



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-18015-CTE11-6.5

11.4.2018

Original: EN

11. TAGUNG

Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen

2018 - 2019

1. KOMPATIBILITÄT ZWISCHEN COTIF- UND EU-RECHT

Die technischen Vorschriften des COTIF basierten von Beginn an auf den in der Europäischen Union entwickelten Vorschriften. Dies erklärt sich zum Teil dadurch, dass 26 der 42 die APTU und ATMF anwendenden Staaten auch Mitgliedstaaten der EU sind. Die EU-Staaten haben ihre unionsweiten Sicherheits- und Interoperabilitätsbestimmungen zur Verknüpfung ihrer Eisenbahnsysteme entwickelt, die sowohl technisch als auch betrieblich sehr unterschiedlich sein können.

Das Sekretariat der OTIF wird seine intensive Abstimmung mit den Mitgliedstaaten, den EU-Institutionen und den Sektororganisationen fortsetzen, um sicherzustellen, dass die Interessen sowohl der EU- als auch der Nicht-EU-Mitgliedstaaten der OTIF berücksichtigt werden. Hierzu gehört auch das Ausarbeiten von Vorschlägen zur fortlaufenden Angleichung der APTU, ATMF und ETV an den technischen Pfeiler des vierten Eisenbahnpakets der EU.

Handlung:

- Das Sekretariat der OTIF wird seine Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten, der Eisenbahngesellschaft der EU, der GD MOVE der EU-Kommission und Sektororganisationen wie UIC, CER, UNIFE und UIP fortsetzen, um sicherzustellen, dass das sich entwickelnde EU-Eisenbahnrecht mit dem COTIF vereinbar bleibt.
- Der Fachausschuss für technische Fragen wird seine Bemühungen fortsetzen, die Vereinbarkeit der APTU – einschließlich der einheitlichen technischen Vorschriften (ETV) – und der ATMF mit dem EU-Recht zu gewährleisten.

Konkret werden folgende Änderungsvorschläge für die ETV erwartet:

- Ergänzung der ETV LOC&PAS um:
 - Spezifikationen zu austauschbaren Personenwagen;
 - Schwellenwerte, um festzustellen, ob eine Änderung eines Fahrzeugs als Erneuerung oder Aufrüstung im Sinne der ATMF anzusehen ist, und wenn ja, ob eine neue Fahrzeugzulassung beantragt werden muss;
 - vom Eisenbahnunternehmen zu kontrollierende Fahrzeug- und Infrastrukturparameter (im Sinne der ATMF) sowie die für die Kontrolle anzuwendenden Verfahren, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen.
- Ergänzung der ETV WAG um:
 - Schwellenwerte, um festzustellen, ob eine Änderung eines Fahrzeugs als Erneuerung oder Aufrüstung im Sinne der ATMF anzusehen ist, und wenn ja, ob eine neue Fahrzeugzulassung beantragt werden muss;
 - vom Eisenbahnunternehmen zu kontrollierende Fahrzeug- und Infrastrukturparameter (im Sinne der ATMF) sowie die für die Kontrolle anzuwendenden Verfahren, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen.
- Ergänzung der ETV-NOI um Bestimmungen zum Vorbeifahrgeräusch von lärmintensiven, älteren Güterwagen, die (noch) nicht mit modernen, leisen Bremsklötzen ausgerüstet sind, insbesondere dadurch, dass es den Staaten ermöglicht wird, den Einsatz solcher Wagen auf Strecken zu verbieten, auf denen sie die größte Lärmbelastung verursachen würden.

2. REGIONALE ORGANISATIONEN

2011 ist die EU dem COTIF beigetreten. In der Beitrittsvereinbarung wurden die allgemeinen Rechtsbeziehungen festgelegt, die durch spezifischere Rechtsbeziehungen in Artikel 3a der ER ATMF ergänzt werden. Die besonders enge Verbindung zwischen dem COTIF- und dem EU-Recht wird auch durch das zweispaltige Layout der einheitlichen technischen Vorschriften verdeutlicht, bei dem das EU-Recht in der rechten Spalte wiedergegeben ist.

Artikel 38 COTIF eröffnet auch anderen regionalen Organisationen eine Beitrittsmöglichkeit zum COTIF. Grundsätzlich sollte es anderen regionalen Organisationen möglich sein, mit der OTIF ähnliche Rechtsbeziehungen zu unterhalten, wie die EU dies heute tut. Zu diesem Zweck sollte eine Analyse durchgeführt werden, um die relevanten Elemente in den APTU, einschließlich ihrer ETV, und in den ATMF, einschließlich ihrer Anlagen, zu ermitteln.

Dabei gäbe es zwei Hauptziele. Zum einen müsste sichergestellt werden, dass andere Organisationen ähnliche Möglichkeiten wie die EU genießen können, ohne dabei die bestehende Kompatibilität zwischen EU-Recht und COTIF einzuschränken. Zum anderen sollte sich die Analyse auf die Vereinfachung der Bestimmungen konzentrieren, indem sichergestellt wird, dass nur die für den Geltungsbereich des COTIF relevanten Elemente des EU-Rechts übernommen werden, nicht jedoch Elemente, die eindeutig außerhalb des Geltungsbereichs des COTIF liegen, wie zum Beispiel die Marktöffnung.

Handlung:

- Der Fachausschuss für technische Fragen sollte mit Unterstützung der neu eingesetzten Arbeitsgruppe der Rechtsexperten die Kompatibilität zwischen ATMF/APTU und EU-Recht prüfen und gegebenenfalls Empfehlungen für Änderungen abgeben.

3. NEUER ANHANG H

Auf der 12. Tagung der Generalversammlung im September 2015 wurde die Idee der Schaffung einer Rechtsgrundlage im COTIF zur Förderung der Interoperabilität über die EU hinaus auf den Weg gebracht. Zu diesem Zweck wurde vom Sekretariat in Abstimmung mit dem Fachausschuss für technische Fragen und seiner ständigen Arbeitsgruppe ein neuer Anhang H zum COTIF ausgearbeitet. Der Entwurf dieses neuen Anhangs wurde zunächst auf der 10. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen am 13. und 14. Juni 2017 und anschließend vom 26. Revisionsausschuss am 27. und 28. Februar 2018 geprüft und gebilligt. Der Revisionsausschuss beauftragte alsdann den Generalsekretär, der 13. Generalversammlung am 25. und 26. September 2018 die vom Revisionsausschuss geänderten Vorschläge zur Entscheidung vorzulegen.

Die harmonisierte Umsetzung des neuen Anhangs durch die Mitgliedstaaten wird sich auf seine Anlagen stützen. Sollte die Generalversammlung den neuen Anhang annehmen, wird es entscheidend sein, diese Anlagen schnell zu entwickeln. Der Fachausschuss für technische Fragen hat darüber diskutiert, ob verbindliche Fristen für die Fertigstellung dieser Anlagen festgesetzt werden könnten. Die Diskussion hat ergeben, dass die Fristen nicht verbindlich sein können, da keine Haftung im Falle einer Nichteinhaltung an die Fristverletzung geknüpft werden könne und diese somit ohne Folgen bliebe. Daraufhin hat der Fachausschuss für technische Fragen vorgeschlagen, dass die Generalversammlung stattdessen von ihrer Möglichkeit Empfehlungen auszusprechen Gebrauch machen sollte, um den Fachausschuss für technische Fragen zu beauftragen, diese Anlagen vor Ablauf einer bestimmten Frist zu entwickeln. Eine derartige Empfehlung wäre ein starkes Signal und könnte eine rasche Entwicklung der Anhänge vorantreiben.

Handlung:

- Sollte die Generalversammlung den neuen Anhang H zum COTIF annehmen, könnte der Fachausschuss für technische Fragen auf Antrag der Generalversammlung bereits mit der Vorbereitung der Anlagen zum neuen Anhang H beginnen. Die Vorschläge könnten dann vom Fachausschuss für technische Fragen unverzüglich nach Inkrafttreten des neuen Anhangs angenommen werden.

4. ENTWICKLUNG VON INFRASTRUKTURBESTIMMUNGEN

Wenn der Eisenbahnverkehr wirklich international werden soll, so dass ganze Züge die Grenzen überfahren können, ohne an den Grenzübergangsstellen neu konfiguriert werden zu müssen, wäre ein harmonisierterer Ansatz für das Management der Schnittstellen zwischen Zügen und Infrastruktur erforderlich. Mögliche Infrastrukturanforderungen sollten die Kompatibilität mit Fahrzeugen und Zügen sowie die Kompatibilität zwischen benachbarten Strecken und Netzen gewährleisten.

Handlung:

- Die ständige Arbeitsgruppe WG TECH sollte gemäß dem Mandat des Fachausschusses für technische Fragen Vorschläge zur Behandlung von Infrastrukturanforderungen im Rahmen des COTIF erarbeiten.

5. PRÜFUNG DER STRECKENKOMPATIBILITÄT

Auf seiner 26. Tagung hat der Revisionsausschuss Änderungen an Artikel 8 APTU angenommen, wonach künftige ETV die vom Eisenbahnunternehmen zu kontrollierenden Parameter der Fahrzeuge und ortsfesten Teilsysteme sowie die für diese Kontrolle anzuwendenden Verfahren enthalten müssen, um die Kompatibilität zwischen Fahrzeugen und den Strecken, auf denen sie betrieben werden sollen, sicherzustellen. Darüber hinaus entwickelt die Europäische Union elektronische Hilfsmittel zur Unterstützung der Eisenbahnunternehmen bei der Überprüfung der Streckenkompatibilität, wie zum Beispiel das Infrastrukturregister (RINF). Diese Entwicklungen sollten vom Fachausschuss für technische Fragen verfolgt und auf mögliche Übertragung ins COTIF geprüft werden.

Handlung:

- Die ständige Arbeitsgruppe WG TECH sollte die Entwicklung von Lösungen in der Europäischen Union zur Überprüfung der Streckenkompatibilität aufmerksam verfolgen und gegebenenfalls Vorschläge zur Umsetzung kompatibler Bestimmungen im COTIF gemäß dem vom Fachausschuss für technische Fragen erteilten Mandat unterbreiten.

6. INTERDISZIPLINÄRE KOORDINATION

Genauso wichtig wie die Beibehaltung der Äquivalenz zwischen EU- und OTIF-Vorschriften zu technischen und Sicherheitsfragen ist es sicherzustellen, dass keine Inkohärenzen zwischen diesen Vorschriften und anderen Bereichen des internationalen (COTIF-) Rechts bestehen. Über die letzten Jahre wurde insbesondere die Kohärenz zwischen dem RID und den allgemeinen Eisenbahnvorschriften analysiert.

Auf seiner 10. Tagung hat der Fachausschuss für technische Fragen hierzu der Einrichtung einer gemeinsamen Koordinierungsgruppe aus Sachverständigen (*Joint Coordinating Group of Experts – JCGE*) zugestimmt, in der sowohl Experten der Gefahrgutbeförderung als auch Experten der Eisenbahntechnik und darüber hinaus Vertreter der relevanten Industriezweige vertreten sein sollten.

Die Tagungen der JCGE werden abwechselnd von der Europäischen Kommission und der OTIF ausgerichtet. Die von der JCGE ausgearbeiteten Empfehlungen werden an den RID-Fachausschuss und den Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) weitergeleitet, die über den weiteren Umgang mit den Empfehlungen entscheiden. Der RID-Fachausschuss kann beispielsweise die Aufnahme von Schutzziele in das RID beschließen. Der Ausschuss RISC kann beispielsweise einen delegierten Rechtsakt annehmen, mit dem die ERA zur Entwicklung einer TSI in Übereinstimmung mit den von der JCGE beschriebenen technischen Spezifikationen/Vorschriften beauftragt wird.

Handlungen:

- Fragen mit Bezug zu den APTU und ATMF einerseits und zum RID andererseits sollten an die JCGE weitergeleitet werden. Mitglieder des Fachausschusses für technische Fragen werden zur Teilnahme an den Arbeiten der JCGE eingeladen und ermuntert.

7. VORLÄUFIGER ZEITPLAN

Für die Zeit nach der 11. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen sind für 2018 zwei weitere Tagungen der WG TECH geplant, die erste wird von der Schweiz am 11. und 12. September in Bern ausgerichtet und die zweite am 27. und 28. November. Für 2019 ist vor der 12. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen eine weitere Tagung der WG TECH vorgesehen.

Die Generalversammlung wird am 25. und 26. September 2018 zu ihrer 13. Tagung zusammenkommen.

8. BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt das Dokument zu Kenntnis und beauftragt die ständige Arbeitsgruppe, ihre Schwerpunkte entsprechend festzulegen.
