Transport and Communications  
Conference Center, West Bay  
Doha, Qatar

 +974 55 545 900  
E-Mail [jmalmarri@motc.gov.qa](mailto:jmalmarri@motc.gov.qa)

**IV. Secrétariat  
Sekretariat  
Secretariat**


M./Hr./Mr. François **Davenne**

Generalsekretär

 +41 (31) 359 10 10  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [francois.davenne@otif.org](mailto:francois.davenne@otif.org)


M./Hr./Mr. Aleksandr **Kuzmenko**

Leiter der Rechtsabteilung

 +41 (31) 359 10 13  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [aleksandr.kuzmenko@otif.org](mailto:aleksandr.kuzmenko@otif.org)


M./Hr./Mr. Bas **Leermakers**

Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität

 +41 (31) 359 10 25  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [bas.leermakers@otif.org](mailto:bas.leermakers@otif.org)


M./Hr./Mr. Dragan **Nešić**

Experte für technische Interoperabilität

 +41 (31) 359 10 24  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [dragan.nesic@otif.org](mailto:dragan.nesic@otif.org)

Mme./Fr./Ms Margarethe **Koschmider**

Expertin für technische Interoperabilität

 +41 (31) 359 10 26  
 Fax +41 (31) 359 10 11  
 E-Mail [margarethe.koschmider@otif.org](mailto:margarethe.koschmider@otif.org)

**V. Interprètes  
Dolmetscher  
Interpreters**

Mme/Fr./Ms Viviane Vaucher

Mme/Fr./Ms Dominique Baz

M./Hr./Mr. Werner Küpper

M./Hr./Mr. David Ashman

Mme/Fr./Ms Joana Meenken

**Tagesordnung****Anlage II**

- 1. Annahme der Tagesordnung**
- 2. Anwesenheit und Quorum**
- 3. Wahl des Vorsitzenden**
- 4. Zur Information:**
  - 4.1. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen  
**Dokument: [TECH-17012](#)**
  - 4.2. Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU
  - 4.3. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten
  - 4.4. Status-Update zu austauschbaren Personenwagen
  - 4.5. Entwicklungsstand in Bezug auf Lärmbeschränkungsmaßnahmen in der Europäischen Union
  - 4.6. Künftige Rolle der Eisenbahnagentur der EU in Bezug auf die Genehmigung von Fahrzeugen in der EU
  - 4.7. Zusammenarbeit mit NB Rail
- 5. Zur Annahme:**
  - 5.1. ETV TAF  
**Dokument: [TECH-16032](#)**  
**Dokument: [TECH-17010 Beschlussdokument](#)**
  - 5.2. ETV GEN-A  
**Dokument: [TECH-16043](#)**  
**Dokument: [TECH-17011 Beschlussdokument](#)**
  - 5.3. ETV GEN-B  
**Dokument: [TECH-16044](#)**  
**Dokument: [TECH-17014 Beschlussdokument](#)**
  - 5.4. ETV GEN-C  
**Dokument: [TECH-16045](#)**  
**Dokument: [TECH-17015 Beschlussdokument](#)**

## 6. Zur Diskussion:

- 6.1. Interoperabilität über die EU hinaus: Entwurf des neuen Anhangs H zum sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr

**Dokument:** [TECH-17001](#)

- 6.2. Änderungsentwurf APTU: Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss

**Dokument:** [TECH-17002](#)

- 6.3. a) Änderungsentwurf ATMF: Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss

**Dokument:** [TECH-17003](#)

- b) ATMF-Revision: Fragen und Anmerkungen

**Dokument:** [TECH-17017](#)

- 6.4. Erläuterndes Dokument zur ETV GEN-G über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken

**Dokument:** [TECH-16037](#)

- 6.5. a) Ergebnisse der Arbeitsgruppe RID/ATMF

**Dokument:** [TECH-16050](#)

- b) Letter from the RID-ATMF co-chairs (Brief der RID/ATMF-Vize-Vorsitzenden)

**Dokument:** [TECH-17009](#)

- 6.6. Akkreditierung und Überwachung der benannten Stellen in der Europäischen Union und Relevanz für das COTIF

**Dokument:** [TECH-16039](#)

- 6.7. CTE-Arbeitsprogramm 2017/18

**Dokument:** [TECH-17013](#)

## 7. Verschiedenes

## 8. Nächste Tagung

Room document Committee of Technical Experts 13-14 June 2017

Anlage III

Sitzungsdokument Fachausschuss für technische Fragen 13.-14. Juni 2017

Document de séance pour la Commission d'experts techniques des 13 et 14 juin 2017

Agenda item 5.4a UTP GEN-C (document: TECH-16045)

TOP 5.4a ETV GEN-C (Dokument: TECH-16045)

Point de l'ordre du jour 5.4a PTU GEN-C (document : TECH-16045)

Amendment number Änderungsnummer No. de la modification	Language version Sprachfassung Version linguistique	Current point (section and page) Aktueller Punkt (Abschnitt und Seite) Point actuel (section et page)	Amendment proposal Änderungsvorschlag Proposition de modification	Justification/comment Begründung/Kommentar Motif/remarque
1a	EN	Page 3, chapter 2c), first indent	- copies of the declarations of <del>verification</del> <b>conformity</b> , if such declarations have been issued <sup>2</sup> , [...]	Declarations of verification for interoperability constituents do not exist in UTP GEN-C; the correct term is “ <b>declarations of conformity</b> ”.  The version of UTP GEN-C in force already refers to “declarations of conformity”, which means de facto that this amendment proposal is withdrawn and the text should remain as it is in the current version of UTP GEN-C.  For information: EU Commission Decision 2010/713/EU refers for ICs exclusively to <b>declarations of conformity</b> or suitability for use.



1b	DE	Seite 3, Kapitel 2c), erster Spiegelstrich	<p>- Kopien der <del>Prüferklärungen</del> <b>Konformitätserklärungen</b>, sofern solche Erklärungen ausgestellt wurden<sup>2</sup></p> <p>[...]</p>	<p>In der ETV GEN-C gibt es keine Prüferklärungen für Interoperabilitätskomponenten; der korrekte Begriff lautet „<b>Konformitätserklärung</b>“.</p> <p>Die aktuell geltende Fassung der ETV GEN-C bezieht sich bereits auf „Konformitätserklärungen“, was de facto bedeutet, dass dieser Änderungsvorschlag zurückgezogen und der Text in der aktuell geltenden Fassung der ETV GEN-C unverändert bleibt.</p> <p>Zur Information: Der Beschluss der Kommission 2010/713 bezieht sich für IK ausschließlich auf <b>Konformitäts-</b> oder <b>Gebrauchstauglichkeitserklärungen</b>.</p>
1c	FR	Page 3, partie 2, lettre c), premier tiret	<p>- les copies des déclarations de <del>vérification</del> <b>conformité</b>, si de telles déclarations ont été établies<sup>2</sup>,</p> <p>[...]</p>	<p>La PTU GEN-C ne prévoit pas de déclaration de vérification pour les constituants d'interopérabilité ; le terme correct est « <b>déclaration de conformité</b> ».</p> <p>La version en vigueur de la PTU GEN-C indique déjà « déclarations de conformité ». Il s'agit donc dans les faits de retirer la proposition de modification et de conserver le libellé actuel de la PTU GEN-C.</p> <p>Pour information : Pour les CI, la décision 2010/713/UE de la Commission européenne prévoit exclusivement les déclarations de conformité et d'aptitude à l'emploi.</p>
2a	EN	Page 3, footnote 2	<p><sup>2</sup> In accordance with UTP GEN-D, a declaration of <del>verification</del> <b>conformity</b> may be drawn up on a voluntary or mandatory basis, depending on the applicable law in the Contracting State.</p>	See justification for amendment number 1

2b	DE	Seite 2, Fußnote 2	<sup>2</sup> Gemäß ETV GEN-D kann die Ausstellung einer <del>Prüferklärung</del> <b>Konformitätserklärung</b> freiwillig oder obligatorisch sein, je nach anwendbarem Recht des betreffenden Vertragsstaates.	Siehe Begründung für Änderung Nr. 1.
2c	FR	Page 3, note de bas de page n° 2	<sup>2</sup> Aux termes de la PTU GEN-D, une déclaration de <del>vérification</del> <b>conformité</b> peut être établie à titre volontaire ou obligatoire en fonction du droit applicable dans les États parties.	Voir motif de la modification n° 1.