



Organisation intergouvernementale pour les
transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den
internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for
International Carriage by Rail

Fachausschuss für technische Fragen

12. Tagung

Bericht

Bern, 12. und 13. Juni 2019

BESCHLÜSSE DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN	3
Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF	6
1. Annahme der Tagesordnung	7
2. Anwesenheit und Quorum	7
3. Wahl des Vorsitzenden	8
4. Zur Information:	8
4.1. Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen	8
4.2. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten.....	9
5. Zur Annahme:	10
5.1. Beschlussvorschlag zur Änderung der NVR-Spezifikation	10
5.2. Beschlussvorschlag zur Änderung von Anlage 1 der ETV TAF.....	11
6. Zur Diskussion:	12
6.1. Entwicklung des zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters der EU (EVR) und Konsequenzen für die nationalen Fahrzeugregister der OTIF.....	12
6.2. Notifizierungsstand der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU	14
6.3. Arbeitsprogramm des CTE.....	16
7. Verschiedenes	19
7.1. Planung und Organisation der Arbeit des CTE	19
8. Nächste Tagung	20
9. Schlussbemerkungen	21
<u>Anlage I</u> Teilnehmerliste	22
<u>Anlage II</u> Genehmigte Tagesordnung	26
<u>Anlage III</u> Sitzungsdokument	27
<u>Anlage IV</u> Abstimmung im schriftlichen Verfahren	28
<u>Anlage V</u> Mögliche Lösung für die Abfrage von Daten aus dem EVR und den NVR der Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten	29
<u>Anlage VI</u> Verfahren für die Vorlage von Dokumenten für den CTE	30

BESCHLÜSSE DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

1. Annahme der Tagesordnung

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) nahm die im Dokument TECH-19004 vom 12.3.2019 vorgelegte Tagesordnung mit folgenden Änderungen an: Streichung von TOP 6.3 „Gegenseitige Anerkennung der OTIF und der EU ihrer jeweiligen ECM-Zertifizierungsstellen und sonstigen Stellen“ auf Antrag des Vereinigten Königreichs und Aufnahme eines neuen Punktes zur Planung und Organisation der Arbeit des CTE unter TOP 7 „Verschiedenes“ auf Antrag der Europäischen Union.

2. Anwesenheit und Quorum

Der CTE stellte fest, dass das Quorum mit Ausnahme von Tagesordnungspunkt 5 erreicht ist.

3. Wahl des Vorsitzenden

Der CTE wählte einstimmig die Schweiz in Person von Herrn Christophe Le Borgne zum Vorsitzenden für die Tagung.

4. Zur Information:

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

Der CTE nahm den Bericht der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) zur Kenntnis.

4.2. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

Der CTE nahm die Informationen über die Entwicklung der NVR in den Vertragsstaaten und die Verbindung zwischen ihnen zur Kenntnis.

5. Zur Annahme:

Da die EU nicht ermächtigt war, über diesen Tagesordnungspunkt abzustimmen, konnte auf der Tagung kein Beschluss gefasst werden. Der CTE kam überein, dass der Vorsitzende die Abstimmung im schriftlichen Verfahren nach folgendem Zeitplan einleiten wird:

- Der Vorsitzende verschickt z. B. Ende August 2019 ein Rundschreiben zur Einleitung des schriftlichen Verfahrens.
- Die Vertragsstaaten übermitteln dem OTIF-Sekretariat ihre Stimmen innerhalb einer Frist von drei Monaten, d. h. sie müssen bis Ende November reagieren.
- Die Ergebnisse werden den Mitgliedstaaten daraufhin, z. B. noch vor Ende 2019, mitgeteilt.
- Die Vertragsstaaten senden ihre etwaigen Widersprüche innerhalb einer Frist von vier Monaten, d. h. bis Ende April 2020.
- Bei einem positiven Ergebnis treten die Vorschriften am ersten Tag des sechsten Monats nach dieser Mitteilung, d. h. am 1. Juni 2020, in Kraft.

5.1. Beschlussvorschlag zur Änderung der NVR-Spezifikation

Die Teilnehmer einigten sich darauf, den Beschluss zu Dokument TECH-19001 im schriftlichen Verfahren zu treffen.

5.2. Beschlussvorschlag zur Änderung von Anlage 1 der ETV TAF

Die Teilnehmer einigten sich darauf, den Beschluss zu Dokument TECH-18037 im schriftlichen Verfahren zu treffen.

6. Zur Diskussion:

6.1. Entwicklung des zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters der EU (EVR) und Konsequenzen für die nationalen Fahrzeugregister der OTIF

- Der CTE nahm die in Dokument TECH-18035 erläuterten Entwicklungen zur Kenntnis. Der CTE beauftragte die WG TECH, unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgelisteten Aspekte die Möglichkeiten für die Zukunft der Fahrzeugregister zu prüfen:
 - o Juni 2021: Einstellung der Unterstützung und Softwarebereitstellung für die sNVR-Software oder für die Verbindung des zentralisierten EU-Registers mit den nationalen Fahrzeugregistern durch die ERA;
 - o Angebot der EU, das zentralisierte EU-Register gemeinsam zu nutzen und es als gemeinsames zentralisiertes EU/OTIF-Register zu bezeichnen;
 - o Fragen im Zusammenhang mit der Kontrolle, der Verwaltung von Zugriffsrechten und dem Besitz von Daten in einem zentralisierten Register;
 - o Fragen betreffend die Kosten und Rechtsverhältnisse (Haftung) im Zusammenhang mit der Nutzung und dem Hosting des zentralen Registers;
 - o künftige Möglichkeiten für Staaten, die ein nationales Register anstelle eines zentralisierten verwenden wollen;
 - o Risiken in Zusammenhang mit der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit von Daten.
- Der CTE nahm zur Kenntnis, dass das Sekretariat der OTIF einen Fragebogen an die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF vorbereitet hat, um deren gegenwärtige NVR-Situation und ihre Meinung zur Möglichkeit, künftig ein zentrales Register zu nutzen, besser zu verstehen. Der Fragebogen wird unmittelbar nach dem CTE 12 in alle Arbeitssprachen übersetzt und dann verschickt.

6.2. Notifizierungsstand der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU

- Der CTE nahm die im Dokument TECH-18023 dargelegten Informationen zustimmend zur Kenntnis und beauftragte das Sekretariat der OTIF, es auf der Website der Organisation als erläuterndes Dokument zu veröffentlichen.
- Der CTE erinnerte die Staaten an ihre Pflicht zur Mitteilung ihrer nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU und ermunterte sie, dabei die Empfehlungen aus Dokument TECH-18023 zu berücksichtigen.

6.3. Arbeitsprogramm des CTE

- Der CTE nahm Dokument TECH-19005 zur Kenntnis und stimmte den Prioritäten für die Überarbeitung der ETV und der sonstigen für den Güterverkehr notwendigen Vorschriften zu: ATMF-Anlage A (ECM), ETV Lärm, NVR-Spezifikation, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung.
- Der CTE nahm ebenfalls zur Kenntnis, dass die WG TECH erst nach der Überarbeitung der ETV mit der Ausarbeitung der Anlagen zu den ER EST beginnen wird.

7. Verschiedenes

7.1. Planung und Organisation der Arbeit des CTE

- Der CTE stellte fest, dass, um den Anforderungen der Europäischen Union gerecht zu werden, Legislativvorschläge an den CTE anstatt der in der Geschäftsordnung vorgesehenen zwei Monate vier Monate vor den CTE-Tagungen veröffentlicht werden sollten.
 - Der CTE stellte fest, dass zu diesem Zweck die traditionell im Februar stattfindende WG TECH-Tagung auf Juni, direkt im Anschluss an die CTE-Tagung, verlegt wird.
 - Der CTE stellte fest, dass auch seine Geschäftsordnung entsprechend geändert bzw. angepasst werden muss, und beauftragte das Sekretariat der OTIF gemeinsam mit der WG TECH mit der Ausarbeitung eines Vorschlags.

8. Nächste Tagung

Der CTE einigte sich darauf, seine nächste Tagung im Juni 2020 im Weltpostverein in Bern abzuhalten. Das Datum wird vom Sekretariat rechtzeitig bekanntgegeben.

Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF

Herr Wolfgang **Küpper** (Generalsekretär der OTIF) eröffnet die Tagung und begrüßt alle Teilnehmer zur 12. Tagung des CTE ([Liste der Teilnehmer in Anlage I](#)). Er betont, dass die technische Interoperabilität einer der wichtigsten Arbeitsbereiche der OTIF sei, und wünscht allen Teilnehmern eine produktive Tagung.

Herr Bas **Leermakers** (Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität) verkündet einige praktische Informationen und berichtet über die Entwicklungen nach der 11. Tagung des CTE. Er begrüßt auch Frau Pavli aus GR, die zum ersten Mal an einer CTE-Tagung teilnimmt. Er informiert die Delegierten, dass eine Simultanverdolmetschung ins Deutsche, Englische und Französische bereitgestellt und die Tagung aufgezeichnet werde. Die Dokumente stünden bereits seit dem 12. April auf der Website zur Verfügung.

In Bezug auf die Umsetzung der Beschlüsse der 11. Tagung des CTE vom Juni 2018 teilt er dem Ausschuss Folgendes mit:

- Das schriftliche Verfahren für die ETV TAF und die ETV GEN-B sei mit einer Abstimmungsfrist bis zum 30. November 2018 durchgeführt worden. Das Ergebnis sei positiv ausgefallen und die geänderten Vorschriften seien zum 1. Juni 2019 in Kraft getreten und auf der Website der OTIF zugänglich. Die Mitgliedstaaten seien in einer Depositarmitteilung darüber informiert worden.
- Die 1. Tagung der Gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) habe vom 6.-8. Februar 2019 stattgefunden. Die Gruppe habe mit der Behandlung der Themen in Zusammenhang mit besonders großen Tankcontainern begonnen. Die nächste Tagung sei für den 9.-11. September 2019 in Bern angesetzt.
- Die 13. Generalversammlung (GV 13) vom 25.-26. September 2018 habe geringfügige Änderungen der ER ATMF sowie den neuen Anhang H (ER EST) angenommen. Das Inkrafttreten der Änderungen an den ER ATMF stehe noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Hälfte aller Mitgliedstaaten und das Inkrafttreten der ER EST unter dem Vorbehalt der Zustimmung von zwei Dritteln aller Mitgliedstaaten.
- Die GV 13 habe vorgeschlagen, dass der CTE noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen dazu ausarbeiten solle, damit deren Annahme unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST erfolgen könne.
- Die GV 13 habe der Einrichtung einer beratenden Arbeitsgruppe der Rechtsexperten mit folgenden Funktionen zugestimmt:
 - o Vorbereitung von Änderungs- oder Ergänzungsentwürfen zum COTIF;
 - o Beratung und Unterstützung in Rechtsfragen;
 - o Förderung und Erleichterung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;
 - o Überwachung und Bewertung der Anwendung und Umsetzung des COTIF;
 - o Agieren als Forum und Reflexionsgruppe für die OTIF-Mitgliedstaaten, wo relevante Rechtsfragen angesprochen und diskutiert werden können.

Auf Antrag des CTE könne diese Arbeitsgruppe auch spezifische Themen behandeln.

Darüber hinaus informiert Herr Leermakers den Ausschuss über die Folgenden, die OTIF und das COTIF betreffenden Entwicklungen seit der 11. Tagung des CTE:

- Ankündigung der Beitrittsabsicht der Republik Moldau;
- Unterzeichnung einer Gemeinsamen Absichtserklärung zwischen dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) und der OTIF am 7. Dezember 2018;

- Unterzeichnung einer Gemeinsamen Absichtserklärung zwischen der Sozialkommission der Vereinten Nationen für Asien und den Pazifik (UNESCAP) und dem Sekretariat der OTIF zum Zweck der Bereitstellung eines Rechtsrahmens zur Förderung der Entwicklung des internationalen Eisenbahnverkehrs in Asien, insbesondere in Südostasien, am 19. Dezember 2018;
- Wirksamwerden des Vorbehalts des Vereinigten Königreichs betreffend die Nichtanwendung der ER CUI (Anhang E zum COTIF) am 31. Dezember 2018;
- Inkrafttreten der im Februar 2018 vom 26. Revisionsausschuss angenommenen Änderungen an den APTU und ATMF am 1. März 2019;
- Wirksamwerden des Beitritts (ohne Vorbehalt) Afghanistans zur OTIF als 51. Mitgliedstaat am 1. Mai 2019.

1. Annahme der Tagesordnung

Herr Leermakers erläutert im Namen des **Sekretariates der OTIF** (nachstehend „**Sekretariat**“), dass die vorläufige Tagesordnung der 12. Tagung des CTE per Rundschreiben vom 12. März 2018 an die Teilnehmer verschickt worden sei. Die CTE-Mitglieder und Beobachter hätten bis zum 1. Mai 2019 die Möglichkeit gehabt, zusätzliche Punkte zu beantragen. Es seien keine derartigen Anträge eingegangen.

GB beantragt auf der Tagung, TOP 6.3 „Gegenseitige Anerkennung der OTIF und der EU ihrer jeweiligen ECM-Zertifizierungsstellen und sonstigen Stellen“ zu streichen. **NB-Rail** schlägt vor, das Thema auf der nächsten WG TECH zu diskutieren. TOP 6.3. wird von der Tagesordnung gestrichen.

Auf Antrag der **Europäischen Union** (im Folgenden „**EU**“) wird unter TOP 7 ein neuer Punkt zur Planung und Organisation der Arbeit des CTE aufgenommen.

Ergebnis: Der CTE nimmt die im Dokument TECH-19004 vom 12.3.2019 vorgelegte Tagesordnung mit folgenden Änderungen an: Streichung von TOP 6.3 „Gegenseitige Anerkennung der OTIF und der EU ihrer jeweiligen ECM-Zertifizierungsstellen und sonstigen Stellen“ auf Antrag des Vereinigten Königreichs und Aufnahme eines neuen Punktes zur Planung und Organisation der Arbeit des CTE unter TOP 7 „Verschiedenes“ auf Antrag der Europäischen Union ([Angenommene Tagesordnung in Anlage II](#)).

2. Anwesenheit und Quorum

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass gemäß Beitrittsvereinbarung der EU zum COTIF „[d]ie Union [...] in jedem einzelnen Fall die anderen Parteien des Übereinkommens [unternimmt], wenn sie bei den verschiedenen Tagesordnungspunkten der Tagungen der Generalversammlung und anderer Entscheidungsgremien die Stimmrechte [der CTE-Mitglieder die auch EU-Mitglieder sind] [...] ausüben wird“, d.h. ob die EU für alle EU-Staaten abstimmen wird oder ob die EU-Staaten selbst abstimmen. In diesem Zusammenhang habe der Generalsekretär der OTIF kurz vor der Tagung ein Schreiben der EU, vertreten durch die Europäische Kommission, erhalten, das als Sitzungsdocument verteilt worden sei ([Schreiben der Europäischen Kommission vom 11. Juni 2019 in Anlage III](#)).

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) erklärt, dass die EU gemäß dem erwähnten Schreiben in Bezug auf die zu treffenden Beschlüsse das Stimmrecht von 26 OTIF-Vertragsstaaten, die ebenfalls EU-Mitgliedstaaten sind, ausüben werde, mit Ausnahme von Tagesordnungspunkt 5, bei dem die EU aufgrund nicht abgeschlossener interner Verfahren nicht abstimmungsbefugt sei. Die Vertreterin der EU stellt daher die Frage, ob der Beschluss zu Tagesordnungspunkt 5 verschoben und im Wege eines schriftlichen Verfahrens zur Annahme vorgelegt werden könne.

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss, dass mindestens die Hälfte der 43 Vertragsstaaten, d.h. mindestens 22 Vertragsstaaten, anwesend oder vertreten sein müssen, damit der CTE im

Rahmen seiner Zuständigkeit Entscheidungen treffen kann. Das Sekretariat stellt fest, dass **26** EU-Vertragsstaaten und **3** Nicht-EU-Vertragsstaaten (BA, CH und RS), also insgesamt **29** Mitglieder des CTE anwesend oder vertreten sind und der Ausschuss somit beschlussfähig ist.

Das **Sekretariat** stellt ferner fest, dass der CTE aufgrund der fehlenden Abstimmungsbefugnis der EU zu Tagesordnungspunkt 5 auf dieser Tagung keinen Beschluss fassen kann. Herr Leermakers schlägt vor, alles Verfahrensrelevante zum schriftlichen Verfahren zu Beginn der Behandlung von TOP 5 zu erläutern.

3. Wahl des Vorsitzenden

Das **Sekretariat** schlägt die Schweiz in Person von Herrn Christophe Le Borgne als Vorsitzenden für die Tagung vor. Es gibt keine weiteren Nominierungen. Herr **Le Borgne** nimmt die Nominierung an.

Der **CTE** wählt einstimmig die Schweiz in Person von Herrn Christophe Le Borgne zum Vorsitzenden für die Tagung.

Der **Vorsitzende** dankt den Teilnehmern für ihr Vertrauen, ihn mit dieser Rolle betraut zu haben. Er fügt hinzu, dass die Wahl zum Vorsitzenden sowohl eine Ehre als auch eine Herausforderung sei, da er nun die Nachfolge seines ehemaligen Kollegen, Herrn Roland Bacher, antreten müsse, der im vergangenen Jahr in den Ruhestand getreten sei und diesen Ausschuss mehr als 10 Jahre lang mit viel Entschlossenheit, Engagement und Professionalität geleitet habe. Anschließend stellt er kurz die wichtigsten Tagesordnungspunkte dieser 12. CTE-Tagung vor.

4. Zur Information:

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

Dokument: [TECH-19007](#)

Das **Sekretariat** informiert den CTE über die seit der letzten CTE-Tagung erzielten Ergebnisse der WG TECH. Das Sekretariat hat einen Bericht verfasst und präsentiert die daraus für die Tagesordnung des CTE 12 inhaltlich relevanten Punkte.

Die WG TECH hat seit der 11. Tagung des CTE dreimal getagt:

- 35. Tagung, 11.-12. September 2018, Bern (Ittigen),
- 36. Tagung, 27.-28. November 2018, Brüssel,
- 37. Tagung, 5.-6. Februar 2019, Bern.

Delegationen der folgenden neun Mitgliedstaaten waren an den Tagungen vertreten: Belgien, Bosnien und Herzegowina, Deutschland, Frankreich, Italien, Rumänien, Schweiz, Serbien und Vereinigtes Königreich.

Die GD MOVE der Europäischen Kommission, die ERA, der GCC und die OSShD sowie die internationalen Nichtregierungsorganisationen und Verbände CER, NB-Rail, UIC, UIP und UNIFE waren ebenfalls an den Tagungen vertreten.

Hauptergebnisse:

- Nationales Fahrzeugregister (NVR-Spezifikation) – Es wurden hauptsächlich verfahrenstechnische Änderungen und Klarstellungen zur Annahme durch den CTE vorgeschlagen.
- Einheitliche technische Vorschrift über Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) – Es wurde eine Einigung betreffend ein regelmäßiges (formalisiertes)

Verfahren erzielt, bei dem die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) Vorschläge zur Änderung der ETV TAF ausarbeitet; die jüngsten Änderungen wurden entsprechend vorgenommen und dem CTE zur Annahme vorgeschlagen.

- ETV Infrastruktur – Ein Entwurf wurde erstellt. Der Anwendungsbereich des ETV-Entwurfs wurde auf für den internationalen Verkehr bestimmte Strecken, auf Bahnhöfe innerhalb des im COTIF festgelegten Rahmens und schließlich auf Parameter, die für die Kompatibilität der Strecken mit den Fahrzeugen relevant sind, beschränkt. Die WG TECH hielt es für realistisch, dem CTE 13 einen Vorschlag zur Annahme zu unterbreiten.
- Nationale technische Anforderungen – Eine Analyse hat ergeben, dass nationale technische Anforderungen und Sonderfälle weiterhin notwendig sind und transparenter sein sollten. Darüber hinaus wurde ein Beschlussvorschlag für den CTE erarbeitet, um die OTIF-Vertragsstaaten an ihre Mitteilungspflicht in Bezug auf ihre nationalen technischen Anforderungen zu erinnern.
- Angleichung der ETV an die 2019 überarbeitete TSI – Die Priorisierung des Verfahrens wurde vor der Erstellung des CTE-Arbeitsprogramms 2019/2020 diskutiert, das vom CTE 12 angenommen werden soll.
- Vergleichstabelle der EU- und der OTIF-Terminologie und EU/OTIF-Äquivalenztabelle – Es wurden weiterhin regelmäßige Aktualisierungen vorgenommen.

Darüber hinaus hat die WG TECH diverse EU-Entwicklungen mit Relevanz für das COTIF diskutiert:

- Entwicklung des EVR, Streckenkompatibilität, Stand der Dinge in Bezug auf Änderungen an den TSI LOC&PAS und Güterwagen, europäisches Infrastrukturregister (RINF), europäisches Register genehmigter Fahrzeugtypen (ERATV), Lärminderung im Eisenbahngüterverkehr, nationale technische Anforderungen auf EU-Ebene und Verordnung über für die Instandhaltung zuständige Stellen (ECM).

Ergebnis: Der CTE nimmt den Bericht der WG TECH zur Kenntnis.

4.2. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

Das **Sekretariat** informiert den CTE über den Verbindungsstand zwischen den NVR der OTIF-Vertragsstaaten und dem ECVVR zum 21. Mai 2019:

- 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 2 Nicht-EU-Vertragsstaaten läuft der Verbindungsprozess mit dem ECVVR: Bosnien und Herzegowina und Montenegro.
- 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: Afghanistan, Albanien, Algerien, Armenien, Iran, Marokko, Nordmazedonien, Tunesien und Ukraine.

Ergebnis: Der CTE nimmt die Informationen über die Entwicklung der NVR in den Vertragsstaaten und die Verbindung zwischen ihnen zur Kenntnis.

5. Zur Annahme:

In Bezug auf die beiden auf dieser Tagung zur Annahme vorgeschlagen Dokumente (NVR-Spezifikation und ETV TAF) erinnert der **Vorsitzende** den Ausschuss an die fehlende Abstimmungsbefugnis der EU zu diesem Tagesordnungspunkt während der laufenden Tagung und die damit einhergehende mangelnde Beschlussfähigkeit des CTE. In diesem Zusammenhang wiederholt er die Frage der Vertreterin der EU, ob der Beschluss zu Tagesordnungspunkt 5 verschoben und im Wege eines schriftlichen Verfahrens zur Annahme vorgelegt werden könne.

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

- Auf der Tagung:
 - Einleitung des schriftlichen Abstimmungsverfahrens durch den Vorsitzenden des CTE
 - Erklärung der EU an den Generalsekretär betreffend die Ausübung ihrer Stimmrechte (u. a. durch das als Sitzungsdokument vorgelegte Schreiben)
 - Festlegung einer Abstimmungsfrist
- Nach der Tagung:
 - Versand eines vom Sekretariat vorbereiteten Rundschreibens des Vorsitzenden an die Mitglieder des CTE mit folgenden Angaben:
 - ✓ Gegenstand und Grund der Abstimmung
 - ✓ Antrag
 - ✓ Abstimmungsfrist
 - Weiterleitung der Mitteilung der EU betreffend die Ausübung der Stimmrechte durch den Generalsekretär an die Mitglieder des CTE
- Vorgehen des Generalsekretärs nach Erhalt der Stimmen:
 - Bestätigung des Eingangs jeder schriftlichen Stimme (per E-Mail)
 - Mitteilung des Ergebnisses des Abstimmungsverfahrens
 - Mitteilung des Inkrafttretens

Ein Diagramm zum oben erläuterten Ablauf findet sich in [Anlage IV](#) dieses Berichts. Das Sekretariat schlägt einen auf der Grundlage der Erfahrungen des letzten Jahres basierenden vorläufigen Zeitplan für das schriftliche Verfahren vor.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Erläuterungen und fragt, ob es noch weitere Fragen oder Bemerkungen gibt. Er stellt fest, dass dem nicht so ist und schlägt vor, zur Detailprüfung der Vorschläge überzugehen.

5.1. Beschlussvorschlag zur Änderung der NVR-Spezifikation

Dokument: [TECH-19001](#)

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass die NVR-Spezifikation eine Reihe verbindlicher Anforderungen für die OTIF-Vertragsstaaten festlegt, wonach diese ihre NVR in einer harmonisierten Weise umsetzen und mit einer zentralen Suchmaschine verlinken müssen, so dass alle verlinkten Staaten gegenseitig ihre Fahrzeugregister durchsuchen können. Die hauptsächlich in prozeduralen Aspekten und Klarstellungen bestehenden Änderungen betreffen die Verfahren im Zusammenhang mit den Registern und den Eintragungen, nicht jedoch die NVR-Software oder die Funktionsweise. Das Sekretariat betont, dass, um die Harmonisierung zwischen der NVR-Spezifikation der EU und derjenigen der OTIF erhalten zu können, letztere aktualisiert werden müsse. Der Aktualisierungsvorschlag sei auf der Grundlage des Durchführungsbeschlusses

(EU) 2018/1614 der Kommission ausgearbeitet und im Detail von der WG TECH 36 und 37 diskutiert worden.

Zusammengefasst betreffen die Änderungen das Folgende:

- Einführung einer neuen Anforderung, wonach die Nicht-EU-Vertragsstaaten den Generalsekretär der OTIF über die Kontaktdaten der Eintragungsstellen informieren müssen, die dann vom Generalsekretär der OTIF veröffentlicht werden (neu hinzugefügter Punkt 2.3),
- Einführung einer Frist von 20 Arbeitstagen für die Eintragung von Änderungen ins NVR (in Punkt 3.2.3),
- Klarstellung des Verfahrens für zusätzliche Eintragungen von Fahrzeugen, die nicht im NVR eingetragen und mit dem ECVVR verbunden worden sind (3.2.5),
- Klarstellung der Verfahren zur Übertragung der Eintragung zwischen NVR und zur Änderung der EVN (3.2.6),
- Aktualisierung der Tabellen mit den Zugriffsrechten (3.3) und der Liste der harmonisierten Beschränkungs-codes (Anlage 1 - Codierung von Beschränkungen),
- Aktualisierung der Struktur und des Inhalts der EIN (Anlage 2: Ländercode [Feld 1] und Art des Dokuments [Feld 2]),
- Redaktionelle Änderungen im gesamten Text.

Die Änderungen seien im Anhang des Antrags im Vergleich zum Anhang des Dokuments NVR 2015 im Änderungsmodus kenntlich gemacht.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und fragt, ob es Bemerkungen oder Fragen dazu gebe. Da dies nicht der Fall ist, fragt er den Ausschuss, ob er der Abstimmung im schriftlichen zum Beschlussvorschlag unter Punkt 5 des Dokuments TECH-19001 zustimmen könne. Da es keine Einwände gibt, kommt der Vorsitzende zu dem Schluss, dass die Teilnehmer bereit sind, den Beschluss zu Dokument TECH-19001 im schriftlichen Verfahren zu treffen.

5.2. Beschlussvorschlag zur Änderung von Anlage 1 der ETV TAF

Dokument: [TECH-18037](#)

Das **Sekretariat** erinnert daran, dass die ETV TAF auf technische Dokumente verweist, die auf der Website der ERA veröffentlicht und regelmäßig aktualisiert werden. Da die Änderung dieser Verweise formal eine Änderung der ETV TAF darstelle, müsse sie gemäß Artikel 20 § 1 b) COTIF und den Artikeln 6 und 8a APTU vom CTE beschlossen werden.

Auf der WG TECH 35 sei ein Verfahren vereinbart worden, in dessen Rahmen die ERA dem OTIF-Sekretariat eine Erläuterung der Änderungen an den technischen Dokumenten zur Verfügung stellt. Die ERA habe ein entsprechendes Dokument entworfen und dem Sekretariat der OTIF vorgelegt. Das Dokument sei der WG TECH 37 unterbreitet worden.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für die Einführung und fragt, ob es Bemerkungen oder Fragen dazu gebe. Da dies nicht der Fall ist, fragte er den Ausschuss, ob er der Abstimmung im schriftlichen zum Beschlussvorschlag unter Punkt 5 des Dokuments TECH-18037 zustimmen könne. Da es keine Einwände gibt, kommt der Vorsitzende zu dem Schluss, dass die Teilnehmer bereit sind, den Beschluss zu Dokument TECH-18037 im schriftlichen Verfahren zu treffen.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält zu **TOP 5** folgende Schlussfolgerungen fest:

- Da die EU nicht ermächtigt ist, über diesen Tagesordnungspunkt abzustimmen, kann auf der Tagung kein Beschluss gefasst werden. Der CTE kommt überein, dass der Vorsitzende die Abstimmung im schriftlichen Verfahren nach folgendem Zeitplan einleiten wird:
 - o Der Vorsitzende verschickt z. B. Ende August 2019 ein Rundschreiben zur Einleitung des schriftlichen Verfahrens.
 - o Die Vertragsstaaten übermitteln dem OTIF-Sekretariat ihre Stimmen innerhalb einer Frist von drei Monaten, d. h. sie müssen bis Ende November reagieren.
 - o Die Ergebnisse werden den Mitgliedstaaten daraufhin, z. B. noch vor Ende 2019, mitgeteilt.
 - o Die Vertragsstaaten senden ihre etwaigen Widersprüche innerhalb einer Frist von vier Monaten, d. h. bis Ende April 2020.
 - o Bei einem positiven Ergebnis treten die Vorschriften am ersten Tag des sechsten Monats nach dieser Mitteilung, d. h. am 1. Juni 2020, in Kraft.

6. Zur Diskussion:

6.1. Entwicklung des zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters der EU (EVR) und Konsequenzen für die nationalen Fahrzeugregister der OTIF

Dokument: [TECH-18035](#)

Das Sekretariat erinnert daran, dass die EU am 25. Oktober 2018 gemäß ihrem vierten Eisenbahnpaket einen Beschluss zur Änderung der NVR-Entscheidung¹ gefasst und die technischen und funktionalen Spezifikationen eines zentralen Registers – des sogenannten EVR – festgelegt habe, das künftig die NVR der EU-Mitgliedstaaten ersetzen werde. Das EVR werde voraussichtlich bis zum 16. Juni 2021 in Betrieb genommen, gleichzeitig werde die ERA ihren technischen Support für das virtuelle Einstellungsregister (VVR) einstellen. Die EU-Mitgliedstaaten hätten die Möglichkeit, die Eintragung von Fahrzeugen auf nationaler Ebene bis zum 16. Juni 2024 fortzusetzen. In diesen Fällen müsse das nationale Register mit dem EVR verbunden und die Kompatibilität und der Informationsaustausch mit dem EVR von den Staaten sichergestellt sein. Nach dem 16. Juni 2024 dürften EU-Staaten keine nationalen Register mehr verwenden und müssten das Zentralregister nutzen.

Das Sekretariat weist darauf hin, dass ohne ein Tätigwerden der OTIF VVR und NVR im Juni 2021 eingestellt würden, so dass das EVR der EU und die NVR der Nicht-EU-Staaten nicht mehr verbunden wären, wodurch Fahrzeugdaten nicht mehr gegenseitig abgerufen werden könnten. Dies könne negative Folgen für die Verwendung von Fahrzeugen und im internationalen Verkehr haben.

Auf Antrag der WG TECH 36 habe das Sekretariat Dokument TECH-18035 vorbereitet. Darin seien die Entwicklung des EVR und die Auswirkungen auf die Verbindung und den Datenaustausch mit anderen bestehenden NVR in Nicht-EU-Vertragsstaaten der OTIF beschrieben. Zudem würden mögliche Szenarien beleuchtet, mit denen sichergestellt werden solle, dass die relevanten Fahrzeugdaten auch in Zukunft zwischen den OTIF-Vertragsstaaten ausgetauscht werden können. Nach Meinung der WG TECH 37 sollten Szenario 1 (gemeinsames zentralisiertes OTIF/EU-Register) und Szenario 3 (Kombination aus zentralisiertem OTIF/EU-Register und nationalen Registern einiger Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten) weiter analysiert werden.

Das Sekretariat betont seine Präferenz für Szenario 3, d. h. für ein zentralisiertes Fahrzeugregister bei gleichzeitiger Existenz nationaler Register in Nicht-EU-Staaten und sichergestellter Verbindung zwischen den verschiedenen Registern. Um die Situation in den Nicht-EU-Ver-

¹ Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission.

tragsstaaten der OTIF in Bezug auf ihre NVR und die Möglichkeit der Nutzung eines Zentralregisters besser zu verstehen, bereite das Sekretariat aktuell einen Fragebogen an die betreffenden Staaten vor.

Das Sekretariat betont, dass es wichtig sei, die alternativen Szenarien zu prüfen und zu analysieren. In diesem Sinne sollten die folgenden Fragen gestellt werden:

- Wenn diese Möglichkeit erhalten bleibt, wer stellt dann die Verbindung sicher und wer übernimmt die Kosten?
- Wer trägt die Kosten für die Nutzung des zentralisierten Registers, wie hoch sind diese Kosten und wie sollten Ausgleichszahlungen organisiert werden?

Die Möglichkeit, die Eintragung von Fahrzeugen auf nationaler Ebene fortzusetzen, sei für EU-Mitgliedstaaten bis zum 16. Juni 2016 befristet. Das Sekretariat schlägt vor, den Nicht-EU-Vertragsstaaten diese Möglichkeit auch nach dem 16. Juni 2024 noch zu gewähren (siehe [Anlage V](#)).

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass ohne die Möglichkeit des Austauschs von Fahrzeugdaten der internationale Verkehr beeinträchtigt werde, und dass die WG TECH angeregt habe, die Möglichkeiten für die Zukunft der Fahrzeugregister zu prüfen.

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) schlägt vor, eine eingehendere Analyse der mit den bevorzugten Szenarien einhergehenden möglichen Kosten durchzuführen.

RS (Milan Popović) hält es für zu früh, um sich auf die geeignetste Option festzulegen. Er bittet um Klarstellung des weiteren Vorgehens und dessen, wer den Datenaustausch zwischen den NVR und dem EVR für den Zeitraum 2020-2024 leiten und wer die Kosten für die Nutzung des EVR übernehmen werde.

Das **Sekretariat** schlägt vor, dass den Nicht-EU-Staaten auch nach dem 16. Juni 2024 die Möglichkeit einer dezentralen Registrierung durch Verknüpfung ihrer nationalen Fahrzeugregister mit dem Zentralregister erhalten bleiben sollte. Die Staaten, die sich dafür entscheiden, sollten für die Kompatibilität und Verbindung mit dem Zentralregister verantwortlich sein. Diese Staaten müssten die Schnittstelle auf der Grundlage der Spezifikationen festlegen, die bis November 2020 verfügbar sein sollten.

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) bestätigt, dass die bestehenden NVR der EU-OTIF-Vertragsstaaten am 16. Juni 2021 eingestellt würden und dass mit D-ARS die reibungslose Migration von Fahrzeugdaten aus den NVR in das EVR möglich sein sollte. Sie erklärt weiter, dass die EU-Mitgliedstaaten bereits an Migrationsplänen arbeiten würden, so dass die Migration der Daten bis zum 16. Juni 2024 abgeschlossen sein sollte.

CH (Christophe Le Borgne) teilt dem Ausschuss mit, dass das NVR der Schweiz Fahrzeugdaten für Normal- und Schmalspur (metrisch) enthalte. CH betrachte das EVR als ein Register ausschließlich für interoperable Fahrzeuge, weswegen es in der Schweiz ein weiteres, nationales Register für andere Fahrzeugtypen geben müsse. CH sei für jeden Vorschlag zur Vermeidung der Notwendigkeit von zwei getrennten Registern offen. Die gegenwärtige Lösung zur Verbindung des NVR mit anderen Registern (über das ECVVR) funktioniere zufriedenstellend.

Zu Punkt 2 des Beschlussvorschlags betreffend den Auftrag des CTE an die WG TECH schlägt die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) vor, eine Analyse der Risiken im Zusammenhang mit der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit von Daten hinzuzufügen.

NB-RAIL (Francis Parmentier) stimmt CH zu und hält es für sinnvoll, in Bezug auf unterschiedliche Spurweiten die Positionen anderer Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten herauszufinden und in die Analyse einzubeziehen.

Das **Sekretariat** stimmt dem zu und merkt an, dass die Situation von Vertragsstaat zu Vertragsstaat variieren könne. Das Thema sei Teil des Fragebogens an die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten, mit dem man die Anforderungen und Standpunkte besser verstehen wolle.

Auf die Frage des Vorsitzenden, ob die Frist bis zum 16. Juni 2021 verschoben werden könne, antwortet die **Vertreterin der EU** (Alice Polo), dass dies im derzeitigen Rechtsrahmen der EU nicht möglich sei.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält zu **TOP 6.1** folgende Schlussfolgerungen fest:

- Der CTE nimmt die in Dokument TECH-18035 erläuterten Entwicklungen zur Kenntnis. Der CTE beauftragt die WG TECH, unter Berücksichtigung der nachfolgend aufgelisteten Aspekte die Möglichkeiten für die Zukunft der Fahrzeugregister zu prüfen:
 - o Juni 2021: Einstellung der Unterstützung und Softwarebereitstellung für die sNVR-Software oder für die Verbindung des zentralisierten EU-Registers mit den nationalen Fahrzeugregistern durch die ERA;
 - o Angebot der EU, das zentralisierte EU-Register gemeinsam zu nutzen und es als gemeinsames zentralisiertes EU/OTIF-Register zu bezeichnen;
 - o Fragen im Zusammenhang mit der Kontrolle, der Verwaltung von Zugriffsrechten und dem Besitz von Daten in einem zentralisierten Register;
 - o Fragen betreffend die Kosten und Rechtsverhältnisse (Haftung) im Zusammenhang mit der Nutzung und dem Hosting des zentralen Registers;
 - o künftige Möglichkeiten für Staaten, die ein nationales Register anstelle eines zentralisierten verwenden wollen;
 - o Risiken in Zusammenhang mit der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit von Daten.
- Der CTE nimmt zur Kenntnis, dass das Sekretariat der OTIF einen Fragebogen an die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF vorbereitet hat, um deren gegenwärtige NVR-Situation und ihre Meinung zur Möglichkeit, künftig ein zentrales Register zu nutzen, besser zu verstehen. Der Fragebogen wird unmittelbar nach dem CTE 12 in alle Arbeitssprachen übersetzt und dann verschickt.

6.2. Notifizierungsstand der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU

Dokument: [TECH-18023](#)

Das **Sekretariat** informiert den Ausschuss, dass dieses Dokument Teil der Nachbereitung des CTE 11 sei, der die WG TECH beauftragt habe, *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 CO-TIF nur den internationalen Verkehr betreffen*. Vorgängerfassungen des Dokuments seien von der WG TECH 35, 36 und 37 diskutiert worden. Dabei habe sich herausgestellt, dass sowohl die nationalen technischen Anforderungen als auch die Sonderfälle weiterhin notwendig sind. Um auf die Problematik aufmerksam zu machen, sei dem CTE empfohlen worden, die Staaten an ihre Mitteilungspflicht der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU zu erinnern. Dabei sollten die Staaten Folgendes berücksichtigen:

1. Nationale technische Anforderungen dürfen nur Fahrzeuge betreffen und dürfen die ETV-Bestimmungen nicht wiederholen oder im Widerspruch zu ihnen stehen. In offenen Punkten oder Sonderfällen in ETV kann auf nationale technische Anforderungen verwiesen werden. Nationale technische Anforderungen können die ETV ergänzende Anforderungen zur Gewährleistung der technischen Kompatibilität festlegen. In der Mitteilung ist die Relation zwischen der nationalen technischen Anforderung und der ETV anzugeben.

2. Staatliche Fahrzeuganforderungen, die die Bestimmungen der Kapitel 4, 5 oder 6 einer ETV ersetzen oder ergänzen, sollten keine nationalen technischen Anforderung bilden, sondern als Sonderfälle in Kapitel 7 derselben ETV aufgenommen werden.
3. Mitgliedstaaten der Europäischen Union können ihre nationalen technischen Anforderungen gemäß den etablierten Praktiken gemeinsam notifizieren. Dabei ist zu berücksichtigen, dass zwischen dem Geltungsbereich und den Zielen der nationalen technischen Anforderungen gemäß COTIF und den im EU-Recht definierten notifizierten nationalen technischen Vorschriften ein Unterschied besteht.
4. Für Sonderfälle sollte angegeben werden, wie die Konformität zu überprüfen ist und wer diese Aufgabe übernehmen soll, wenn die Prüforgane sie nicht wahrnehmen können.

Auf die Frage der ERA, ob das Mitteilungsformat vorgeschrieben sei, etwa in Form eines Mitteilungsschreibens mit beigefügter Tabelle oder einem Link zur Datenbank, antwortet das **Sekretariat**, dass dies nicht der Fall sei und dass das Sekretariat der OTIF nach der derzeitigen Praxis auf der Website der OTIF Links zu den nationalen technischen Anforderungen veröffentliche, sobald deren Mitteilung erfolgt sei. Grundsätzlich überprüfe das Sekretariat die Gültigkeit mitgeteilter nationaler technischer Anforderungen nicht; es sei auch gar nicht befugt zu entscheiden, ob die Anforderungen gerechtfertigt seien oder nicht. Es sei Aufgabe der zuständigen nationalen Behörden, dafür zu sorgen, dass nur Anforderungen gemeldet werden, die den APTU entsprechen.

UNIFE (Christian Zumpe) fragt, ob die Struktur der nationalen technischen Anforderungen auf OTIF-Ebene harmonisiert sei (so wie beispielsweise auf EU-Ebene), und wenn nicht, ob eine Harmonisierung angestrebt werden solle. In der Praxis würden alle nationalen technischen Anforderungen nach einer individuellen Vorgabe oder einem individuellen Parameter vorstrukturiert.

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) erklärt, dass auf EU-Ebene eine einheitliche Struktur der nationalen Vorschriften eingeführt worden sei und dass alle EU-Mitgliedstaaten ihre Vorschriften gemäß der Liste der Parameter für die Einstufung der nationalen Vorschriften² melden müssten.

CH (Christophe Le Borgne) teilt die Ansicht der UNIFE, dass eine gemeinsame Struktur, die den Vergleich zwischen den in den ETV enthaltenen und den nationalen technischen Anforderungen erleichtern würde, nützlich sein dürfte.

Das **Sekretariat** stellt den praktischen Nutzen einer solchen Einstufung in Frage, da bisher nur die EU und die CH dem OTIF-Sekretariat ihre nationalen technischen Anforderungen mitgeteilt hätten, und diese bereits nach den EU-Vorschriften eingestuft worden seien. Das Sekretariat regt an, der CTE solle doch zunächst das Dokument TECH-18023 in der vorliegenden Form diskutieren und anschließend entscheiden, wie weiter vorgegangen werden solle.

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) bittet um eine Klärung des Begriffs „etablierte Praktiken“ in den Empfehlungen (Punkt 5.3 des Dokuments). Mit dem vierten Eisenbahnpaket sei zwar ein klarer Rahmen für die nationalen Vorschriften eingeführt worden, während der Übergangszeit seien aber im gleichen Zeitraum beide Fassungen derselben TSI mit den entsprechenden nationalen Vorschriften gültig.

Das **Sekretariat** erklärt, dass in der Mitteilung die Relation zwischen der nationalen technischen Anforderung und der ETV anzugeben sei. Ferner seien viele nationale Vorschriften auf

² Entscheidung der Kommission vom 30. November 2009 über das Referenzdokument gemäß Artikel 27 Absatz 4 der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, zuletzt geändert durch den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/2299 der Kommission vom 17. November 2015.

EU-Ebene für den Inlandsverkehr, d. h. für bestimmte Teile des Netzes, bestimmt, während ETV nur für den internationalen Verkehr gälten.

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

- Der CTE nimmt die im Dokument TECH-18023 dargelegten Informationen zustimmend zur Kenntnis und beauftragt das Sekretariat der OTIF, es auf der Website der Organisation als erläuterndes Dokument zu veröffentlichen.
- Der CTE erinnert die Staaten an ihre Pflicht zur Mitteilung ihrer nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU und ermuntert sie, dabei die Empfehlungen aus Dokument TECH-18023 zu berücksichtigen.

6.3. Arbeitsprogramm des CTE

Dokument: [TECH-19005](#)

- Strategie für die Angleichung der ETV an die 2019 überarbeiteten TSI

Das **Sekretariat** erinnert den Ausschuss daran, dass von jeher alle technischen Bestimmungen des COTIF auf den in der EU entwickelten Bestimmungen beruhen. Dies erkläre sich zum Teil dadurch, dass 26 der 43 die APTU und ATMF anwendenden Staaten auch EU-Mitglieder seien, und dass die Kompatibilität der Vorschriften für diese Staaten daher unerlässlich sei. Die Annahme des vierten Eisenbahnpakets habe zu einem geänderten Rechtsrahmen der EU für Interoperabilität und Sicherheit geführt, einschließlich eines neuen Verfahrens für die Fahrzeuggenehmigung und die Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen. Die Kompatibilität zwischen den technischen Bestimmungen des COTIF und den Bestimmungen des EU-Rechts seien wichtig für die fortwährende gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, die nach gleichwertigen Bestimmungen zugelassen oder genehmigt wurden.

Das Arbeitsprogramm des CTE lege die Grundsätze eines nachhaltigen Rechtsrahmens für den internationalen Eisenbahnverkehr, die Aktualisierung der Anlagen zu den ETV und ATMF sowie die Weiterentwicklung der ER EST (Anhang H) dar und enthalte einen Vorschlag eines Überarbeitungsplans. Da das Sekretariat nicht über die nötigen Mittel verfüge, um alle Änderungen auf einmal in Angriff zu nehmen, müsse eine Priorisierung erfolgen.

Die Diskussionen auf der WG TECH 37 hätten ergeben, dass den ETV betreffend Güterwagen, d. h. ETV Lärm, ETV Kennzeichnung und ETV Güterwagen, Vorrang eingeräumt werden solle. Sie würden 2019 und 2020 in der WG TECH 38, 39 und 40 diskutiert und auf der 13. Tagung des CTE im Jahr 2020 angenommen. Wie bereits erwähnt, sei die ETV Infrastruktur 2018 und 2019 auf der Grundlage der „alten“ TSI INF entworfen worden. Zwischenzeitlich habe die EU eine überarbeitete Fassung der TSI angenommen. Folglich habe die WG TECH 37 vorgeschlagen, der 12. Tagung des CTE im Jahr 2019 den Entwurf nicht zur Annahme vorzulegen, sondern diesen stattdessen auf der Grundlage der neuesten Fassung der TSI zu aktualisieren und zusammen mit den für Güterwagen relevanten ETV auf der 13. Tagung des CTE im Jahr 2020 zur Annahme vorzulegen. Das zweite ETV-Paket (ETV LOC&PAS und ETV PRM) werde dann 2020 und 2021 auf der WG TECH 41, 42 und 43 diskutiert und vom CTE 14 verabschiedet. ATMF-Anlage A zu den ECM und die NVR-Spezifikation würden im selben Zeitraum überarbeitet werden.

FR (Cécilia Le Gal) fragt, ob die in der TSI OPE geregelten Parameter zur Streckenkompatibilität in der ETV WAG oder anderswo, als separates Dokument oder Teil der (neuen) ETV zum Betrieb (OPE), geregelt würden.

Das **Sekretariat** erklärt, dass der Betrieb an sich außerhalb des Anwendungsbereichs der APTU und ATMF liege und es daher keine ETV OPE gebe. Die technischen Parameter der TSI OPE zur Streckenkompatibilität seien jedoch in die Anhänge der ETV WAG und die Anlagen der ETV LOC&PAS aufgenommen worden.

Im Zusammenhang mit der Erweiterung des Anwendungsbereichs der ECM-Vorschriften in der EU fragt **GB** (Peter Coverdale), ob in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung der ECM-Zertifikate in den EU- und Nicht-EU-Vertragsstaaten sowie auf die mögliche Einschränkung dieser gegenseitigen Anerkennung bei gemäß ATMF-Anlage A (für den internationalen Verkehr) ausgestellten ECM-Zertifikaten weitere Klarstellungen erforderlich seien.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die nach ATMF-Anlage A oder gleichwertigem EU-Recht ausgestellten ECM-Zertifikate gegenseitig anerkannt werden sollten. Da das COTIF jedoch nur auf den internationalen Verkehr beschränkt sei, während das EU-Recht sowohl für den internationalen als auch für den nationalen Verkehr gelte, sei die gegenseitige Anerkennung je nach Auslegung von „internationaler Verkehr“ in ihrem Umfang eingeschränkt. So würden wahrscheinlich die meisten Menschen zustimmen, dass ein zwischen London und Paris verkehrendes britisches Fahrzeug im internationalen Verkehr betrieben werde. Wenn jedoch dasselbe Fahrzeug danach von Paris nach Lyon weiterfahre, sei weniger offensichtlich, ob dies immer noch internationaler Verkehr sei oder nicht. Das Sekretariat weist darauf hin, dass die EU ihre ECM-Verordnung kürzlich geändert habe. Die neue Verordnung habe erst nach Erstellung des Arbeitsprogramm 2019/2020 zur Verfügung gestanden. Um eine kontinuierliche Gleichwertigkeit der EU- und OTIF-Bestimmungen zu gewährleisten, sei es notwendig, auch die OTIF-Bestimmungen zu überarbeiten. Da eine gegenseitig anerkannte ECM eine der Voraussetzungen für den Einsatz von Fahrzeugen im internationalen Verkehr sei, solle die WG TECH Vorschläge für die nächste CTE-Sitzung im Jahr 2020 entwickeln und diese Aufgabe in das Arbeitsprogramm 2019/2020 aufgenommen werden.

NB-RAIL (Francis Parmentier) stimmt zu, dass die ECM-Vorschriften in ATMF-Anlage A auf der WG TECH ausführlich diskutiert werden sollten. Es sei jedoch nicht sicher, ob die drei dafür vorgesehenen Tagungen der Arbeitsgruppe ausreichend Zeit dafür bieten würden, zumal es in den ECM-Vorschriften beispielsweise noch das Problem der CSM gebe, das auf OTIF-Ebene diskutiert werden müsse. Die Diskussion zum Thema ECM solle also so früh wie möglich beginnen.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass die ECM ein äußerst wichtiges Thema seien. Gleichzeitig macht er auf die begrenzten Ressourcen im Sekretariat der OTIF und die Anzahl der Sitzungen aufmerksam, die es nicht zuließen, alle ETV gleichzeitig zu überarbeiten. Er bittet den Ausschuss daraufhin, ATMF-Anlage A als vorrangige Priorität festzulegen. Damit würde die ETV Infrastruktur dann zur zweitrangigen Priorität.

Auch **RS** (Milan Popović) hält die ATMF-Anlage A für dringlicher als die ETV Infrastruktur.

CER (Christian Chavanel) pflichtet RS und NB-Rail bei. Die beiden ETV Güterwagen und Kennzeichnung sollten gleichzeitig behandelt werden.

Das **Sekretariat** unterstützt den Vorschlag des Vorsitzenden und betont, dass die Bedeutung der ECM-Vorschriften und der ETV Lärm daher rühre, dass sie für bestehende Fahrzeuge relevant seien. Daneben solle aber auch die NVR-Spezifikation als vorrangige Priorität aufgenommen werden, da das derzeitige ECVVR-System nach Juni 2021 nicht mehr funktionieren werde.

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) stimmt mit allen Vorrednern überein und unterstützt den Vorschlag des Vorsitzenden.

Im Anschluss an die Diskussion aktualisiert das **Sekretariat** die Prioritätenliste wie folgt:

- Vorrangig zu überarbeitende ETV (2019/2020): ATMF-Anlage A (ECM), ETV Lärm, NVR-Spezifikation, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung.
- Zweitrangig zu überarbeitende ETV (2020/2021): ETV LOC&PAS, ETV PRM und ETV Infrastruktur.

Der **Vorsitzende** stellt die stillschweigende Zustimmung des Ausschusses zu dieser Prioritätsänderung fest.

Anschließend schlägt **Sekretariat** dem Ausschuss vor, auch die folgenden Vorschläge für die Vorbereitung von ETV-Entwürfen zu erörtern und sich auf eine Vorgehensweise zu einigen:

- Die Ziele und der Anwendungsbereich des COTIF und des EU-Rechts im Eisenbahnbereich sind nicht identisch, und es wird eine andere Terminologie verwendet, um ähnliche bzw. sogar identische Konzepte zu erklären.
- Im Sinne der Klarheit und um die Registrierung von Textänderungen so weit wie möglich zu vereinfachen, wird eine Vergleichstabelle (in Kapitel 0) hinzugefügt, in der die in der betreffenden ETV verwendeten Begriffe und die in der jeweiligen TSI verwendeten entsprechenden Begriffe aufgeführt sind. Dadurch kann das Zweispaltenformat auf inhaltliche Unterschiede reduziert werden.

Beispiel: Vermeidung des Zweispaltenformats zur Angabe der Akronyme „ETV“ (linke Spalte) und „TSI“ (rechte Spalte). Dieses Prinzip sei von der WG TECH beschlossen und beim Entwurf der ETV Infrastruktur bereits angewendet worden.

CER (Christian Chavanel) hält das zweispaltige Layout für ein sehr nützliches Werkzeug, das beibehalten werden sollte, da so alle Unterschiede zwischen COTIF und EU-Recht in einem Dokument dargestellt würden.

DE (Michael Schmitz) erinnert daran, dass dieses Thema auf der WG TECH 34 (Belgrad, Februar 2018) diskutiert worden und festgestellt worden sei, dass das Zweispaltenformat für die Industrie und den Eisenbahnsektor in der EU nützlich und der Anwendung des COTIF förderlich sei. Seiner Ansicht nach sollte das Zweispaltenformat nicht nur die unterschiedlichen Begriffe darstellen, sondern auch inhaltliche Unterschiede zwischen den beiden verschiedenen Rechtsordnungen aufzeigen, zum Beispiel die unterschiedlichen Zulassungssysteme nach den ATMF und der Interoperabilitätsrichtlinie der EU. Bei einer Änderung des zweispaltigen Layouts müsse dasselbe Prinzip auch auf alle anderen ETV angewendet werden, um den Nutzern jeweils dieselben Informationen zur Verfügung zu stellen.

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass die Unterschiede in Bezug auf den Inhalt oder die Rechtsgrundlagen weiterhin deutlich in zwei Spalten hervorgehoben würden. Jegliche inhaltlichen Unterschiede würden weiterhin im Zweispaltenformat erscheinen. Das Sekretariat schlägt vor, zur Veranschaulichung für die nächste WG TECH ein Beispiel einer ETV vorzubereiten, in der die beiden Spalten ausschließlich für Unterschiede in Bezug auf den Inhalt und die Rechtsgrundlagen, nicht jedoch für rein terminologische Unterschiede verwendet würden. Die WG TECH könne dann entscheiden, ob in Zukunft nach diesem Muster verfahren werden sollte oder nicht.

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) stimmt dem grundsätzlich zu, betont aber, dass in jeder ETV klar angegeben werden müsse, für welche Begriffe das Zweispaltenformat nicht verwendet werde.

Der **Vorsitzende** bittet das Sekretariat, die vorrangig zu überarbeitenden ETV gemäß dem vorgeschlagenen Grundsatz vorzubereiten und der nächsten WG TECH zur Diskussion vorzulegen.

- Entwicklung der Anlagen zu Anhang H zum COTIF

Das **Sekretariat** erinnert den Ausschuss daran, dass im September 2018 auf der 13. Tagung der Generalversammlung ein neuer Anhang H zum COTIF verabschiedet worden sei. Das Inkrafttreten der ER EST stehe noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten, die nach bisherigen Erfahrungen mehrere Jahre in Anspruch nehmen könne. Die Generalversammlung habe dem Fachausschuss für technische Fragen empfohlen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen zu diesen ER EST auszuarbeiten. Die Vorschläge könnten dann vom CTE unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden. In Anbetracht des Arbeitsaufwands und der im Sekretariat der OTIF verfügbaren

Ressourcen sollten die Arbeiten an den Anlagen erst nach der Überarbeitung der ETV beginnen. Die zu entwickelnden Anlagen würden Folgendes umfassen:

- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem, die von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einführung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme anzuwenden ist;
- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist;
- alle erforderlichen Elemente im Zusammenhang mit der gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Evaluierung und Bewertung von Risiken, die von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei jeder technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderung des Eisenbahnsystems anzuwenden ist;
- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, die von den Überwachungsbehörden anzuwenden ist.

Darüber hinaus solle der CTE die Aufnahme harmonisierter Verfahren für die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen in Betracht ziehen. Schließlich weist das Sekretariat darauf hin, dass die WG TECH mit der Ausarbeitung der Anlagen beginnen werde, sobald die ETV gemäß dem Arbeitsprogramm des CTE aktualisiert worden seien.

NB-Rail (Francis Parmentier) begrüßt diesen Vorschlag. Die Entwicklung der gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Sicherheitsleistung durch die ERA werde auch zur Schaffung eines vollständigen und einheitlichen Pakets auf OTIF-Ebene führen.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass es keine weiteren Bemerkungen oder Fragen zur Entwicklung der Anlagen zu Anhang H zum COTIF gibt. Anschließend fragt er die Delegierten, ob sie dem Beschlussvorschlag in Punkt 7 des Dokuments TECH-19005 zustimmen können. Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält zu **TOP 6.3** folgende Schlussfolgerungen fest:

- Der CTE nimmt Dokument TECH-19005 zur Kenntnis und stimmt den Prioritäten für die Überarbeitung der ETV und der sonstigen für den Güterverkehr notwendigen Vorschriften zu: ATMF-Anlage A (ECM), ETV Lärm, NVR-Spezifikation, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung.
- Der CTE nimmt ebenfalls zur Kenntnis, dass die WG TECH erst nach der Überarbeitung der ETV mit der Ausarbeitung der Anlagen zu den ER EST beginnen wird.

7. Verschiedenes

7.1. Planung und Organisation der Arbeit des CTE

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) erklärt, dass die Europäische Kommission auf EU-Ebene mehr Zeit zwischen der Veröffentlichung der Vorschläge und den CTE-Tagungen benötige, um das Stimmrecht für die Beschlussfassung im CTE zu erlangen. Um in Zukunft eine erneute Abstimmung im schriftlichen Verfahren zu vermeiden, schlägt sie dem CTE vor, ein neues Verfahren zu erörtern, wonach die Veröffentlichung der Vorschläge vier statt der gegenwärtig in der Geschäftsordnung vorgeschriebenen zwei Monate vor der CTE-Tagung erfolgen würde.

Das **Sekretariat** präsentiert ein Diagramm, das den aktuellen Prozess der Bereitstellung von Dokumenten für den CTE veranschaulicht. Es erinnert zunächst daran, dass die drei WG TECH-Tagungen zwischen den Tagungen des CTE stattfänden und schlägt daraufhin mehrere Möglichkeiten vor, mit denen dem Antrag der EU nachgekommen werden könne:

- Es findet nur noch alle 14 Monate eine CTE-Tagung statt, dadurch können zwischen den Tagungen weiterhin drei WG TECH-Tagungen stattfinden,
- jährliche CTE-Tagung bleibt beibehalten, zwischendurch finden jedoch nur noch zwei WG-TECH-Tagungen statt,
- Vorlage der Dokumente für die WG TECH-Tagungen zwei Wochen vor der Tagung und nicht mehr wie bisher einen Monat vorher.

Unabhängig davon, welcher Vorschlag zur Erleichterung der Vorbereitung und Beschlussfassung der Mitgliedstaaten auf EU-Ebene gewählt werde, müsse die Geschäftsordnung des CTE überarbeitet werden. Die Änderungen bezögen sich hauptsächlich auf die Planung und den Zeitplan für die Vorbereitung und die Vorlage von Dokumenten.

Der **Vorsitzende** fasst die anschließenden Beratungen zusammen und stellt fest, dass für die Lösung, zwischen den CTE-Tagungen weniger als drei WG TECH-Tagungen zu haben, keine Zustimmung gefunden werden könne. Auch die Beibehaltung der jährlichen CTE-Tagungen werde befürwortet. Virtuelle/Skype-Konferenzen fänden keine Zustimmung.

Nach einer gemeinsamen Ideenfindungsrunde präsentiert das **Sekretariat** ein aktualisiertes Diagramm des Prozesses zur Bereitstellung von Dokumenten für den CTE ([Anlage VI](#)). Grundprinzip des neuen Diagramms ist die Veröffentlichung von Legislativvorschlägen für den CTE vier Monate vor der Tagung, während andere Dokumente weiterhin zwei Monate vor der Tagung veröffentlicht werden können. Dokumente für die WG TECH müssen, sofern nicht anders beschlossen, einen Monat vor der Tagung veröffentlicht werden. Die übliche Februar-Tagung der WG TECH findet in Zukunft im Juni, unmittelbar nach der CTE-Tagung, statt. Aufgrund der in diesem Zusammenhang notwendig gewordenen Überarbeitung der Geschäftsordnung des CTE muss das Arbeitsprogramm 2019/2020 entsprechend angepasst werden.

NB-RAIL (Francis Parmentier) schlägt vor, für die WG TECH-Tagungen statt zwei halben Tagen zwei ganze Tage vorzusehen.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und hält zu TOP 7.1 folgende Schlussfolgerungen fest:

- Der CTE stellt fest, dass, um den Anforderungen der Europäischen Union gerecht zu werden, Legislativvorschläge an den CTE anstatt der in der Geschäftsordnung vorgesehenen zwei Monate vier Monate vor den CTE-Tagungen veröffentlicht werden sollten.
- Der CTE stellt fest, dass zu diesem Zweck die traditionell im Februar stattfindende WG TECH-Tagung auf Juni, direkt im Anschluss an die CTE-Tagung, verlegt wird.
- Der CTE stellt fest, dass auch seine Geschäftsordnung entsprechend geändert bzw. angepasst werden muss, und beauftragte das Sekretariat der OTIF gemeinsam mit der WG TECH mit der Ausarbeitung eines Vorschlags.

Die **Vertreterin der EU** (Alice Polo) dankt dem CTE für sein Verständnis und seine Unterstützung für den Vorschlag der Europäischen Kommission.

8. Nächste Tagung

Im Anschluss an den Beschluss zu Tagesordnungspunkt 7.1 und die vorangegangene Diskussion präsentiert das **Sekretariat** einen überarbeiteten Tagungskalender, in dem die übliche Februar-Tagung der WG TECH im Juni unmittelbar nach der CTE-Tagung stattfindet. Für die nächsten Tagungen des CTE und der WG TECH werden folgende Daten vorgeschlagen:

- 38. Tagung der WG TECH am 11. und 12. September 2019 in Bern,
- 39. Tagung der WG TECH am 19. und 20. November 2019 in Brüssel,
- 13. Tagung des CTE im Juni 2020 in Bern (Datum noch festzulegen),

- 40. Tagung der WG TECH im Juni 2020 in Bern.

Ergebnis: Der CTE nimmt diese Daten zur Kenntnis und einigt sich darauf, seine nächste Tagung im Juni 2020 in Bern im Weltpostverein abzuhalten. Das Datum wird vom Sekretariat der OTIF rechtzeitig bekanntgegeben.

[Anmerkung des Sekretariates nach der Tagung: Datum des CTE 13:

- Nachmittag des 16. Juni 2020 (13:00-17:30)
- Vormittag des 17. Juni 2020 (09:00-12:30)].

9. Schlussbemerkungen

Der **Vorsitzende** fasst die Tagung als sehr effizient und kooperativ zusammen. Er stellt fest, dass beschlossen worden sei, über die Änderung der NVR-Spezifikation und der Anlage der ETV TAF im schriftlichen Verfahren abzustimmen. Er stellt ferner fest, dass der CTE die WG TECH beauftragt habe, die Zukunft der NVR zu analysieren, dass er das Sekretariat beauftragt habe, das Dokument zu den nationalen technischen Anforderungen auf der OTIF-Website zu veröffentlichen, und dass er sein Arbeitsprogramm für 2019-2021 angenommen habe. Er dankt dem Sekretariat 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, OSShD, UIC und UNIFE) für ihre aktive Teilnahme an den Beratungen.

Da Frau Cécilia Le Gal (FR) und Herr Christian Chavanel (CER) neue Funktionen und Aufgaben übernehmen werden und daher zum letzten Mal an einer OTIF-Tagung teilgenommen haben, dankt Herr Bas **Leermakers** beiden für ihre sehr hilfreiche und produktive Zusammenarbeit und wünscht ihnen alles Gute für ihre berufliche Zukunft.

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

M^{me}/Fr./Ms Karin **Guggenberger** Sachbearbeiterin
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Techno-
logie

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

M./Hr./Mr. Nermin **Čabrić** Head of Section
Railways Regulatory Board
(Regulatorni Odbor Željeznica)

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

France/Frankreich/France

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

Grèce/Griechenland/Greece

M^{me}/Fr./Ms Eirini **Pavli** Expert
Ministry for Infrastructure and Transport
Department for Railway Interoperability and Safety, Rail-
way Directorate

Italie/Italien/Italy

S'est excusée.
Hat sich entschuldigt.
Sent apologies

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

M./Hr./Mr. Peter **Coverdale** Policy Advisor
Department for Transport

Serbie/Serbien/Serbia

M./Hr./Mr. Milan **Popović** Head of the department Railway Safety
Directorate for Railways
Direkcija za zeleznice

M./Hr./Mr. Miloš **Stanojević** Associate
Ministry of construction, transport and infrastructure
Department for Railways and Intermodal Transport

Suisse/Schweiz/Switzerland

M./Hr./Mr. Christophe **Le Borgne** Chef de projet Interopérabilité et Sécurité
Département fédéral de l'Environnement, des Transports,
de l'Energie et de la Communication DETEC
Office fédéral des transports OFT

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

Union européenne/Europäische Union/ European Union

**Commission européenne
Europäische Kommission
European Commission**

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

**Agence de l'Union européenne pour les
chemins de fer/Eisenbahagentur der
Europäischen Union/European Union
Agency for Railways (ERA)**

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

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

OSJD/OSShD

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

CER

M./Hr./Mr. Christian **Chavanel** Interoperability & Standardization Director
SNCF / Direction Systeme & Techno Ferroviaire /
Dir Interop & Normalisation

NB-Rail

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

UNIFE

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

UIC

M./Hr./Mr. Jozef **Fázik** Chargé de mission, Relations Institutionnelles
Union internationale des chemins de fer (UIC)

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

**V. Secrétariat
 Sekretariat
 Secretariat**

M./Hr./Mr.	Wolfgang Küpper	Secrétaire général Generalsekretär Secretary General
M./Hr./Mr.	Bas Leermakers	Chef du département de l'interopérabilité technique Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität Head of Technical Interoperability Department
M ^{me} /Fr./Ms	Lunesterline Andriamahatahitry	Chef du département de l'administration et des finances Leiterin der Abteilung Verwaltung und Finanzen Head of Administration and Finance Department
M ^{me} /Fr./Ms	Maria Price	Experte Expertin Expert
M./Hr./Mr.	Dragan Nešić	Expert Experte Expert

**VI. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

M ^{me} /Fr./Ms	Viviane Vaucher
M ^{me} /Fr./Ms	Dominique Baz
M./Hr./Mr.	Werner Küpper
M./Hr./Mr.	David Ashman
M ^{me} /Fr./Ms	Joana Meenken

Angenommene Tagesordnung

Anlage II

1. Annahme der Tagesordnung

2. Anwesenheit und Quorum

3. Wahl des Vorsitzenden

4. Zur Information:

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

Dokument: [TECH-19007](#)

- 4.2. Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

5. Zur Annahme:

- 5.1. Beschlussvorschlag zur Änderung der NVR-Spezifikation

Dokument: [TECH-19001](#)

- 5.2. Beschlussvorschlag zur Änderung von Anlage 1 der ETV TAF

Dokument: [TECH-18037](#)

6. Zur Diskussion:

- 6.1. Entwicklung des zentralisierten Fahrzeugeinstellungsregisters der EU (EVR) und Konsequenzen für die nationalen Fahrzeugregister der OTIF

Dokument: [TECH-18035](#)

- 6.2. Notifizierungsstand der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU

Dokument: [TECH-18023](#)

- 6.3. Vorläufiges Arbeitsprogramm des CTE:

- Strategie für die Angleichung der ETV an die 2019 überarbeiteten TSI
- Entwicklung der Anlagen zu Anhang H zum COTIF

Dokument: [TECH-19005](#)


7. Verschiedenes

- 7.1. Planung und Organisation der Arbeit des CTE

8. Nächste Tagung

Sitzungsdokument**Anlage III**

[Übersetzung der OTIF]

 Ref. Ares(2019)3732160 - 11/06/2019**EUROPÄISCHE KOMMISSION**
GENERALDIREKTION MOBILITÄT UND VERKEHRDirektion C - Landverkehr
DirektorHerr Wolfgang Küpper
Generalsekretär
Zwischenstaatliche Organisation für
den internationalen Eisenbahnver-
kehr (OTIF)
Bern, SchweizNur per E-Mail:
secretary.general@otif.org**Betreff: 12. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der O-
TIF, 12.-13. Juni 2019, Bern, Schweiz**

Sehr geehrter Herr Küpper,

ich freue mich, Ihnen mitteilen zu können, dass die Europäische Union, vertreten durch die Kommission in Person von Frau Alice Polo, GD MOVE, an der 12. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen der OTIF (CTE) teilnehmen wird.

Was die Tagesordnung anbelangt, so möchte ich Sie gemäß Artikel 6 Absatz 4 der Vereinbarung zwischen EU und OTIF¹ darüber informieren, dass die Union beabsichtigt, ihre Stimmrechte bei den zu fassenden Beschlüssen auszuüben. In Bezug auf die Beschlüsse zu Tagesordnungspunkt 5 wird die Union jedoch nicht befugt sein, an der Tagung am 12. und 13. Juni in Bern abzustimmen. Damit der CTE rechtswirksame Beschlüsse fassen kann, ist ein formeller Beschluss des Rates der Europäischen Union gemäß Artikel 218 § 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union erforderlich.


Erst wenn der entsprechende Beschluss des Rates der EU gefasst ist (spätestens am 16. September 2019), ist die Union befugt, ihr Stimmrecht bei den unter Tagesordnungspunkt 5 zu fassenden Beschlüssen auszuüben. Wir beantragen daher, dass der Beschluss zu Tagesordnungspunkt 5 vertagt und nach dem 16. September 2019 im schriftlichen Verfahren zur Annahme gestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen
(elektronisch unterzeichnet)

Elisabeth Werner

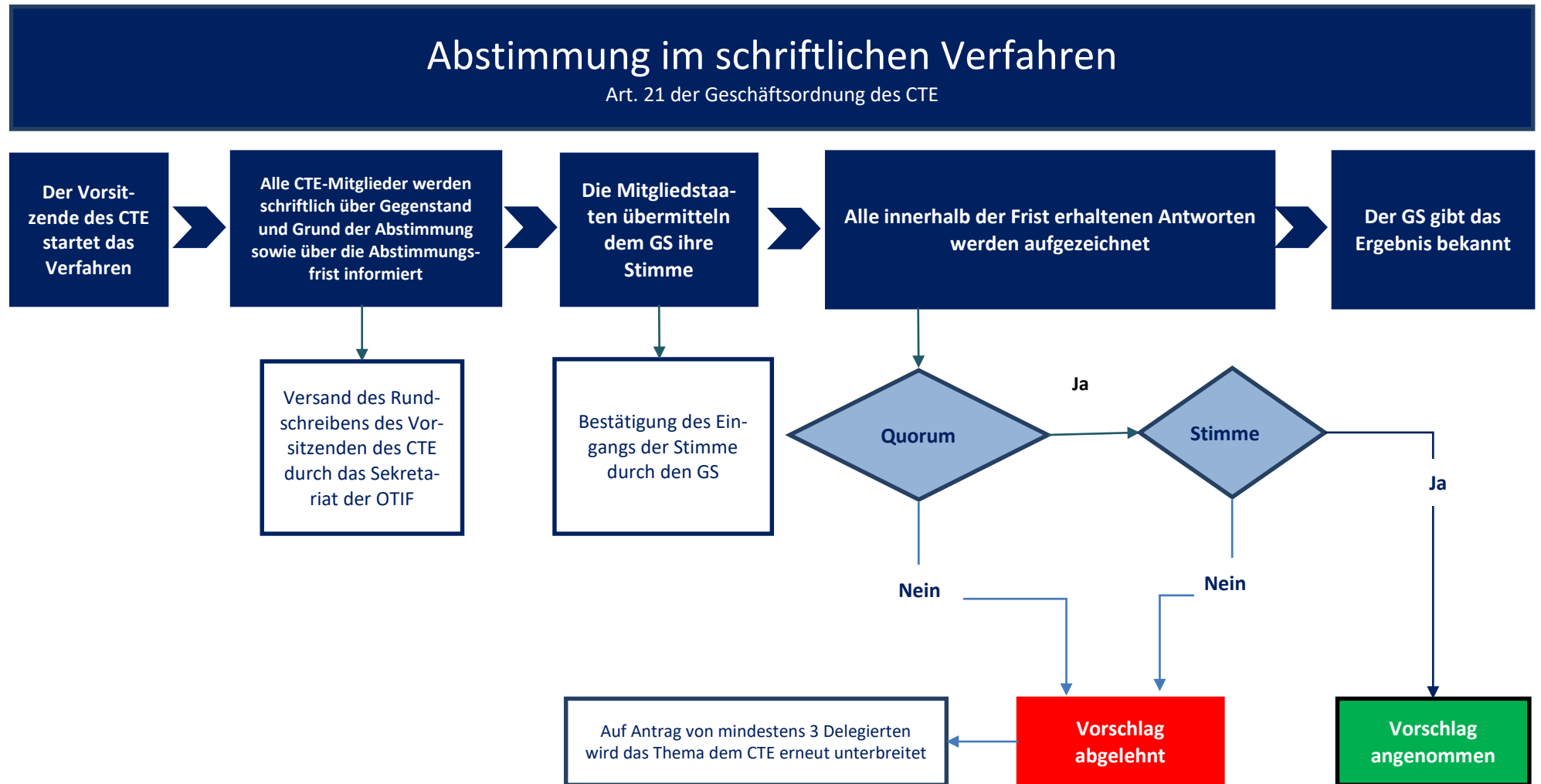
¹ Beschluss des Rates 2013/103/EU (ABl. L 51, 23.2.2013, S. 1).

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

 Elektronisch unterzeichnet am 11.06.2019 17:29 (UTC+2) gemäß Artikel 4(2) (Gültigkeit elektronischer Dokumente) des Beschlusses der Kommission 2004/563.

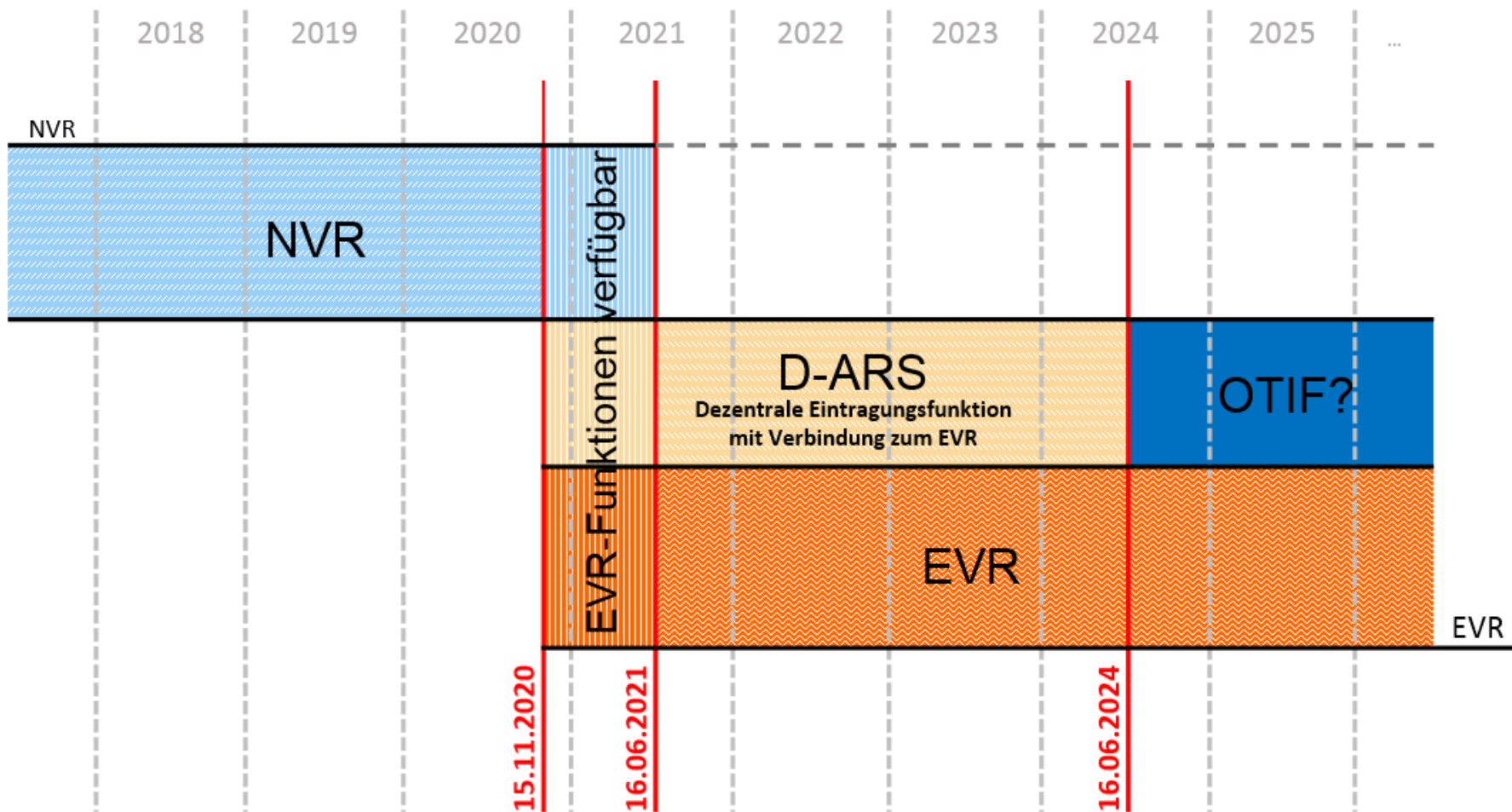
Abstimmung im schriftlichen Verfahren

Anlage IV



Mögliche Lösung für die Abfrage von Daten aus dem EVR und den NVR der Nicht-EU-OTIF-VS

Anlage V



Verfahren für die Vorlage von Dokumenten für den CTE

Anlage VI

