



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

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

TECH-18009-CTE11-4.1

11.04.2018

Original: EN

11. TAGUNG

Bericht der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen

32., 33. und 34. Tagung

1. AUFGABEN DER WG TECH NACH DER 10. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN (JUNI 2017)

Der Fachausschuss für technische Fragen (CTE) diskutierte und genehmigte auf seiner 10. Tagung am 13. und 14. Juni 2017 ein Dokument mit dem Titel „Arbeitsprogramm 2017/2018 des Fachausschusses für technische Fragen und seiner ständigen Arbeitsgruppe“. Im Einklang mit den Ergebnissen der Diskussion hat sich die Abteilung für technische Interoperabilität des Sekretariates der OTIF auf die folgenden Prioritäten konzentriert:

Zusammenarbeit mit dem Generaldirektorat für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (GD MOVE) und der Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA) **innerhalb eines koordinierten Rahmens**, wodurch die OTIF Einfluss auf in der EU angestoßene Entwicklungen gegenseitigen Interesses nehmen kann. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass neben den gemeinsamen ERA/OTIF-Registern für VKM und ECM ein gemeinsames ERA/OTIF-Register für CSM-Bewertungsstellen eingerichtet wurde (Rundschreiben an die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten TECH-17047 vom 10. Januar 2018).

Allgemeiner Fahrplan für die Entwicklung technischer Interoperabilitätsvorschriften, wo die Abteilung für technische Interoperabilität den Fokus ihrer Aktivitäten auf folgende Schwerpunkte gelegt hat:

- Die Vorbereitung der Änderungen an den APTU und ATMF, um an den erforderlichen Stellen die Äquivalenz mit dem **vierten Eisenbahnpaket der EU** aufrechtzuerhalten. Die Beschlussfassung betreffend diese Änderungen liegt im Zuständigkeitsbereich des Revisionsausschusses.
- Die Entwicklung eines Entwurfs für einen neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr, zur **Förderung der Interoperabilität**.
- Die Erleichterung des Fahrzeugaustauschs (Personenwagen) im internationalen Verkehr, durch die Bereitstellung von harmonisierten **Fahrzeug-Fahrzeug-Anforderungen für Personenwagen** auf internationaler Ebene.

Revision und Änderung bestehender Vorschriften, an denen die ERA aktuell arbeitet und die Folgen für die Äquivalenz mit dem COTIF haben könnten:

- Mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereichs der ECM¹-Vorschriften, so dass nicht mehr nur die Zertifizierung von ECM für Güterwagen, sondern auch für andere Fahrzeugtypen abgedeckt sind,
- Änderung der TSI WAG (insbesondere Schließung der offenen Punkte),
- Änderung der TSI LOC&PAS (insbesondere Schließung der offenen Punkte und einmalige Genehmigung gewisser Fahrzeugtypen),
- Entwicklung des europäischen Einstellungsregisters (EVR) (welches die auf OTIF-Ebene anwendbaren Spezifikationen der nationalen Fahrzeugregister betrifft),
- Entwicklung eines Verfahrens, mit dem die ERA die Arbeit der benannten Stellen überwachen kann (ob und wie diese Entwicklungen in COTIF-Vorschriften und/oder empfohlene Praktiken für Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten umgesetzt werden sollten).

Überwachung der Anwendung der technischen Vorschriften. Das Sekretariat unterstützt Nicht-EU-Mitgliedstaaten bei der korrekten Umsetzung der technischen Vorschriften. Dies geschieht durch die Herausgabe erläuternder Dokumente, die Weiterverbreitung von Wissen und durch Training.

¹ „ECM“ steht für „für die Instandhaltung zuständige Stelle“; die Vorschriften über die Zertifizierung von ECM für Güterwagen sind auf OTIF-Ebene in ATMF-Anlage A und auf EU-Ebene in der Verordnung der Kommission (EU) Nr. 445/2011 enthalten.

Interdisziplinäre Koordination, um sicherzustellen, dass es zwischen dem RID und den APTU/ATMF keine Inkohärenzen gibt.

2. ARBEITEN DER WG TECH SEIT DER 10. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Die ständige Arbeitsgruppe Technik (WG TECH) hat dreimal getagt:

- 32. Tagung am 12. und 13. September 2017 in Brüssel,
- 33. Tagung am 5. und 6. Dezember 2017 in Bern,
- 34. Tagung am 6. und 7. Februar 2018 in Belgrad².

Delegationen der folgenden 7 Mitgliedstaaten waren an den Tagungen vertreten:

Bosnien und Herzegowina, Deutschland, Frankreich, Italien, Rumänien, Schweiz und Serbien.

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

3. FÜR DIE ANNAHME DURCH DEN CTE VORBEREITETE DOKUMENTE:

ETV GEN-B

(Diskutiert bei der 32., 33. und 34. Tagung)

Nach der Diskussion auf der WG TECH 31 über die Gründe für den Unterschied zwischen den COTIF- und EU-Bestimmungen in der ETV GEN-A (Grundlegende Anforderungen) und im Zusammenhang mit dem vom CTE 10 erhaltenen Auftrag, zu analysieren, ob die Definition des Teilsystems *Infrastruktur* in der ETV GEN-B (Teilsysteme) ausdrücklich Brücken als Teil des Teilsystems *Infrastruktur* umfassen sollte, erstellte das Sekretariat der OTIF die erforderliche Analyse ([TECH-17036](#)) und legte sie der WG TECH 32 zur Diskussion vor. Die Analyse hatte ergeben, dass die Infrastruktur nur in Bezug auf die Schnittstellen zum Fahrzeug in das COTIF aufgenommen worden war, da COTIF und EU-Recht unterschiedliche Ziele und Anwendungsbereiche haben. Darüber hinaus können APTU und ETV Infrastruktur, ortsfeste Einrichtungen und Betriebsvorschriften umfassen, wenn dies für den internationalen Verkehr erforderlich ist. Derart verbindliche Vorschriften sollten jedoch auf die alleinige Förderung des internationalen Verkehrs beschränkt werden. Die WG TECH schlussfolgerte, dass die ETV GEN-A korrekt und vollständig ist und nicht geändert werden muss. In Bezug auf die ETV GEN-B schlug die WG TECH vor, den Text durch die Streichung des jeweils letzten Satzes in den Punkten 2.1 und 2.2 zu vereinfachen:

„2.1 Das COTIF beinhaltet die Infrastruktur ~~nur~~ in Bezug auf die Schnittstellen mit den Fahrzeugen. ~~aus diesem Grunde beinhaltet das Infrastruktur-Teilsystem nur die~~

~~Gleise und Weichen.~~

2.2 Das COTIF beinhaltet das Energiesystem ~~nur~~ in Bezug auf die Schnittstellen mit den Fahrzeugen. ~~aus diesem Grunde beinhaltet das Energie-Teilsystem nur die Oberleitungen und die Qualität der gelieferten Kraft.“~~

Die WG TECH 33 diskutierte die Änderung der ETV GEN-B und schlug folgende redaktionelle Ergänzung vor:

² Am ersten Tag nahmen die Experten und Vertreter der am EUMedRail-Projekt beteiligten Länder (südlicher Mittelmeerraum), IPA-Vertreter und die EU-Delegation an der WG TECH-Tagung in Belgrad teil.

„2.3 Das COTIF beinhaltet die streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung ~~dies nur~~ in Bezug auf die Schnittstellen mit den Fahrzeugen.“

Die WG TECH 34 einigte sich darauf, den Entwurf der ETV GEN-B dem CTE 11 zur Genehmigung vorzulegen.

4. DIE WG TECH HAT FOLGENDE THEMEN DISKUTIERT:

4.1. STRATEGIEENTWURF FÜR DIE ENTWICKLUNG VON (EINER) ETV ZUR INFRASTRUKTUR

(Diskutiert bei der 33. und 34. Tagung)

Die WG TECH 32 erörterte die mögliche Entwicklung einer ETV zu Infrastrukturanforderungen. Sie kam überein, die Entwicklung dieser Anforderungen einzuleiten, und ersuchte das Sekretariat der OTIF, eine Strategie über die Grundsätze für die Entwicklung der ETV INF, einschließlich Zeitplan, zu entwerfen.

Dieser Strategiepapierentwurf wurde auf der WG TECH 33 erörtert. Im Dokument wurde festgestellt, dass es im COTIF eine Rechtsgrundlage für die Aufnahme von Infrastrukturanforderungen gibt, die sich jedoch auf die Schnittstellen zu Fahrzeugen beschränkt. In Anbetracht der Tatsache, dass es keine Einheitslösung für Infrastrukturspezifikationen gibt, wurde im Strategiepapier vorgeschlagen, dass eine einfache Umsetzung der TSI in ETV wahrscheinlich nicht der beste Weg wäre. Einen guten Ausgangspunkt böten die TSI aber allemal. Die WG TECH 33 machte einige Änderungsvorschläge am Dokument und stellte fest, dass der Prozess der Entwicklung der Infrastrukturanforderungen zwar wichtig, aber nicht dringend ist.

Die WG TECH 34 stimmte einigen zusätzlichen Änderungen am Dokument zu, insbesondere der Streichung von Datenerhebungen und Katalogisierungen sowie der Aktualisierung der Liste der Ziele. Sie einigte sich außerdem darauf, weitere Aktivitäten erst dann zu vereinbaren, wenn die Liste ERA zu den Parametern für die Streckenkompatibilität verfügbar ist (voraussichtlich im Laufe des Jahres 2018), wonach die Liste auf Vollständigkeit geprüft und gegebenenfalls weitere (Nicht-EU-) Parameter aufgenommen werden. Die WG TECH werde daraufhin dann auf der Grundlage der TSI mit der Entwicklung der COTIF-Infrastrukturvorschriften beginnen. Hinsichtlich der anfänglichen Diskussion, ob die Bestimmungen über die Infrastruktur verbindlich sein sollten oder nicht, stellte die WG TECH 34 fest, dass verbindliche Bestimmungen zwar die nützlichsten sein könnten, es jedoch gewisse Zweifel an der Rechtsgrundlage dafür im COTIF gebe.

Der CTE werde gebeten werden, dem vorgeschlagenen Umfang und den Zielen der in der Strategie genannten Infrastrukturanforderungen zuzustimmen und die WG TECH zu beauftragen, Vorschläge für geeignete und durchführbare Infrastrukturbestimmungen auszuarbeiten.

4.2. DURCHFÜHRBARKEIT DER ENTWICKLUNG VON REGISTERN ZUR PRÜFUNG DER KOMPATIBILITÄT ZWISCHEN ZUG UND INFRASTRUKTUR

[ENTWICKLUNG DES INFRASTRUKTURREGISTERS (RINF)]

(Diskutiert bei der 32., 33. und 34. Tagung)

Für ein Fahrzeug, das international eingesetzt werden soll, schreiben die ATMF den Eisenbahnunternehmen vor, die Kompatibilität zwischen dem Fahrzeug und der entsprechenden Infrastruktur überprüfen zu müssen. Das Verfahren der Kompatibilitätsprüfung ist im COTIF nicht geregelt, so dass davon ausgegangen wird, dass jeder Staat seine eigenen Regeln und Verfahren und gegebenenfalls Register zur Überprüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur hat. Dies könnte sich mit der Einführung des neuen Anhangs H zum COTIF ändern, in diesem Fall würde ein Infrastrukturregister nützlich oder sogar notwendig werden.

Die WG TECH 32 wies auf die Notwendigkeit hin, die mögliche Einführung des europäischen Infrastrukturregisters (RINF) innerhalb der OTIF genauer zu untersuchen, insbesondere im Hinblick auf

mögliche Entwicklungen in Bezug auf Anhang H. Das Sekretariat der OTIF wurde gebeten, in Zusammenarbeit mit der ERA ein Machbarkeitspapier über die Entwicklung des RINF auszuarbeiten.

Dieses Machbarkeitspapier zur *Entwicklung von Parametern, Verfahren und Registern zur Überprüfung der Kompatibilität zwischen Zug und Infrastruktur* wurde von der WG TECH 33 diskutiert. Die WG TECH unterstützte die Entwicklung von Registern (insbesondere eines Infrastrukturregisters), auf die sich die Eisenbahnunternehmen bei der Prüfung der Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur stützen können. Allerdings sollte bei der Entwicklung dieser Register schrittweise und sorgfältig vorgegangen werden, und man war sich einig, dass kein dringender Bedarf besteht. Ferner wurde festgestellt, dass die Architektur eines OTIF-Registers und die Frage, ob das Hosting zentral oder lokal erfolgen soll, sorgfältig geprüft werden sollten.

Die WG TECH 34 hielt fest, dass dieses Thema mit der Diskussion über die Infrastrukturanforderungen verbunden ist und dass der CTE 11 den vorgeschlagenen Zielen zustimmen und die WG TECH beauftragen sollte, die Entwicklung dieser Kompatibilitätsparameter, die erstmals 2018 in der EU entwickelt werden und danach von Nicht-EU-Mitgliedstaaten auf die Notwendigkeit zusätzlicher Parameter überprüft werden sollten, genau zu verfolgen.

4.3. ENTWURF EINES ERLÄUTERNDEN DOKUMENTS ZUM VERFAHREN FÜR DIE DRINGENDE ÄNDERUNG VON ETV

(Diskutiert bei der 32. und 33. Tagung)

Auf der 10. Tagung des CTE wurde kurz über die Möglichkeit diskutiert, dringende Änderungen an ETV vorzunehmen, wenn sicherheitsrelevante Lücken oder Fehler entdeckt wurden. Das Sekretariat der OTIF hat eine Analyse durchgeführt, die in der WG TECH 32 ([TECH-17038](#)) diskutiert wurde. Um das gesamte Verfahren in einem einzigen Dokument zusammenzufassen, hat die WG TECH 33 das Dokument um die Bedingungen für die Einberufung einer außerordentlichen Tagung des CTE ergänzt. Die WG TECH 33 erörterte das geänderte Dokument ([TECH-17038 Version 2](#)) und beschloss, es dem CTE 11 als erläuterndes Dokument zu den APTU vorzulegen, mit dem Ziel, es anschließend auf der Website der OTIF zu veröffentlichen.

4.4. UMSETZUNG DER ETV TAF IN DEN NICHT-EU-OTIF-VERTRAGSSTAATEN

(Diskutiert bei der 32. Tagung)

Auf der Grundlage des vom CTE 10 erteilten Auftrags hat das Sekretariat der OTIF ein Dokument ([TECH-17020](#)) über die Umsetzung der neuen ETV zu Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TAF) erstellt. Mit diesem Dokument sollte den Vertragsstaaten insbesondere mithilfe von Erläuterungen zu folgenden Punkten bei der Umsetzung der TAF geholfen werden:

- Erstellung der Unternehmensreferenzdatei, d. h. der Vergabeprozess von Organisationscodes,
- Aufgabe der Beteiligten (Organisationen),
- Benennung einer nationalen Anlaufstelle,
- Vertretung der Nicht-EU-OTIF-VS und ihre Beteiligung an der Arbeit der zuständigen Gremien und an der Entwicklung der TAF-Anforderungen.

Die WG TECH stellte fest, dass das Dokument nützliche Informationen für die Nicht-EU-OTIF-Vertragsstaaten enthält. Allerdings wird in der EU noch immer über die Änderung von Artikel 2.2 der TSI TAF diskutiert. Sobald Artikel 2.2 der TAF TSI in der EU im Lichte der Diskussion aktualisiert wurde, sollte das Dokument entsprechend aktualisiert und als erläuterndes Dokument für die ETV TAF veröffentlicht werden.

4.5. ZUKÜNFTIGE ENTWICKLUNG DER ANFORDERUNGEN AN DIE FAHRZEUGZULASSUNG

Die WG TECH diskutierte einige Rechtskonzepte, die aus dem EU-Recht ins COTIF übernommen worden sind. Zur Debatte stand, ob diese Konzepte im COTIF neben der Angleichung an das EU-

Recht noch einen weiteren Zweck erfüllen oder ob sie unnötige Komplexität schaffen und weggelassen werden könnten.

Konkret handelte es sich bei besagten Konzepten um die Zertifizierung und Erklärungen betreffend Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme.

Die Diskussion wurde auf der WG TECH 33 fortgesetzt.

Im Anschluss an die Diskussion in der WG TECH 33 hat das Sekretariat der OTIF die Möglichkeiten zur Vereinfachung der Vorschriften und Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen weiter untersucht und seine Ergebnisse in einem neuen Dokument mit allgemeinen Zielen sowie detaillierten Vorschlägen veröffentlicht. Die WG TECH 34 hat die detaillierten Vorschläge nicht geprüft und kam zu dem Schluss, dass zunächst die allgemeinen Ziele vereinbart werden sollten, bevor Verbesserungsvorschläge im Detail diskutiert werden können. Das Sekretariat wurde gebeten, das Dokument entsprechend zu ändern und dem CTE vorzulegen.

4.6. VERGLEICHSTABELLE DER EU- UND DER OTIF-TERMINOLOGIE

Die Tabelle wurde erstmalig der WG TECH 32 präsentiert. Die Idee einer Tabelle war von der Europäischen Kommission bei der Analyse der Auswirkungen des vierten Eisenbahnpakets auf das COTIF eingeführt worden (WG TECH 30, 16.-17. November 2016). Zweck der Tabelle war es, denjenigen zu helfen, die mit dem COTIF und dem EU-Recht im Bereich der Zulassungs- und Instandhaltungsverfahren für Fahrzeuge arbeiten. In der Terminologietabelle sind verschiedene Begriffe und deren Bedeutung aufgeführt, wobei die unterschiedlichen Formulierungen für die in der OTIF und in der EU geltenden technischen Anforderungen an die Fahrzeuge berücksichtigt werden. Die WG TECH hat das Dokument begrüßt und festgestellt, dass die Tabelle als Arbeitsdokument der WG TECH regelmäßig zu aktualisieren ist.

4.7. EU/OTIF-ÄQUIVALENZTABELLE

Die WG TECH hat die Äquivalenztabelle aktualisiert und deren entscheidende Bedeutung für den Eisenbahnsektor und zur Überprüfung der Äquivalenz zwischen OTIF- und EU-Recht betont.

4.8. VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG DER 11. TAGUNG DES CTE

Die WG TECH hat die vorläufige Tagesordnung für den CTE 11 basierend auf einem Vorschlag des Sekretariates der OTIF überarbeitet und angenommen.

5. PRÄSENTATIONEN DER MITGLIEDSTAATEN UND ORGANISATIONEN BEI DEN TAGUNGEN DER WG TECH

5.1. ENTWICKLUNGEN IM EU-RECHT, DIE AUSWIRKUNGEN AUF DIE ÄQUIVALENZ MIT DEM COTIF HABEN, UND DISKUSSION DER NÄCHSTEN SCHRITTE

5.1.1. ALLGEMEINER ÜBERBLICK

(Diskutiert bei der 32. und 33. Tagung)

Die Europäische Kommission hat den Fortschrittsbericht zum Umsetzungsstand des vierten Eisenbahnpakets der EU präsentiert. Die folgenden Themen wurden und werden in der EU auf den Sitzungen des Ausschusses für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) diskutiert und abgestimmt: TSI ENE, TSI LOC&PAS und TSI TAF (beim RISC 81, planmäßig im Januar 2018), gefolgt von der TSI TAP/TAF (Verfahrensänderung), TSI PRM und EVR (beim RISC 82, Juni 2018), TSI NOI (auf bestehende Güterwagen) und RINF (beim RISC 83, November 2018), TSI LOC&PAS, TSI WAG, TSI CCS, TSI OPE und TSI INF (Links zur RST) (beim RISC 84, Januar 2019) und schließlich TSI PRM, TSI SRT und TSI NOI (beim RISC 85, April 2019).

5.1.2. FAHRZEUGGENEHMIGUNG UNTER DEM VIERTEN EISENBAHNPAKET

(Diskutiert bei der 33. und 34. Tagung)

Die Europäische Kommission teilte der WG TECH mit, dass der Entwurf einer Durchführungsverordnung über die praktischen Modalitäten der Fahrzeuggenehmigung³ von den EU-Mitgliedstaaten auf dem RISC 80 positiv bewertet wurde. Darüber hinaus erklärte die ERA, dass sie Projektmanager für die Fahrzeuggenehmigungsfälle ernennen werde, um den Prozess der Fahrzeuggenehmigung auf der Ebene der ERA zu steuern.

Die neue Regelung für Fahrzeuggenehmigungen und die einheitliche Sicherheitsbescheinigung würden in der EU ab dem 16. Juni 2019 gelten.

5.1.3. ERLÄUTERENDE ANMERKUNG ZUM KONZEPT DES „VERWENDUNGS- GEBIETES“ IM KONTEXT DES VIERTEN EISENBAHNPAKETS

(Diskutiert bei der 33. und 34. Tagung)

Die WG TECH 33 stellte fest, dass der Begriff „Verwendungsgebiet“ in die dem 26. Revisionsausschuss zur Annahme vorgelegten Änderungsvorschläge für die ATMF aufgenommen worden war. Die auf EU-Ebene geführte Diskussion wird die Gleichwertigkeit zwischen dem EU-Recht und diesen Änderungsvorschlägen für ATMF nicht beeinträchtigen.

Die ERA hat der WG TECH 34 ihren gemeinsamen Standpunkt zum Begriff „Verwendungsgebiet“ vorgelegt, dem zufolge der Begriff sowohl eine technische als auch eine geographische Komponente umfasst; technisch in dem Sinne, als er sich auf Netze bezieht und ein Netz durch ein gemeinsames Regelwerk (und nicht durch die detaillierten technischen Eigenschaften) definiert ist, und geographisch in dem Sinne, als sich ein Netz in einem oder mehreren Staaten befindet.

5.2. AKTIVITÄTEN UND ENTWICKLUNGEN INNERHALB DER ERA MIT BEZUG ZU DEN ARBEITEN DER OTIF

5.2.1. LÄRMSENKUNGSPOLITIK

(Diskutiert bei der 32. Tagung)

Im Anschluss an den Antrag der Europäischen Kommission auf Überarbeitung der TSI NOI mit dem Ziel, ihre Anwendung auf bestehende Güterwagen auszuweiten, setzte die ERA eine Taskforce ein, die die Durchführbarkeit der Anwendung der TSI NOI auf bestehende Wagen prüfen sollte. Die Taskforce hat ihre Arbeit im Mai 2017 abgeschlossen, gefolgt von den beiden Ad-hoc-Workshops zum Thema Lärm. Am 18. Oktober 2017 fand die erste Sitzung der Arbeitsgruppe statt, die Vorschläge zur Überarbeitung der TSI NOI erarbeiten sollte.

Das Sekretariat der OTIF informierte die WG TECH 34 über das Positionspapier, das es im Rahmen der ERA-Konsultation zur Überarbeitung der TSI Lärm herausgeben wollte.

5.2.2. FAHRZEUGBEZOGENE REGISTER

(Diskutiert bei der 32. und 33. Tagung)

Die ERA informierte die WG TECH über die relevanten Ergebnisse ihres Projektes zur Rationalisierung fahrzeugbezogener Register (Rationalisation of Vehicle Related Registers - RVRR). Zur Ausarbeitung der Empfehlung hatte die ERA eine Arbeitsgruppe zum Thema EVR eingesetzt. Die WG TECH wurde auch über die vier Funktionscluster des EVR informiert:

- Funktion zur Datensuche und -abfrage (DSC-Funktion),
- Funktion zum Anlegen und zur Verwaltung von Benutzern (UCA-Funktion),

³http://ec.europa.eu/transparency/regcomitology/index.cfm?do=search.documentdetail&Dos_ID=15207&DS_ID=53819&Version=2

- Funktion zur Verwaltung von Referenzdaten (RDA-Funktion) und
- Anfrage-, Registrierungs- und Datenspeicherfunktion (ARS-Funktion).

Es wurde erklärt, dass die ARS-Funktion zentral oder dezentralisiert sein kann und dass das die nationalen Fahrzeugregister (NVR) der Nicht-EU-OTIF-VS an die DSC-Funktion angeschlossen werden sollten.

Diese Arbeit steht im Zusammenhang mit den Spezifikationen des COTIF zu den nationalen Fahrzeugregistern ([NVR 2015](#)). Die WG TECH 33 nahm zur Kenntnis, dass die NVR-Entscheidung 2007/756/EG (NVR 2015) durch den EVR-Rechtsakt ersetzt und zum 16. Juni 2021 aufgehoben wird.

5.2.3. ECM-VORSCHRIFTEN – AUSDEHNUNG DES ANWENDUNGSBEREICHES

(Diskutiert bei der 32. und 33. Tagung)

Die ERA hat die WG TECH 32 über den Überarbeitungsstand der ECM-Vorschriften informiert⁴. Nach Erhalt eines Mandats der Europäischen Kommission hatte die ERA eine Arbeitsgruppe zur Überarbeitung der ECM-Verordnung eingesetzt. Die Arbeitsgruppe hatte unter anderem zu prüfen, ob der Geltungsbereich der ECM-Zertifizierung auf alle Fahrzeuge⁵ und die Zertifizierung von Instandhaltungswerkstätten auf alle Fahrzeuge ausgedehnt werden können. Aufgrund der Auswirkungen dieser Aktivitäten auf die Äquivalenz zu ATMF-Anlage A hat die WG TECH die Arbeiten genauestens verfolgt.

Die ERA wird der Europäischen Kommission bis Mai 2018 eine Empfehlung zukommen lassen.

Das Sekretariat der OTIF informierte die WG TECH 34 über das Positionspapier, das es im Rahmen der ERA-Konsultation zur Überarbeitung der ECM-Verordnung herausgeben wollte.

5.2.4. REVISION DER TSI LOC&PAS UND DER TSI WAG

(Diskutiert bei der 32. und 34. Tagung)

Die ERA legte einen Statusbericht und die wichtigsten Elemente der begrenzten Überarbeitung der TSI LOC&PAS und WAG vor, die die Aufnahme einiger neuer Bestimmungen gemäß viertem Eisenbahnpaket umfasst, insbesondere die Festlegung der Schnittstellen zwischen Fahrzeugen und Strecken, die für Eisenbahnunternehmen bei der Überprüfung der Streckenkompatibilität relevant sind, und die Aufnahme einer Definition, mit der Änderungen an Fahrzeugen als Aufrüstung oder Erneuerung angesehen werden.

Die WG TECH 33 wurde darüber informiert, dass kleine Änderungen der TSI LOC&PAS und der TSI ENE zur Energiemessung vorgesehen sind.

5.2.5. ENTWICKLUNGS- UND NUTZUNGSSTAND DES INFRASTRUKTURREGISTERS (RINF) IN DER EU

(Diskutiert bei der 33. Tagung)

Die ERA informierte die WG TECH über den Stand der Entwicklung des RINF in der EU sowie über seinen Zweck und seine Grundsätze. Das RINF soll zur zentralen Datenbank werden und Informationen über die wichtigsten Merkmale der europäischen Eisenbahninfrastruktur liefern. Für die Richtigkeit der RINF-Daten sind die EU-Mitgliedstaaten verantwortlich. Die WG TECH wurde auch über die laufende Überarbeitung des RINF durch die zuständige ERA-Arbeitsgruppe informiert, mit der das Ziel verfolgt wird, in Zukunft Kompatibilitätsprüfungen durchführen zu können. Die ERA wird der Europäischen Kommission bis Juni 2018 eine Empfehlung zukommen lassen.

⁴ Der Zertifizierungsprozess für ECM für Güterwagen im COTIF wird durch die ATMF-Anlage A geregelt, die seit dem 1. Mai 2012 zur ECM-Verordnung 445/2011 vollständig äquivalent ist.

⁵ Jedem international eingesetzten Fahrzeug (nicht nur Güterwagen) im Geltungsbereich des COTIF muss eine ECM zugeordnet sein. Gegenwärtig müssen nur die ECM für Güterwagen gemäß ECM-Vorschriften zertifiziert sein.

Die WG TECH 33 nahm die Informationen der ERA zur Kenntnis.

5.2.6. EUMEDRAIL-PROJEKT

(Diskutiert bei der 33. Tagung)

Die ERA informierte die WG TECH über die Aufgaben und die Organisation des EUMedRail-Projekts. Das Projekt war von der Europäischen Kommission gegründet und der ERA zur Durchführung übertragen worden. Die ERA hat sich auf die technische Unterstützung der Eisenbahnen konzentriert, um harmonisierte Eisenbahnvorschriften für die Entwicklung eines integrierten, sicheren und effizienten Verkehrssystems im südlichen Mittelmeerraum zu fördern.

Die WG TECH hat die Informationen zur Kenntnis genommen.

Parallel zur WG TECH 34 hat die ERA am 6. und 7. Februar in Belgrad einen EU-MedRail-Workshop mit dem Titel „International Railway Legislation“ organisiert, der sich mit den Anhängen des COTIF und ihrer praktischen Anwendung für den südlichen Mittelmeerraum befasste, mit dem Ziel, das Bewusstsein für die OTIF zu schärfen, die Kenntnisse über das Eisenbahnrecht zu erweitern und den grenzüberschreitenden (internationalen) Verkehr zu erleichtern. Die Workshop-Teilnehmer haben am ersten Tag der WG TECH 34 teilgenommen.
