



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

# **Fachausschuss für technische Fragen**

## **11. Tagung**

## **Bericht**

Bern, 12. und 13. Juni 2018

## Inhaltsverzeichnis

BESCHLÜSSE DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN	3
Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF	6
<b>1. Annahme der Tagesordnung</b>	6
<b>2. Anwesenheit und Quorum</b>	7
<b>3. Wahl des Vorsitzenden</b>	7
<b>4. Zur Information:</b>	7
<b>4.1 Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen</b>	7
<b>4.2 Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU</b>	8
<b>4.3 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten</b>	9
<b>4.4 Entwicklungsstand in Bezug auf Lärmbeschränkungsmaßnahmen in der Europäischen Union</b>	11
<b>5. Zur Annahme: Geänderte ETV GEN-B</b>	11
<b>5.1 Geänderte ETV GEN-B</b>	11
<b>5.2 ETV TAF</b>	13
<b>6. Zur Diskussion:</b>	14
<b>6.1 Erläuterndes Dokument zum Verfahren für die Annahme bzw. Änderung von ETV</b>	14
<b>6.2 Strategie für die Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen</b>	14
<b>6.3 Strategie für die Erleichterung der Prüfung der Streckenkompatibilität</b>	15
<b>6.4 Zukünftige Entwicklung der Anforderungen an die Fahrzeugzulassung</b>	17
<b>6.5 CTE-Arbeitsprogramm 2018/19</b>	18
<b>7. Verschiedenes</b>	20
<b>7.1. Arbeitsgruppe der Rechtsexperten</b>	20
<b>7.2. Schnittstellen zwischen Tragwagen und besonders großen RID-Tankcontainern</b>	21
<b>8. Nächste Tagung</b>	22
<b>9. Schlussbemerkungen</b>	22
Teilnehmerliste Anlage I	23
Angenommene Tagesordnung Anlage II	27
Sitzungsdokument 1 Anlage III	28
Entwicklungsschema der ETV im Rahmen des COTIF Anlage IV	30
Vorgeschlagener Koordinierungsprozess zwischen den Ausschüssen der OTIF und der EU Anlage V	31

## BESCHLÜSSE DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

### 1. Annahme der Tagesordnung

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) hat die im Dokument TECH-18008 vom 12.3.2018 unterbreitete Tagesordnung nach Hinzufügen zweier neuer Punkte angenommen: Punkt 5.2 auf Antrag der Europäischen Union und Punkt 7.2 betreffend Schnittstellen zwischen Tragwagen und besonders großen RID-Tankcontainern auf Antrag der Schweiz.

### 2. Anwesenheit und Quorum

### 3. Wahl des Vorsitzenden

Der CTE wählte die Schweiz in Person von Herrn Roland Bacher zum Vorsitzenden für die Tagung.

### 4. Zur Information:

4.1 Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen

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

- Der CTE beauftragte die WG TECH, den Bedarf an weiteren Maßnahmen, einschließlich einer möglichen Änderung der Bestimmungen der Artikel 12 und 13 APTU (Veröffentlichung und Angleichung der nationalen technischen Anforderungen), zu analysieren und dabei zu berücksichtigen, dass die nationalen technischen Anforderungen im Rahmen des COTIF nur den internationalen Verkehr betreffen.

4.3 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

- Der CTE forderte die EU auf, die Entwicklungen im künftigen europäischen Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) auf der nächsten WG TECH vorzustellen, einschließlich von Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die NVR der Nicht-EU-Staaten und das EVR verbunden bleiben.
- Der CTE forderte die Vertragsstaaten, die ihre NVR noch nicht vollständig umgesetzt oder noch nicht an das zentralisierte europäische virtuelle Einstellungsregister (ECVVR) angeschlossen haben, auf, dies so bald wie möglich zu tun.

4.4 Entwicklungsstand in Bezug auf Lärmbeschränkungsmaßnahmen in der Europäischen Union

- Der CTE beauftragte die WG TECH, diese Entwicklungen, einschließlich der Notwendigkeit von Änderungen an der ETV Lärm, zu analysieren und zu diskutieren und die Ergebnisse dem nächsten CTE mitzuteilen.

### 5. Zur Annahme:

5.1 Geänderte ETV GEN-B

- Da die EU nicht ermächtigt war, über diesen Tagesordnungspunkt abzustimmen, konnte auf der Tagung kein Beschluss gefasst werden. Das Sekretariat der OTIF und der Vorsitzende wurden gebeten, im schriftlichen Verfahren eine Entscheidung herbeizuführen:
  - o Die EU sollte das Sekretariat der OTIF bis zum 15. Juli 2018 darüber informieren, wie sie die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten im Hinblick auf das schriftliche Verfahren ausüben werde, woraufhin
  - o das Sekretariat der OTIF und der Vorsitzende eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren durchführen werden,
  - o in dessen Rahmen die Vertragsstaaten dem Sekretariat der OTIF ihre Stimme innerhalb einer ca. dreimonatigen Frist zukommen lassen und daher frühestens Ende Oktober reagieren müssen.

## 5.2 ETV TAF

- Der CTE nahm die von der ERA präsentierten Informationen zu zur letzten Überarbeitung der Anlage I zur TSI TAF zur Kenntnis.
- Es wurde vorgeschlagen, die ETV TAF entsprechend dieser Überarbeitung der Anlage I zur TSI TAF ebenfalls zu aktualisieren. Der Ausschuss einigte sich darauf, auch diese Änderungen an der ETV TAF dem schriftlichen Verfahren zu unterziehen. In diesem Zusammenhang erklärte sich die ERA bereit, dem Sekretariat der OTIF alle notwendigen Informationen zur letzten Überarbeitung der Anlage I zur TSI TAF zur Verfügung zu stellen.

## 6. Zur Diskussion:

### 6.1 Erläuterndes Dokument zum Verfahren für die Annahme bzw. Änderung von ETV

Der CTE nahm das erläuternde Dokument TECH-18011 zur Kenntnis, stimmte seinem Inhalt zu und beauftragte das Sekretariat der OTIF, es auf der Website der Organisation als erläuterndes Dokument zu den Artikeln 6, 8 und 8a der ER APTU zu veröffentlichen.

### 6.2 Strategie für die Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen

- Der CTE nahm das Dokument TECH-18012 zur Kenntnis.
- Der CTE stimmte dem Anwendungsbereich und den Zielen gemäß Beschreibung in den Kapiteln 3 und 4 zu.
- Der CTE beauftragte die WG TECH mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für geeignete und durchführbare Infrastrukturbestimmungen, ausgehend von einer von der Eisenbahnagentur der EU erstellten Liste von Kompatibilitätsparametern. Nicht-EU-Mitgliedstaaten sollte die Möglichkeit geboten werden, diese Liste zu erweitern. Die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität der EU der verschiedenen ortsfesten Einrichtungen sollten als Grundlage für die Entwicklung der COTIF-Bestimmungen herangezogen werden.
- Die WG TECH wurde aufgefordert, die Notwendigkeit und mögliche Nutzung eines oder mehrerer internationaler Infrastrukturregister, einschließlich der entsprechenden Spezifikationen, zu analysieren.

### 6.3 Strategie für die Erleichterung der Prüfung der Streckenkompatibilität

- Der CTE nahm das Dokument TECH-18013 zur Kenntnis.
- Der CTE stimmte den in Kapitel 5 dargelegten Zielen zu.
- Der CTE beauftragte die WG TECH, in enger Zusammenarbeit mit der ERA die von den Eisenbahnunternehmen zu überprüfenden Parameter von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie die Verfahren zur Überprüfung dieser Parameter zu entwickeln, um die Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen. Verfahrenstechnisch sollten diese Kompatibilitätsparameter zunächst innerhalb der EU entwickelt und in einem zweiten Schritt von Nicht-EU-Staaten daraufhin überprüft werden, ob zusätzliche Parameter notwendig sind, um spezifische Gegebenheiten ihrer Netze zu berücksichtigen.
- Der CTE bat die EU, den CTE und die WG TECH über die Entwicklung und Umsetzung der Register zur Überprüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur in der EU auf dem Laufenden zu halten.
- Der CTE beauftragte die WG TECH, die Entwicklung dieser EU-Lösungen und gegebenenfalls anderer Lösungen aufmerksam zu verfolgen und dem CTE Vorschläge für Durchführungsbestimmungen gemäß den in Kapitel 5 genannten Zielen zu unterbreiten.

### 6.4 Zukünftige Entwicklung der Anforderungen an die Fahrzeugzulassung

- Der CTE nahm das Dokument TECH-18014 mitsamt den während der Tagung vorgenommenen Änderungen (Kapitel 4) zur Kenntnis.

- Der CTE stimmte den in Kapitel 4 dargelegten und während der Tagung abgeänderten Grundsätzen für die Weiterentwicklung zu und ersuchte die WG TECH, diese gegebenenfalls als Richtschnur bei Vorschlägen zur Änderung der technischen Bestimmungen des COTIF zu verwenden.
- Der CTE stellte fest, dass die Kompatibilität zwischen dem COTIF und den Rechtsvorschriften der EU gewahrt werden sollte.

#### 6.5 CTE-Arbeitsprogramm 2018/19

Der CTE nahm das Dokument TECH-18015 mitsamt den während der Tagung vorgenommenen Änderungen und den Schlussfolgerungen des CTE 11 zur Kenntnis und beauftragte die WG TECH, ihre Schwerpunkte entsprechend festzulegen.

### 6. Verschiedenes

#### 7.1 Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

- Der CTE nahm die Einrichtung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten zur Kenntnis.
- Der CTE nahm die Möglichkeit zur Kenntnis, von der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit des CTE fallen, Rechtsberatung oder Unterstützung anzufordern.
- Der CTE stellte fest, dass die Einrichtung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten keine Auswirkungen auf die im Übereinkommen vorgesehenen Zuständigkeiten des CTE hat.

#### 7.2 Schnittstellen zwischen Tragwagen und besonders großen RID-Tankcontainern

Der CTE nahm Kenntnis von den Ausführungen der Schweiz zu besonders großen Tankcontainern, die auf Flachwagen befördert werden sollen, und von der Frage, ob die bestehenden Vorschriften für die Sicherheit dieser Beförderungsart ausreichend sind. Der CTE beauftragte die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen, den Fall zu prüfen und ihren Standpunkt zu präsentieren.

### 7. Nächste Tagung

Der CTE einigte sich darauf, seine nächste Tagung im Juni 2019 im Weltpostverein in Bern abzuhalten. Das Datum der Tagung muss jedoch nach einer Koordinierung zwischen dem Sekretariat der OTIF und der EU noch bestätigt werden.

## Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF

Herr François **Davenne** (Generalsekretär der OTIF) begrüßt alle Teilnehmer ([Teilnehmerliste Anlage I](#)). Er ruft dem Ausschuss in Erinnerung, dass der Revisionsausschuss kürzlich den Entwurf eines neuen Anhangs H zu COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr (ER EST)<sup>1</sup> geprüft und der 13. Generalversammlung zur Entscheidung unterbreitet habe. Auf der Grundlage dieses neuen Anhangs könne der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) die allgemeinen Grundsätze und Verantwortlichkeiten für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen für Staaten festlegen, die die APTU und ATMF bereits vollständig anwenden. Er verweist auch auf zwei Strategien, die vom CTE 11 erörtert werden sollten: die Strategie zur Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen und die Strategie zur Erleichterung der Prüfung der Streckenkompatibilität, die zur Entwicklung von Eisenbahninteroperabilität auf internationaler Ebene beitragen werde. Im Anschluss eröffnet er die 11. Tagung des CTE.

Herr Bas **Leermakers** (Leiter Abteilung für technische Interoperabilität) begrüßt ebenfalls die Teilnehmer der 11. Tagung des CTE. Er informiert die Teilnehmer, dass eine Simultanverdolmetschung ins Deutsche, Englische und Französische bereitgestellt und die Tagung aufgezeichnet werde.

In Bezug auf die Beschlüsse der 10. Tagung des CTE informiert er den Ausschuss, dass die ETV TAF (Telematikanwendungen für den Güterverkehr) sowie die Änderungen an den ETV GEN-A (Grundlegende Anforderungen), GEN-B (Teilsysteme) und GEN-C (Technisches Dossier) am 1. Dezember 2017 in Kraft getreten seien.

Darüber hinaus informiert er den Ausschuss über die Entwicklungen seit der 10. Tagung des CTE:

- 25. Juli 2017: Hinterlegung der Urkunde über die Rücknahme der Erklärung über die Nichtanwendung der ER CUI durch das Vereinigte Königreich. Bereits am 22. Dezember 2017 habe das Vereinigte Königreich jedoch erneut eine Erklärung über die Nichtanwendung der ER CUI hinterlegt, welche gemäß Artikel 42 COTIF am 31. Dezember 2018 wirksam werde,
- 7. Dezember 2017: Unterzeichnung einer gemeinsamen Absichtserklärung zwischen dem Sekretariat der OTIF und dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) zur Stärkung ihrer Zusammenarbeit,
- 10. Januar 2018: Einrichtung eines gemeinsamen OTIF-ERA-Registers zu CSM-Bewertungsstellen. Herr Leermakers erinnert den Ausschuss daran, dass das Sekretariat die Mitgliedstaaten darüber und über die entsprechend anzuwendenden Verfahren in Kenntnis gesetzt habe,
- 24. Januar 2018: Unterzeichnung einer gemeinsamen Absichtserklärung zwischen dem Sekretariat der OTIF und dem Weltpostverein (WPV) zur Förderung und Erleichterung der Beförderung von Postsendungen mit der Eisenbahn,
- 27. Februar - 1. März 2018, 26. Tagung des Revisionsausschusses: Prüfung und Unterbreitung an die 13. Generalversammlung eines neuen Anhangs H zum COTIF, mit dem ein gemeinsames Verständnis der Sicherheitspflichten und eines Systems zur Sicherheitsbescheinigung von EVU geschaffen würde. Darüber hinaus habe der Revisionsausschuss Änderungen an den ER APTU und den ER ATMF angenommen, um sie an das vierte Eisenbahnpaket der EU anzupassen und insbesondere der Tatsache Rechnung zu tragen, dass die ERA künftig in der EU die Fahrzeuggenehmigungen erteilen werde. Der Revisionsausschuss habe ferner die Änderung des Artikels 34 COTIF, die Änderung der ER CUI und die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Zugangsbedingungen erörtert.

## 1. Annahme der Tagesordnung

Herr Leermakers erläutert im Namen des **Sekretariates der OTIF** (nachstehend „**Sekretariat**“), dass die vorläufige Tagesordnung und die Dokumente für die 11. Tagung des CTE per Rundschreiben vom 12. März 2018 und vom 12. April 2018 an die Teilnehmer verschickt worden seien.

Die folgenden beiden Anträge zur Änderung der Tagesordnung werden auf der Tagung eingereicht:

---

<sup>1</sup> Règles uniformes concernant l'exploitation en sécurité des trains en trafic international (RU EST).

- Die **Europäische Union** beantragt das Hinzufügen eines neuen TOP 5.2 betreffend die ETV TAF infolge der an der TSI TAF vorgenommenen Änderungen und
- die **Schweiz** beantragt das Hinzufügen eines neuen TOP 7.2 betreffend Schnittstellen zwischen Tragwagen und besonders großen RID-Tankcontainern, da dieses Thema von den entsprechenden RID- und ETV/TSI-Vorschriften nicht ausreichend abgedeckt sei.

**Ergebnis:** Der CTE nimmt die Tagesordnung der 11. Tagung aus dem Dokument TECH-18008 mitsamt den während der Tagung vorgenommenen Änderungen ([Anlage II](#)) an.

## 2. Anwesenheit und Quorum

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 stellt fest, dass der Vertreter der EU 26 EU-Mitgliedstaaten mit Stimmrecht vertrete.

Das Quorum für die Tagung liege bei der Hälfte der 42 Vertragsstaaten mit Stimmrecht (gemäß Artikel 20 § 2 COTIF), also bei **21** Staaten. Das Sekretariat stellt fest, dass **26** EU-Vertragsstaaten und **4** Nicht-EU-Vertragsstaaten (CH, MK, RS und TN), also insgesamt 30 Mitglieder des CTE anwesend oder vertreten sind und der Ausschuss somit beschlussfähig ist.

Der **Vertreter der EU** (Herr Bertrand Collignon) erklärt, dass die EU im Hinblick auf die zu treffenden Beschlüsse, mit Ausnahme von Tagesordnungspunkt 5, das Stimmrecht von 26 OTIF-Vertragsstaaten, die auch EU-Mitgliedstaaten sind, ausüben werde. Da die EU aus internen Verfahrensgründen nicht befähigt sei, über TOP 5 abzustimmen (siehe auch Schreiben der Europäischen Kommission vom 7. Juni 2017, [Anlage III](#)), fragt er, ob der Beschluss zu TOP 5 verschoben und im Wege eines schriftlichen Verfahrens zur Annahme vorgelegt werden könne.

Das **Sekretariat** stellt fest, dass es dem CTE nicht möglich ist, auf der Tagung einen Beschluss zu TOP 5 zu fassen. Herr Leermakers bestätigt, dass im Wege eines schriftlichen Verfahrens ein Beschluss gefasst werden könne, Näheres hierzu werde unter TOP 5 erläutert.

## 3. Wahl des Vorsitzenden

Das **Sekretariat** schlägt die Schweiz in Person von Herrn **Roland Bacher** als Vorsitzenden für die Tagung vor. 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 ihr Vertrauen in ihn als Vorsitzenden für die 11. Tagung des CTE. Er betont, dass der CTE in naher Zukunft eine wichtige Rolle bei der Weiterentwicklung der OTIF-Bestimmungen im Bereich der technischen Interoperabilität und für den künftigen Eisenbahnraum der OTIF spielen werde. Der CTE 11 müsse daher die Grundsätze für Weiterentwicklungen im Rahmen des COTIF, für die Entwicklung der Schnittstellen zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen, für die Überprüfung der Streckenkompatibilität und für die Weiterentwicklung der Fahrzeuganforderungen festlegen. All diese Themen seien in Dokumenten zu den Tagesordnungspunkten 6.2 bis 6.4 erläutert.

## 4. Zur Information:

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

**Dokument:** [TECH-18009](#)

In Übereinstimmung mit den Beschlüssen der letzten CTE-Tagung (Juni 2017) 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 11 inhaltlich relevanten Punkte.

Die WG TECH habe seit der 10. Tagung des CTE dreimal getagt:

- 32. Tagung am 12. und 13. September 2017 in Brüssel,
- 33. Tagung am 12. und 13. Dezember 2017 in Bern,

- 34. Tagung am 6. und 7. Februar 2018 in Belgrad.

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass es zu jeder Tagung einen ausführlichen Bericht gebe.

Der **Vorsitzende** dankt der Arbeitsgruppe im Namen des CTE für ihre Arbeit.

**Ergebnis:** Der CTE nimmt den Bericht ohne weitere Kommentare zur Kenntnis.

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

Das **Sekretariat** teilt den Vertragsstaaten mit, dass sich am Notifizierungsstand seit der 10. Tagung des CTE nichts geändert habe. Es erinnert daran, dass jeder Vertragsstaat gemäß Artikel 12 APTU verpflichtet sei, dem Generalsekretär seine nationalen technischen Anforderungen mitzuteilen. Im Anschluss an diese Mitteilung durch die Vertragsstaaten würden die nationalen technischen Anforderungen dann auf der Website der OTIF veröffentlicht ([http://otif.org/de/?page\\_id=196](http://otif.org/de/?page_id=196)). Bislang habe der Generalsekretär lediglich Mitteilungen aus den EU-Staaten und der Schweiz erhalten.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung. Er stellt fest, dass nationale technische Anforderungen für den internationalen Verkehr nicht wünschenswert seien, diese nationalen Merkmale angesichts der Tatsache, dass die Eisenbahninfrastruktur auf nationaler Ebene gebaut und entwickelt worden sei, aber existieren könnten und als nationale technische Anforderungen dokumentiert und notifiziert werden sollten.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) unterstützt die Initiative des Sekretariats, alle nationalen technischen Anforderungen der Vertragsstaaten so schnell wie möglich öffentlich zugänglich zu machen, damit die Eisenbahnunternehmen (EVU) sie kennen, bevor sie ein Fahrzeug international betreiben. Ferner teilt er mit, dass eine der Prioritäten für die Europäische Kommission in der nächsten Zeit darin bestehen werde, die nationalen technischen Anforderungen der EU-Mitgliedstaaten zu überprüfen und zu versuchen, diejenigen zu beseitigen, die überflüssig sind oder im Widerspruch zu EU-Recht stehen.

Auch die **UNIFE** (Christian Zumpe) unterstützt die Initiative des Sekretariats, alle nationalen technischen Anforderungen der Vertragsstaaten öffentlich zugänglich zu machen. Sie fragt, ob es ein Verfahren gebe, mit dem die Kompatibilität der nationalen technischen Anforderungen mit dem COTIF überprüft werden könne. Relevant seien dabei insbesondere die Anforderungen, die sich auf die Kompatibilität mit dem Netz bezögen.

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss, bei der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen deren Gültigkeit nicht geprüft zu haben, da es weder die Zuständigkeit noch die Befugnis besitze, zu entscheiden, ob sie gerechtfertigt seien oder nicht. Es werde die notifizierten nationalen technischen Anforderungen öffentlich zugänglich machen. Artikel 13 APTU beschreibe das Verfahren zur Einstufung der nationalen technischen Anforderungen, welche in der Zuständigkeit des CTE und nicht in derjenigen des Sekretariats der OTIF liege. Das Sekretariat erklärt, dass es in der EU bereits ein Koordinierungsverfahren gebe, an dem auch die Schweiz teilnehme, und dass es keinen Handlungsbedarf für den CTE oder das Sekretariat der OTIF gebe, da kein anderer Vertragsstaat seine nationalen technischen Anforderungen mitgeteilt habe. Sobald jedoch andere Nicht-EU-Vertragsstaaten ihre nationalen technischen Anforderungen mitteilen würden, müsse der CTE möglicherweise ein einheitliches Koordinierungs- und Einstufungsverfahren in Betracht ziehen.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der CTE gemäß Artikel 13 APTU einige Kompetenzen in Bezug auf mitgeteilte nationale technische Anforderungen besitzt, und schlägt vor, die WG TECH diese Frage weiter analysieren zu lassen.

**NB-Rail** (Francis Parmentier) stimmt dem Vorsitzenden zu. Das Wissen um nationale technische Anforderungen sei nicht nur für die Auslegung von Fahrzeugen nützlich, sondern auch für die Bewertung ihrer Kompatibilität mit der entsprechenden Infrastruktur.

**RS** (Milan Popović) ist der Ansicht, dass in naher Zukunft keine Einstufung nationaler technischer Anforderungen mehr nötig sei. Es weist darauf hin, dass im Gegensatz zum EU-Recht laut APTU lediglich auf Fahrzeuge bezogene nationale technische Anforderungen dem Generalsekretär mitgeteilt werden müssten. Ferner müssten in der EU alle Neufahrzeuge den einschlägigen technischen Anforderungen entsprechen, in der OTIF jedoch nur international eingesetzte Fahrzeuge.



Die **UNIFE** (Sebastian Giera) stimmt mit dem Vertreter der EU überein, dass es in der EU eine beträchtliche Anzahl an nationalen technischen Anforderungen gebe, die denselben Gegenstand betreffen oder im Widerspruch zu EU-Recht stünden. Sie weist auch darauf hin, dass einige Vertragsstaaten ihre nationalen technischen Anforderungen nicht oder fehlerhaft mitteilen würden.

Das **CER** (Christian Chavanel) pflichtet der UNIFE und NB-Rail bei. Seiner Ansicht nach sei die Mitteilung der nationalen technischen Anforderungen und ihre Veröffentlichung auf der Website der OTIF sehr wichtig. Es bietet dem Sekretariat der OTIF bei der Veröffentlichung der nationalen technischen Anforderungen und/oder bei gegebenenfalls nötigen Änderungen der Vorschriften seine Hilfe an.

**GB** (Vaibhav Puri) schlägt vor, dass sich der CTE auf nationale technische Anforderungen konzentrieren sollte, deren Gegenstand die Bewegung von Fahrzeugen und nicht die Marktöffnung ist. Es fügt hinzu, dass auch die Einstufung und kohärente Beschreibung der nationalen technischen Anforderungen wichtig sei. GB sei der Ansicht, dass ohne einen klaren Rahmen für die Mitteilung und Einstufung nationaler technischer Anforderungen keine Bereinigung der Situation durchgeführt werden könne.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) stimmt mit GB überein und teilt mit, dass die Einstufung der nationalen technischen Anforderungen innerhalb der EU bereits begonnen habe und bis Mitte 2019 dauern werde. Im Namen der EU schlägt er vor, die Erfahrungen der EU als Grundlage für weitere Diskussionen zu diesem Thema bei der WG TECH zu nutzen, und bietet dem Sekretariat der OTIF diesbezüglich Unterstützung an.

Der **Vorsitzende** fasst zusammen, dass der Sektor die Bedeutung der nationalen technischen Anforderungen hervorgehoben habe und dass ihre Veröffentlichung die technische Entwicklung und den internationalen Verkehr erleichtern werde. Ferner müssten die nationalen technischen Anforderungen eingestuft werden, um im richtigen Kontext verstanden und bewertet werden zu können.

Das **Sekretariat** schlägt vor, dieses Thema auf die Tagesordnung der WG TECH zu setzen, die gebeten werden solle, den Status der nationalen technischen Anforderungen zu analysieren und zu prüfen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind, einschließlich einer möglichen Änderung der Artikel 12 und 13 APTU.

Im Anschluss an die Diskussion **hält der CTE zu diesem TOP folgende Ergebnisse fest:**

- Der CTE nimmt zur Kenntnis, dass es wichtig ist, die nationalen technischen Anforderungen öffentlich verfügbar zu machen.
- Der CTE beauftragt die WG TECH, den Bedarf an weiteren Maßnahmen, einschließlich einer möglichen Änderung der Bestimmungen der Artikel 12 und 13 APTU (Veröffentlichung und Angleichung der nationalen technischen Anforderungen), zu analysieren und dabei zu berücksichtigen, dass die nationalen technischen Anforderungen im Rahmen des COTIF nur den internationalen Verkehr betreffen.
- Der CTE begrüßt die Bereitschaft des CER und der EU, das Sekretariat der OTIF bei möglichen Änderungen an den Bestimmungen der Artikel 12 und 13 APTU zu unterstützen.

### 4.3 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

Das **Sekretariat** erinnert den Ausschuss daran, dass die Einrichtung nationaler Fahrzeugregister (NVR) gemäß Artikel 13 ATMF geplant sei. Darüber hinaus habe der CTE die NVR-Spezifikationen angenommen, in denen die Anforderungen für den Anschluss der NVR festgelegt seien, so dass die Behörden eines Vertragsstaates auf Daten zugreifen können, die sich auf ein im NVR der Behörde eines anderen Vertragsstaats eingetragenes Fahrzeug beziehen. Es stellt fest, dass nicht im zentralisierten europäischen virtuellen Einstellungsregister (ECVVR) geführte Fahrzeuge an den Grenzen angehalten werden können, da der Staat, in den die Fahrzeuge einfahren sollen, nicht in der Lage sei, den Status solcher Fahrzeuge im NVR des Ursprungslandes zu überprüfen.

Das Sekretariat informiert den CTE über den Verbindungsstand zwischen den NVR der Vertragsstaaten und dem ECVVR zum 4. Juni 2018:

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

- **4 Nicht-EU-Vertragsstaaten** verfügen über ein mit dem ECVVR verbundenes NVR: Norwegen, Schweiz, Serbien und Türkei.
- In **1 Nicht-EU-Vertragsstaat** läuft der Verbindungsprozess mit dem ECVVR: Bosnien und Herzegowina (internes Verfahren läuft).
- **2 Nicht-EU-Vertragsstaaten** besitzen noch kein eigenes Rollmaterial und benötigen daher kein NVR: Monaco und Liechtenstein
- **Der Verbindungsstatus der 9 übrigen Vertragsstaaten ist nicht bekannt:** Albanien, Algerien, Armenien, Iran, Marokko, EJR Mazedonien, Montenegro, Tunesien und Ukraine.

Den Staaten, die noch nicht an das ECVVR angeschlossen sind, biete das Sekretariat auf Anfrage seine Hilfe an.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) informiert über die neuesten Entwicklungen im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister (EVR), welches innerhalb der EU die bestehenden NVR ersetzen werde. Der entsprechende Durchführungsrechtsakt werde im RISC 82 (Ende Juni 2018) behandelt werden. Die vorbereitenden Arbeiten seien mit dem Sekretariat der OTIF koordiniert worden. Er hebt hervor, dass das bestehende ECVVR-System zwar geändert, die Anbindung und die Funktionalitäten für die Nicht-EU-Vertragsstaaten aber beibehalten würden. Er bekräftigt das Interesse der EU, dafür zu sorgen, dass alle Fahrzeuge für alle Nutzer des künftigen EVR sichtbar bleiben, unabhängig davon, ob sie ihren Sitz in der EU hätten oder nicht.

Auf die Bitte des **CER**, zu klären, ob die ARS-Funktionen (Anwendungs-, Registrierungs- und Datenspeicherfunktionen) des künftigen EVR zentralisiert oder dezentralisiert sein werden, bestätigt der **Vertreter der EU**, dass der Vorschlagsentwurf ein zentrales Register vorsehe, das es jedoch ermöglichen werde, die bestehenden Funktionalitäten der NVR der Nicht-EU-Vertragsstaaten beizubehalten.

In Bezug auf den aktuellen Verbindungsstand mit dem Standard-NVR bittet die **ERA** (Christoph Kaupat) alle das Standard-NVR nutzenden Nicht-EU-Vertragsstaaten darum, der ERA die Kontaktdaten der für das NVR verantwortlichen Person zur Verfügung zu stellen, damit die Verbindung zwischen dem ECVVR und dem NVR des Vertragsstaats so schnell wie möglich (wieder) hergestellt werden könne.

Das **Sekretariat** schlägt dem CTE vor, dass die EU auf der nächsten WG TECH die Entwicklungen im künftigen EVR vorstellen könnte. Auf diese Weise könne die WG TECH analysieren, ob zusätzliche Aktivitäten notwendig sein könnten, um sicherzustellen, dass die Verbindung zwischen dem zukünftigen EVR und den NVR der Nicht-EU-Vertragsstaaten erhalten bleibt.

Der **Vorsitzende** fasst zusammen, dass es vorrangig darum gehe, die bestehenden Verbindungen zu den NVR der Nicht-EU-Vertragsstaaten aufrechtzuerhalten, damit der Informationsaustausch zwischen den Registern nicht unterbrochen werde.

Im Anschluss an die Diskussion **hält der CTE** zu diesem TOP **folgende Ergebnisse fest:**

- Der CTE nimmt diese Information des Sekretariates zur Kenntnis.
- Der CTE fordert die EU auf, die Entwicklungen im künftigen europäischen Fahrzeugeinstellungsregister (EVR) auf der nächsten WG TECH vorzustellen, einschließlich von Maßnahmen, um sicherzustellen, dass die NVR der Nicht-EU-Staaten und das EVR verbunden bleiben.
- Die ERA bittet alle Nicht-EU-Vertragsstaaten, die das Standard-NVR verwenden, sicherzustellen, dass die ERA die Kontaktdaten der für das NVR verantwortlichen Person hat.
- Der CTE fordert die Vertragsstaaten, die ihre NVR noch nicht vollständig umgesetzt oder noch nicht an das zentralisierte europäische virtuelle Einstellungsregister (ECVVR) angeschlossen haben, auf, dies so bald wie möglich zu tun. Bei etwaigen Fragen können sie sich an das Sekretariat der OTIF wenden.

## 4.4 Entwicklungsstand in Bezug auf Lärmbeschränkungsmaßnahmen in der Europäischen Union

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) erinnert den Ausschuss daran, dass dieses Thema vom CTE 10 diskutiert worden sei. Er berichtet, dass die ERA einen Empfehlungsentwurf für eine begrenzte Überarbeitung der TSI Lärm ausgearbeitet und der Europäischen Kommission vorgelegt habe, in dem vorgeschlagen werde, einige Teile des Eisenbahnnetzes innerhalb der EU zu „leisen Strecken“ zu erklären, auf denen nur Güterwagen, die der TSI Lärm oder den ETV-Lärm entsprechen (wie nachgerüstete Güterwagen), fahren dürfen. Er erläutert, dass für Güterwagen, die ausschließlich auf anderen (als den „leisen“) Strecken verkehren, kein Nachrüstungsbedarf bestehe. Herr Collignon erläutert ferner, dass die vorgeschlagene Änderung der TSI Lärm harmonisierte Kriterien vorsehe, die von den EU-Mitgliedstaaten bei der Festlegung, welche Teile des Netzes „leise“ sind, angewandt werden müssten. Die Anwendung dieser Kriterien werde für alle EU-Mitgliedstaaten verbindlich sein. Hauptkriterium sei das Verkehrsaufkommen während der Nacht. Der Entwurf des Durchführungsrechtsaktes werde auf dem RISC 83 im November 2018 diskutiert.

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss, die Entwicklungen und Diskussionen auf EU-Ebene aufmerksam verfolgt zu haben. Es weist darauf hin, dass Eisenbahnlärm in den verschiedenen Staaten unterschiedliche Priorität habe; für die einen sei die Lärminderung eine Priorität, für die anderen nicht. Seines Erachtens seien die vorgeschlagenen „leisen Strecken“ mit dem COTIF vereinbar.

Im Hinblick auf die nächsten Schritte erklärt das Sekretariat, dass, wenn die Änderungen in der EU in die vom Vertreter der EU vorgeschlagene Richtung gingen, auch die ETV Lärm geändert werden müsse. Es stellt jedoch fest, dass die nicht der EU angehörenden Vertragsstaaten nicht an die harmonisierten Kriterien für die Festlegung „leiser Strecken“ gebunden seien.

Der **Vorsitzende** fasst zusammen, dass der Vorschlag der Europäischen Kommission zur TSI Lärm auf der RISC-Sitzung im November erörtert werde und dass das Sekretariat der OTIF den Ansatz der „leisen Strecken“ unterstütze, der im Übrigen mit dem COTIF vereinbar sei. Der **CTE hält** zu diesem **TOP folgende Ergebnisse fest:**

- Der CTE nimmt die Entwicklungen in der EU zur Lärminderung im Eisenbahngüterverkehr und die daraus resultierenden Änderungen der TSI Lärm zur Kenntnis.
- Der CTE beauftragt die WG TECH, diese Entwicklungen, einschließlich der Notwendigkeit von Änderungen an der ETV Lärm, zu analysieren und zu diskutieren und die Ergebnisse anschließend dem nächsten CTE mitzuteilen.

## 5. Zur Annahme: Geänderte ETV GEN-B

### 5.1 Geänderte ETV GEN-B

- **Dokument:** [TECH-18010](#)

Das **Sekretariat** teilt mit, dass die Änderung der allgemeinen Vorschriften zu Teilsystemen (ETV GEN-B) von der WG TECH 32, 33 und 34 erörtert worden sei. Zwei Monate vor diesem CTE habe das Sekretariat der OTIF das Dokument TECH-18010 veröffentlicht, das eine Beschreibung des Kontextes, des Inhalts und der Vorbereitungsarbeiten, einen Beschlussvorschlag und einen Anhang enthalte, in dem die Änderungen im Änderungsmodus aufgezeigt würden. Inhaltlich sei die Definition der Teilsysteme Infrastruktur, Energie und streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung harmonisiert und allgemeiner gefasst worden, indem festgestellt worden sei, dass das COTIF die Infrastruktur nur insoweit umfasse, als sie Schnittstellen zu den Fahrzeugen betrifft.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) teilt mit, dass die EU inhaltlich und nach Durchführung von Konsultationen der einschlägigen Organe und Institutionen der EU keine Einwände gegen die vorgeschlagenen Änderungen habe. Aufgrund ihrer internen Verfahren sei die EU jedoch nicht abstimmungsbereit und habe daher beantragt, den Beschluss zu diesem Tagesordnungspunkt zu vertagen und im Wege eines schriftlichen Verfahrens zur Annahme vorzulegen.

Das **Sekretariat** bestätigt, das Schreiben der Europäischen Kommission erhalten und als Sitzungsdokument verteilt zu haben ([Anlage III](#)).

Bezüglich der Vorgehensweise für dieses schriftliche Verfahren verweist das Sekretariat auf Artikel 21 § 3 der Geschäftsordnung des CTE und erläutert die einzelnen Schritte wie folgt:

- Wenn ein Beschluss noch vor der nächsten Tagung des Fachausschusses gefasst werden müsse, werde gemäß Artikel 21 § 3 der Geschäftsordnung des CTE ein schriftliches Verfahren durchgeführt.
- Das Quorum hierfür sei dasselbe wie für auf einer Tagung gefasste Beschlüsse, d. h. mindestens die Hälfte der Mitglieder des CTE.
- Werde von mindestens drei Mitgliedern beantragt, die vorgeschlagenen Maßnahmen auf einer Tagung des CTE zu prüfen, werde das schriftliche Verfahren ohne Ergebnis beendet.
- Nach Mitteilung der Ergebnisse des Abstimmungsverfahrens an alle Mitglieder des CTE und bei Annahme des betreffenden Beschlusses trete dieser am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat seiner Mitteilung in Kraft (Artikel 35 § 3 COTIF).
- Dokumentiert werde das Ganze auf der Website der OTIF unter:  
Tätigkeiten > Technische Interoperabilität > Abstimmung im schriftlichen Verfahren.

Das Sekretariat schlägt folgenden Ablauf vor:

- Auf der Tagung:
  - Der Vorsitzende des CTE 11 leitet eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren zu TOP 5 ein.
  - Es wird eine Frist für das Einsenden der Stimmen festgesetzt.
- Nach der Tagung:
  - Die EU teilt dem Generalsekretär mit, ob sie die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten wahrnimmt.
  - Der Vorsitzende und das Sekretariat der OTIF versenden ein Rundschreiben an die Mitglieder des CTE mit folgenden Angaben:
    - o Gegenstand und Grund für die Abstimmung,
    - o Vorschlag,
    - o Frist für das Einsenden der Stimmen,
    - o Mitteilung der EU betreffend die Ausübung der Stimmrechte.
- Vorgehen des Generalsekretärs nach Erhalt der schriftlichen Stimmen:
  - Bestätigung des Eingangs jeder schriftlichen Stimme.
  - Mitteilung des Ergebnisses des Abstimmungsverfahrens an alle Mitglieder des CTE.
  - Bei Annahme des Vorschlags Mitteilung an alle Mitgliedstaaten der OTIF und dem COTIF beigetretenen regionalen Organisationen.

Bei Annahme des Vorschlags umfasst das auf den CTE-Beschluss folgende Verfahren folgende Schritte:

- Notifizierung
  - Gemäß Artikel 35 § 3 COTIF teilt der Generalsekretär den Mitgliedstaaten die Änderung über ein Notifizierungsrundschreiben des Depositars mit.
  - Das Inkrafttreten erfolgt am ersten Tag des sechsten Monats nach dem Monat der Mitteilung.
  - Innerhalb von vier Monaten, gerechnet vom Tage der Mitteilung, können die Mitgliedstaaten Widerspruch erheben. Erhebt ein Viertel der Mitgliedstaaten Widerspruch, treten die Änderungen nicht in Kraft.
- Veröffentlichung

- Gemäß Artikel 8 APTU müssen die ETV spätestens einen Monat vor ihrem Inkrafttreten auf der Website der Organisation veröffentlicht werden.

Der **Vorsitzende** fasst zusammen, dass die EU nicht in der Lage sei, während dieser CTE-Tagung über diesen Tagesordnungspunkt abzustimmen, und dass der CTE zu diesem Tagesordnungspunkt folglich keine Beschlüsse fassen könne.

Da es zu den vorgeschlagenen Änderungen der ETV GEN-B keine weiteren Stellungnahmen gibt, genehmigt der CTE den Beginn einer Abstimmung im schriftlichen Verfahren.

Der **Vorsitzende fasst das Ergebnis** zu diesem TOP wie folgt **zusammen**:

- Die EU ist nicht in der Lage, auf dieser CTE-Tagung zu diesem TOP abzustimmen. Folglich kann der CTE zu diesem TOP keinen Beschluss fassen.
- Die Delegierten haben die an der ETV GEN-B vorgeschlagenen Änderungen diskutiert und keine weiteren Kommentare dazu vorgebracht.
- Die Delegierten haben die Möglichkeit einer Abstimmung im schriftlichen Verfahren gemäß Artikel 21 der Geschäftsordnung des Ausschusses diskutiert und beschlossen.
- Der Ausschuss beauftragt das Sekretariat der OTIF und den Vorsitzenden des CTE, wie folgt ein entsprechendes schriftliches Verfahren einzuleiten:
  - o Die EU wird das Sekretariat der OTIF bis zum 15. Juli 2018 darüber informieren, wie sie die Stimmrechte ihrer Mitgliedstaaten im Hinblick auf das schriftliche Verfahren ausüben werde, woraufhin das Sekretariat der OTIF die nötigen Dokumente vorbereiten und eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren durchführen wird,
  - o in dessen Rahmen die Vertragsstaaten dem Sekretariat der OTIF ihre Stimme innerhalb einer ca. dreimonatigen Frist zukommen lassen und daher frühestens Ende Oktober reagieren müssen.

## 5.2 ETV TAF

Die **ERA** (Peter Mihm) informiert den Ausschuss über Entwicklungen in Bezug auf die TSI TAF. Sie erläutert insbesondere, dass ein Änderungsmanagementverfahren vorhanden sei, um die TSI TAF durch eine Änderung ihrer Anlage I leicht aktualisiert zu können. Diese Anlage beschreibe die Spezifikationen für den Informationsfluss und die für die Implementierung der Telematikanwendungen für den Güterverkehr notwendigen IT-Tools. Anlage I zur TSI TAF sei 2017 überarbeitet worden und die Änderungen seien im Amtsblatt der EU veröffentlicht worden und am 16. März 2018 in Kraft getreten.<sup>2</sup> In Anbetracht der Bedeutung der Aufrechterhaltung der bestehenden Gleichwertigkeit zwischen OTIF- und EU-Regeln schlägt die ERA vor, auch die Anlage I der ETV TAF zu aktualisieren.

Der **Vorsitzende** dankt der ERA für die Informationen und nimmt die jüngsten Änderungen der TSI TAF zur Kenntnis. Seiner Ansicht nach sollte der CTE prompt auf diese Änderungen reagieren.

Das **Sekretariat** bestätigt, dass Anlage I der ETV TAF auf die auf der Website der ERA veröffentlichten technischen Dokumente verweise. Es erklärt, dass die von der ERA an den technischen Dokumenten vorgenommenen Änderungen nicht automatisch auf die ETV TAF anwendbar seien und sein könnten, da solche Änderungen eine Änderung der ETV TAF bedeuten würden. Die Änderung der ETV liege jedoch in der ausschließlichen Zuständigkeit des CTE. Daher sei es notwendig, dem CTE einen Vorschlag zur Änderung von Anlage I zum Beschluss vorzulegen.

In Bezug auf das Verfahren schlägt das Sekretariat vor, diesen Punkt entweder zusammen mit den ETV GEN-B im schriftlichen Verfahren zur Abstimmung zu stellen oder in einem regulären Verfahren auf den CTE 12 zu verschieben.

Der **Vorsitzende** empfiehlt den Delegierten aus Gründen der Schnelligkeit das schriftliche Verfahren.

Zur Unterstützung des Änderungsprozesses der ETV TAF bittet das **Sekretariat** die ERA, im Namen der EU das Sekretariat der OTIF über den Inhalt und die Gründe der Änderung der TSI TAF zu informieren

<sup>2</sup> DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/278 DER KOMMISSION vom 23. Februar 2018 zur Änderung des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 1305/2014.

und die gleiche Änderung für das COTIF vorzuschlagen. Vorbehaltlich einer Abstimmung im schriftlichen Verfahren, könnten diese Informationen dann dem Vorschlag zur Änderung der ETV TAF beigefügt werden.

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

- Der Ausschuss nimmt die von der ERA präsentierten Informationen zur letzten Überarbeitung der Anlage I zur TSI TAF zur Kenntnis.
- Der Ausschuss einigt sich darauf, auch diese Änderungen an der ETV TAF gemeinsam mit denen an der ETV GEN-B dem schriftlichen Verfahren zu unterziehen.
- Die ERA erklärt sich bereit, dem Sekretariat der OTIF alle notwendigen Informationen zur letzten Überarbeitung der Anlage I zur TSI TAF zur Verfügung zu stellen.

## 6. Zur Diskussion:

### 6.1 Erläuterndes Dokument zum Verfahren für die Annahme bzw. Änderung von ETV

Dokument: [TECH-18011](#)

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass dieses Dokument die Reaktion auf eine Frage sei, die das CER auf dem CTE 10 gestellt habe. Das Dokument sei in der WG TECH 32 und 33 diskutiert worden und beschreibe das übliche Verfahren für die Annahme oder Änderung von ETV, Möglichkeiten für dringende Änderungen an ETV und andere Möglichkeiten zur Behebung von Mängeln in ETV.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und stellt fest, dass das Dokument, seine Billigung durch den CTE vorausgesetzt, auf der Website der OTIF als erläuterndes Dokument zu den Artikeln 6, 8 und 8a der ER APTU veröffentlicht werde.

Das **CER** (Christian Chavanel) dankt dem Sekretariat für die Arbeit und stellt fest, dass das Dokument vollständig dem Antrag des CER entspreche.

**Ergebnis**: Der CTE nimmt das erläuternde Dokument TECH-18011 zur Kenntnis, stimmt seinem Inhalt zu und beauftragt das Sekretariat der OTIF, es auf der Website der Organisation als erläuterndes Dokument zu den Artikeln 6, 8 und 8a der ER APTU zu veröffentlichen.

### 6.2 Strategie für die Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen

Dokument: [TECH-18012](#)

Einleitend informiert das **Sekretariat** den Ausschuss, einen Entwurf eines Strategiepapiers ausgearbeitet zu haben, welcher anschließend in der WG TECH 33 und 34 erörtert und geändert worden sei.

Das Dokument TECH-18012 beschreibe den Umfang und die Anwendung möglicher Infrastrukturanforderungen im COTIF (Kapitel 3), ihren Zweck (Kapitel 4) und nenne bzw. analysiere einige der bestehenden internationalen Infrastrukturspezifikationen als Maßstab (TSI der EU, UNECE, ESCAP, FERRMED (Kapitel 5)). In Kapitel 7 des Dokuments werde festgestellt, dass es im COTIF eine Rechtsgrundlage für die Aufnahme von Infrastrukturanforderungen gebe, die sich jedoch auf die Schnittstellen zu Fahrzeugen beschränke. Der Beschlussvorschlag (Kapitel 8) sehe vor, die WG TECH zu beauftragen, Vorschläge für geeignete und durchführbare COTIF-Bestimmungen zu erarbeiten.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) erklärt sich mit den im Dokument beschriebenen Grundsätzen und Zielen einverstanden. Er begrüßt den Vorschlag, die von der ERA erstellte Liste von Kompatibilitätsparametern als Ausgangspunkt für die Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen der OTIF zu verwenden. Darüber hinaus bestätigt er, dass das Dokument auch mit den Zielen für die Entwicklung der TSI vereinbar sei.<sup>3</sup>

<sup>3</sup> DELEGIERTER BESCHLUSS (EU) 2017/1474 DER KOMMISSION vom 8. Juni 2017 zur Ergänzung der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf spezifische Ziele für die Ausarbeitung, Annahme und Überarbeitung der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität.

**GB** (Vaibhav Puri) fragt, ob das Dokument nicht klarer das Ziel widerspiegeln sollte, ETV-kompatible Fahrzeuge mit der Infrastruktur kompatibel zu machen, die ebenfalls nach ETV-Anforderungen gebaut worden sei.

Die **UNIFE** (Sebastian Giera) fragt, ob die künftigen ETV-Infrastrukturanforderungen auf der Grundlage der TSI INF zu einem Konflikt innerhalb des COTIF führen würden.

Das **Sekretariat** erklärt, dass das Dokument nur als Richtwert für die grundlegenden Elemente der Infrastrukturanforderungen zu verstehen sei. Die auf die Annahme des Dokuments folgende Analyse werde zeigen, ob dieselben Infrastrukturanforderungen in eine ETV übernommen werden sollten.

Der **Vorsitzende fasst** die Diskussion und **die Beschlüsse** des CTE wie folgt **zusammen**:

- Der CTE nimmt das Dokument TECH-18012 zur Kenntnis.
- Der CTE stimmt dem Anwendungsbereich und den Zielen gemäß Beschreibung in den Kapiteln 3 und 4 zu.
- Der CTE beauftragt die WG TECH mit der Ausarbeitung von Vorschlägen für geeignete und durchführbare Infrastrukturbestimmungen, ausgehend von einer von der Eisenbahngesellschaft der EU erstellten Liste von Kompatibilitätsparametern. Nicht-EU-Mitgliedstaaten sollte die Möglichkeit geboten werden, diese Liste zu erweitern. Die technischen Spezifikationen der EU für die Interoperabilität der verschiedenen ortsfesten Einrichtungen sollten als Grundlage für die Entwicklung der COTIF-Bestimmungen herangezogen werden.
- Der CTE beauftragt die WG TECH, die Notwendigkeit und mögliche Nutzung eines oder mehrerer internationaler Infrastrukturregister, einschließlich der entsprechenden Spezifikationen, zu analysieren.

### **6.3 Strategie für die Erleichterung der Prüfung der Streckenkompatibilität**

#### **Dokument: [TECH-18013](#)**

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss, als Reaktion auf die Diskussionen der WG TECH über Register einen Entwurf eines Strategiepapiers ausgearbeitet zu haben. Anfänglich habe die WG TECH über die Notwendigkeit eines Infrastrukturregisters unter dem COTIF debattiert. Die Diskussionen hätten jedoch schnell gezeigt, dass es besser sein dürfte, sich zunächst auf den übergeordneten Zweck der Register zu konzentrieren, nämlich die Erleichterung der Prüfung der Streckenkompatibilität. Im Dokument TECH-18013 werde aufgezeigt, dass neben oder anstelle von Registern auch andere Instrumente geeignet sein könnten, um die besagten Kompatibilitätsprüfungen zu erleichtern. Diese Maßnahmen könnten in harmonisierten Verfahren und der Festlegung von zu prüfenden Parametern bestehen. Artikel 6 § 2 ATMF gestatte den EVU den Betrieb eines Fahrzeugs nur auf mit dem Fahrzeug kompatibler Infrastruktur. Darüber hinaus heißt es in Artikel 15a § 4 ATMF, dass der IB jedem auf seinem Netz verkehrenden EVU die Informationen betreffend die Infrastrukturmerkmale zur Verfügung zu stellen hat. Kapitel 5 des Dokuments nenne für die Entwicklung von Bestimmungen zur Prüfung der Streckenkompatibilität daher die folgenden Ziele:

- Erleichterung der Überprüfung der Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur, auf der sie fahren werden, durch die Eisenbahnunternehmen,
- weitestgehende Harmonisierung der von den Eisenbahnunternehmen anzuwendenden Verfahren und der vom Infrastrukturbetreiber zu liefernden Informationen,
- Berücksichtigung der Bedürfnisse der Staaten und derjenigen Beteiligten, die volle Interoperabilität anstreben,
- Berücksichtigung der betrieblichen, organisatorischen und technischen Unterschiede zwischen den die Bestimmungen anwendenden Staaten, insbesondere denen, die nicht die volle Interoperabilität anstreben,
- Vermeidung unangemessener Kosten für die betreibenden Akteure oder Vertragsstaaten.

Das Sekretariat hebt einen Beschlussvorschlag (Kapitel 8) hervor, mit dem unter anderem die WG TECH beauftragt würde, die Entwicklung von Lösungen in der EU zur Prüfung der Streckenkompatibilität genau

zu verfolgen und gegebenenfalls Vorschläge zur Umsetzung kompatibler Bestimmungen im COTIF zu unterbreiten.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) bestätigt, dass sich die ERA in einem fortgeschrittenen Stadium der Entwicklung von technischen Parametern und Verfahren zur Prüfung der Streckenkompatibilität in Bezug auf Fahrzeuge sowie auf Infrastrukturparameter des RINF befinde. Diese Arbeiten würden in Empfehlungen zur Änderung der entsprechenden TSI münden. Ziel sei es, alle geänderten Spezifikationen bis zum 16. Juni 2019 fertigzustellen, dem Zeitpunkt, zu dem ein neuer Rahmen für Sicherheit und Interoperabilität in der EU in Kraft trete.

Die **UNIFE** (Sebastian Giera) fragt, ob es klar genug sei, dass die *Streckenkompatibilität innerhalb der EU* das gesamte EU-Konzept betreffe, anstatt nur die Prüfung der Parameter zwischen Fahrzeug und Infrastruktur. Zumal das EU-Konzept, so wie es in der Interoperabilitätsrichtlinie der EU definiert sei, zwischen der *technischen Kompatibilität* in Bezug auf die Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Fahrzeugs (Artikel 21) und der *Streckenkompatibilität* in Bezug auf Kontrollen vor der Verwendung eines Fahrzeugs (Artikel 23) unterscheide. Aus Sicht der UNIFE hätten die im Dokument vorgeschlagenen *Prüfungen der Streckenkompatibilität* die gleiche Bedeutung wie die Prüfungen der Streckenkompatibilität gemäß Artikel 23 der Interoperabilitätsrichtlinie.

**RS** (Mailand Popović) ist der Ansicht, dass keine Notwendigkeit bestehe, das Dokument zu ändern, da aus Sicht des COTIF die *Prüfung der Streckenkompatibilität* nur für bereits zugelassene Fahrzeuge gelte, so dass das Eisenbahnunternehmen die *technische Kompatibilität* nicht überprüfen müsse.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) stimmt der Klarstellung des EU-Konzepts durch die UNIFE zu. Seiner Ansicht nach gebe das Dokument ganz klar wieder, dass der Zweck der künftigen COTIF-Bestimmungen darin bestehen sollte, *die Überprüfung der Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und der Infrastruktur, auf der sie fahren werden, durch die Eisenbahnunternehmen (zu) erleichtern*. Darüber hinaus würden in den ersten beiden Absätzen des Kapitels 3 die Unterschiede zwischen der Zulassung des Fahrzeugs und weiteren Prüfungen durch die EVU näher erläutert. Das Dokument müsse daher nicht geändert werden und er unterstütze es.

Das **CER** (Christian Chavanel) teilt die Ansicht Serbiens und der EU und ist der Ansicht, dass das Dokument klar und korrekt sei und nicht geändert werden müsse. Es weist darauf hin, dass die Gremien, die den Eisenbahnsektor in der EU vertreten, der Ansicht seien, dass dieses Thema auf EU-Ebene nicht ausgereift genug sei und noch weiterer Arbeit bedürfe.

**GB** (Vaibhav Puri) stimmt mit seinen Vorrednern und allen Kommentaren überein, dass das Dokument nicht geändert werden müsse. Es differenziere hinreichend zwischen Kompatibilität und sicherer Integration. Darüber hinaus dürften die IB in Bezug auf ihre Fähigkeit, die Infrastruktur im Rahmen des internationalen Verkehrs zu bewerten, profitieren.

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

- Der CTE nimmt das Dokument TECH-18013 zur Kenntnis.
- Der CTE stimmt den in Kapitel 5 dargelegten Zielen zu.
- Der CTE beauftragt die WG TECH, in enger Zusammenarbeit mit der ERA die von den Eisenbahnunternehmen zu überprüfenden Parameter von Fahrzeugen und Infrastruktur sowie die Verfahren zur Überprüfung dieser Parameter zu entwickeln, um die Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen. Verfahrenstechnisch sollten diese Kompatibilitätsparameter zunächst innerhalb der EU entwickelt und in einem zweiten Schritt von Nicht-EU-Staaten daraufhin überprüft werden, ob zusätzliche Parameter notwendig sind, um spezifische Gegebenheiten ihrer Netze zu berücksichtigen.
- Der CTE bittet die EU, den CTE und die WG TECH über die Entwicklung und Umsetzung der Register zur Überprüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur in der EU auf dem Laufenden zu halten.
- Der CTE beauftragt die WG TECH, die Entwicklung dieser EU-Lösungen und gegebenenfalls anderer Lösungen aufmerksam zu verfolgen und dem CTE Vorschläge für Durchführungsbestimmungen gemäß den in Kapitel 5 genannten Zielen zu unterbreiten.



## 6.4 Zukünftige Entwicklung der Anforderungen an die Fahrzeugzulassung

### Dokument: [TECH-18014](#)

Vor der Einführung ins Thema erläutert das **Sekretariat** die Gründe, die zur Erstellung des Dokuments TECH-18014 geführt haben.

Es informiert den Ausschuss, dass die WG TECH auf ihren vorangegangenen Sitzungen Möglichkeiten zur Vereinfachung der Bestimmungen und Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen im Rahmen des COTIF erörtert habe. Es erinnert daran, dass die technischen Bestimmungen der OTIF (APTU, ATMF und irgendwann Anhang H) größtenteils auf EU-Recht beruhen und aus diesem übernommen würden. Diese Bestimmungen sollten jedoch nicht nur für die EU- und Nicht-EU-Vertragsstaaten, sondern auch für möglichenfalls zukünftige Vertragsstaaten von Bedeutung sein. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs sei ein Ziel an sich und eines der strategischen Ziele des Arbeitsprogramms der OTIF für 2018-2019.

In Übereinstimmung mit der Schlussfolgerung der WG TECH 34, dass der Zweck, die Zielsetzung und die Grundsätze der künftigen Entwicklung von Zulassungsanforderungen für Fahrzeuge eingehend erörtert werden sollten, habe das Sekretariat das Dokument TECH-18014 entsprechend vorbereitet. Kapitel 4 des Dokuments enthalte Grundsätze für die Weiterentwicklung, die wie folgt zusammengefasst werden könnten:

- Die Vorschriften sollten für die aktuellen und für künftige Vertragsstaaten nützlich und flexibel sein.
- Die bereits erreichte Kompatibilität zwischen COTIF und EU-Recht müsse gewahrt werden.
- Bereits existierende Vorschriften könnten gegebenenfalls vereinfacht werden (z. B. solche mit Bezug zur Fahrzeuggenehmigung).
- Neben der EU sollten auch andere regionale Organisationen die Möglichkeit haben, in den APTU und ATMF ähnliche rechtliche Beziehungen zu definieren, wie die EU sie derzeit habe. In diesem Zusammenhang solle die Machbarkeit in Bezug auf folgende Aspekte analysiert werden:
  - o die aktuelle Symmetrie zwischen EU-Recht und ATMF gemäß Artikel 3a ATMF,
  - o die Notwendigkeit eines zweiseitigen Layouts der ETV gemäß Artikel 8 § 9 APTU.
- Die technischen Bestimmungen sollten bestehen aus:
  - o verbindlichen Vorschriften zur Gewährleistung der Interoperabilität,
  - o gegebenenfalls ergänzt durch Empfehlungen für effiziente und harmonisierte Lösungen, deren Anwendung freiwillig ist.

Schließlich hebt das Sekretariat einen Beschlussvorschlag (Kapitel 5) hervor, mit dem die WG TECH aufgefordert würde, sich bei der Aus- und Überarbeitung der technischen Bestimmungen des COTIF gegebenenfalls an den oben genannten Grundsätzen zu orientieren.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) unterstützt die geographische Ausdehnung des COTIF und das Dokument im Allgemeinen. Im Hinblick auf die Grundsätze weist er darauf hin, wie wichtig es sei, die bestehende Gleichwertigkeit zwischen OTIF- und EU-Recht, insbesondere hinsichtlich der COTIF/EU-Kompatibilität bei der Zulassung/Genehmigung von Fahrzeugen, aufrechtzuerhalten. In Bezug auf die Vereinfachung der Bestimmungen und Verfahren sollten seiner Ansicht nach Änderungen der Anforderungen sorgfältig geprüft werden, da die EU-Vorschriften einen spezifischen Anwendungsbereich und Zweck hätten und nicht alle für das COTIF relevant seien. Schließlich schlägt er für den zweiten Absatz des fünften Grundsatzes in Kapitel 4 folgende leichte Textänderung vor:

*„Jede Machbarkeitsanalyse oder jeder Vorschlag zur Änderung dieser Bestimmungen sollte von konkreten Alternativvorschlägen begleitet werden, die sicherstellen, dass keine Funktionalität verloren geht, sowie von einer Analyse der Vor- und Nachteile der vorgeschlagenen Änderungen.“*

Nach Ansicht des Vertreters der EU bezieht sich die vorgeschlagene Änderung auf jede mögliche Änderung, einschließlich der möglichen Streichung des 2-Spalten-Layouts. Als Voraussetzung für den Verzicht auf das 2-Spalten-Layout nennt er jedoch die Existenz einer Alternative, mit der leicht auf EU- und relevante OTIF-Bestimmungen verwiesen werden können müsse.

Unter Bezugnahme auf den Vorschlag der EU, dass die Grundsätze die Bedeutung der Aufrechterhaltung der bestehenden Gleichwertigkeit zwischen OTIF- und EU-Regeln hervorheben sollten, schlägt das **Sekretariat** folgenden neuen Grundsatz vor:

*„2. Die Kompatibilität zwischen den technischen Bestimmungen des COTIF und den Bestimmungen des EU-Rechts sowie die fortwährende gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, die nach gleichwertigen Bestimmungen zugelassen oder genehmigt wurden, sind wichtige Ziele.“*

Die ERA schlägt für den vierten Grundsatz eine redaktionelle Änderung vor, und zwar solle das Wort „Fahrzeugzulassung“ durch „Fahrzeugzulassung/-genehmigung“ ersetzt werden:

*„4. Es besteht vielleicht die Möglichkeit, einige bestehende COTIF-Bestimmungen, die bereits aus dem EU-Recht übernommen wurden, zu vereinfachen, z. B. diejenigen betreffend die Fahrzeugzulassung/-genehmigung (bestehend aus Prüfungen, Erklärungen, Bescheinigungen usw.).“*

In Anbetracht der Diskussion in der WG TECH 34 fragt der **Vorsitzende**, ob der Grundsatz der Abschaffung des 2-Spalten-Layouts wie folgt präzisiert werden könne: *„- ~~die Notwendigkeit eines zweispaltigen Layouts~~ der Verzicht auf ein zweispaltiges Layout der ETV gemäß Artikel 8 § 9 APTU.“* So wäre klarer, welche Art Machbarkeit sorgfältig analysiert werden sollte.

**GB** (Vaibhav Puri) ist der Ansicht, dass es statt einer Analyse, ob auf ein 2-Spalten-Layout verzichtet werden könne, Analysen über Alternativen geben sollte, die ein 2-Spalten-Layout ersetzen könnten.

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass die möglichen Alternativen im Dokument berücksichtigt worden seien: *„... Jede Machbarkeitsanalyse oder jeder Vorschlag zur Änderung dieser Bestimmungen sollte von konkreten Alternativvorschlägen begleitet werden, die sicherstellen, ...“* (zweiter Absatz des fünften Prinzips in Kapitel 4).

**DE** (Michael Schmitz) kann die vorgeschlagene Änderung „der Verzicht auf“ nicht unterstützen. Er bevorzuge den in der deutschen Fassung des Dokuments gewählten Wortlaut, aus dem hervorgehe, dass die „Notwendigkeit“ sorgfältig untersucht werden sollte.

Die **UNIFE** (Sebastian Giera) pflichtet DE und GB bei. Solange keine Alternative gefunden sei, solle das 2-Spalten-Layout beibehalten werden.

Das **CER** (Christian Chavanel) unterstützt ebenfalls GB, DE und die UNIFE und bestätigt, dass es keine vorgefertigten Lösungen und eine klare Alternative geben sollte, wenn man das 2-Spalten-Layout aufgeben wolle.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion über die Aufgabe des 2-Spalten-Layouts zusammen und zieht seinen Antrag zurück. Er **hält folgende Ergebnisse fest**:

- Der CTE nimmt das Dokument TECH-18014 mitsamt den während der Tagung vorgenommenen Änderungen zur Kenntnis.
- Der CTE stimmt den in Kapitel 4 dargelegten und während der Tagung abgeänderten Grundsätzen für die Weiterentwicklung zu und ersucht die WG TECH, diese gegebenenfalls als Richtschnur bei Vorschlägen zur Änderung der technischen Bestimmungen des COTIF zu verwenden.
- Der CTE stellt fest, dass die Kompatibilität zwischen dem COTIF und den Rechtsvorschriften der EU gewahrt werden sollte.

## 6.5 CTE-Arbeitsprogramm 2018/19

### Dokument: [TECH-18015](#)

Vor der Einführung in das Dokument verweist das **Sekretariat** auf die Entwicklungen des letzten Jahrzehnts in Bezug auf die technischen Bestimmungen der OTIF. Es hebt unter anderem die Entwicklung der ETV hervor, in denen die Regeln für die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen festgelegt seien ([Anlage IV](#)), und erläutert, welche weiteren Entwicklungen zu erwarten seien. Das Sekretariat betont, dass eine der größten Herausforderungen in der kommenden Zeit darin bestehen werde, die sich entwickelnden TSI und ETV kompatibel und aufeinander abgestimmt zu halten. Hierzu sei eine gemeinsame Anstrengung von EU und OTIF nötig.

In Bezug auf dieses Thema erklärt das Sekretariat, dass mit diesem Dokument ein umfassender Überblick über die Prioritäten und Aufgaben für die nächste Zeit gegeben werden solle. Es hebt folgende Tätigkeitsschwerpunkte hervor:

- Wahrung der Kompatibilität zwischen COTIF- und EU-Recht,
- Regionale Organisationen – Machbarkeitsanalyse, ob neben der EU möglicherweise auch andere regionale Organisationen dem COTIF beitreten wollen,
- Ausarbeitung der Anlagen zum neuen Anhang H zum COTIF (vorbehaltlich der Annahme des neuen Anhangs H durch die 13. Generalversammlung),
- Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen (d. h. Infrastrukturanforderungen der OTIF),
- Prüfung der Streckenkompatibilität,
- Interdisziplinäre Koordination (Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen – JCGE).

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung. Er weist auf die Bedeutung der interdisziplinären Koordination hin und lädt die Vertreter der OTIF-Vertragsstaaten zur Teilnahme an den JCGE-Sitzungen nach der Gründung der Gruppe ein.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) unterstützt den Vorschlag des Sekretariates. Er schlägt vor, den Beschluss zu diesem TOP geringfügig zu ändern, um die Diskussionsergebnisse des CTE 11 einzubeziehen. Der Vorschlag der EU wird stillschweigend angenommen.

Auf die Bitte **IT** nach weiteren Details zu den künftigen Arbeiten der JCGE, bestätigt das **Sekretariat**, dass man sich mit der Europäischen Kommission und der ERA bereits ins Benehmen gesetzt habe und mit der Kommission plane, die erste Sitzung Ende 2018 oder Anfang 2019 gemeinsam zu organisieren.

**FR** (Cécilia Le Gal) fragt, ob die Infrastrukturanforderungen als Teil der ETV über die Infrastruktur entwickelt würden.

Das **Sekretariat** erklärt, dass es mit der Ausarbeitung der ETV über die Infrastruktur auf der Grundlage der TSI für ortsfeste Einrichtungen, ergänzt durch die Streckenkategorien und Empfehlungen für die Schienengüterverkehrskorridore, beginnen werde.

Hinsichtlich der interdisziplinären Koordination (Kapitel 6) fragt der **Vorsitzende**, ob die Rolle des CTE klar genug sei und ob die Empfehlungen der JCGE auch dem CTE unterbreitet würden.

**DE** (Michael Schmitz) ist der Ansicht, dass die Empfehlungen der JCGE nach ihrer Vorlage im RID-Fachausschuss und im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) weiter behandelt werden sollten. Sobald sie sich in TSI-Spezifikationen niedergeschlagen hätten, werde der CTE sie in die entsprechenden ETV übertragen. Nichtsdestoweniger könne es nützlich sein, die Empfehlungen der JCGE auch dem CTE vorzulegen, damit er sich der technischen Probleme bewusst werde, die gelöst werden müssen.

Das **Sekretariat** stimmt DE zu. Es erinnert den Ausschuss daran, dass gemäß den *Schlussfolgerungen der Arbeitsgruppe RID/ATMF (TECH-16050-RID-ATMF)*<sup>4</sup> Fragen über jeden der vier Ausschüsse<sup>5</sup> an die JCGE gerichtet werden könnten und dass jegliches Feedback (z. B. Empfehlungen) ebenfalls an alle vier Ausschüsse zu richten sei. Das Sekretariat schlägt für den zweiten Satz des dritten Absatzes folgende Änderung vor:

*„... Die von der JCGE ausgearbeiteten relevanten Empfehlungen werden an den RID-Fachausschuss der OTIF, den Ausschuss für den Gefahrguttransport der EU, den Fachausschuss für technische Fragen der OTIF und den Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der EU weitergeleitet, die über den weiteren Umgang mit den Empfehlungen entscheiden. ...“*

<sup>4</sup> Dokument TECH-16050-RID-ATMF wurde der 10. Tagung des CTE unterbreitet, Bern, 13. und 14. Juni 2017.

<sup>5</sup> Die vier Ausschüsse sind: Der RID-Fachausschuss und der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) der OTIF sowie der Ausschuss für den Gefahrguttransport (TDG) und der Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) der EU.

Der **Vertreter der EU** (Bertrand Collignon) bestätigt, dass der Koordinierungsprozess zwischen den vier Ausschüssen im Dokument TECH-16050-RID-ATMF beschrieben sei. Anschließend erläutert er das im Dokument vorgeschlagene Schema des Koordinierungsprozesses ([Anlage V](#)).

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen, wonach der CTE das Dokument TECH18015 mitsamt den während der Tagung vorgenommenen Änderungen und den Schlussfolgerungen des CTE 11 zur Kenntnis nimmt und die WG TECH beauftragt, ihre Schwerpunkte entsprechend festzulegen.

## 7. Verschiedenes

### 7.1. Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

Herr Aleksandr **Kuzmenko** (Leiter der Rechtsabteilung) informiert den Ausschuss über die Einrichtung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten sowie über deren Status, Aufgaben, Funktionen und Arbeitsprogramm. Ihre Aufgabe werde darin bestehen, die in Artikel 13 § 1 COTIF genannten Organe in Rechtsfragen zu unterstützen, ihnen so ihre Arbeit zu erleichtern und eine effiziente Verwaltung des Übereinkommens zu sichern. Er hebt hervor, dass sich die Aufgabe der Arbeitsgruppe auf die Abgabe *unverbindlicher Stellungnahmen* an die Organe der OTIF beschränken werde, so dass die Zuständigkeiten des CTE (in diesem Fall) die gleichen blieben, wie im Übereinkommen vorgesehen. Die Arbeitsgruppe werde auch den zuständigen Organen der OTIF regelmäßig über ihre Tätigkeiten und Entwicklungen berichten.

**MK** (Abdulkadir Isaki) fragt, ob die unterschiedlichen Rechtstraditionen und -systeme der OTIF-Vertragsstaaten bei der Arbeit dieser Arbeitsgruppe auf internationaler Ebene so weit wie möglich berücksichtigt würden.

Die **UNIFE** (Sebastian Giera) fragt, ob es sich um eine ständige Arbeitsgruppe mit regelmäßigen Treffen oder um eine „Ad-hoc“-Arbeitsgruppe zur Diskussion bestimmter Themen handeln werde und ob die Arbeitsgruppe Rechtstexte entwerfen und überarbeiten werde oder ob ihre Rolle eine andere sei.

Herr **Kuzmenko** stimmt mit MK zu, dass es Unterschiede in den Rechtssystemen der Vertragsstaaten gebe. Die Auslegung des internationalen Rechts sollte aber dennoch einheitlich sein, was durch das COTIF gewährleistet werde. Eines der Ziele der Arbeitsgruppe werde darin bestehen, einen kohärenten und einheitlichen Rechtsansatz zu sichern. Die Gruppe werde auch darauf achten, keine zusätzliche Fragmentierung des Rechtssystems im Hinblick auf neue Initiativen zu schaffen.

Zum Status der Arbeitsgruppe erklärt er, dass es sich um eine ständige Arbeitsgruppe mit zwei Tagungen pro Jahr handeln werde. Sie werde dem Generalsekretär unterstellt sein, aber allen Organen der OTIF zuarbeiten. Die Arbeitsgruppe werde sich mit den Vertragsbestimmungen des COTIF, einigen allgemeinen Angelegenheiten und diversen Rechtsfragen im Zuständigkeitsbereich des CTE oder RID befassen, aber nur im Auftrag der Organe der OTIF tätig werden. Dies eröffne dem CTE und der WG TECH auch die Möglichkeit, sich mit rechtlichen Fragen an diese neue Arbeitsgruppe zu wenden. Er betont, dass die Zuständigkeiten des CTE und seiner Arbeitsgruppe bzw. des RID-Fachausschusses unberührt blieben.

In Beantwortung der Frage der **UNIFE**, an wen Anträge auf Auslegung des COTIF und damit zusammenhängende Fragen gerichtet werden sollten, erklärt Herr **Kuzmenko**, dass spezifische Fragen und Anträge an die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten gerichtet werden sollten. Alle anderen Fragen oder Aufgaben, z. B. die Änderung bestehender oder Entwicklung neuer Vorschriften, würden im CTE und seiner WG TECH behandelt. Gemäß COTIF seien alle Organe der OTIF vollumfänglich befugt, im Rahmen ihres Zuständigkeitsbereichs einschlägige Entscheidungen zu treffen.

In Antwort auf die Bitte **GB**, den rechtlichen Status dieser Arbeitsgruppe klarzustellen, fügt Herr **Kuzmenko** hinzu, dass die Aufgabe der Gruppe darin bestehe, den Organen der OTIF im Entscheidungsfindungsprozess beratend zur Seite zu stehen, wobei die Organe an diesen Rat aber nicht gebunden seien. *Unverbindliche Stellungnahmen (Ratschläge)* würden von Berichten begleitet, in denen das betreffende Thema erläutert und analysiert werde.

**DE** (Michael Schmitz) stimmt zu, dass der Zuständigkeitsbereich des CTE klar sei und die technischen und rechtlichen Aspekte der Anhänge F, G sowie des künftigen Anhangs H umfasse. Die Diskussionen in der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten sollten daher nur beratenden Charakter haben.

**NB-Rail** (Francis Parmentier) stimmt DE zu. Die Arbeitsgruppe solle seiner Ansicht nach die Kohärenz zwischen den verschiedenen Rechtstexten der OTIF sicherstellen.

In Beantwortung der Bitte des **CER**, das Verhältnis zwischen dieser Arbeitsgruppe und der WG TECH zu erläutern, erklärt Herr **Kuzmenko**, dass die WG TECH als Nebenorgan des CTE unter der vollen Kontrolle des CTE bleiben werde.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und stellt fest, dass die Unterstützung durch die Rechtsexperten die Qualität der Entscheidungen des CTE verbessern würde. Er **hält folgende Ergebnisse fest**:

- Der CTE nimmt die Einrichtung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten zur Kenntnis.
- Der CTE nimmt die Möglichkeit zur Kenntnis, von der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten in Angelegenheiten, die in die Zuständigkeit des CTE fallen, Rechtsberatung oder Unterstützung anzufordern.
- Der CTE stellt fest, dass die Einrichtung der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten keine Auswirkungen auf die im Übereinkommen vorgesehenen Zuständigkeiten des CTE hat.

## **7.2. Schnittstellen zwischen Tragwagen und besonders großen RID-Tankcontainern**

Die **Schweiz** (Herr Christophe Le Borgne) gibt eine Präsentation über die neuen, von der BASF entwickelten besonders großen Tankcontainer, die hauptsächlich für den Einsatz im Schienenverkehr bestimmt seien. Diese Tankcontainer hätten ein Fassungsvermögen von bis zu 73.500 Litern und eine Nutzlast von 66 Tonnen. Ihre Ladekapazität entspreche zwei konventionellen Tankcontainern oder einem Drehgestell-Kesselwagen. Zugelassen würden diese Tankcontainer derzeit nach den geltenden Vorschriften.<sup>6</sup> Es seien jedoch einige Fragen aufgekommen, ob die derzeitigen Anforderungen für diese Tankcontainer ausreichend seien, z. B. Crash-Anforderungen, Anforderungen an die Mindestwanddicke des Tanks, Anforderungen an den Crash-Puffer, Mindestabstand zwischen der Kopfträgerebene und dem am weitesten vorstehenden Punkt am Tankkörper bei Kesselwagen usw. (Liste ist nicht erschöpfend). Das Thema sei in der ständigen Arbeitsgruppe des RID-Fachausschusses und in der Arbeitsgruppe Tank- und Fahrzeugtechnik bereits diskutiert worden. Um den Fall und die möglichen Folgen dieser neuen technologischen Entwicklung für die RID- und ATMF-Vorschriften einordnen zu können, habe die Schweiz den CTE gebeten, die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) um eine Analyse des Falls und eine Stellungnahme zu ersuchen.

Der **Vorsitzende** dankt Herrn Le Borgne für seine Präsentation. Er fügt hinzu, dass die Tankcontainer von den Tragwagen abgenommen werden könnten. Beide Komponenten seien separat genehmigt worden, die Schnittstelle zwischen ihnen sei aber nicht bewertet worden. Folglich könnten einige Änderungen an den bestehenden Anforderungen für Tankcontainer und Güterwagen erforderlich sein.

Das **Sekretariat** hält dies für ein gutes Thema für die JCGE.

**IT** (Rocco Cammarata) betont die Wichtigkeit des Themas. Man stimme zu, dass die Schnittstelle zwischen den Tankcontainern und den Tragwagen nicht klar genug sei. In Anbetracht der Tatsache, dass diese Wagen bereits genehmigt wurden, frage man sich, nach welchen Bestimmungen sie gekennzeichnet seien.

Der **Vorsitzende** erinnert daran, dass Tankcontainer und Tragwagen getrennt voneinander alle Anforderungen erfüllen, was auch von den benannten Stellen (NoBo) bestätigt worden sei, und dass sie entsprechend gekennzeichnet seien. Da jedoch keine relevanten Schnittstellenanforderungen zu berücksichtigen gewesen seien, hätten die Fahrzeuge in dieser Hinsicht nicht gekennzeichnet werden können.

**DE** (Michael Schmitz) stellt fest, dass benannten Stellen Bescheinigungen für den Tankcontainer und den Tragwagen ausgestellt hätten. Soweit er informiert sei, seien die Tankcontainer jedoch nicht zur Gänze mit den RID-Anforderungen vereinbar. Seiner Ansicht nach müsse die Genehmigungsbehörde bei der Erteilung

<sup>6</sup> Die Auslegung des **Tanks** ist in Übereinstimmung mit dem UIC-Merkblatt 592 erfolgt und entspricht den RID-Vorschriften. Bureau Veritas hat als benannte Stelle die Prüfungen und Konformitätsbewertungen übernommen.

Die Auslegung des **Güterwagens** ist in Übereinstimmung mit der Norm EN 12663-2 erfolgt und entspricht der TSI WAG. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) hat die Fahrzeuggenehmigung erteilt.

der Genehmigung für das *gesamte Fahrzeug* die Schnittstellen zwischen den beiden Bescheinigungen für den Tankcontainer und den Tragwagen berücksichtigen. Deutschland unterstütze die Behandlung dieses Themas in die JCGE unter dem Titel „Innovative Lösungen“.

**GB** (Vaibhav Puri) schlägt dem CTE vor, sich auf die harmonisierten Anforderungen oder Verfahren für die Schnittstelle zwischen Tankcontainern und Tragwagen zu konzentrieren.

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

- Der CTE nimmt die Präsentation der Schweiz über besonders große Tankcontainer, die auf Tragwagen befördert werden sollen, zur Kenntnis.
- Der CTE beauftragt die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen, den Fall zu prüfen und ihren Standpunkt zu präsentieren.

## 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:

- 35. Tagung der WG TECH am 11. und 12. September 2018 in Bern mit der Schweiz als Ausrichter,
- 13. Generalversammlung am 25. und 26. September 2018 in Bern,
- 36. Tagung der WG TECH am 27. und 28. November 2018 (Ort noch zu bestimmen – ansonsten in Bern),
- 12. Tagung des CTE am 12. und 13. Juni 2019 (provisorische Daten).

**Ergebnis:** Der CTE 11 nimmt diese Daten zur Kenntnis und einigt sich darauf, die nächste Tagung des CTE in Bern im Weltpostverein abzuhalten. Das genaue Datum der Tagung muss jedoch nach einer Koordinierung zwischen dem Sekretariat der OTIF und der EU noch bestätigt werden. (Anmerkung: Nach der Tagung hat man sich auf den 12.-13. Juni 2019 geeinigt).

## 9. Schlussbemerkungen

Der **Vorsitzende** stellt zusammenfassend die sehr gute Arbeit des CTE in einer kooperativen Arbeitsatmosphäre fest. Er stellt ferner fest, dass einige wichtige Dokumente erörtert wurden, darunter Strategien für die Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen und die Erleichterung der Prüfung der Streckenkompatibilität sowie die künftige Entwicklung von Zulassungsbedingungen für Fahrzeuge. Er stellt fest, dass die Delegierten beschlossen haben, über die Änderungen an der ETV GEN-B und der ETV TAF im schriftlichen Verfahren abzustimmen. Er dankt dem Sekretariat der OTIF für die rechtzeitige Vorbereitung der Dokumente. Er dankt zudem den Dolmetschern, der Europäischen Kommission und der ERA für ihre Unterstützung und den EU- und Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten sowie den Beobachtern (CER, NB-Rail und UNIFE) für ihre aktive Teilnahme an den Beratungen. Abschließend dankt er auch dem GCC und der OSShD für ihre Teilnahme.

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

M./Hr./Mr. **Michael Schmitz**                      Leiter Stabsstelle 92  
 Eisenbahn-Bundesamt  
 Anerkennungsstelle für Benannte Stellen,  
 internationale Angelegenheiten

**Autriche/Österreich/Austria**

**S'est excusée.**  
**Hat sich entschuldigt.**  
**Sent apologies**

**France/Frankreich/France**

M<sup>me</sup>/Fr./Ms **Cécilia Le Gal**                      Direction des référentiels  
 EPSF – Établissement public de sécurité ferroviaire  
 Division Système, interopérabilité et interfaces

**Italie/Italien/Italy**

M./Hr./Mr. **Giorgio Morandi**                      Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti  
 Direzione generale per il Trasporto e le Infrastrutture  
 Ferroviarie - Div 5

M./Hr./Mr. **Rocco Cammarata**                      Head of Technical Standards of Vehicles Office  
 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

**ARY Macédoine/EJR Mazedonien/  
FYR Macedonia**

M./Hr./Mr. **Abdulkadir Isaki**                      Director  
 Railway Safety Administration

**Royaume-Uni/Vereinigtes Königreich/  
United Kingdom**

M./Hr./Mr. **Vaibhav Puri**                      Head of Technical & Regulatory Policy  
 Rail Safety and Standards Board (RSSB)

**Serbie/Serbien/Serbia**

M./Hr./Mr. **Milan Popović**                      Head of the department Railway safety and interoperability  
 Directorate for Railways



**Suède/Schweden/Sweden**

M./Hr./Mr. Robert **Bylander** NSA Expert  
Swedish Transport Agency  
Sektion teknik järnväg

**Suisse/Schweiz/Switzerland**

M./Hr./Mr. Roland **Bacher** Projektleiter  
Bundesamt für Verkehr  
Sektion Zulassungen + Regelwerke

M./Hr./Mr. Christophe **Le Borgne** Chef de projet Interopérabilité  
Office fédéral des transports

**Tunisie/Tunesien/Tunisia**

M./Hr./Mr. Taoufik **Chebbi** Ministre  
Ambassade de Tunisie

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

M./Hr./Mr. Bertrand **Collignon** Policy Officer - Single European Area  
European Commission - Directorate General  
for Mobility and Transport  
Unit C4 – Rail Safety and Interoperability

**ERA**

M./Hr./Mr. Christoph **Kaupat** ERA - European Union Agency for Railways  
Interoperability Unit

M./Hr./Mr. Peter **Mihm** Head of Technical Cooperation  
Interoperability Unit



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

**OSJD/OSShD**

M./Hr./Mr. Radovan **Vopalecky** Chairman of the V Commission on Infrastructure and Rolling Stock  
Organisation for Cooperation between Railways (OSJD)

**CER**

M./Hr./Mr. Christian **Chavanel** Interoperability & Standardization Director  
SNCF

**NB-Rail**

M./Hr./Mr. Francis **Parmentier** Vice Chairman  
NB-Rail

**UNIFE**

M./Hr./Mr. Sebastian **Giera** Senior Legal Counsel  
Bombardier Transportation GmbH

M./Hr./Mr. Christian **Zumpe** Homologation Manager  
Siemens AG

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

**CCG/GCC**

M./Hr./Mr.	<b>Khalid Al Olayan</b>	Director of Transport Department The Cooperation Council for the Arab States of the Gulf Secretariat General
M./Hr./Mr.	Raimund <b>Hanauer</b>	Director of Transport Planning Qatar Rail
M./Hr./Mr.	Al-Malik <b>A-Rahman</b>	Project Director Qatar Rail

**IV. Secrétariat  
Sekretariat  
Secretariat**

M./Hr./Mr.	François <b>Davenne</b>	Generalsekretär
M./Hr./Mr.	Aleksandr <b>Kuzmenko</b>	Leiter der Rechtsabteilung
M./Hr./Mr.	Bas <b>Leermakers</b>	Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität
M <sup>me</sup> /Fr./Ms	Maria <b>Price</b>	Referentin
M./Hr./Mr.	Dragan <b>Nešić</b>	Referent

**V. Interprètes  
Dolmetscher  
Interpreters**

M <sup>me</sup> /Fr./Ms	Viviane <b>Vaucher</b>
M <sup>me</sup> /Fr./Ms	Dominique <b>Baz</b>
M./Hr./Mr.	Werner <b>Küpper</b>
M./Hr./Mr.	David <b>Ashman</b>
M <sup>me</sup> /Fr./Ms	Joana <b>Meenken</b>

## Angenommene 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

- [TECH-18009-CTE11-4.1](#)

4.2. Stand der Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU (Präsentation der OTIF)

4.3. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten (Präsentation der OTIF)

4.4. Entwicklungsstand in Bezug auf Lärmbeschränkungsmaßnahmen in der Europäischen Union (Präsentation der EU)

### 5. Zur Annahme:

5.1. Geänderte ETV GEN-B

- [TECH-18010-CTE11-5](#)

**5.2. ETV TAF**

### 6. Zur Diskussion:

6.1. Erläuterndes Dokument zum Verfahren für die Annahme bzw. Änderung von ETV

- [TECH-18011-CTE11-6.1](#)

6.2. Strategie für die Entwicklung von Infrastrukturbestimmungen

- [TECH-18012-CTE11-6.2](#)

6.3. Strategie für die Erleichterung der Prüfung der Streckenkompatibilität

- [TECH-18013-CTE11-6.3](#)

6.4. Zukünftige Entwicklung der Anforderungen an die Fahrzeugzulassung

- [TECH-18014-CTE11-6.4](#)

6.5. CTE-Arbeitsprogramm 2018/19

- [TECH-18015-CTE11-6.5](#)

### 7. Verschiedenes

7.1. Arbeitsgruppe der Rechtsexperten

**7.2. Schnittstellen zwischen Tragwagen und besonders großen RID-Tankcontainern**

### 8. Nächste Tagung



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires  
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr  
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

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

**Room Document 1**

**12.06.2018**

(English only)

**11<sup>th</sup> Session of the Committee of Technical Experts  
Bern, 12 - 13 June 2018**

---

**Letter from the European Commission**

**Voting of Member States which are also member of the European Union**



EUROPEAN COMMISSION  
DIRECTORATE-GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT

Directorate C - Land  
Director

Mr François Davenne  
Secretary-General  
Intergovernmental Organisation for  
International Carriage by Rail (OTIF)  
Bern  
Switzerland

By e-mail only:  
[secretary.general@otif.org](mailto:secretary.general@otif.org)

**Subject: 11<sup>th</sup> session of the OTIF Committee of Technical Experts, taking place on 12/13 June 2018, Bern, Switzerland**

Dear Mr. Davenne,

I am pleased to inform you that the European Union, represented by the Commission, Mr Bertrand Collignon, DG MOVE, will participate in the 11th session of the OTIF Committee of Technical Experts (CTE).

As regards the Agenda, pursuant to Article 6(4) of the EU-OTIF Agreement<sup>1</sup>, I would also like to inform you that the Union intends to exercise its voting rights in regards to decisions to be taken. However, in relation to agenda item 5, due to our internal procedures, the Union will not be empowered to vote during the meeting in Bern on 12 and 13 of June. Indeed, for decisions to be taken by the CTE which have legal effects, a formal decision of the Council of the European Union is required in accordance with Article 218(9) of the Treaty on the Functioning of the European Union.

We would therefore regrettably have to request that the decision under agenda item 5 is postponed and put for adoption through written procedure.

Yours sincerely,

*(e-signed)*

Elisabeth Werner

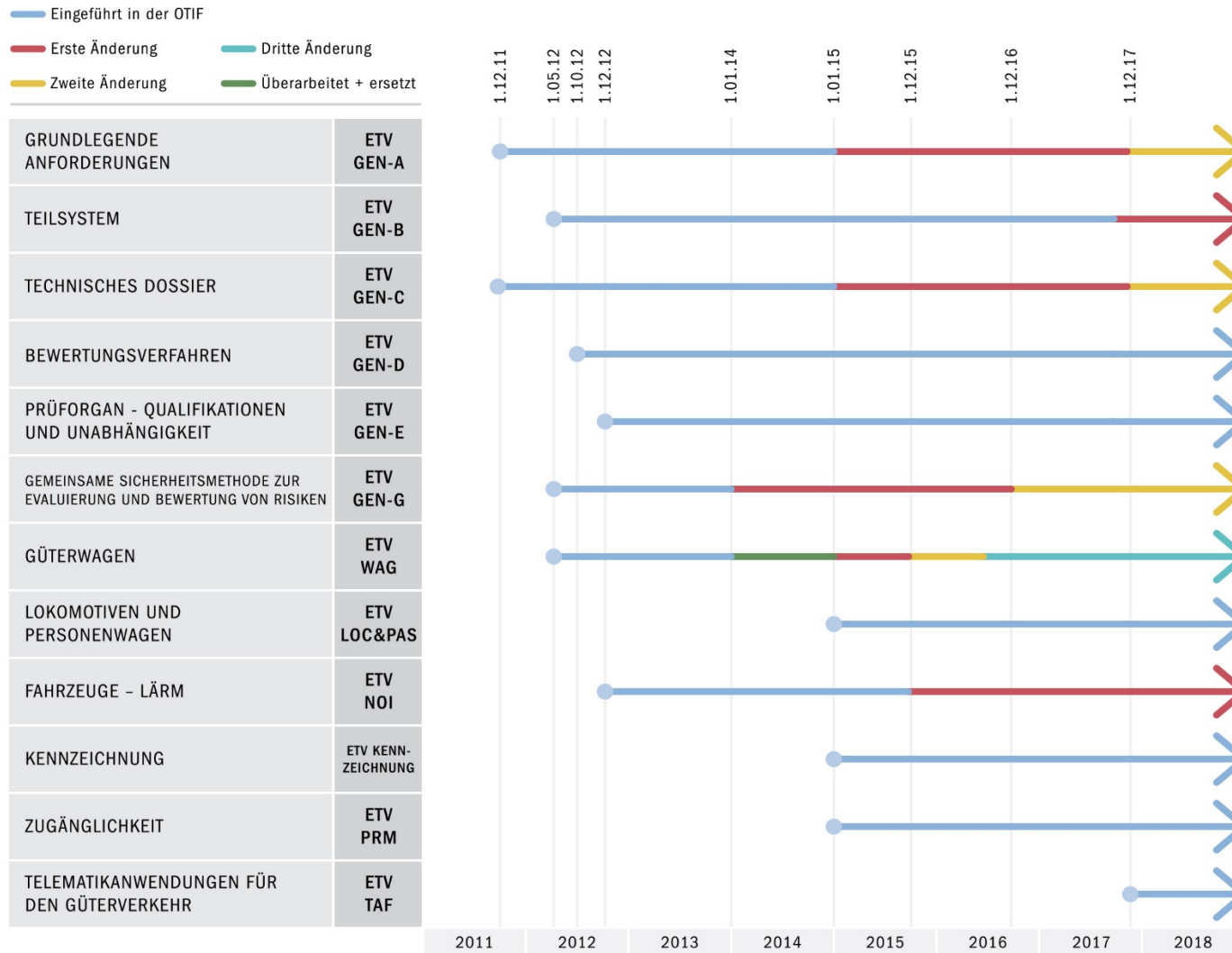
<sup>1</sup> Council Decision 2013/103/EU (OJ L 51, 23.2.2013, p. 1)

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË - Tel. +32 22991111  
Office: DM28 04/102 - Tel. direct line +32-2-295.95.06 – E-mail: [elisabeth.werner@ec.europa.eu](mailto:elisabeth.werner@ec.europa.eu)

Electronically signed on 07/06/2018 14:42 (UTC+02) in accordance with article 4.2 (Validity of electronic documents) of Commission Decision 2004/563

# Entwicklungsschema der ETV im Rahmen des COTIF

# Anlage IV



## Vorgeschlagener Koordinierungsprozess zwischen den Ausschüssen der OTIF und der EU

## Anlage V

