



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires

Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr

Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Fachausschuss für technische Fragen

13. Tagung

Niederschrift

Videokonferenz, 22.–23. Juni 2021

BESCHLÜSSE DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN 22.–23. JUNI 2021

1. Annahme der Tagesordnung

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) nahm die im Dokument TECH-21012 vom 12.4.2021 unterbreitete Tagesordnung mit folgenden Änderungen an:

- Tagesordnungspunkt 9 (Beschlussvorschlag zur Aktualisierung von Anlage 1 der ETV TAF) wurde auf Antrag von GB zu Tagesordnungspunkt 6 hinzugefügt, und
- auf Antrag von NB-Rail wurde ein neues Thema (Akzeptanz von CSM-Bewertungsberichten durch benannte Stellen) unter Tagesordnungspunkt 9 aufgenommen.

2. Anwesenheit und Quorum

Damit der CTE im Rahmen seiner Zuständigkeit Beschlüsse treffen kann, müssen mindestens die Hälfte der 43 Vertragsstaaten, d. h. mindestens 22 Vertragsstaaten, anwesend oder vertreten sein. 31 Staaten waren anwesend oder vertreten, somit war die Beschlussfähigkeit gegeben.

3. Wahl des Vorsitzenden

Der Fachausschuss für technische Fragen wählte das Vereinigte Königreich in Person von Herrn Vaibhav Puri zum Vorsitz dieser Tagung.

4. Vorschlag zur Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen

Der Fachausschuss für technische Fragen

- nahm die in Dokument TECH-20002-RoP-CTE dargelegten Änderungen seiner Geschäftsordnung in der während der Sitzung geänderten Fassung an;
- beschloss, dass die geänderte Geschäftsordnung mit sofortiger Wirkung (ab dem 22. Juni 2021) gilt;
- beauftragte das Sekretariat und den Vorsitzenden, die Unterzeichnung der Geschäftsordnung durch den Vorsitzenden nach der Tagung zu veranlassen;
- beauftragte das Sekretariat, die unterzeichnete Geschäftsordnung auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

5. Zur Information

- 5.1. Der Fachausschuss für technische Fragen nahm die allgemeinen Informationen des Sekretariats der OTIF zur Kenntnis.
- 5.2. Der Fachausschuss für technische Fragen nahm den Bericht der Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) zur Kenntnis.

6. Beschlussvorschläge mit Rechtswirkung

Der Fachausschuss für technische Fragen fasste folgende Beschlüsse:

- 6.1. Annahme einer neuen ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität

Gemäß Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF sowie Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU

- nahm der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltene Einheitliche technische Vorschrift zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) an (Ref. TECH-20039 Anhang);
- hob der Fachausschuss für technische Fragen Anhang I der ETV WAG vom 1. April 2021 mit Wirkung ab dem Datum des Inkrafttretens der ETV TCRC auf;
- hob der Fachausschuss für technische Fragen Anlage K der ETV LOC&PAS vom 1. Januar 2015 mit Wirkung ab dem Datum des Inkrafttretens der ETV TCRC auf;

- beauftragte der Fachausschuss für technische Fragen das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren;
- wies der Fachausschuss für technische Fragen den Generalsekretär an, die ETV TCRC und die geänderten ETV WAG und ETV LOC&PAS auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

6.2. Annahme einer neuen ETV zur Infrastruktur

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nahm der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltene Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF) an (Ref. TECH-20040 Anhang).
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragte das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren.
- Der Fachausschuss für technische Fragen wies den Generalsekretär an, die ETV INF auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

6.3. Überarbeitung der ETV LOC&PAS (Lokomotiven und Personenwagen)

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nahm der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltene Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ an (Ref. TECH-20041 Anhang).
- Der Anhang ersetzt die ETV LOC&PAS vom 1. Januar 2015; die vorherige Fassung wird somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Fassung aufgehoben.
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragte das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren.
- Der Fachausschuss für technische Fragen wies den Generalsekretär an, die neue Fassung auf der Website der Organisation zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen auf der Website der Organisation verfügbar bleiben sollte.

6.4. Überarbeitung der ETV WAG (Güterwagen)

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nahm der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltene Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ an (Ref. TECH-20042 Anhang).
- Der Anhang ersetzt die ETV WAG vom 1. April 2021; die vorherige Fassung wird somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Fassung aufgehoben.
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragte das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren.
- Der Fachausschuss für technische Fragen wies den Generalsekretär an, die neue Fassung auf der Website der Organisation zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen auf der Website der Organisation verfügbar bleiben sollte.

6.5. Überarbeitung der ETV PRM (Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität)

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nahm der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltenen Änderungen der Einheitlichen technischen

Vorschrift zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität an (Ref. TECH-20043 Anhang).

- Der Anhang ersetzt die ETV PRM vom 1. Januar 2015; die vorherige Fassung wird somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Fassung aufgehoben.
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragte das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren.
- Der Fachausschuss für technische Fragen wies den Generalsekretär an, die neue Fassung der ETV auf der Website der Organisation zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.

6.6. Aktualisierung von Anlage 1 der ETV TAF

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) COTIF und mit den Artikeln 6 und 8a APTU nahm der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang des Dokuments TECH-21010 vorgeschlagenen Änderungen an Anlage I der Einheitlichen technischen Vorschrift über Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) in der Fassung vom 1. Juni 2020 an.
- Der Fachausschuss für technische Fragen wies den Generalsekretär an, diesen Beschluss gemeinsam mit einer konsolidierten Fassung der ETV TAF auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

7. Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss

Der Fachausschuss für technische Fragen ersuchte den Revisionsausschuss, im Rahmen seiner Zuständigkeit gemäß Artikel 17 § 1 Buchst. a) COTIF und Artikel 33 § 4 Buchst. g) COTIF die Beschlüsse zur Änderung des Artikels 3a § 5 und des Artikels 15 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF (Anhang G zum COTIF) sowie zur Änderung der entsprechenden Erläuternden Bemerkungen zu treffen.

8. Zur Diskussion

8.1. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten

Der Fachausschuss für technische Fragen

- genehmigte Dokument TECH-21002-CTE13-8.1 in der während der Sitzung geänderten Fassung und leitete die vorgeschlagene schrittweise Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF entsprechend ein;
- stellte fest, wie wichtig die Überwachung und Bewertung ist, und ersuchte daher die Vertragsstaaten um ihre uneingeschränkte Mitarbeit;
- beauftragte das Sekretariat, in Abstimmung mit dem Ausschussvorsitzenden und im Namen des Ausschusses den Dokument TECH-21002-CTE13-8.1 beigefügten Fragebogen in der während der Sitzung geänderten Fassung an die APTU- und ATMF-Vertragsstaaten sowie an regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, zu versenden;
- beschloss, den Vertragsstaaten eine Frist von mindestens drei Monaten (ab Erhalt des Fragebogens) zur Beantwortung des Fragebogens einzuräumen, innerhalb derer die Antworten an das Sekretariat zu senden sind;
- beauftragte das Sekretariat, die Antworten im Hinblick auf die Bewertung des Umsetzungsgrades von APTU und ATMF zu analysieren, seine Ergebnisse in der WG TECH vorzustellen und zu diskutieren und dem Fachausschuss für technische Fragen Bericht zu erstatten;
- beabsichtigte, als nächste Schritte weitere Beteiligte, einschließlich Prüforganen, in die Überwachung einzubeziehen, um auch die korrekte Anwendung der Verfahren im Blick zu haben, und bat das Sekretariat, in Abstimmung mit der WG TECH, bis zur nächsten Tagung geeignete Methoden dafür vorzuschlagen.

8.2. Fahrzeugregister

Der Fachausschuss für technische Fragen

- nahm die Machbarkeitsanalyse zur Einrichtung eines internationalen OTIF-Fahrzeugregisters für Eisenbahnfahrzeuge zur Kenntnis, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind;
- kam zu dem Schluss, dass in Ermangelung grundlegender Informationen derzeit eine Entscheidung über die Einrichtung eines internationalen OTIF-Fahrzeugregisters unmöglich ist;
- ersuchte den Generalsekretär der OTIF, die Vertragsstaaten an ihre Pflichten gemäß Spezifikationen für Fahrzeugregister zu erinnern, und daran, ihm die Informationen zu ihrer Eintragungsstelle und über den Standort (die Internet-Adresse) des Fahrzeugeinstellungsregisters mitzuteilen, sowie ihn darüber zu informieren, wie berechnete Nutzer Zugang zu den registrierten Daten erhalten können;
- ersuchte das OTIF-Sekretariat, diese Information auf der Webseite der OTIF zu veröffentlichen, und zwar in Form einer Liste mit allen Fahrzeugregistern und Informationen darüber, wie die Eintragungsstelle eines jeden VS zu kontaktieren und für berechnete Parteien ein Zugangsrecht zu erwirken ist;
- wies die WG TECH an, die mit der Benutzung des EVR auf EU-Ebene gesammelten Erfahrung zu betrachten, bevor gemeinsam mit der EU und der ERA die Möglichkeit eines gemeinsamen OTIF/EVR ausgelotet wird, und ersuchte die WG TECH, ihn auf dem aktuellen Stand zu halten.

8.3. CTE-Arbeitsprogramm 2021/2022

Der Fachausschuss für technische Fragen nahm Dokument TECH-21008-CTE13-8.3 an und bat das Sekretariat, in Abstimmung mit der ständigen Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) Vorschläge zur entsprechenden Änderung oder Erarbeitung der technischen Vorschriften des COTIF zu entwerfen und dem Ausschuss zur Genehmigung vorzulegen.

Folglich sollte für die 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen insbesondere Folgendes vorbereitet werden:

- Überprüfung der ATMF-Anlage B und gegebenenfalls Vorlage von Änderungsvorschlägen;
- aktualisierter Überblick über Möglichkeiten zur Erleichterung der Suche und des Abrufs von Fahrzeugdaten aus den Fahrzeugregistern gemäß Tagesordnungspunkt 8.2;
- Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem und der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle;
- Fortschrittsbericht über die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten;
- gegebenenfalls eine Aktualisierung für Anlage 1 der ETV TAF.

Der Fachausschuss für technische Fragen bat die WG TECH, weitere Punkte vorzuschlagen, die ihrer Ansicht nach auf die vorläufige Tagesordnung der 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen gesetzt werden sollten.

9. Verschiedenes

Der Fachausschuss für technische Fragen diskutierte die Akzeptanz von CSM-Bewertungsberichten durch benannte Stellen. Der Fachausschuss für technische Fragen kam zu dem Schluss, dass dieses Thema einer weiteren Analyse bedarf. Er ersuchte die WG TECH, dieses Thema auf der Grundlage eines der Arbeitsgruppe zu unterbreitenden Arbeitsdokuments weiter zu prüfen.

10. Nächste Tagung (CTE 14): Bern, 14.–15. Juni 2021

Begrüßung durch das Sekretariat der OTIF

Herr Wolfgang **Küpper** (Generalsekretär der OTIF) eröffnet die Tagung und begrüßt alle Teilnehmer zur 13. Tagung des CTE. Er erinnert daran, dass die Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) im Jahr 2020 wegen der COVID-19-Pandemie abgesagt werden musste. Dennoch seien alle bereits vorbereiteten Vorschläge im Jahr 2020 durch eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren angenommen worden und die Bestimmungen am 1. April 2021 in Kraft getreten. Herr Küpper hebt zwei Vorschläge hervor, die auf dieser Tagung zur Annahme stehen: die ETV (einheitliche technische Vorschrift) zur Infrastruktur und die ETV zur Zugbildung und Prüfung und der Streckenkompatibilität. Die Annahme dieser beiden Vorschläge werde die Anpassung der technischen Interoperabilitätsvorschriften des COTIF an das vierte Eisenbahnpaket der Europäischen Union vervollständigen. Er erinnert daran, dass diese gewaltige Aufgabe im Jahr 2015 begonnen worden sei und bereits zu folgenden Ergebnissen geführt habe:

- Überarbeitung der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATPU und ATMF,
- Überarbeitung von 10 ETV,
- Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen,
- Überarbeitung der fahrzeugregisterspezifischen Vorschriften.

Herr Küpper dankt dem Team der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF (Herr Bas Leermakers, Frau Maria Price und Herr Dragan Nešić) für ihre Arbeit und die Vorbereitung dieser Tagung.

Abschließend erklärt Herr Küpper, dass der Abschluss dieser wichtigen Aufgaben es dem CTE und seiner Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) ermögliche, mit der neuen Aufgabe der Ausarbeitung von Anlagen zu den neuen Einheitlichen Rechtsvorschriften EST zu beginnen. Er erinnert daran, dass die 13. Generalversammlung 2018 den CTE aufgefordert habe, mit der Ausarbeitung der Anlagen zu beginnen, obwohl die Einheitlichen Rechtsvorschriften EST noch nicht in Kraft getreten seien. Der Generalsekretär wünscht allen Teilnehmern erfolgreiches Arbeiten während der Tagung.

Herr Bas **Leermakers** (Leiter der Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF) begrüßt seinerseits alle Teilnehmer im Namen der Abteilung und gibt einige praktische Informationen zum Ablauf dieser Videokonferenztagung des CTE. Er informiert die Teilnehmer, dass eine Simultanverdolmetschung ins Deutsche, Englische und Französische bereitgestellt und die Tagung aufgezeichnet werde. Die Teilnehmerliste ist dieser Niederschrift als [Anlage 1](#) beigelegt.

1. Annahme der Tagesordnung

Herr Leermakers erläutert im Namen des Sekretariates der OTIF (nachstehend „**Sekretariat**“), dass die angepasste vorläufige Tagesordnung der 13. Tagung des CTE mit Rundschreiben TECH-21012 vom 12. April 2021 an die Teilnehmer verschickt worden sei. Während der Sitzung schlägt **GB** vor, den Tagesordnungspunkt 9 (Beschlussvorschlag zur Aktualisierung von Anlage 1 der ETV TAF) nach Punkt 6.5 als neuen Punkt 6.6 zu behandeln. Auf Antrag von **NB-Rail** wird das Thema der Akzeptanz von CSM-Bewertungsberichten durch benannte Stellen unter „Verschiedenes“ (Tagesordnungspunkt 9) aufgenommen. Auf eine Frage von DE bestätigt das Sekretariat, dass die angenommene Tagesordnung als Teil der in der Tagung verwendeten Folien an die Teilnehmer verteilt werde.

Der CTE nimmt die Tagesordnung in der während der Sitzung geänderten Fassung an ([Angenommene Tagesordnung, Anlage II](#)).

2. Anwesenheit und Quorum

Das **Sekretariat** erinnert daran, dass all diejenigen Mitgliedstaaten der OTIF Mitglieder des CTE seien, die zum Zeitpunkt dieser CTE-Tagung die ER ATPU oder ER ATMF anwenden (nachstehend als „Vertragsstaaten“ bezeichnet), aktuell 43 der 50 OTIF-Mitgliedstaaten. Das Sekretariat informiert den

CTE, dass die Europäische Union (EU) dem Generalsekretär mitgeteilt habe, die Stimmrechte von 25 COTIF-Vertragsstaaten, die auch EU-Mitgliedstaaten sind, ausüben zu werden. Dies betreffe Tagesordnungspunkt 6.

3. Wahl des Vorsitzenden

Das **Sekretariat** erklärt das Verfahren zur Wahl des Vorsizes und schlägt das Vereinigte Königreich (Herrn Vaibhav Puri) für den Vorsitz der Tagung vor. Es werden keine weiteren Vorschläge gemacht. Der CTE bestimmt einstimmig das Vereinigte Königreich in Person von Herrn Vaibhav Puri zum Vorsitz für die Tagung.

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

Zwecks effizienter Gestaltung dieser Videokonferenz schlägt der Vorsitzende vor, ganz allgemein zu versuchen, Beschlussvorschläge im Konsens (stillschweigende Zustimmung) anzunehmen. Auf Antrag mindestens eines Mitglieds des Ausschusses werde eine Abstimmung unter Namensaufruf durchgeführt. In diesem Fall werde der Vorsitzende die Delegationsleiter der einzelnen Ausschussmitglieder in der Reihenfolge des französischen Alphabets zur mündlichen Abgabe ihrer Stimme auffordern. Das Sekretariat werde die Ergebnisse auswerten.

Was das Verfahren der Konsensentscheidung (stillschweigende Zustimmung) betrifft, so werde der Vorsitzende zunächst den vollständigen Beschlussvorschlag verlesen. Anschließend werde er fragen, ob es Anmerkungen oder Einwände gegen den Beschlussvorschlag gibt. Sollte dies der Fall sein, müsse der CTE den Vorschlag diskutieren und gegebenenfalls umformulieren. In Ermangelung (weiterer) Kommentare oder Einwände werde der Vorsitzende förmlich die stillschweigende Annahme des Vorschlags vorschlagen. Wenn dieser Vorschlag zur stillschweigenden Annahme nicht zu weiteren Anträgen oder Einwänden führt, werde er zu dem Schluss kommen, dass der CTE den Vorschlag formell angenommen hat.

4. Vorschlag zur Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen

Dokument: [TECH-20002](#)

Das **Sekretariat** erläutert die Gründe für die Änderung der Geschäftsordnung. Die vorgeschlagene neue Geschäftsordnung enthalte neue Fristen für die Veröffentlichung von Dokumenten und orientiere sich an den Geschäftsordnungen anderer OTIF-Organen.

Die **Vertreterin der EU** schlägt vor, in Artikel 21 ausdrücklich die Möglichkeit vorzusehen, in Zukunft Videokonferenz-Tagungen abzuhalten.

Das **Sekretariat** erwidert, dass laut einem Rechtsgutachten, das 2020 mit den Vorsitzenden der OTIF-Organen erörtert worden sei, das Übereinkommen und die Geschäftsordnungen der OTIF-Organen so ausgelegt werden könnten, dass die Abhaltung von Tagungen per Videokonferenz möglich ist. Im Falle von Videokonferenz-Tagungen blieben alle Anforderungen bezüglich Befugnisse, Beschlussfähigkeit (Quorum), Abstimmungen, Verfahren usw. unverändert und anwendbar. Die vorgeschlagenen Änderungen an der Geschäftsordnung des CTE würden daran nichts ändern.

Das Sekretariat schlägt vor, die für die Tagung vorbereitete geänderte Geschäftsordnung anzunehmen, da jede zusätzliche Änderung zeitaufwändig und die Übersetzung in die drei Sprachen während der Sitzung schwierig wäre. Eventuelle Vorschläge für weitere Änderungen könnten, falls erforderlich, zur nächsten Tagung des CTE vorgelegt werden. Die Vertreterin der EU gibt sich damit einverstanden.

DE schlägt eine redaktionelle Änderung in Artikel 5 § 1 letzter Satz (nur deutsche Fassung) vor („Fachausschuss“ solle in „Ausschuss“ geändert werden).

Es werden keine weiteren Änderungsvorschläge gemacht.

Der **Vorsitzende** verliest den angenommenen Beschlussvorschlag:

Der CTE

- nimmt die in Dokument TECH-20002-RoP-CTE dargelegten Änderungen seiner Geschäftsordnung in der auf der Tagung geänderten Fassung an;
- beschließt, dass die geänderte Geschäftsordnung mit sofortiger Wirkung (ab dem 22. Juni 2021) gilt;
- beauftragt das Sekretariat und den Vorsitzenden, die Unterzeichnung der Geschäftsordnung durch den Vorsitzenden nach der Tagung zu veranlassen;
- beauftragt das Sekretariat, die unterzeichnete Geschäftsordnung auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

5. Zur Information

5.1. Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates

Das Sekretariat geht auf die Entwicklungen seit Juni 2020 ein:

- Am 29. September 2020 sei eine neue Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Sekretariat der OTIF, der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union unterzeichnet worden. Ziel der Verwaltungsvereinbarung sei es, den Rahmen für die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF und der EU weiterzuentwickeln, um unter anderem sicherzustellen, dass das COTIF und das EU-Eisenbahnrecht aufeinander abgestimmt bleiben.
- Die geänderten ETV Lärm, ETV Güterwagen und ETV Kennzeichnung sowie die vollständig überarbeitete ECM-Verordnung und die Spezifikationen für Fahrzeugregister seien nach der Abstimmung des CTE im schriftlichen Verfahren am 1. April 2021 in Kraft getreten.
- Am 8. und 9. September habe die Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) getagt und ihre Liste der prioritären Themen erörtert.
- Am 8. Januar 2021 habe die Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) die Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF zu den gemeinsamen Sicherheitsmethoden zur Beurteilung des Sicherheitsniveaus und der sicherheitsbezogenen Leistung von Eisenbahnunternehmen auf nationaler und Unionsebene (CSM ASLP) konsultiert. GB und CH hätten Kommentare geliefert.
- Am 3. März 2021 habe das Sekretariat einen Videokonferenz-Workshop für den Golf-Kooperationsrat (GCC) zur technischen Interoperabilität innerhalb des COTIF-Rahmens, insbesondere der Anhänge F (APTU), G (ATMF) und H (EST), organisiert.
- Am 13.–15. April 2021 habe die Arbeitsgruppe der Rechtsexperten (GTEJ) beschlossen, die inhaltliche Diskussion des von der WG TECH in Dokument TECH-20019-GTEJ (27.02.2020) formulierten Antrags zu verschieben. Die Mitglieder der GTEJ seien gebeten worden, dem Sekretariat der OTIF bis spätestens 5. Juli 2021 schriftliche Kommentare zu diesem Thema zukommen zu lassen. Anschließend solle ein informelles Treffen zu diesem Thema organisiert werden, um die inhaltliche Diskussion auf der nächsten Tagung am 9. und 10. November 2021 (Hybridtagung) vorzubereiten und zu erleichtern.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat und stellt fest, dass der CTE die allgemeinen Informationen des Sekretariats der OTIF zur Kenntnis genommen hat.

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

Dokument: [TECH-21007](#)

Das Sekretariat informiert den CTE über die seit Juni 2020 erzielten Ergebnisse der WG TECH. Es geht kurz auf die relevantesten Punkte aus seinem zu diesem Thema verfassten Bericht ein.

Die WG TECH habe dreimal per Videokonferenz getagt:

- 40. Tagung am 17. und 18. Juni 2020;
- 41. Tagung, am 9. und 10. September 2020;
- 42. Tagung am 17. und 18. November 2020.

Delegationen der folgenden dreizehn Mitgliedstaaten seien an den Tagungen vertreten gewesen: Belgien, Deutschland, Frankreich, Griechenland, Iran, Italien, Marokko, Österreich, Rumänien, Schweden, Schweiz, Serbien und Vereinigtes Königreich.

Die Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission und die ERA seien bei jeder Tagung vertreten gewesen. Die folgenden internationalen Organisationen und Verbände hätten ebenfalls an den Tagungen teilgenommen: Sekretariat der Verkehrsgemeinschaft, CER, NB-Rail, UIC und UIP. An der 40. Tagung hätten ausnahmsweise die beiden Nicht-Mitgliedsstaaten Ägypten und Israel als Beobachter teilgenommen.

Hauptergebnisse:

- Beschlussvorschläge für den CTE 13:
 - neue ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC);
 - neue ETV zur Infrastruktur (ETV Infrastruktur);
 - Überarbeitung der ETV LOC&PAS (Lokomotiven und Personenwagen);
 - Überarbeitung der ETV WAG (Güterwagen);
 - Überarbeitung der ETV PRM (Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität).
- Vorschlag für eine Empfehlung an den Revisionsausschuss der OTIF zur Änderung der ER ATMF betreffend ECM.
- Diskussion über Themen, die nicht zu Vorschlägen geführt haben:
 - vorläufige Diskussion über die Schnittstellen des Fahrzeugregisters – erste Ergebnisse;
 - ETV TAF – Änderung des regelmäßigen (formalisierten) Verfahrens zur Aktualisierung von Anlage I der ETV TAF;
 - ETV-Kennzeichnung – Verschiebung der Diskussion über Zweiwegfahrzeuge bis nach der Überarbeitung der Norm EN 15746-1 2010;
 - Äquivalenztabelle der EU- und COTIF-Vorschriften und Äquivalenztabelle der EU- und COTIF-Terminologie – Aktualisierung.
- Präsentation der EU von Entwicklungen, die für das COTIF von Bedeutung sind:
 - TSI-Überarbeitungspaket 2020–2022 (Fortschrittsberichte zur Überarbeitung der TSI). Die Analyse der EU zu den möglichen Auswirkungen der TSI-Überarbeitungen auf die ETV wird zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen;
 - Überarbeitung der TSI TAF;
 - Verfahren für die Eintragung von aus Nicht-EU-VS in die EU kommenden Fahrzeugen.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat und stellt fest, dass der CTE den vom Sekretariat vorbereiteten Bericht der WG TECH zur Kenntnis genommen hat.

6. Beschlussvorschläge mit Rechtswirkung

6.1. Annahme einer neuen ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität

Dokument: [TECH-20039](#)

Das **Sekretariat** stellt den Vorschlag für die neue ETV vor, die ein rechtliches Umfeld für die harmonisierte und korrekte Anwendung von Artikel 6 § 2 und Artikel 15 der ER ATMF bietet, in denen die Verantwortlichkeiten der Eisenbahnunternehmen für den Betrieb von Zügen festgelegt seien. Die ETV decke zwei Themenbereiche ab: Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität. Die Bestimmungen der ETV würden die derzeitigen Vorschriften in Anhang I der ETV WAG und Anlage

K der ETV LOC&PAS ersetzen. Der Vorschlag stütze sich auf EU-Bestimmungen, insbesondere auf die TSI OPE (Durchführungsverordnung (EU) 2019/773, Punkte 4.2.2.5, 4.2.2.6 und 4.2.2.7) und die RINF-Spezifikationen (Durchführungsverordnung (EU) 2019/777, Tabelle 1 des Anhangs).

Das Sekretariat präsentiert auch einen Zeitstrahl, der die Vorbereitungsarbeiten, einschließlich der Diskussionen in der WG TECH 40, WG TECH 41 und WG TECH 42 und der Übersetzung, darstellt.

Das Sekretariat erklärt, dass das Team nach der Veröffentlichung des ETV-Entwurfs auf der Webseite der Tagung kleinere sprachliche und redaktionelle Fehler festgestellt habe, und bittet den CTE in diesem Zusammenhang um die Erteilung des Mandats, diese geringfügigen Fehler nach der Annahme und vor der Notifizierung an die Vertragsstaaten zu korrigieren. Alternativ sei es auch möglich, diese geringfügigen Korrekturen während der Tagung zu überprüfen, was jedoch zeitaufwändig wäre.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion.

DE ist damit einverstanden, diesmal Fehler zu korrigieren, hoffe aber für die nächste Tagung auf Entwürfe, die keine nachträglichen redaktionellen Korrekturen erfordern. Das vorgeschlagene Vorgehen solle nicht zur Regel werden.

Das **Sekretariat** erklärt, stets sein Möglichstes zu tun, um Fehler zu vermeiden, dass sich aber kleinere sprachliche und redaktionelle Fehler in der Praxis manchmal nicht vermeiden ließen. Dies liege daran, dass Vorschläge zur Änderung von ETV in der Regel im Änderungsmodus zur geltenden Fassung ausgearbeitet und vorbereitet würden. Nach der Annahme des Dokuments würden die im Änderungsmodus angezeigten Änderungen akzeptiert. Die Praxis habe gezeigt, dass diverse kleinere Fehler, wie doppelte Kommata oder Wortwiederholungen, erst in diesem Stadium auffallen. Im Interesse größtmöglicher Transparenz habe das Sekretariat jedoch eine Liste aller Fehler und Korrekturen erstellt; diese könne den Delegierten nach der Tagung zugeschickt werden. **DE** nimmt die Erklärung zur Kenntnis und stimmt dem vorgeschlagenen Ansatz zu.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion für Kommentare zum Arbeitsdokument. Es werden keine weiteren Bemerkungen vorgebracht.

Nach der Verlesung des Beschlussvorschlags, zu dem es keine Kommentare gibt, stellt der **Vorsitzende** fest, dass der CTE wie folgt beschlossen hat:

Gemäß Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF sowie Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU

- nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltene Einheitliche technische Vorschrift zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität (ETV TCRC) an (Ref. TECH-20039 Anhang);
- hebt der Fachausschuss für technische Fragen Anhang I der ETV WAG vom 1. April 2021 mit Wirkung ab dem Datum des Inkrafttretens der ETV TCRC auf;
- hebt der Fachausschuss für technische Fragen Anlage K der ETV LOC&PAS vom 1. Januar 2015 mit Wirkung ab dem Datum des Inkrafttretens der ETV TCRC auf;
- beauftragt der Fachausschuss für technische Fragen das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren;
- weist der Fachausschuss für technische Fragen den Generalsekretär an, die ETV TCRC und die geänderten ETV WAG und ETV LOC&PAS auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

6.2. Annahme einer neuen ETV zur Infrastruktur

Dokument: [TECH-20040](#)

Das **Sekretariat** erklärt, dass es sich zwar um einen neuen Beschlussvorschlag handle, dieser aber eine lange Vorgeschichte habe und seit September 2018 in Vorbereitung sei. Das Thema sei 2019 infolge einer EU-seitigen Überarbeitung der EU-TSI-Infrastruktur (Verordnung (EU) 1299/2014), die zu Änderungen durch die Verordnung (EU) 2019/776 geführt hatte, auf Eis gelegt worden.

In dieser neuen ETV seien die für die Kompatibilität mit Fahrzeugen relevanten Eisenbahninfrastrukturparameter und spezifische Methoden zur Überprüfung dieser Parameter dargelegt. In der EU geltende TSI-Anforderungen, die nicht unter den Anwendungsbereich der ATMF und APTU fallen (d.h. berufliche Qualifikationen, Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen usw.), seien nicht in die ETV übernommen worden. Dokument TECH-20040 liefere ausführlichere Informationen.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion für Kommentare zum Arbeitsdokument. Es werden keine Bemerkungen vorgebracht.

Nach der Verlesung des Beschlussvorschlags, zu dem es keine Kommentare gibt, stellt der **Vorsitzende** fest, dass der CTE wie folgt beschlossen hat:

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltene Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem „Infrastruktur“ (ETV INF) an (Ref. TECH-20040 Anhang).
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren.
- Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die ETV INF auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

6.3. Überarbeitung der ETV LOC&PAS (Lokomotiven und Personenwagen)

Dokument: [TECH-20041](#)

Das **Sekretariat** erläutert die Änderungen an der ETV LOC&PAS, die Folgendes umfassen:

- Klarstellung des technischen Anwendungsbereichs;
- neue Anforderungen betreffend automatische Umspursysteme, Wirbelstrombremsen, aerodynamische Wirkungen des fahrzeugseitigen Energiemesssystems und neue optionale Anforderungen für Einheiten, die für den Einsatz im freizügigen Fahrbetrieb ausgelegt sind (insbesondere für Reisezugwagen im internationalen Verkehr);
- neue Vorschriften für die Änderung bestehender Einheiten und Typen von Einheiten;
- neue Vorschriften für die Erweiterung des Verwendungsgebietes von Personenzugfahrzeugen;
- Aktualisierung der Verweise auf Normen und EU-Rechtsvorschriften;
- Sonderfälle, die für das Netz des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland gelten, soweit diese Sonderfälle für den internationalen Verkehr relevant sind.

Diese ETV werde die ETV LOC&PAS 2015 ersetzen und an die TSI LOC&PAS der EU, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2020/387, angeglichen werden. Die vorbereiteten Änderungsentwürfe seien auf der WG TECH 40, WG TECH 41 und WG TECH 42 erörtert worden.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion für Kommentare.

Das **CER** nimmt das Dokument zur Kenntnis und dankt dem Sekretariat für die gute Arbeit bei der Angleichung der Texte an die TSI der EU. **GB** stimmt seinem Vorredner zu und unterstützt den Änderungsvorschlag für die ETV. Es werden keine weiteren Bemerkungen vorgebracht.

Der **Vorsitzende** dankt allen, die an den verschiedenen Tagungen der WG TECH beteiligt waren.

Nach der Verlesung des Beschlussvorschlags, zu dem es keine Kommentare gibt, stellt der **Vorsitzende** fest, dass der CTE wie folgt beschlossen hat:

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltene Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Lokomotiven und Personenwagen“ an (Ref. TECH-20041 Anhang).

- Der Anhang ersetzt die ETV LOC&PAS vom 1. Januar 2015; die vorherige Fassung wird somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Fassung aufgehoben.
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren.
- Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die neue Fassung auf der Website der Organisation zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen auf der Website der Organisation verfügbar bleiben sollte.

6.4. Überarbeitung der ETV WAG (Güterwagen)

Dokument: [TECH-20042](#)

Das **Sekretariat** stellt die Änderungen der ETV WAG vor, die folgende Punkte umfassen: neue Vorschriften für Fälle, in denen vorhandene Einheiten oder Typen von Einheiten geändert werden, und in denen das Verwendungsgebiet erweitert wird. Zudem seien Sonderfälle, die für das Netz des Vereinigten Königreichs Großbritannien gelten, soweit diese Sonderfälle für den internationalen Verkehr relevant sind, hinzugefügt worden. Das Sekretariat erläutert darüber hinaus, dass es sich bei den Änderungen in dieser ETV um zusätzliche Änderungen handele, die bei der letzten Überarbeitung der ETV WAG nicht hätten berücksichtigt werden können.

Die geänderte ETV WAG sei äquivalent zur TSI WAG der EU (Verordnung (EU) 2020/387). Die Änderungen der ETV seien auf der WG TECH 41 und WG TECH 42 diskutiert worden.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion für Kommentare zum Arbeitsdokument. Es werden keine Bemerkungen vorgebracht.

Nach der Verlesung des Beschlussvorschlags, zu dem es keine Kommentare gibt, stellt der **Vorsitzende** fest, dass der CTE wie folgt beschlossen hat:

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltene Einheitliche technische Vorschrift zum Teilsystem „Fahrzeuge – Güterwagen“ an (Ref. TECH-20042 Anhang).
- Der Anhang ersetzt die ETV WAG vom 1. April 2021; die vorherige Fassung wird somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Fassung aufgehoben.
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren.
- Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die neue Fassung auf der Website der Organisation zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen auf der Website der Organisation verfügbar bleiben sollte.

6.5. Überarbeitung der ETV PRM (Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität)

Dokument: [TECH-20043](#)

Das **Sekretariat** stellt die Änderungen der ETV PRM vor, die folgende Punkte umfassen: Klarstellung des technischen Anwendungsbereichs, redaktionelle Änderungen und Umformatierung zur besseren Lesbarkeit des Textes, Aktualisierung der Verweise auf Rechtsdokumente und Aktualisierung der Liste der Sonderfälle, die für das Netz des Vereinigten Königreichs Großbritannien gelten, soweit diese Sonderfälle für den internationalen Verkehr relevant sind.

Die geänderte ETV PRM sei äquivalent zur TSI PRM der EU (Verordnung (EU) 2019/772). Die ETV PRM sei auf der 40., 41. und 42. Tagung der WG TECH diskutiert und geprüft worden.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion für Kommentare.

Das **CER** stellt fest, dass der Vorschlag der ETV PRM mit der TSI PRM der EU übereinstimmt. Es nennt vier Punkte, die bei den nachfolgenden Diskussionen zur Überarbeitung der TSI auf EU-Ebene berücksichtigt werden sollten. Dazu gehörten: Fahrkartenautomaten, Abfahrtsinformationen, Informationsbildschirme und das Registrierungssystem.

Der **Vorsitzende** dankt dem CER für die nützlichen Informationen.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion für Kommentare zum Arbeitsdokument. Es werden keine weiteren Bemerkungen vorgebracht.

Nach der Verlesung des Beschlussvorschlags, zu dem es keine Kommentare gibt, stellt der **Vorsitzende** fest, dass der CTE wie folgt beschlossen hat:

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) und Artikel 35 COTIF und Artikel 6 der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang enthaltenen Änderungen der Einheitlichen technischen Vorschrift zur Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität an (Ref. TECH-20043 Anhang).
- Der Anhang ersetzt die ETV PRM vom 1. Januar 2015; die vorherige Fassung wird somit zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der neuen Fassung aufgehoben.
- Der Fachausschuss für technische Fragen beauftragt das Sekretariat, vor Mitteilung des Beschlusses alle offensichtlichen sprachlichen und redaktionellen Fehler in den drei Sprachfassungen zu korrigieren.
- Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, die neue Fassung der ETV auf der Website der Organisation zu veröffentlichen, wobei auch die aufgehobene Fassung für künftige Inbezugnahmen online verfügbar bleiben sollte.

6.6. Beschlussvorschlag zur Aktualisierung von Anlage 1 der ETV TAF

Dokument: [TECH-21010](#)

Der **Vorsitzende** erinnert daran, dass dieser Tagesordnungspunkt, wie zu Beginn der Tagung vereinbart, von „Verschiedenes“ zu Punkt 6.6 verschoben wurde.

Das **Sekretariat** erläutert den Hintergrund und den Inhalt der Änderungen in der im Rahmen der Überarbeitung von Anlage I der ETV TAF. Anlage I enthalte Verweise und Änderungen an technischen Dokumenten, die Software-Codierungen enthalten, welche für den Informationsaustausch und die harmonisierte Umsetzung der TAF-Bestimmungen erforderlich sind. Die Änderungen an den Codes würden in der Regel in der entsprechenden ERA-Arbeitsgruppe, an der auch das Sekretariat der OTIF teilnehme, diskutiert und vereinbart. Die Änderungen seien erforderlich, um Fehler zu korrigieren, Rückmeldungen zu berücksichtigen, mit dem technischen Fortschritt Schritt zu halten und die Gleichwertigkeit mit den in der EU geltenden Spezifikationen zu wahren. Auf der 40. Tagung der WG TECH hätten sich das Sekretariat der OTIF und die ERA auf ein Verfahren für eine schnelle und effiziente Aktualisierung der Änderungen geeinigt.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion für Kommentare zum Arbeitsdokument. Es werden keine Bemerkungen vorgebracht.

Nach der Verlesung des Beschlussvorschlags, zu dem es keine Kommentare gibt, stellt der **Vorsitzende** fest, dass der CTE wie folgt beschlossen hat:

- In Übereinstimmung mit Artikel 20 § 1 Buchst. b) COTIF und mit den Artikeln 6 und 8a APTU nimmt der Fachausschuss für technische Fragen die im Anhang des Dokuments TECH-21010 vorgeschlagenen Änderungen an Anlage I der Einheitlichen technischen Vorschrift über Telematikanwendungen für den Güterverkehr (ETV TAF) in der Fassung vom 1. Juni 2020 an.

- Der Fachausschuss für technische Fragen weist den Generalsekretär an, diesen Beschluss gemeinsam mit einer konsolidierten Fassung der ETV TAF auf der Website der Organisation zu veröffentlichen.

7. Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss

Dokument: [TECH-20045](#)

Das Sekretariat gibt eine Einführung ins Thema und erläutert den Hintergrund und die Gründe für den Vorschlag. Nach der vollständigen Überarbeitung von ATMF-Anlage A, in der die Regeln für die Zertifizierung von für die Instandhaltung zuständigen Stellen festgelegt sind, sei festgestellt worden, dass die Artikel 3a und 15 der ER ATMF zur Angleichung an die an der Anlage vorgenommenen Änderungen geändert werden müssten. Darüber hinaus müssten auch die Verweise auf kürzlich überarbeitete EU-Rechtsvorschriften aktualisiert werden.

Da Änderungen an den ER ATMF in die Zuständigkeit des Revisionsausschusses fielen, müsse der CTE diesen um die Vornahme von Änderungen an den Einheitlichen Rechtsvorschriften ersuchen.

Der Vorschlag zur Überarbeitung enthalte Analysen der Situation, Änderungsvorschläge zu Artikel 3a und Artikel 15 (siehe Darstellung unten) sowie Änderungsvorschläge zu den Erläuternden Bemerkungen zu den ER ATMF.

Der Vorsitzende eröffnet die Diskussion für Kommentare. GB unterstützt den Vorschlag und stimmt zu, dass diese Nichtübereinstimmung dringend behoben werden sollte. Es werden keine weiteren Bemerkungen vorgebracht.

Der Vorsitzende stellt fest, dass der CTE den Revisionsausschuss ersucht:

1. Artikel 3a § 5 der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF wie folgt zu ändern:

§ 5 ~~Bei voller Äquivalenz zwischen den in der Europäischen Union geltenden Vorschriften und den in Artikel 15 § 2 genannten COTIF-Vorschriften wird bei einer zertifizierte für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM)² für Güterwagen, die die Bestimmungen von Artikel 15 § 2 erfüllt, von der Erfüllung der Bestimmungen von Artikel 15 § 2 erfüllt, von der Erfüllung der ~~gilt als gemäß geltender Gesetzgebung~~ entsprechenden Rechtsvorschriften der Europäischen Union ~~und entsprechender nationaler Gesetzgebung zertifiziert ausgegangen und vice versa umgekehrt, wenn zwischen dem gemäß Artikel 14a (5) der Eisenbahnsicherheitsrichtlinie 2004/49/EG der EU angenommenen Zertifizierungssystem und den vom~~~~

Der Fachausschuss für technische Fragen ist befugt, die Äquivalenz zwischen den innerhalb der Europäischen Union geltenden Vorschriften und den in gemäß Artikel 15 § 2 genannten COTIF-Vorschriften zu erklären. angenommenen Regelungen volle Äquivalenz besteht. Diese angenommenen Regelungen sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Fußnote 2: Die Anforderungen an die für die Instandhaltung zuständige Stelle sind in Artikel 15 enthalten.

Die Erläuternde Bemerkungen wie folgt zu ergänzen:

- Die neuen Vorschriften für die Zertifizierung von ECM in ATMF-Anlage A beziehen sich nicht mehr ausschließlich auf Güterwagen, weswegen der Verweis auf Güterwagen gestrichen werden muss.
- Vor dem 1. April 2021 galten die Vorschriften in ATMF-Anlage A nur für die Zertifizierung von ECM für Güterwagen, weswegen nur Zertifikate von ECM für Güterwagen gegenseitig anerkannt werden konnten. Da es keine Zertifizierungsanforderungen für ECM von anderen Fahrzeugen als Güterwagen gab, fand die gegenseitige Anerkennung dieser ECM bislang stillschweigend statt.
- Die am 1. April 2021 neu in Kraft tretenden Vorschriften der ATMF-Anlage A gelten für alle ECM, sodass alle ECM die gemeinsamen Anforderungen erfüllen müssen. Dennoch können einige ECM unter in ATMF-Anlage A klar definierten Ausnahmebedingungen die Einhaltung der Anforderungen

nachweisen, ohne dass eine Zertifizierung erforderlich ist. Dementsprechend würde eine strikt auf ECM-Zertifikate beschränkte gegenseitige Anerkennung das Risiko mit sich bringen, dass ECM, die von der Zertifizierung ausgenommen sind, nicht gegenseitig anerkannt werden.

- Daher muss anstelle der ECM-Zertifikate die Übereinstimmung der ECM mit den geltenden Vorschriften gegenseitig anerkannt werden. In der Folge ist der Verweis auf die Zertifizierung aus Artikel 3a § 5 ATMF zu entfernen.
- Der Verweis auf nationale Rechtsvorschriften sollte gestrichen werden, da die Vorschriften für die Zertifizierung von ECM für Fahrzeuge im internationalen Verkehr inzwischen auf internationaler Ebene umfassend geregelt sind.
- Zur Vermeidung, dass die ATMF bei jeder Änderung des EU-Rechts angepasst werden müssen, sollte zudem der präzise Verweis auf einen bestimmten EU-Text entfernt und durch einen allgemeinen Verweis ersetzt werden.
- Der Verweis auf die „vom Fachausschuss für technische Fragen [...] angenommenen Regelungen“ sollte ebenfalls gestrichen werden. Die alleinige Annahme von Vorschriften gibt diesen noch keine Rechtskraft. Das Inkrafttreten der Beschlüsse des Ausschusses ist in Artikel 35 §§ 4 und 4 COTIF (Grundübereinkommen) geregelt. Folglich ist es besser, einfach von „COTIF-Vorschriften“ zu sprechen, einem Ausdruck, der alle unter das COTIF fallenden Rechtsvorschriften umfasst.
- Da der präzise Verweis auf das EU-Recht gestrichen wird, ist es wichtig, die Zuständigkeit für die Erklärung der Äquivalenz zwischen EU-Vorschriften und OTIF-Vorschriften festzulegen. Diese Zuständigkeit sollte dem Fachausschuss für technische Fragen in Analogie zu Artikel 13 § 4 Buchst. b) der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU übertragen werden, der dem Fachausschuss für technische Fragen in Bezug auf die Eisenbahnsicherheit die Zuständigkeit für die Erklärung der Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der ETV und der entsprechenden TSI verleiht.
- Der letzte Satz, der sich lediglich auf Anlage A bezieht, wird hier nicht benötigt, da diese in Artikel 15 ATMF erwähnt wird.

2. Artikel 15 § 2 der Einheitliche Rechtsvorschriften ATMF wie folgt zu ändern:

Artikel 15 Instandhaltung der Fahrzeuge

§ 2 Jedem Fahrzeug ist, bevor es zum Betrieb zugelassen oder auf dem Netz eingesetzt wird, eine ECM zuzuweisen, die in der Datenbank gemäß Artikel 13 registriert sein muss. Die ECM gewährleistet mittels eines Instandhaltungssystems, dass die Fahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind. Die ECM kann sich Vertragspartnern, einschließlich ~~Ausbesserungswerken~~ Ausbesserungswerkstätten, bedienen.

Der Fachausschuss für technische Fragen ist zuständig für die Annahme ~~und Änderung von Vorschriften betreffend die Zertifizierung und Prüfung von ECM und die Instandhaltungsfunktionen, einschließlich der von den beteiligten Parteien zu erfüllenden Anforderungen der Zertifizierungs- und Prüfvorschriften für ECM und Ausbesserungswerke~~. Die Vorschriften sind in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften enthalten.

Alle ECM müssen die in Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften festgelegten Anforderungen und Bewertungskriterien erfüllen.

~~Die für die Instandhaltung eines ECM für Güterwagens zuständige Stelle ist von einer ECM-Zertifizierungsstelle zu zertifizieren~~ müssen zertifiziert sein.

ECM für andere Fahrzeuge als Güterwagen müssen zertifiziert sein, es sei denn, es gilt eine Ausnahme gemäß Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften.

ECM-Zertifikate werden ausschließlich von ECM-Zertifizierungsstellen ausgestellt, die in Übereinstimmung mit Anlage A dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften in einem der Vertragsstaaten akkreditierte oder/ anerkannt ~~wurde~~ sind.

Die Erläuternde Bemerkungen wie folgt zu ergänzen:

- Die neuen Vorschriften für die Zertifizierung von ECM in ATMF-Anlage A beziehen sich nicht mehr ausschließlich auf Güterwagen, weswegen der Verweis auf Güterwagen gestrichen werden muss.
- Wenn der Ausschuss für die Annahme von Vorschriften zuständig ist, so erstreckt sich diese Zuständigkeit auch auf deren Änderung, sodass die explizite Erwähnung der Zuständigkeit für die Änderung von Vorschriften überflüssig ist und gestrichen werden sollte.
- In ATMF-Anlage A sind die von allen ECM einzuhaltenden Anforderungen festgelegt sowie die Vorschriften für die Zertifizierung und Prüfung von ECM, die von den ECM-Zertifizierungsstellen zu befolgen sind. Darüber hinaus sind Anforderungen enthalten, die von anderen Parteien, wie z. B. den Vertragsstaaten, den zuständigen Behörden, dem Registerführer des ECM-Registers und dem Generalsekretär der OTIF, zu erfüllen sind.
- In den ATMF wird allgemein festgelegt, dass alle ECM für Güterwagen zertifiziert sein müssen; dieser allgemeine Grundsatz gilt in der Regel auch für alle anderen ECM. Nichtsdestoweniger besteht innerhalb der ATMF-Anlage A jedoch die Möglichkeit für Detailregelungen, wonach z. B. bestimmte ECM von der Zertifizierung ausgenommen werden können.
- Die Ausstellung von ECM-Zertifikaten muss ausschließlich ECM-Zertifizierungsstellen vorbehalten sein, die in Übereinstimmung mit ATMF-Anlage A in einem der Vertragsstaaten akkreditiert oder anerkannt sind.

Der Fachausschuss für technische Fragen hält diese Änderungen für dringend erforderlich, da die derzeitigen Texte zu Unklarheiten oder Widersprüchen hinsichtlich der Frage führen können, ob bestimmte ECM gegenseitig anzuerkennen sind oder nicht. Er ersucht den Revisionsausschuss daher darum, diese Änderungen zum frühestmöglichen Zeitpunkt zu prüfen und, falls der Revisionsausschuss nicht vor Ende 2021 zusammentreten sollte, so bald wie möglich im schriftlichen Verfahren über die Vorschläge abzustimmen.

8. Zur Diskussion

8.1. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten

Dokumente: [SG-20008](#)

[TECH-21002](#)

[TECH-21002 Anhang](#)

Das **Sekretariat** informiert die Tagung darüber, dass ein einheitliches und kohärentes Überwachungs- und Bewertungssystem für die Organisation (OTIF) entwickelt werde und erläutert den Delegierten die zu diesem TOP vorliegenden beiden Dokumente.

Das erste Dokument (Ref. SG-20008) sei ein Rundschreiben des Generalsekretärs an die Organe der OTIF, einschließlich des CTE, über die Ergebnisse der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten im Hinblick auf die Entwicklung eines Beschlussentwurfs zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten. Der Beschlussentwurf solle auf der nächsten Tagung der Generalversammlung im September 2021 zur Annahme vorgeschlagen werden. Ferner habe der Generalsekretär die Organe (einschließlich des CTE) aufgefordert, den Beschlussentwurf vorläufig anzuwenden und ihre Erfahrungen mitzuteilen.

Weitere Informationen seien auf der Website der OTIF unter folgendem Link zu finden: [Tätigkeiten => Arbeitsgruppe der Rechtsexperten => Dokumente => 2019](#).

In Reaktion auf das Schreiben SG-20008 habe das Sekretariat das Arbeitsdokument TECH-21002 vom 21.4.2021 erstellt, in dem ein Plan zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF vorgeschlagen werde. Es werde ein zweistufiger Ansatz vorgeschlagen, bei dem erstens die

Vertragsstaaten in Form eines Fragebogens und zweitens die Akteure des Eisenbahnsektors einbezogen werden sollten. Das Sekretariat stellt klar, dass es sich bei dem Beschlussvorschlag um ein Mandat für das Sekretariat handele, mit der Überwachung und Bewertung fortzufahren.

Der **Vorsitzende** fasst die Präsentation zusammen und bekräftigt, dass die Aufgabe darin bestehe, Fragebögen zu versenden und Informationen zu sammeln, um ein Gefühl dafür zu bekommen, wie umfassend die Einheitlichen Rechtsvorschriften genutzt werden und um einen Überblick über die allgemeine Wahrnehmung des rechtlichen Rahmens des COTIF zu erhalten. Er eröffnet die Diskussion für Kommentare.

NB-Rail fragt, ob der Fragebogen auch Fragen zur Überwachung von Prüforganeen enthalte oder ob dies zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht gezogen werde. Er erinnert daran, dass die ERA auch die Leistung der Prüforgane überwache.

Das **Sekretariat** erwidert, dass der vorgeschlagene Fragebogen keine spezifischen Fragen zu Prüforganeen enthalte. Es erläutert, dass die Prüforgane in der EU unter das EU-Recht fielen, und es einen guten Überblick darüber gebe, wer diese Stellen sind. Für die Nicht-EU-Staaten sei die Situation der Prüforgane jedoch weniger klar. Nur wenige Vertragsstaaten hätten dem Generalsekretär der OTIF ihre Prüforgane mitgeteilt, und bei diversen anderen Vertragsstaaten sei die Situation derzeit unklar. Zweck des Fragebogens sei es, zunächst auf einer höheren Ebene anzusetzen und die Vertragsstaaten zu fragen, wer ihre zuständigen Behörden und Prüforgane sind und wie sie die Anforderungen an Fahrzeugregister usw. umgesetzt haben. Der vorliegende Vorschlag ziele nicht darauf ab, die Leistung der Prüforgane zu bewerten, aber dies könnte zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht gezogen werden, wenn der CTE dies unterstütze.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und betont, dass sich Frage 12 auf allgemeinere Bemerkungen beziehe und somit Raum für eine detailliertere Antwort zur Prüforganeen liefern könne.

CH bittet um weitere Informationen über die Beteiligung des CTE an der Analyse der Antworten auf die Fragen und erklärt sich gerne bereit, zu dieser Arbeit beizutragen und sie zu unterstützen.

Das **Sekretariat** dankt CH für sein Angebot und erklärt, dass der CTE der erste Ausschuss sein werde, der mit der Überwachung und Bewertung beginnt. Es werde erwartet, dass auch andere OTIF-Ausschüsse diese Arbeiten in der nächsten Zeit in Angriff nehmen. Es werde vorgeschlagen, den Vertragsstaaten ab Erhalt des Fragebogens drei Monate Zeit für die Beantwortung zu geben. Das Sekretariat werde die erhaltenen Ergebnisse zusammenfassen und sie der WG TECH vorlegen. In dieser Phase würden dann auch die Mitgliedstaaten einbezogen. Die von der WG TECH gezogenen Schlussfolgerungen könnten dem nächsten CTE zur Entscheidung über die nächsten Schritte vorgelegt werden.

FR dankt dem Sekretariat für die ausführliche Präsentation und bittet das Sekretariat um Klarstellung, wann die dreimonatige Antwortfrist beginnt, z.B. am Ende der CTE-Tagung oder am Datum des Rundschreibens. Angesichts der herannahenden Sommerferien könne die interne Koordinierung eine Herausforderung darstellen.

Das **Sekretariat** erläutert, dass nach der Genehmigung des Fragebogens durch den CTE die nächsten Schritte darin bestünden, ein Rundschreiben vorzubereiten und vom Vorsitzenden des CTE unterzeichnen zu lassen. Man schlage vor, die dreimonatige Frist ab dem Datum des Rundschreibens zu starten. Das Schreiben solle nicht vor Mitte/Ende Juli verschickt werden, sodass die Vertragsstaaten für die Beantwortung bis mindestens Mitte Oktober Zeit hätten. Der CTE könne sich auch auf eine Verlängerung des vorgeschlagenen Dreimonatszeitraums einigen, wenn er dies für notwendig halte. Ursprungsidee hinter der Dreimonatsfrist sei gewesen, sicherzustellen, dass die Antworten rechtzeitig eingehen, um sie auf der 45. Tagung der WG TECH im November 2021 diskutieren zu können. Sollte der CTE beschließen, die Antwortfrist zu verlängern, hätte dies zur Folge, dass es nicht möglich wäre, die Ergebnisse auf der 14. Tagung des CTE zu präsentieren.

Die **Vertreterin der EU** ist der Ansicht, dass dies eine sehr wichtige Initiative und ein großer Schritt in Richtung Erleichterung des internationalen Verkehrs ist. Sie stellt fest, dass es keine Fragen zur korrekten Durchführung der Verfahren gebe und fragt, ob solche Fragen hinzugefügt werden könnten.

Das **Sekretariat** erläutert seinen Vorschlag, zunächst die Umsetzung in den Vertragsstaaten zu bewerten, z.B. ob eine zuständige Behörde und ein Fahrzeugregister eingerichtet wurden und funktionieren. Es erscheine verfrüht, die korrekte Anwendung eines Verfahrens zu beurteilen, wenn die für die Durchführung des Verfahrens zuständige Stelle nicht bekannt sei. Ein weiteres Ziel sei es, die Anzahl der Fahrzeuge im internationalen Verkehr und das Volumen des internationalen Verkehrs zu ermitteln. Weitere Einzelheiten zur Umsetzung der in den Einheitlichen Rechtsvorschriften, ihren Anlagen und ETV festgelegten Verfahren könnten zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht gezogen werden. Punkt 6 des Beschlussvorschlags spiegele dies wider.

Im Anschluss an die Bemerkungen von NB-Rail und der EU schlägt das **Sekretariat** die folgende Änderung vor (Text in rot). „6. *beabsichtigt, als nächste Schritte weitere Beteiligte, einschließlich Prüforganen, in die Überwachung einzubeziehen, um auch die korrekte Anwendung der Verfahren im Blick zu haben, und bittet das Sekretariat, in Abstimmung mit der WG TECH, bis zur nächsten Tagung geeignete Methoden dafür vorzuschlagen.*“ Die vorgeschlagene Änderung wird unterstützt.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion und den während der Sitzung geänderten Beschlussvorschlag zusammen. Es werden keine Bemerkungen vorgebracht. Der Vorsitzende verliest den Beschlussvorschlag, der stillschweigend angenommen wird. Der CTE

1. genehmigt Dokument TECH-21002-CTE13-8.1 in der während der Sitzung geänderten Fassung und leitet die vorgeschlagene schrittweise Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF entsprechend ein;
2. stellt fest, wie wichtig die Überwachung und Bewertung ist, und ersucht daher die Vertragsstaaten um ihre uneingeschränkte Mitarbeit;
3. beauftragt das Sekretariat, in Abstimmung mit dem Ausschussvorsitzenden und im Namen des Ausschusses den Dokument TECH-21002-CTE13-8.1 beigefügten Fragebogen in der während der Sitzung geänderten Fassung an die APTU- und ATMF-Vertragsstaaten sowie an regionale Organisationen, die dem COTIF beigetreten sind, zu versenden;
4. beschließt, den Vertragsstaaten eine Frist von mindestens drei Monaten (ab Erhalt des Fragebogens) zur Beantwortung des Fragebogens einzuräumen, innerhalb derer die Antworten an das Sekretariat zu senden sind;
5. beauftragt das Sekretariat, die Antworten im Hinblick auf die Bewertung des Umsetzungsgrades von APTU und ATMF zu analysieren, seine Ergebnisse in der WG TECH vorzustellen und zu diskutieren und dem Fachausschuss für technische Fragen Bericht zu erstatten;
6. beabsichtigt, als nächste Schritte weitere Beteiligte, einschließlich Prüforganen, in die Überwachung einzubeziehen, um auch die korrekte Anwendung der Verfahren im Blick zu haben, und bittet das Sekretariat, in Abstimmung mit der WG TECH, bis zur nächsten Tagung geeignete Methoden dafür vorzuschlagen.

8.2. Fahrzeugregister

Dokument: [TECH-21009](#)

Das **Sekretariat** erinnert an die Verpflichtung der Vertragsstaaten, entweder ein eigenes Fahrzeugregister einzurichten oder ein regionales Register, wie das europäische Fahrzeugeinstellungsregister (EVR), zu nutzen. Es liefert auch kurze Hintergrundinformationen zu den Diskussionen darüber, wie sichergestellt werden könne, dass fahrzeugbezogene Daten zugänglich sind und dass die verschiedenen Register miteinander verbunden sind. Das Sekretariat stellt das Arbeitsdokument über die Machbarkeit der Einrichtung eines internationalen OTIF-Fahrzeugregisters vor. Die Analyse sei im Anschluss an bilaterale und Gruppensitzungen mit der Europäischen Kommission, der ERA und Registerexperten aus den Vertragsstaaten sowie mit Interessengruppen, die Erfahrungen mit der Entwicklung, Nutzung und Pflege solcher Register haben, durchgeführt worden. Das Sekretariat dankt allen für den offenen Informationsaustausch. Es weist darauf hin, dass sich alle Beteiligten verpflichtet fühlten, eine Lösung zu finden, um den Zugang zu fahrzeugbezogenen Daten zu gewährleisten. Das Sekretariat präsentiert seine Ergebnisse, die in drei Aspekte unterteilt wurden:

politischer Aspekt (Nachfrage und Bedarf der Vertragsstaaten an einem solchen Register), technischer Aspekt (Verwendung der Software, Komplexität des Instruments, Kosten und Ressourcen) und rechtlicher Aspekt (Rolle des Registerführers, vertragliche Vereinbarungen zwischen OTIF und ERA, den Vertragsstaaten). Die Schlussfolgerungen lauteten, dass es an wesentlichen Informationen über die Erfahrungen mit dem EVR, über das Budget, die Ressourcen und die rechtlichen Folgen für das Sekretariat der OTIF, wenn es zum Registerführer werde, sowie über die möglichen Kosten für die Vertragsstaaten und andere Nutzer fehle. Das Sekretariat erklärt, es sei noch zu früh für einen konkreten Vorschlag darüber, wie die Konnektivität zwischen den Registern und der Zugang zu den Fahrzeugdaten gewährleistet werden können. Für die Zwischenzeit schlage man vor, dass die Vertragsstaaten dem Generalsekretär den Standort ihres Registers, ihre Eintragungsstelle und die Stelle, bei der der Zugang zum Register beantragt werden könne, mitteilen sollten. Das Sekretariat werde diese Informationen dann auf der Website der OTIF veröffentlichen.

Der **Vorsitzende** eröffnet die Diskussion.

CH begrüßt die Analyse und erkundigt sich nach dem Zeitplan für die weiteren Schritte. CH erläutert die aktuelle Situation in Bezug auf den EVR-Zugang: Die Schweiz werde keinen dezentralen Zugang zum EVR haben. Betreffend die Migration der Daten in das zentralisierte EVR, müsse die Schweiz zunächst den rechtlichen Rahmen klären. Es sei möglich, dass zwischen dem Zeitpunkt, zu dem der ECVVR abgeschaltet wird, und dem Zeitpunkt, zu dem die Schweiz für eine Migration zum zentralen EVR bereit ist, eine Lücke entsteht. Die NSB der Schweiz arbeitete eng mit der ERA zusammen, um eine Unterbrechung des Geschäftsbetriebs zu vermeiden.

Das **Sekretariat** erwidert, dass es keinen spezifischen Zeitplan für die Übermittlung von Informationen an den Generalsekretär gebe. Die Vertragsstaaten hätten ihre Fahrzeugregister bis zum 16. Juni 2021 förmlich eingerichtet haben sollen. Das Sekretariat schlägt vor, die Vertragsstaaten zu fragen, wie sie ihre Fahrzeugregister umgesetzt/eingerichtet hätten. Sobald die Informationen verfügbar seien, würden sie auf der Website der OTIF veröffentlicht.

Die **UIC** dankt dem Sekretariat für die geleistete Arbeit und für die ausführliche Erläuterung der zu lösenden Probleme. Sie unterstütze den Vorschlag, der die aktuelle Situation widerspiegele, insbesondere die Verfolgung der künftigen Entwicklungen in der EU und in den Nicht-EU-Vertragsstaaten. Die UIC erinnert daran, wie wichtig es sei, auf internationaler Ebene Zugang zu Fahrzeugdaten zu haben.

GB hebt drei Punkte hervor: einmalige Dateneingabe, Transparenz und Zugang. Die effektivste Lösung sei es, alle bestehenden Register miteinander zu verbinden. Mit der vom Sekretariat vorgeschlagenen Zwischenlösung könne man das Problem der Transparenz und des Zugangs in den Griff bekommen, aber das Problem der einmaligen Dateneingabe sei damit noch nicht gelöst, und das solle nicht vergessen werden.

Das **CER** dankt dem Sekretariat für die Präsentation und weist darauf hin, dass es wichtig sei, eine Architektur zu haben, die alle relevanten Register miteinander verbinden könne. Die technischen Aspekte der Konnektivität seien auch wichtig, wenn zu einem späteren Zeitpunkt neue Felder definiert und in das Register aufgenommen werden müssten. Das CER merkt an, dass die Digitalisierung Auswirkungen auf das Klima haben könne, so dass es sinnvoll sei, dies bei der Bewertung der Umsetzung des Fahrzeugregisters zu berücksichtigen.

Der **Vorsitzende** dankt dem Sekretariat für seine Arbeit und den Delegierten für ihr Feedback während der Sitzung. Er fasst die Diskussion zusammen und präsentiert den Beschlussvorschlag. Es werden keine weiteren Bemerkungen vorgebracht. Der Vorsitzende verliest anschließend den Beschlussvorschlag, der stillschweigend angenommen wird. Der CTE

1. nimmt die Machbarkeitsanalyse zur Einrichtung eines internationalen OTIF-Fahrzeugregisters für Eisenbahnfahrzeuge zur Kenntnis, die für den internationalen Verkehr bestimmt sind;
2. kommt zu dem Schluss, dass in Ermangelung grundlegender Informationen derzeit eine Entscheidung über die Einrichtung eines internationalen OTIF-Fahrzeugregisters unmöglich ist;

3. ersucht den Generalsekretär der OTIF, die Vertragsstaaten an ihre Pflichten gemäß Spezifikationen für Fahrzeugregister zu erinnern, und daran, ihm die Informationen zu ihrer Eintragungsstelle und über den Standort (die Internet-Adresse) des Fahrzeugeinstellungsregisters mitzuteilen, sowie ihn darüber zu informieren, wie berechnete Nutzer Zugang zu den registrierten Daten erhalten können;
4. ersucht das OTIF-Sekretariat, diese Information auf der Webseite der OTIF zu veröffentlichen, und zwar in Form einer Liste mit allen Fahrzeugregistern und Informationen darüber, wie die Eintragungsstelle eines jeden VS zu kontaktieren und für berechnete Parteien ein Zugangsrecht zu erwirken ist;
5. weist die WG TECH an, die mit der Benutzung des EVR auf EU-Ebene gesammelten Erfahrung zu betrachten, bevor gemeinsam mit der EU und der ERA die Möglichkeit eines gemeinsamen OTIF/EVR ausgelotet wird, und ersucht die WG TECH, ihn auf dem aktuellen Stand zu halten.

8.3. CTE-Arbeitsprogramm 2021/2022

Dokument: [TECH-21008](#)

Das **Sekretariat** stellt das Arbeitsdokument mit dem für die nächsten zwei Jahre vorgeschlagenen Arbeitsprogramm vor. Das Programm sei im Zusammenhang mit dem Arbeitsprogramm der OTIF für 2020–2021 zu sehen. Für die 14. Tagung des CTE im Juni 2022 schlage das Sekretariat vor, eine Aktualisierung spezifischer ETV und ATMF-Anlagen vorzubereiten und weitere Möglichkeiten zur Erleichterung der Suche und des Abrufs von Fahrzeugdaten aus den Fahrzeugregistern zu prüfen. Parallel dazu würden zwei neue Aktivitäten vorgeschlagen: zum einen die Ausarbeitung von Vorschlägen für Anlagen zu den neuen ER EST (Anhang H zum COTIF), die sich mit dem sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr befassen, und zum anderen die Ausarbeitung von Vorschlägen zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten.

NB-Rail teilt mit, dass die EU an den Regeln für die von den benannten Stellen und den benannten beauftragten Stellen anzuwendenden Bewertungsverfahren (Module) arbeiten werde. Dies könne folglich auch eine Änderung der Bestimmungen der ETV GEN-D erfordern. Anschließend würden die von den Bewertungsstellen und den ECM-Zertifizierungsstellen verwendeten Methoden angeglichen.

Das **Sekretariat** schlägt vor, dass die WG TECH, da dieses Thema auf EU-Ebene noch diskutiert werde, nicht parallel auf OTIF-Ebene daran arbeiten solle, um Doppelarbeit und die Möglichkeit, zu unterschiedlichen Schlussfolgerungen und Entscheidungen zu gelangen, zu vermeiden. Aus diesem Grund schlage das Sekretariat der OTIF vor, den Entwicklungen auf EU-Ebene zu folgen.

Der **Vorsitzende** fragt, ob dieses Thema auch auf Ebene der WG TECH überwacht werden könne. Das **Sekretariat** bestätigt, dass das vorgeschlagene Arbeitsprogramm ein umfassendes Mandat für die WG TECH enthalte, alle relevanten Entwicklungen zu beobachten und zu bearbeiten. Wenn auf EU-Seite Bestimmungen für Bewertungsmodule überprüft und überarbeitet würden, wäre es sinnvoll, über die Entwicklungen in diesem Bereich informiert zu werden und Diskussionen in der WG TECH aufzunehmen, sobald die Arbeiten auf EU-Seite ausreichend fortgeschritten seien.

Der **Vorsitzende** stellt keine weiteren Kommentare fest, fasst die Diskussion zusammen und präsentiert den Beschlussvorschlag. Der Vorsitzende schlussfolgert, dass der CTE den vorgeschlagenen Beschluss genehmigt und stillschweigend angenommen hat. Folglich sollte für die 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen Folgendes vorbereitet werden:

1. Überprüfung der ATMF-Anlage B und gegebenenfalls Vorlage von Änderungsvorschlägen;
2. aktualisierter Überblick über Möglichkeiten zur Erleichterung der Suche und des Abrufs von Fahrzeugdaten aus den Fahrzeugregistern gemäß Tagesordnungspunkt 8.2;

3. Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Anforderungen an ein Sicherheitsmanagementsystem und der Gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Kontrolle;
4. Fortschrittsbericht über die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten;
5. gegebenenfalls eine Aktualisierung für Anlage 1 der ETV TAF.

Der Fachausschuss für technische Fragen bittet die WG TECH, weitere Punkte vorzuschlagen, die ihrer Ansicht nach auf die vorläufige Tagesordnung der 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen gesetzt werden sollten.

9. Verschiedenes

Akzeptanz von CSM-Bewertungsberichten durch benannte Stellen

Der **Vorsitzende** erinnert an das von NB-Rail aufgeworfene Thema betreffend die Akzeptanz von CSM-Bewertungsberichten durch benannte Stellen und bitte NB-Rail um eine Erläuterung der Frage.

NB-Rail erklärt, dass im Zusammenhang mit der TSI-Konformität auf EU-Ebene Bewertungen von den sogenannten benannten Stellen durchgeführt würden, die anerkannt oder akkreditiert und in der NANDO-Datenbank der EU aufgeführt seien. NB-Rail erinnert daran, dass aufgrund der Vereinbarung zwischen OTIF und ERA die ECM-Zertifizierungsstellen und die Bewertungsstellen der EU- und Nicht-EU-Vertragsstaaten im gemeinsamen Teil der ERA-OTIF ERADIS-Datenbank aufgeführt seien. NB-Rail fährt mit seiner Schilderung des Problems fort: Auf EU-Ebene gebe es zwei TSI (LOC&PAS und CCS [Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung]), die von den benannten Stellen verlangten, die von einer CSM-Bewertungsstelle erstellten Berichte zu berücksichtigen. Nun stelle sich die Frage, ob die benannten Stellen für die Zwecke der EG-Prüfung Berichte akzeptieren dürfen, die von CSM-Bewertungsstellen aus Nicht-EU-Vertragsstaaten erstellt wurden.

Das **Sekretariat** gibt zu bedenken, dass es sich um ein komplexes Thema handle und es nicht realistisch sei, den Ausschuss um sofortige Stellungnahme dazu zu bitten. Eine klare Beschreibung des Problems könne der WG TECGH in Form eines Arbeitsdokuments vorgelegt werden, sodass die Delegierten ein adäquates Feedback geben könnten. Das Sekretariat erklärt weiter, dass das COTIF das Verfahren der EG-Prüfung nicht abdecke, da dies ein Verfahren nach EU-Recht sei. Daher gehöre es nicht zum Aufgabenbereich des CTE, das EG-Prüfverfahren zu bewerten. Aus diesem Grund müsse zunächst untersucht werden, ob die Frage in den Arbeitsbereich des CTE fällt. Im Übrigen sei es richtig, dass OTIF und ERA ein gemeinsames OTIF-ERA-Register für CSM-Bewertungsstellen und ECM-Zertifizierungsstellen hätten. Der Umfang der Eintragung solcher Stellen aus Nicht-EU-Vertragsstaaten solle im Lichte und im Anwendungsbereich des COTIF gesehen werden und nicht darüber hinaus ausgelegt werden. Schließlich enthielten die ER ATMF Anforderungen zur Vermeidung von Verwaltungsverfahren durch gegenseitige Akzeptanz und gegenseitige Anerkennung von Verfahrensinformationen und Bewertungsergebnissen. Sofern der CTE dieses Thema weiter untersuchen wolle, sollte NB Rail aufgefordert werden, ein Arbeitsdokument für die WG TECH zu erstellen, in dem das Problem erläutert und die zu untersuchenden Fragen beschrieben werden.

NB-Rail dankt dem Sekretariat für die Klarstellung und die zusätzlichen Informationen und bestätigt, dass es ein Arbeitsdokument zur Diskussion vorlegen werde. NB-Rail schlägt ferner ein Treffen zwischen NB-Rail, OTIF und ERA vor, bei dem eine mögliche Anmerkung und Klarstellung im ERADIS diskutiert werden könnte, die den geografischen Anwendungsbereich des Registers spezifiziert und erklärt, wie die Liste der Stellen zu verstehen ist.

Die **GD MOVE** erklärt, dass diese Frage derzeit von den Dienststellen der Kommission geprüft werde. Sobald der GD MOVE eine Antwort vorliege, werde sie diese an die WG TECH und gegebenenfalls an den CTE weiterleiten.

Der **Vorsitzende** dankt NB-Rail für das Ansprechen des Themas, dem Sekretariat für die Erläuterung und den Vorschlag für das weitere Vorgehen und der GD MOVE für die positive Reaktion und

Unterstützung. Er kommt zu dem Schluss, dass das Thema wieder aufgegriffen werden könne, sobald der WG TECH ein Arbeitsdokument vorliege.

Pensionierung

Herr Peter **Mihm** von der ERA ergreift das Wort, um seinen Eintritt in den Ruhestand im Januar 2022 anzukündigen. Es sei eine Ehre gewesen, bei der ERA und mit der OTIF zu arbeiten und mit Herrn François Davenne (ehemaliger Generalsekretär der OTIF) und Herrn Wolfgang Küpper zusammenzuarbeiten. Die Diskussionen bei der CTE-Tagung hätten gezeigt, dass es eine gute Zusammenarbeit zwischen ERA und OTIF gebe, und er hoffe, dass diese auch nach seinem Ausscheiden fortgesetzt werde. Er dankt dem Sekretariat der OTIF für die konstruktive Arbeit und allen Teilnehmern, die zur Verwirklichung des interoperablen internationalen Eisenbahnverkehrs beigetragen haben.

Das **Sekretariat** dankt Herrn Mihm für sein aktives Engagement im CTE und in anderen internationalen Initiativen wie EUMedRail sowie für die Einbeziehung des Sekretariats der OTIF in andere internationale Aktivitäten. Das Sekretariat wünscht Herrn Mihm alles Gute für die Zukunft.

Der **Vorsitzende** dankt Herrn Mihm für seine Arbeit und seine Beiträge im Eisenbahnsektor und bei der ERA.

10. Nächste Tagung

Der CTE prüft die Termine für die nächsten Tagungen der WG TECH und des CTE und nimmt die Termine anderer wichtiger Tagungen zur Kenntnis (Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE), Arbeitsgruppe der Rechtsexperten und Generalversammlung).

NB-Rail weist auf einen möglichen Terminkonflikt bei der 45. Tagung der WG TECH hin.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, die Termine für die WG TECH 45 auf der 43. Tagung der WG TECH festzulegen.

Der CTE nimmt die folgenden Tagungsdaten zur Kenntnis:

WG TECH 43 – 23.–24. Juni 2021

Gemeinsame Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (JCGE) – 7.–8. September 2021

WG TECH 44 – 8.–9. September 2021

Generalversammlung – 28.–29. September 2021

WG TECH 45 – 3.–4. November 2021

Arbeitsgruppe der Rechtsexperten – 9.–10. November 2021

Der **Vorsitzende** stellt abschließend fest, dass die nächste Tagung des CTE am 14. und 15. Juni 2022 stattfinden wird.

Schlussbemerkungen

Der **Vorsitzende** dankt allen für ihre Teilnahme und ihren Beitrag zu den Diskussionen. Er dankt dem Ausschuss dafür, ihn zum Vorsitzenden gewählt zu haben. Er dankt dem Sekretariat für seine Arbeit bei der Vorbereitung der Tagung, den Dolmetschern für ihre hervorragende Arbeit während der Tagung und dem technischen Unterstützungsteam für die erfolgreiche Durchführung der Videokonferenz.

Im Namen der Delegierten dankt das **Sekretariat** dem Vorsitzenden für seine hervorragende Arbeit bei der Leitung seiner ersten CTE-Tagung, die in einer schwierigen Zeit während der Pandemie stattgefunden habe, in der viele Videokonferenzen erforderlich gewesen seien. Es dankte den Delegierten für ihre Unterstützung, ihre Teilnahme, ihre produktiven Diskussionen und Beschlüsse sowie für die erzielten Fortschritte. Es dankt den Dolmetschern und dem technischen Unterstützungsteam des Weltpostvereins und schließlich dem gesamten OTIF-Team, das bei der Vorbereitung und Durchführung der Tagung geholfen habe.

I. Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

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

Autriche/Österreich/Austria

M./Hr./Mr. Thomas **Helnwein** Dipl.-Ing.
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IV/E5

Belgique/Belgien/Belgium

M./Hr./Mr. Luc **Opsomer** Ing. Expert matériel roulant ferroviaire
Service de Sécurité et d'Interoperabilité des Chemins de Fer

France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. Henri **Lacour** Chargé de mission à l'international
Ministère de la Transition écologique

M./Hr./Mr. Anthony **Godart** Chargé d'affaire
Autorité française de sécurité ferroviaire (EPSF)

Italie/Italien/Italy

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

Macédoine du Nord/ Nordmazedonien/ North Macedonia

M^{me}/Fr./Ms Svetlanka **Popovska** Assistant Head of the Railway Department
(nur 1. Tag) Ministry of Transport and Communications
Railway Department

Norvège/Norwegen/Norway

M^{me}/Fr./Ms Eli Marie **Smedsrud** Adviser
Ministry of Transport and Communications

Roumanie/Rumänien/Romania

M./Hr./Mr. Dragos **Floroiu** Scientific Secretary
Romanian Railway Authority

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

M./Hr./Mr. Peter **Coverdale**

Policy Advisor
Department for Transport

M./Hr./Mr. Vaibhav **Puri**

Deputy Director of Standards and Head of Technical & Regulatory Policy
Rail Safety and Standards Board (RSSB)

Serbien/Serbien/Serbia

M./Hr./Mr. Miloš **Stanojević**

Associate in Department for Railways and Intermodal Transport, Ministry of Construction, Transport and Infrastructure

Suède/Schweden/Sweden

M./Hr./Mr. Robert **Bylander**

NSA Expert
Swedish Transport Agency
Sektion teknik järnväg

Suisse/Schweiz/Switzerland

M^{me}/Fr./Ms. Linda **Ay**

Project Manager Safety and Interoperability
Federal Office of Transport

Turquie/Türkei/Turkey

M./Hr./Mr. Serdar **Akil**

Transportation and Communication Assistant Expert
Ministry of Transport and Infrastructure

**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

**European Union Agency for Railways
(ERA)**

M./Hr./Mr. Rémy **Dayez**
(nur 2. Tag)

Chef de la division Sécurité Interopérabilité, Section de coordination
European Union Agency for Railways

M./Hr./Mr.	Peter Mihm	Head of Technical Cooperation European Union Agency for Railways (ERA) Strategy, Research and International Standards Unit
M./Hr./Mr.	Javier Vicente Fajardo	Project Officer European Union Agency for Railways (ERA)
M./Hr./Mr. (nur 1. Tag)	Filip Skibinski	Project Officer European Union Agency for Railways (ERA)
M./Hr./Mr.	Stefan Jugelt	Project Officer, Railway Systems Unit European Union Agency for Railways (ERA)
M./Hr./Mr.	Christoph Kaupat	Project Officer European Union Agency for Railways (ERA)

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

CER

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

NB Rail

M./Hr./Mr.	Francis Parmentier	General Manager NB Rail
------------	---------------------------	----------------------------

OSJD



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

UIC

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

IV. Secrétariat Sekretariat Secretariat

M./Hr./Mr.	Wolfgang Küpper	Generalsekretär ☎ +41 (31) 359 10 10 Fax +41 (31) 359 10 11 E-Mail secretary.general@otif.org
M./Hr./Mr.	Bas Leermakers	Abteilungsleiter ☎ +41 (31) 359 10 25 Fax +41 (31) 359 10 11

	E-Mail	bas.leermakers@otif.org
M ^{me} /Fr./Ms. Maria Price	Expertin	
		+41 (31) 359 10 26
	Fax	+41 (31) 359 10 11
	E-Mail	maria.price@otif.org
M./Hr./Mr. Dragan Nešić	Experte	
		+41 (31) 359 10 24
	Fax	+41 (31) 359 10 11
	E-Mail	dragan.nesic@otif.org

V. **Interprètes** **Dolmetscher** **Interpreters**

M^{me}/Fr./Ms Viviane **Vaucher**

M^{me}/Fr./Ms Laura **Keller**

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. Vorschlag zur Änderung der Geschäftsordnung des Fachausschusses für technische Fragen**
- 5. Zur Information**
 - 5.1. Allgemeine Informationen des OTIF-Sekretariates
 - 5.2. Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen
- 6. Beschlussvorschläge mit Rechtswirkung**
 - 6.1. Annahme einer neuen ETV zur Zugbildung und Prüfung der Streckenkompatibilität
 - 6.2. Annahme einer neuen ETV zur Infrastruktur
 - 6.3. Überarbeitung der ETV LOC&PAS (Lokomotiven und Personenwagen)
 - 6.4. Überarbeitung der ETV WAG (Güterwagen)
 - 6.5. Überarbeitung der ETV PRM (Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität)
 - 6.6. **Beschlussvorschlag zur Aktualisierung von Anlage 1 der ETV TAF**
- 7. Vorschlag als Empfehlung an den Revisionsausschuss**

Änderung der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF in Bezug auf die für die Instandhaltung zuständigen Stellen
- 8. Zur Diskussion**
 - 8.1. Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten
 - 8.2. Fahrzeugregister
 - 8.3. CTE-Arbeitsprogramm 2021/2022
- 9. Verschiedenes**

Akzeptanz von CSM-Bewertungsberichten durch benannte Stellen (NB-Rail)
- 10. Nächste Tagung**