



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-22010-CTE14-6.3**

**19.04.2022**

Original: EN

## **14. TAGUNG**

---

Sachstandsbericht zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1. EINLEITUNG</b>	<b>3</b>
<b>2. FRAGEBOGEN</b>	<b>3</b>
<b>3. AUSWERTUNG DER ANTWORTEN</b>	<b>4</b>
3.1 Frage 1 – Nationale technische Anforderungen	4
3.2 Frage 2 – Zuständige Behörde und sonstige Stellen	6
3.3 Frage 3 – Fahrzeugregister	6
3.4 Frage 4 – Meldung von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen	8
3.5 Fragen 5-7 – QUANTITATIVE MESSUNG DER RELEVANZ	9
3.6 Fragen 8-9 – Einschätzung der Relevanz	11
3.7 Frage 10 – Künftige Entwicklungen der ER APTU und ATMF	13
3.8 Frage 11 – Rolle des Sekretariats der OTIF	14
3.9 Frage 12 – Weitere Bemerkungen	15
<b>4. ZUSAMMENFASSUNG DER ERKENNTNISSE</b>	<b>16</b>
<b>5. NÄCHSTE SCHRITTE</b>	<b>17</b>
<b>BESCHLUSSVORSCHLAG</b>	<b>18</b>

## 1. EINLEITUNG

In seiner 13. Tagung (22.-23. Juni 2021), beschloss der Fachausschuss für technische Fragen in Übereinstimmung mit dem Arbeitspapier [TECH-21002](#) und aufgrund der vorläufigen Anwendung des [Beschlussentwurfs über die Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten](#) eine schrittweise Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften (ER) APTU und ATMF.

Der Fachausschuss für technische Fragen nahm die Bedeutung der Überwachung und Bewertung zur Kenntnis und forderte daher die Vertragsstaaten (VS) auf, ihre volle Unterstützung zu gewähren. Er forderte das Sekretariat auf, in Abstimmung mit dem Ausschussvorsitzenden und im Namen des Ausschusses den dem Dokument TECH-21002 beigefügten Fragebogen über die ER APTU und ATMF an die VS und an dem COTIF beigetretene regionale Organisationen zu senden.

Darüber hinaus beauftragte der Fachausschuss für technische Fragen das Sekretariat, die Antworten zu analysieren, um den Grad der Umsetzung der ER APTU und ATMF zu bewerten, die Ergebnisse der WG TECH zwecks Erörterung vorzulegen und um auf der nächsten Tagung des Ausschusses Bericht zu erstatten.

Schließlich beschloss der Fachausschuss für technische Fragen, die Interessengruppen in den nächsten Schritt der Überwachung einzubeziehen und bat das Sekretariat, in Abstimmung mit der WG TECH für die nächste Tagung geeignete Methoden zu diesem Zweck vorzuschlagen. Die Überwachung und Bewertung sollte auf detailliertere Vorschriften in den technischen Anhängen und ETV ausgeweitet werden.

In der Zwischenzeit hat die 15. Generalversammlung (28.-29. September 2021) den „Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ (OTIF-21002-AG 15) angenommen und die „Erläuternden Anmerkungen zum Beschluss zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten“ (OTIF-21003-AG 15) genehmigt. Sowohl der Beschluss als auch die Erläuternden Anmerkungen sind in den Anlagen zum Schlussdokument der 15. Generalversammlung enthalten, die hier abgerufen werden können: [Tätigkeiten](#) > [Generalversammlung](#) > [Schlussdokument](#).

Ziele der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF sind:

- Bewertung des Grades der Umsetzung der Vorschriften in jedem VS,
- Förderung des Vertrauens zwischen den VS darin, dass die Vorschriften in kohärenter Weise angewandt werden,
- Bereitstellung einer Datengrundlage auf der aufbauend der Fachausschuss für technische Fragen Beschlüsse zu weiteren Zielsetzungen der ER APTU und ATMF fassen kann.

## 2. FRAGEBOGEN

Der vom Fachausschuss für technische Fragen vereinbarte und am 6. August 2021 an die VS und die Europäische Union (EU) verschickte [Fragebogen](#) enthielt 12 Fragen zu folgenden Themenkomplexen:

1. Ob und wie die VS die ihnen obliegenden Bestimmungen gemäß ER APTU und ATMF sowie deren Anlagen und ETV umgesetzt haben;
2. Anwendungsbereich der Bestimmungen mit Anzahl Fahrzeuge und Verkehrsaufkommen, gemäß ER APTU und ATMF als quantitative Relevanzmessgröße;
3. von Vertretern der VS empfundene Relevanz als qualitative Messgröße.

### 3. AUSWERTUNG DER ANTWORTEN

18 von 43 VS und die EU beantworteten den Fragebogen. Es antworteten - in alphabetischer Reihenfolge der Kürzel gemäß ISO-3166<sup>1</sup>, folgende Staaten: Albanien (AL), Österreich (AT), Schweiz (CH), Deutschland (DE), Spanien (ES), Frankreich (FR), Griechenland (GR), Kroatien (HR), Ungarn (HU), Irland (IE) Litauen (LT), Luxemburg (LU), Norwegen (NO), Portugal (PT), Serbien (RS), Slowakei (SK), Türkei (TR), Vereinigtes Königreich (GB).

Der Anteil der antwortenden VS ist wohl eher gering. Es lohnt sich jedoch die Suche nach möglichen Erklärungen für diese niedrige Reaktionsquote.

Mehrere der antwortenden VS, die auch EU-Mitgliedstaaten sind, verwiesen in ihren Antworten auf die Antwort der EU. Möglicherweise haben mehrere EU-Mitgliedstaaten nicht selbst geantwortet und angenommen, dass die EU in ihrem Namen antworten würde.

Folgende EU-Mitgliedstaaten haben nicht geantwortet: Belgien (BE), Bulgarien (BG), Tschechische Republik (CZ), Dänemark (DK), Estland (EE), Finnland (FI), Italien (IT), Lettland (LV), Niederlande (NL), Polen (PL), Rumänien (RO), Schweden (SE) und Slowenien (SI).

Außerdem haben Monaco (MC) und Liechtenstein (LI) nicht geantwortet. Die Eisenbahnstrecken dieser beiden VS sind in die Netze Frankreichs bzw. Österreichs integriert. Das erschwert diesen beiden Ländern womöglich die Beantwortung des Fragebogens. Formaljuristisch sind diese Staaten jedoch für die Umsetzung des Übereinkommens auf ihrem Hoheitsgebiet zuständig und verantwortlich.

Folgende Nicht-EU-Staaten haben nicht geantwortet: Afghanistan (AF), Armenien (AM), Bosnien und Herzegowina (BA), Algerien (DZ), Iran (IR), Marokko (MA), Montenegro (ME), Nordmazedonien (MK), Tunesien (TN) und Ukraine (UA).

Im Januar 2022 schickte das Sekretariat per E-Mail ein Erinnerungsschreiben an die Länder, die den Fragebogen zunächst nicht beantwortet hatten. Das vorliegende Dokument berücksichtigt die bis Mitte März 2022 eingegangenen Antworten.

In den folgenden Unterkapiteln werden die Antworten auf die einzelnen Fragen des Fragebogens umschrieben, gefolgt von einer Bewertung der Situation.

#### 3.1 FRAGE 1 – NATIONALE TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

##### 3.1.1 ZIEL

Ermittlung, ob der Generalsekretär über die für Eisenbahnfahrzeuge geltenden nationalen technischen Anforderungen eines jeden VS gemäß Artikel 12 ER APTU informiert ist.

##### 3.1.2 HINTERGRUNDINFORMATION

2018 gab der Fachausschuss für technische Fragen das Erläuterungsdokument [TECH-18023](#) zu diesem Thema heraus.

Wie im Dokument TECH-18023 erklärt wird, sind technische Anforderungen in folgenden Fällen erforderlich:

- bei Fehlen von ETV (bei Fahrzeugen betrifft dies nur den fahrzeugseitigen Teil des CCS-Systems, da alle anderen Fahrzeugparameter von ETV erfasst werden);

---

<sup>1</sup> In diesem Dokument werden wegen ihrer Kürze die aus 2 Buchstaben bestehenden Ländercodes gemäß ISO 3166 verwendet.

- zur Abdeckung von offenen Punkten in den ETV. (Ein offener Punkt in den ETV bedeutet, dass der Parameter für die gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen und deren freien Verkehr im internationalen Verkehr unerlässlich ist, die entsprechenden Spezifikationen jedoch noch nicht harmonisiert wurden.);
- zur Gewährleistung der technischen Kompatibilität mit den Besonderheiten eines Netzes;
- zur Bereitstellung (detaillierter) Spezifikationen zu einem Sonderfall.

Die Transparenz der nationalen technischen Anforderungen ist obligatorisch und wichtig, aber gleichzeitig nicht kritisch, wie es im Dokument TECH-18023 heißt:

„Obwohl Staaten von der Mitteilung ihrer nationalen technischen Anforderungen keinen direkten Nutzen haben, sind sie dennoch dazu verpflichtet. Zwar hat die Nichtmitteilung ihrer Anforderungen keine unmittelbaren Folgen für die Staaten, da sie Vorschriften auch ohne Mitteilung anwenden können, aber der Mangel an Klarheit wird den Herstellern, Fahrzeughaltern, Eisenbahnunternehmen usw. schaden, da ihre Tätigkeit dadurch unsicherer und riskanter wird. Langzeitfolgen könnten eine geringere Effizienz im Eisenbahnsektor und eine Ressourcenverschwendung sein. Transparente Vorschriften bieten diesen Parteien mehr Rechtssicherheit und Vorhersehbarkeit in ihren Projekten und damit geringere Risiken und mehr Effizienz.“

### 3.1.2.1 ANTWORTEN

Die EU und die antwortenden EU-Mitgliedstaaten verweisen alle auf die zentralen EU-Datenbanken für nationale Vorschriften. Der Generalsekretär wurde zuletzt im Jahr 2013 über die entsprechende Datenbank informiert. Vor kurzem wurde die EU-Datenbank geändert. Die EU teilte mit, dass sie den Generalsekretär über diese Änderung informieren werde.

Von den antwortenden VS, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, hat nur die CH kürzlich ihre nationalen technischen Anforderungen notifiziert. NO hat seine nationalen technischen Anforderungen über das EU-System zugänglich gemacht. Die anderen antwortenden VS (GB, RS, TR) gaben an, dass sie nationale technische Anforderungen haben, und zwei (GB, RS) kündigten an, dass sie diese dem Generalsekretär bald mitteilen werden.

Kein anderer VS, auch nicht jene, die den Fragebogen nicht beantwortet haben, hat dem Generalsekretär seine nationalen technischen Anforderungen mitgeteilt.

### 3.1.3 BEWERTUNG

Nur die EU für ihre Mitgliedstaaten (die Notifizierung umfasste auch NO) und die CH haben zuvor nationale technische Anforderungen im Zusammenhang mit den derzeit geltenden ETV notifiziert. Der Generalsekretär hat Links zu diesen Anforderungen auf dem OTIF-Portal veröffentlicht [http://otif.org/de/?page\\_id=196](http://otif.org/de/?page_id=196).

Tatsache ist, dass die Eisenbahnnetze nicht in dem Maße harmonisiert sind, dass alle Fahrzeuge, die den ETV entsprechen, mit allen Netzen vollständig kompatibel sind. In der Praxis benötigt jeder VS nationale technische Anforderungen, um den sicheren Einsatz von Fahrzeugen auf seinen Netzen zu ermöglichen, vielleicht mit Ausnahme von hochgradig standardisierten Güterwagen. Das Versäumnis vieler VS, diese nationalen technischen Anforderungen zu melden, bedeutet nicht, dass sie nicht existieren oder nicht angewendet werden. Die VS sollten daher an ihre Verpflichtung gemäß Artikel 12 der ER APTU erinnert werden.

## **3.2 FRAGE 2 – ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE UND SONSTIGE STELLEN**

### **3.2.1 ZIEL**

Ermittlung, ob für jeden VS die zuständige Behörde und gegebenenfalls sonstige Stellen notifiziert wurden und die Unabhängigkeitskriterien erfüllen.

### **3.2.2 ANTWORTEN**

Die Antwort der EU bestätigt, dass die Informationen, die die EU-Mitgliedstaaten betreffen, vollständig und auf dem aktuellen Stand sind. CH, RS, TR und GB gaben ebenfalls an, dass ihre Informationen auf der OTIF-Webseite veröffentlicht wurden. TR und GB wiesen darauf hin, dass einige Informationen aktualisiert werden müssten.

AL teilte mit, es würde soeben die Eisenbahnverwaltung reformiert, wodurch von Eisenbahnakteuren unabhängige Regierungsstellen entstünden.

### **3.2.3 BEWERTUNG**

Für die Umsetzung und Anwendung der Bestimmungen der ER APTU und ATMF sind die zuständigen Behörden die wichtigsten staatlichen Stellen. VS, die ihre zuständige Behörde nicht notifiziert haben, sollten im Allgemeinen so betrachtet werden, dass sie die Bestimmungen der ER APTU und ATMF in der Praxis nicht anwenden. Ausnahmen könnten LI und MC sein, da die Zulassung und der Betrieb von Fahrzeugen auf ihren Netzen effektiv in die Netze von AT bzw. FR integriert werden können.

Das Fehlen einer notifizierten zuständigen Behörde hat zur Folge, dass andere VS und Eisenbahnakteure den VS nicht kontaktieren und mehrere Bestimmungen der ER ATMF nicht angewandt werden können. Dies bedeutet, dass VS, die ihre zuständige Behörde nicht gemeldet haben, keine Fahrzeugzulassungen für den internationalen Verkehr auf der Grundlage des COTIF ausstellen können und sollten. Fahrzeuge aus diesen VS sollten nicht auf der Grundlage des COTIF international verkehren.

Die folgenden VS haben in der Vergangenheit den Generalsekretär über ihre zuständigen Behörden und Prüforgane informiert: BA, ME, RS, CH, TR, GB sowie die EU für ihre Mitgliedstaaten und NO. Die notifizierten Informationen sind hier einsehbar: [http://otif.org/de/?page\\_id=200](http://otif.org/de/?page_id=200).

Das heißt, dass außer zu LI und MC auch zu AF, AL, AM, DZ, IR, MA, MK, TN und UA keine Informationen vorliegen.

Abhängig von der Art und Weise, in der die Eisenbahnen in einem Staat organisiert sind, erfordert die Einrichtung einer zuständigen Behörde mit der entsprechenden Unabhängigkeit gemäß den ER ATMF organisatorische Anpassungen und Zeit. Der Generalsekretär müsste jedoch Einzelheiten über die spezifische Situation in jedem VS erfahren, der seine zuständige Behörde noch nicht notifiziert hat.

## **3.3 FRAGE 3 – FAHRZEUGREGISTER**

### **3.3.1 ZIEL**

Ermittlung, ob die Daten über die zum internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge jedes Vertragsstaates über ein Fahrzeugregister zugänglich sind.

### **3.3.2 HINTERGRUNDINFORMATION**

Nach den zuvor vom Fachausschuss für technische Fragen angenommenen Vorschriften musste jeder VS sein nationales Fahrzeugregister bis spätestens 1. September 2013 eingerichtet haben. Nach diesen

früheren Vorschriften waren die nationalen Fahrzeugregister (NVR) über das ECVVR<sup>2</sup> verbunden. Diese Vorschriften wurden durch die [OTIF-Spezifikationen der Fahrzeugregister](#) aus dem Jahr 2021 ersetzt.

In den letzten Jahren wurde über die Zukunft der Fahrzeugregister debattiert. Über die Wichtigkeit eines digitalen Zugangs zu wesentlichen Fahrzeugdaten herrscht Konsens, wobei jedoch weiterhin rechtliche und praktische Probleme ihrer Lösung harren.

Den Spezifikationen der Fahrzeugregister der OTIF aus dem Jahr 2021 zufolge teilen „[d]ie Vertragsstaaten [...] dem Generalsekretär unverzüglich mit, wo sich ihr Fahrzeugregister befindet und wie der Zugang zu diesem Register beantragt werden kann.“

### 3.3.3 ANTWORTEN

Die antwortenden EU-Mitgliedstaaten verwiesen auf die bestehenden EU-Registersysteme und das noch in der Entwicklung befindliche künftige Europäische Fahrzeugeinstellungsregister (EVR). Die meisten der antwortenden EU-Mitgliedstaaten gaben an, wie ihre nationale Zulassungsstelle kontaktiert werden kann, um (Lese-)Zugriff auf das Register zu erhalten.

Die EU gab in ihrer Antwort an, „dass das EVR vollumfänglich zugänglich sein wird, auch für OTIF-Mitglieder, und dass es Staaten außerhalb der EU als vollwertiges Fahrzeugregister auf der Grundlage einer Vereinbarung mit der Agentur zur Nutzung angeboten wird“.

Die antwortenden Nicht-EU-Länder (CH, NO, RS, TR, GB) verfügen alle über ein im Betrieb befindliches Register und gaben Auskunft darüber, wie der (Lese-)Zugang zu ihrem Register beantragt werden kann.

Die EU gab an, dass CH, GB, ME und RS die einzigen Nicht-EU-Staaten sind, die an das ECVVR angeschlossen sind.

AL meldete das Vorhandensein eines Registers für Eisenbahnfahrzeuge, das jedoch nicht über das Internet zugänglich ist.

### 3.3.4 BEWERTUNG

Aus den Angaben der antwortenden VS geht hervor, dass alle entweder ein eigenes Fahrzeugregister eingerichtet haben oder die auf EU-Ebene angebotenen Lösungen nutzen.

Alle EU-Mitgliedstaaten werden in Zukunft das EVR nutzen, wozu sie nach EU-Recht verpflichtet sind.

Die folgenden Nicht-EU-Länder haben entweder in den Antworten auf den Fragebogen zur Überwachung und Bewertung oder im Rahmen eines anderen Informationsaustauschs die Absicht bekundet, künftig ebenfalls das EVR zu nutzen: NO, RS, BA, MK und TR.

LI teilte (im Rahmen eines anderen Informationsaustauschs) mit, dass es sich auf das Register von AT stützt. Von MC gibt es keine amtlichen Informationen, aber vermutlich stützt sich MC auf das Register von FR.

Das bedeutet, dass aus folgenden VS keine Informationen über Fahrzeugregister vorliegen: AF, AL, DZ, IR, MA, ME, TN, UA.

---

<sup>2</sup> ECVVR steht für European Central Virtual Vehicle Register (Europäisches Zentrales Virtuelles Einstellungsregister), das man als Suchmaschine beschreiben kann, anhand derer eine Suche in allen angeschlossenen nationalen Einstellungsregistern möglich ist. Das ECVVR wird den EU-Mitgliedstaaten und den Vertragsstaaten, die keine EU-Mitgliedstaaten sind, zur Nutzung bereitgestellt.

### 3.4 FRAGE 4 – MELDUNG VON UNFÄLLEN, ZWISCHENFÄLLEN UND SCHWEREN BESCHÄDIGUNGEN

#### 3.4.1 ZIEL

Bewertung, ob die Anforderungen von Artikel 16 ATMF zielführend sind und ob eine Überarbeitung notwendig ist.

#### 3.4.2 HINTERGRUNDINFORMATION

Gemäß Artikel 16 § 4 der ER ATMF haben die VS die Organisation über die Ursachen von Unfällen, Zwischenfällen und schweren Beschädigungen im internationalen Verkehr zu informieren, die sich auf ihrem Hoheitsgebiet ereignet haben. Auf der Grundlage dieser Informationen kann der Fachausschuss für technische Fragen Maßnahmen ergreifen, einschließlich der Anweisung an die VS, das Betriebszertifikat für ein Fahrzeug oder einen Fahrzeugtyp auszusetzen.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, teilen die Vertragsstaaten in der Praxis ihre Berichte und Erkenntnisse über Unfälle, Zwischenfälle und schwere Beschädigungen nicht gemäß Artikel 16 § 4 ATMF mit.

#### 3.4.3 ANTWORTEN

In ihren Antworten verwiesen die EU, die EU-Mitgliedstaaten und NO auf das umfassende System auf EU-Ebene zur Registrierung und zum Austausch von Informationen über Zwischenfälle und Unfälle.

In mehreren Antworten wurde darauf hingewiesen, dass es nützlich oder sogar wichtig sei, Informationen auf internationaler Ebene auszutauschen. Es gab einige nicht detaillierte Vorschläge für eine Verknüpfung der OTIF mit dem EU-System. In einer Antwort wurde die Schaffung einer Web-Schnittstelle vorgeschlagen, ähnlich dem ERA-Sicherheitsinformationssystem.

In mehreren Antworten wurde darauf hingewiesen, dass der Fachausschuss für technische Fragen nur selten tagt und daher nicht in der Lage ist, Maßnahmen wie die Aussetzung des Zertifikats für einen Fahrzeugtyp zu ergreifen. Aus diesem Grund wird in einer Antwort vorgeschlagen, Artikel 16 § 4 ER ATMF zu streichen oder umzuformulieren.

#### 3.4.4 BEWERTUNG

Die in Artikel 16 § 4 ER ATMF festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten der VS und des Fachausschusses für technische Fragen werden in der Praxis nicht konsequent und strukturiert wahrgenommen. Es erscheint daher sinnvoll, Wege für eine bessere Anwendung der Bestimmungen zu finden oder ihre Überarbeitung in Betracht zu ziehen.

Es gibt einige Beispiele dafür, dass die VS oder andere Parteien die Notwendigkeit erkannten, sicherheitsrelevante Informationen auf internationaler Ebene auszutauschen. Ein aktuelles Beispiel wird im Arbeitsdokument TECH-22009 beschrieben (s. [Sitzungsunterlagen für die 14. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen](#)), das Vorschläge für die Verbreitung von Erkenntnissen des *Joint Network Secretariat* (Gemeinsames Netzsekretariat) enthält (das nach Un- und Zwischenfällen praxisorientierte Vorschläge auf EU-Ebene formulieren kann).



### 3.5 FRAGEN 5-7 – QUANTITATIVE MESSUNG DER RELEVANZ

#### 3.5.1 ZIEL

Ermittlung des Umfangs der Anwendung der ER APTU, der ER ATMF, ihrer Anlagen und der ETV durch Analyse der fahrzeug- und verkehrsbezogenen Daten.

#### 3.5.2 ANTWORTEN

AL, DE, ES, FR, HU, IE, LU, PT, SK, RS, CH und TR lieferten Zahlen, ebenso wie die EU.

Einige EU-Mitgliedstaaten stellten selbst keine Daten zur Verfügung und verwiesen stattdessen auf die von der EU bereitgestellten Daten. Einige VS waren (noch) nicht in der Lage, Daten zu liefern.

Die EU stellte Fahrzeugdaten aus den Nicht-EU-Ländern CH, GB, ME und RS zur Verfügung. Es handelte sich um Daten, die über das ECVVR zugänglich sind. Diesen Daten zufolge waren 4 654 Fahrzeuge aus diesen Mitgliedstaaten für den grenzüberschreitenden Verkehr in der EU geeignet. Die Antwort enthielt keine Angaben zur Anzahl der in den EU-Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge, die für den grenzüberschreitenden Verkehr außerhalb der EU eingestellt werden können.

CH gab an, dass etwa 20 300 ihrer zugelassenen Fahrzeuge für den Einsatz im internationalen Verkehr in die EU geeignet seien, darunter 150-170 Lokomotiven, 250 Reisezugwagen und 48 Triebzüge. Der Rest seien Güterwagen.

RS gab an, dass 5 035 seiner zugelassenen Fahrzeuge für den grenzüberschreitenden Verkehr in die EU geeignet seien.

GB und TR waren nicht in der Lage, detaillierte Angaben zu machen.

Die Daten aus der EU enthielten keine Fahrzeugdaten aus EE, HU, IE und LV, da die Register dieser Staaten zum Zeitpunkt des Abrufs der Daten nicht an die zentrale Suchmaschine ECVVR angeschlossen waren. Von diesen VS lieferten HU und IE ihre eigenen Daten, die den EU-Gesamtzahlen hinzugerechnet wurden.

In mehreren Antworten wurde darauf hingewiesen, dass selbst bei Fahrzeugen, die für den internationalen Einsatz geeignet sind, nicht angegeben werden konnte, ob sie tatsächlich international eingesetzt werden.

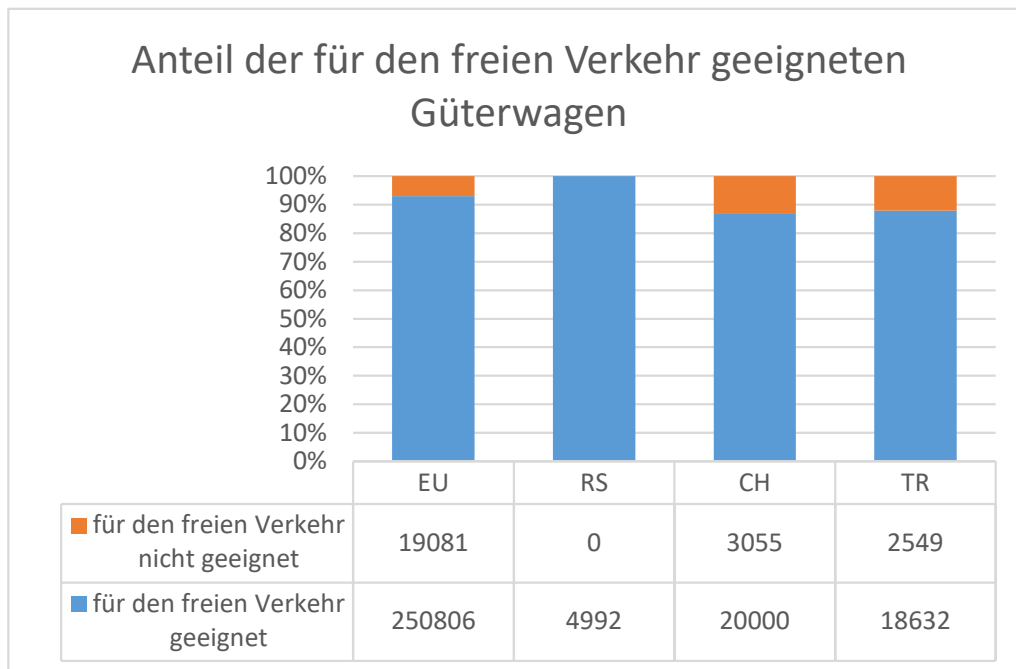
Ein interessantes Detail ist, dass die Zahl der Wagen der fünf EU-Mitgliedstaaten, die zusammengenommen Zahlen angegeben haben, leicht über der von der EU insgesamt angegebenen Wagenanzahl liegt. Eine mögliche Erklärung dafür ist, dass ein oder mehrere antwortende EU-Mitgliedstaaten die Gesamtzahl der Fahrzeuge angegeben haben und nicht, wie gewünscht, die Teilmenge, die für den internationalen Verkehr geeignet ist. Es wird daher vorgeschlagen, für die EU-Mitgliedstaaten nur die für die EU insgesamt bereitgestellten Daten zu berücksichtigen. Generell wird davon ausgegangen, dass die bereitgestellten Fahrzeugdaten unvollständig sind und mit Vorsicht interpretiert werden sollten.

AL gab an, dass es derzeit keinen internationalen Verkehr und keine für den internationalen Verkehr geeigneten Fahrzeuge gibt.

#### 3.5.3 BEWERTUNG

Trotz Problemen mit der Datenqualität können einige nützliche Informationen aus den bereitgestellten Daten abgeleitet werden.

Über 90 % der Normalspurwagen sind für den internationalen Einsatz geeignet, bei den Wagen mit iberischer Spurweite sind es etwa 50 %. Dieser sehr hohe Prozentsatz spiegelt den Bedarf an hochgradig interoperablen Güterwagen wider.



*Abbildung 1*

Etwa 14 % der gemeldeten Güterwagen wurden nach dem 1. Dezember 2012 zugelassen oder genehmigt. Dieses Datum ist rechtlich relevant (in der Praxis wahrscheinlich nicht), da ab diesem Datum die ersten ETV für Güterwagen verfügbar waren. Das bedeutet, dass es ab diesem Datum eine völkerrechtliche Grundlage gab, die die VS zur Einhaltung der TSI oder ETV gemäß den ER ATMF verpflichtete. Dadurch erhielten gemäß Artikel 11 § 2 der ER APTU ab diesem Zeitpunkt die ETV Vorrang vor den technischen RIV-Bestimmungen.

Der internationale Personenverkehr wird traditionell häufig mit Reisezugwagen (RIC) durchgeführt. Dies spiegelt sich in dem hohen Anteil an Reisezugwagen wider. Interessant ist, dass es heute auch einen großen Anteil an elektrischen Triebzügen (wie z.B. TGV, ICE, Pendolino und Eurostar) gibt, die international eingesetzt werden können.

Dabei ist zu beachten, dass die Triebzüge im Allgemeinen nur für bestimmte Strecken geeignet sind, während die Reisezugwagen für den freien Verkehr geeignet sein können. Natürlich müssen die Reisezugwagen von einer Lokomotive gezogen werden, die ähnlich komplexe Schnittstellen mit der Infrastruktur und der Signaltechnik hat wie die Triebzüge.

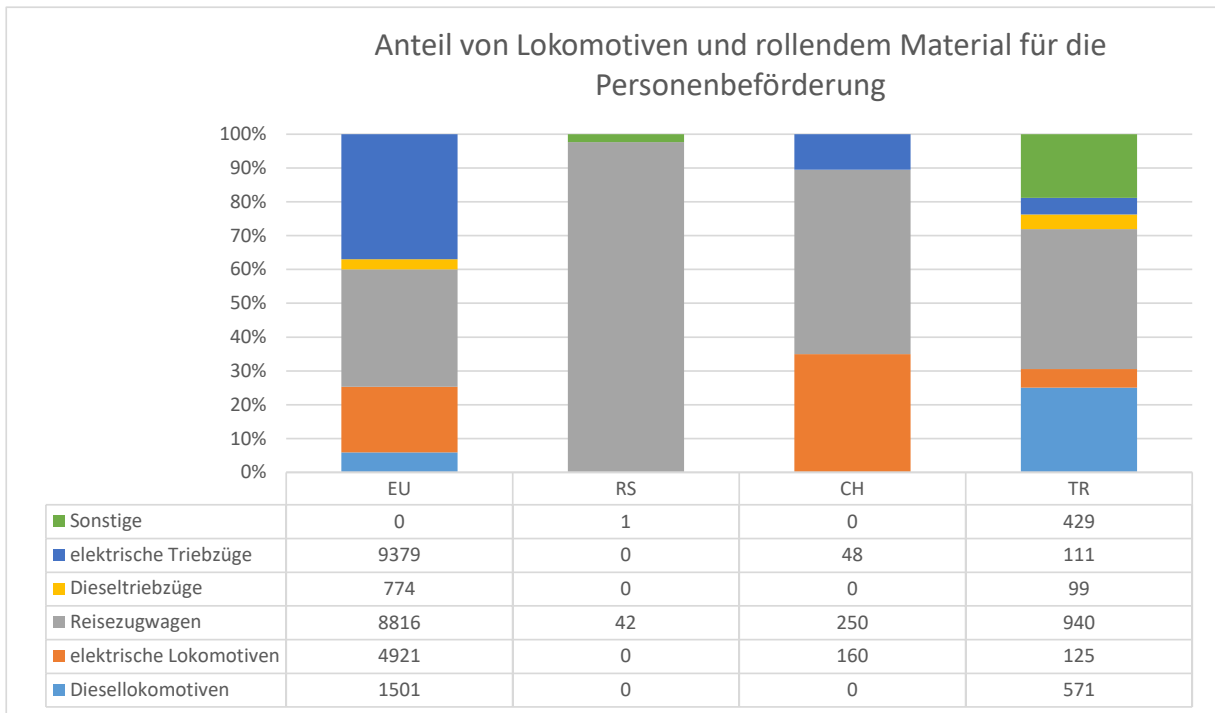


Abbildung 2

Anmerkung zu Abbildung 2: Es war nicht immer klar, ob die angegebenen Daten für Triebzugeinheiten der tatsächlichen Anzahl von Triebzugeinheiten oder der Anzahl von „Segmenten“, die Teil von Triebzugeinheiten sind, entsprachen (eine Triebzugeinheit kann z. B. aus acht Segmenten bestehen).

Die bereitgestellten Informationen erlauben keine zuverlässige und vollständige Bewertung des Umfangs, in dem die ER APTU und ATMF angewandt werden. Es ist jedoch klar, dass eine beträchtliche Anzahl von Fahrzeugen auf der Grundlage der ER APTU und ATMF zugelassen und eingesetzt wird. In einem nächsten Schritt kann die Einbeziehung des Sektors bei der Überwachung und Bewertung dazu beitragen, mehr Informationen über das Verkehrsaufkommen zu erhalten.

### 3.6 FRAGEN 8-9 – EINSCHÄTZUNG DER RELEVANZ

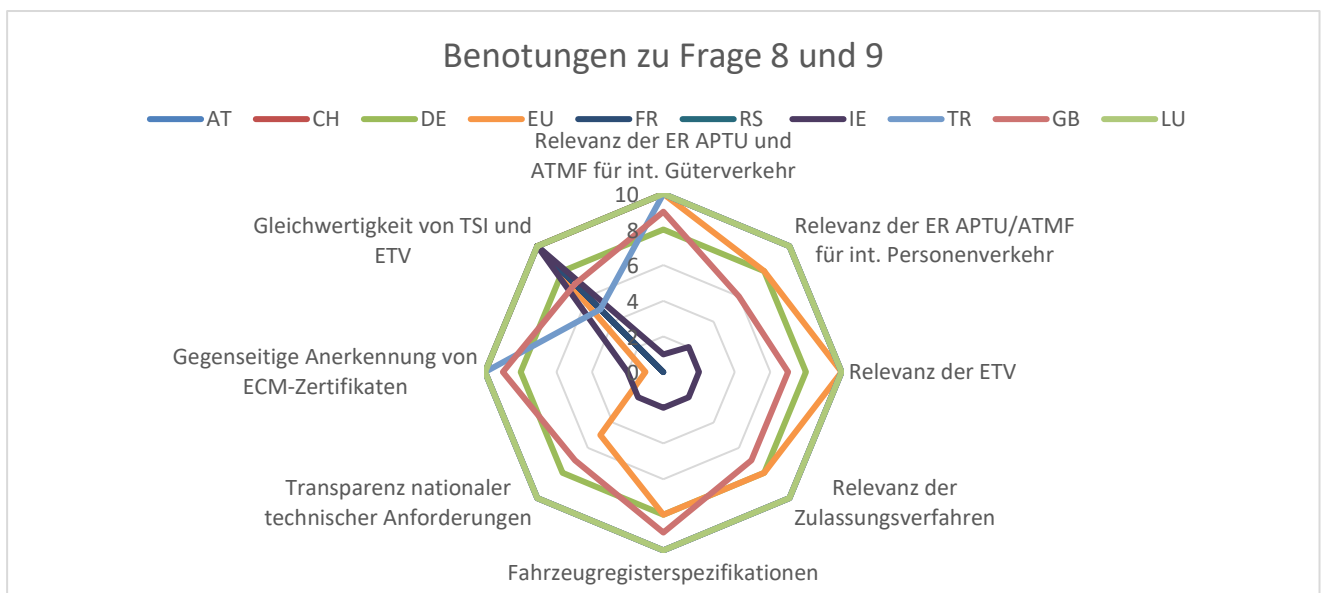
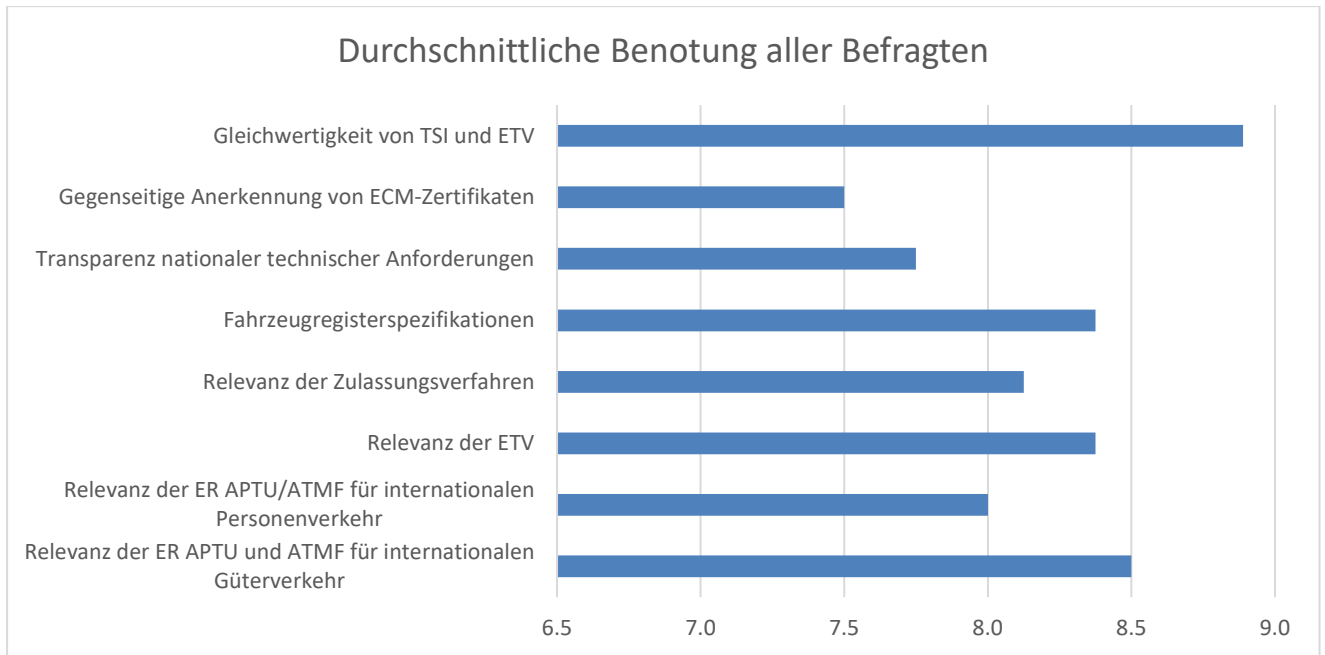
#### 3.6.1 ZIEL

Die Fragen 8 und 9 betrafen die Einschätzung der Relevanz der ER APTU und ATMF, die mit einer Punktzahl bewertet werden konnte, verknüpft mit der Möglichkeit, die Bewertung zu kommentieren. Ziel der Fragen war es, eine persönliche Meinung des mit den ER APTU und ATMF befassten Personals zu erhalten.

#### 3.6.2 ANTWORTEN

Die Befragten sollten als Antwort auf Fragen 8 und 9 mit einer Benotung von 1 bis 10 die Bedeutung bestimmter Elemente des COTIF bewerten.

Nicht alle befragten VS beantworteten diese Fragen, einige nur teilweise. Berücksichtigt werden nur jene VS, die eine Note abgegeben haben.



#### Zusammenfassung einiger Kommentare zu den Bewertungen:

- Die Befragten hielten die Bestimmungen für den Güterverkehr für wichtiger (Durchschnittsnote 9,5, niedrigste Note 8) als für den Personenverkehr (Durchschnittsnote 8,7, niedrigste Note 6). Dies lässt sich dadurch erklären, dass das grenzüberschreitende Verkehrsaufkommen im Güterverkehr, insbesondere aus der und in die EU, viel höher ist als im Personenverkehr.
- Die Befragten aus den EU-Mitgliedstaaten hielten es für äußerst wichtig, dass zwischen TSI und ETV Gleichwertigkeit besteht. Die Befragten aus Nicht-EU-Ländern hielten dies im Allgemeinen ebenfalls für wichtig, aber im Durchschnitt für weniger wichtig als die EU-Befragten.
- Die EU gab die niedrigste Punktzahl (1) für die Bedeutung der gegenseitigen Anerkennung von ECM-Zertifikaten. In ihrer Erklärung wies sie darauf hin, dass es formell keine „gegenseitige Anerkennung“ von ECM-Zertifikaten gibt. Vermutlich handelt es sich hierbei um eine unzureichende Formulierung der Frage, da die EU stets ihre volle Unterstützung dafür gegeben hat, dass die Vorschriften für die Zertifizierung von ECM für die Zwecke der ER ATMF zwischen COTIF und EU-Recht gleichwertig sind.

- IE antwortete, das Land verfüge über ein isoliertes Netz und bis vor kurzem (bis nach dem Brexit) habe es keine internationalen Fahrten nach außerhalb der EU gegeben, weswegen man keine Erfahrung mit ETV habe.

### 3.6.3 BEWERTUNG

Aus den Antworten geht hervor, dass entweder die Relevanz der Vorschriften als hoch bis sehr hoch eingeschätzt wird oder dass die Vorschriften als überhaupt nicht relevant betrachtet werden.

Einige Befragte aus EU-Mitgliedstaaten gaben an, dass sie EU-Recht und nicht das COTIF anwenden. Für die Befragten der Iberischen Halbinsel (ES, PT) ist dies wahrscheinlich richtig, da es aufgrund der besonderen Spurweite unwahrscheinlich ist, dass Fahrzeuge zwischen ES, PT und Nicht-EU-Ländern eingesetzt werden. Dennoch scheint es bei einigen Befragten aus anderen EU-Mitgliedstaaten Missverständnisse über den Anwendungsbereich der ER APTU und ATMF, ihrer Anlagen und der ETV zu geben. So waren einige Befragte etwa der Ansicht, dass die COTIF-Vorschriften für ihren Staat keine Rolle spielten, da alle Nachbarstaaten EU-Mitgliedstaaten seien und daher nur EU-Recht gelte. Ein Güterwagen, der z. B. für den Verkehr zwischen DE und TR verwendet wird, durchquert jedoch auch mehrere EU-Mitgliedstaaten, wie AT, HU und RO. Für diesen grenzüberschreitenden Verkehr gelten die COTIF-Vorschriften (zusätzlich zu den EU-Vorschriften auf dem Gebiet der EU), auch wenn keine Fahrzeuge aus den durchquerten VS beteiligt sind und der Ausgangs- und Bestimmungsort der Beförderung nicht auf deren Hoheitsgebiet liegt.

## 3.7 FRAGE 10 – KÜNFTIGE ENTWICKLUNGEN DER ER APTU UND ATMF

### 3.7.1 ZIEL

Ermittlung der Schwerpunkte künftiger Entwicklungen, um die Bestimmungen relevanter zu machen.

### 3.7.2 ANTWORTEN

Nicht alle Befragten gaben substanzielle Antworten auf Frage 10. Nachstehend eine Zusammenfassung der Antworten.

CH wies auf die Bedeutung der Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsmethoden unter dem Dach der ER EST hin. Sie unterstützt auch die Weiterentwicklung der ETV auf der Grundlage der TSI der EU. Schließlich hält sie es für entscheidend, dass der Zugang zu den Fahrzeugregistern, einschließlich des Europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters (EVR), geklärt wird.

DE betonte, dass der Schwerpunkt auch in Zukunft auf der Angleichung der COTIF-Vorschriften an das EU-Recht liegen sollte, damit Eisenbahnakteure weder ausgeschlossen noch diskriminiert werden. Transparente und gleichwertige Vorschriften, die in einem großen geografischen Gebiet gelten, fördern den Eisenbahnmarkt sowohl in der EU als auch darüber hinaus.

ES betonte die Bedeutung einer vollständigen Angleichung der COTIF-Vorschriften an das EU-Recht.

Die EU schlug vor, eine ETV TAP zu entwickeln, die die in der EU geltenden Bestimmungen übernimmt. Diese würde harmonisierte Regeln für die Information der Fahrgäste vor und während der Reise, für Reservierungs- und Zahlungssysteme, für das Gepäckmanagement und das Management von Anschlüssen zwischen Zügen und mit anderen Verkehrsträgern enthalten.

LU erklärte, dass Einhaltung und Durchsetzung der ER APTU und ATMF sowie der ETV sehr wichtig seien und zu einer erheblichen Steigerung des Güterverkehrsaufkommens auf der Schiene führen könnten. Darüber hinaus sollte eine Harmonisierung der Merkmale der nationalen Eisenbahnnetze vorgenommen werden, um die Interoperabilität der Eisenbahnnetze und damit des ganzen Systems zu erhöhen.

RS forderte die Annahme neuer ETV für Teilsysteme, für die es noch keine ETV gibt, vorrangig für die Teilsysteme Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (ZZS).

TR wies darauf hin, dass die Vorschriften sowohl der ER APTU als auch der ER ATMF kohärent sein und zur Integration der Eisenbahnsysteme auf internationaler Ebene beitragen sollten.

GB unterstützte die Weiterentwicklung der ETV, insbesondere um sie an die Überarbeitung der TSI im Jahr 2022 anzugleichen. Darüber hinaus betonte GB, dass die Frage der Verknüpfung von Fahrzeugregistern gelöst werden sollte, sodass Fahrzeuge nur noch in einem Fahrzeugregister registriert werden müssen. Darauf zu verzichten könnte negative Auswirkungen auf die Akteure des internationalen Verkehrs haben. Außerdem regt GB an, das vermeintliche Ungleichgewicht zwischen den Rechten und Pflichten im Rahmen der ER ATMF von Ländern, die auch Mitgliedstaaten der EU sind, und solchen, die dies nicht sind, zu untersuchen.

### 3.7.3 BEWERTUNG

Generell befürworteten die Befragten die Fortentwicklung von Bestimmungen zur technischen Interoperabilität, insbesondere auf der Grundlage von EU-Bestimmungen.

## 3.8 FRAGE 11 – ROLLE DES SEKRETARIATS DER OTIF

### 3.8.1 ZIEL

Die Frage lautete, wie das OTIF-Sekretariat die VS bei der Anwendung des COTIF besser unterstützen und sie stärker in die künftige Entwicklung des COTIF einbinden kann.

### 3.8.2 ANTWORTEN

Nicht alle Befragten äußerten sich zu Frage 11. Nachfolgend eine Zusammenfassung der Antworten.

CH schlug vor, mehr Nicht-EU-VS zur Teilnahme an den Sitzungen zur technischen Interoperabilität aufzufordern und weitere Bereiche der Angleichung zwischen COTIF und EU-Recht auszumachen. CH befürwortet auch die Verwendung von mehr Fragebögen zu spezifischen Sicherheits- und Interoperabilitätsfragen zwecks Austauschs über Erfahrungen und bewährte Praktiken zwischen den VS.

DE vertrat die Ansicht, dass der beste Grund für die Staaten, sich aktiv an den OTIF-Aktivitäten zu beteiligen, die Aussicht auf Erleichterung des Zugverkehrs auf den Netzen der Mitgliedstaaten sei. DE schlug vor, das Sekretariat möge alle Vertragsstaaten auffordern, Kontaktstellen für Fragen zur technischen Interoperabilität zu benennen.

Die EU regte an, die tatsächliche Umsetzung und Anwendung des COTIF im Detail zu überwachen, soweit es um die Interaktion zwischen EU-Vorschriften und COTIF-Vorschriften geht (technische Anhänge). Die EU hielt es für wichtig, dass das Sekretariat der OTIF, die Europäische Kommission und die Eisenbahnagentur der Europäischen Union eine ständige Kommunikation aufrechterhalten und sich regelmäßig treffen, um mögliche Probleme zu behandeln.

FR erinnerte daran, dass die Vertragsparteien zur Umsetzung des COTIF verpflichtet sind, um sicherzustellen, dass das Übereinkommen vollständig angewendet wird. FR meinte, dass eine bessere Überwachung der Umsetzung des Übereinkommens nützlich sein könnte, insbesondere im Hinblick auf die Änderungen des COTIF oder seiner Anhänge, die von speziellen Gremien (z.B. dem Revisionsausschuss) und nicht von der Generalversammlung angenommen werden, da diese Änderungen zum Inkrafttreten nicht der ausdrücklichen Zustimmung der Mitgliedstaaten bedürfen.

IE zeigte sich mit der Unterstützung durch das Sekretariat der OTIF sehr zufrieden.

LU regte an, die Interoperabilität als Chance für den Eisenbahnverkehr zu fördern, dessen Anteil am Verkehr insgesamt zu erhöhen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Eisenbahn der umweltfreundlichste Verkehrsträger ist. Auch schlug LU finanzielle Förderung vor, jedoch ohne näher darauf einzugehen, woher diese Unterstützung kommen sollte.

RS meinte, die Ausrichtung von Workshops oder Seminaren in Regionen mit Nicht-EU-VS könne nützlich sein. Bei solchen Veranstaltungen könnten die VS ihre Ansichten äußern und sich über Erfahrungen mit der Anwendung des COTIF sowie ihre Erwartungen und Bedürfnisse für die weitere Entwicklung des COTIF austauschen.

TR schlug vor, dass das Sekretariat Schulungen für das Personal der zuständigen Behörden anbieten und regelmäßige Treffen mit den zuständigen Behörden abhalten könnte, um die korrekte Anwendung des COTIF zu fördern.

### 3.8.3 BEWERTUNG

Die von den Befragten angesprochenen Punkte könnten in den Arbeitsprogrammen des Fachausschusses für technische Fragen berücksichtigt werden:

- weitere Verwendung von Fragebögen als Instrument zur Sammlung und zum Austausch von Erfahrungen der VS bei der Anwendung der ER APTU und ATMF;
- Aufforderung an die VS, eine offizielle Kontaktstelle für Fragen der technischen Interoperabilität zu benennen;
- Fortsetzung der Überwachung und Bewertung im Detail, insbesondere bei Themen, bei denen COTIF- und EU-Recht interagieren;
- Organisation von Workshops oder Seminaren, insbesondere in Nicht-EU-Ländern;
- engerer Kontakt mit den zuständigen Behörden und Angebot von Schulungen für deren Personal.

## 3.9 FRAGE 12 – WEITERE BEMERKUNGEN

### 3.9.1 ZIEL

Ziel ist es, den Befragten die Möglichkeit zu bieten, weitere Anregungen zu den nächsten Schritten bei der Überwachung und Bewertung zu unterbreiten.

### 3.9.2 ANTWORTEN

Nicht alle Befragten beantworteten Frage 12. Nachstehend eine Zusammenfassung der eingegangenen Antworten.

AL begrüßte die Möglichkeit, online an den OTIF-Tagungen teilzunehmen. Dies ermögliche AL die Teilnahme an Sitzungen, an denen man sonst nicht teilnehmen könnte. AL hofft, dass die Online-Teilnahme an den Sitzungen auch in Zukunft möglich sein wird.

CH schlug die Einbeziehung anderer Stellen, wie Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber und Prüfgänge, in die nächsten Schritte der Überwachung und Bewertung vor.

Die EU betonte, wie wichtig es sei, dass alle VS die ER APTU und ATMF sowie deren Anlagen und die ETV anwenden und dass die OTIF eine Rolle dabei spiele, dies sicherzustellen. Sie ist der Ansicht, dass Leitlinien für die Überwachung der Anwendung förderlich wären.

### 3.9.3 BEWERTUNG

Die Antworten entsprechen den Vorschlägen zu nächsten Schritten für Überwachung und Bewertung.

## 4. ZUSAMMENFASSUNG DER ERKENNTNISSE

Die Ziele dieses ersten Schritts der Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF konzentrierten sich auf die allgemeine, übergreifende Umsetzung der Bestimmungen durch die VS.

Die Antworten liefern nützliche Informationen, die in das Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen und die Aktivitäten des Sekretariats einfließen können.

Die Rücklaufquote des Fragebogens war mit etwa einem Drittel der VS eher bescheiden. Dafür gibt es folgende Teilerklärung:

- die (falsche) Annahme einiger EU-Mitgliedstaaten, dass die ER APTU und ATMF für sie nicht relevant oder anwendbar sind, da sie EU-Recht anwenden;
- einige VS gehen davon aus, dass sie die ER APTU und ATMF anwenden, da kein formeller Vorbehalt gemäß Artikel 42 COTIF eingelegt wurde, obwohl sie sie in Wirklichkeit nicht anwenden.

Erkenntnisse:

1. Mit Ausnahme der EU-Mitgliedstaaten, CH und NO haben die VS in letzter Zeit ihre nationalen technischen Anforderungen gemäß den ER APTU nicht notifiziert. Die VS sollten (erneut) daran erinnert werden, dass sie dazu verpflichtet sind.
2. Die geringe Resonanz legt nahe, dass der Kontakt zu den Staaten, die nicht geantwortet haben, verbessert werden sollte. Nach dem Vorbild des Ad-hoc-Ausschusses für Rechtsfragen und internationale Zusammenarbeit könnten die Vertragsstaaten aufgefordert werden, Kontaktstellen zu benennen. Diese würden als Kontaktpunkt auf Arbeitsebene zwischen dem Sekretariat der OTIF und dem betreffenden Staat fungieren.
3. Mehrere VS haben ihre zuständige Behörde nicht notifiziert. Dies lässt den Schluss zu, dass diese VS die ER APTU und ATMF in der Praxis nicht umgesetzt haben. Dies betrifft vor allem Staaten, die derzeit keinen internationalen Verkehr mit anderen Staaten haben. Staaten, die die ER APTU und ATMF zwar formal anwenden, aber in der Praxis nicht umsetzen, könnten kontaktiert werden, um ihre Bedarfslage zu erfassen und herauszufinden, ob sie die Umsetzung der Regeln beabsichtigen. Falls nicht, sollten sie an die Möglichkeit eines formellen Vorbehalts gemäß Artikel 42 COTIF gegen die Anwendung der ER APTU und ATMF erinnert werden.
4. Fahrzeugregister und deren Zugänglichkeit sind wichtige Themen. Die Situation in den meisten VS ist aufgrund der Einführung des Europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters auf EU-Ebene Veränderungen unterworfen. Der Fachausschuss für technische Fragen sollte dieses Thema weiterhin verfolgen, um die in der Praxis auftretenden Probleme zu entschärfen.
5. Die VS haben keinen Überblick darüber, wie die in ihrem Register registrierten Fahrzeuge im internationalen Verkehr eingesetzt werden. Obwohl bestätigt wird, dass die Mehrheit der Güterwagen für den internationalen Verkehr geeignet ist, ist es den VS nicht möglich, einen Einblick in die tatsächliche Einstellung und damit in die Anwendung des COTIF zu erhalten. Die Sektorverbände könnten in einem nächsten Schritt zur Klärung dieser Frage beitragen.
6. Die in den ER ATMF festgelegten Aufgaben und Zuständigkeiten der VS und des Fachausschusses für technische Fragen bei Zwischenfällen und Unfällen werden in der Praxis nicht umgesetzt. Es erscheint daher sinnvoll, Wege für eine bessere Anwendung der Bestimmungen zu finden oder ihre Überarbeitung zu erwägen.



7. Über 90 % der Normalspurwagen sind für den internationalen Einsatz geeignet. Dieser sehr hohe Prozentsatz spiegelt den Bedarf an hochgradig interoperablen Güterwagen wider. Die ETV könnten diesem Bedarf möglicherweise besser gerecht werden, indem sie Spezifikationen für genormte Wagen stärker in den Vordergrund stellen. Diese Spezifikationen befinden sich derzeit in Punkt 7.1.2 und in Anhang C der ETV WAG.

## 5. NÄCHSTE SCHRITTE

Bei seiner 13. Tagung im Jahr 2021 äußerte der Fachausschuss für technische Fragen die Absicht, als nächsten Schritt die Beteiligten, einschließlich der Prüforgane, in die Überwachung einzubeziehen, um sich auch auf die korrekte Anwendung der Verfahren zu konzentrieren. Er bat das Sekretariat, in Abstimmung mit der WG TECH für die nächste Tagung dazu geeignete Methoden vorzuschlagen.

Da die letzte Tagung der WG TECH vor Ablauf der Frist für die Beantwortung des ersten Fragebogens stattfand, hatte die WG TECH nicht die Möglichkeit, einen ersten Schritt oder Methoden für den nächsten Schritt zu erwägen. Es wird daher vorgeschlagen, dass der Ausschuss zunächst eine allgemeine Ausrichtung für die nächsten Schritte beschließt und die WG TECH auffordert, detaillierte Methoden für die Umsetzung dieser nächsten Schritte zu entwickeln.

Es sei daran erinnert, dass die Überwachung und Bewertung als kontinuierliche Tätigkeit parallel zu den anderen Aktivitäten der OTIF-Organe und des Sekretariats laufen. Daher wird es nicht nur einen, sondern mehrere nächste Schritte geben. Der Ausschuss wird in der Lage sein, seine Prioritäten und die nächsten Schritte bei jeder Tagung anzupassen.

Das Sekretariat schlägt vor, die Überwachung und Bewertung durch Folgearbeiten aufgrund der Ergebnisse des ersten Schritts fortzusetzen, einschließlich der Versuche, die Lücken zu schließen und festzulegen, wie die Themen der nächsten Schritte, die vom Ausschuss 2021 festgelegt werden, angegangen werden sollen.

Als Folgemaßnahme des ersten Schritts könnte das Sekretariat in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten aufgefordert werden:

- eine Liste von Kontaktstellen für Fragen in Bezug auf die ER APTU und ATMF in allen Mitgliedstaaten anzulegen;
- Nicht-EU-VS, die keine zuständige Behörde benannt haben, bei der Umsetzung der COTIF-Vorschriften zu unterstützen oder sie an die Möglichkeit zu erinnern, eine Erklärung gemäß Artikel 42 COTIF abzugeben, dass sie bestimmte Anhänge des COTIF nicht anwenden.

Als nächste Schritte zur Überwachung und Bewertung könnte die WG TECH gebeten werden, Fragebögen zu erstellen, um:

- einen besseren Überblick über die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr und über das Verkehrsaufkommen zu erhalten, indem die repräsentativen Gremien des Sektors (z. B. CER, ERFA, UIP und UIC) einbezogen werden;
- zu verstehen, wie die Prüforgane in der Praxis die Regeln und Verfahren zur Bewertung von Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den ETV anwenden;
- zu verstehen, wie die zuständigen Behörden in der Praxis die Regeln und Verfahren für die Erteilung von Fahrzeugzulassungen anwenden;
- sich einen Überblick darüber zu verschaffen, ob die Einhaltung der ETV für die Zulassung zur nationalen Nutzung in den VS relevant ist.

## BESCHLUSSVORSCHLAG

### Der Fachausschuss für technische Fragen

- nimmt das Dokument TECH-22010-CTE14-6.3 zum Sachstandsbericht über die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der Einheitlichen Rechtsvorschriften APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten zur Kenntnis;
- erinnert die Vertragsstaaten an ihre Verpflichtung gemäß Artikel 12 der ER APTU, ihre nationalen technischen Anforderungen zu notifizieren;
- beschließt, dass jeder Mitgliedstaat, der die ER APTU und ATMF anwendet, eine oder zwei Kontaktstellen für Angelegenheiten im Zusammenhang mit den ER APTU und ATMF benennen sollte. Auf Ersuchen des Generalsekretärs sollten ihm entsprechende Ansprechpersonen unter Angabe ihrer Namen und Funktionen schriftlich mitgeteilt werden;
- bittet das Sekretariat, über die Kontaktstellen Kontakt mit den Vertragsstaaten aufzunehmen, die nicht aktiv an den Aktivitäten der OTIF im Bereich der technischen Interoperabilität beteiligt sind, um sie bei der Umsetzung der Bestimmungen des COTIF zu unterstützen.
- bittet die WG TECH, Fragebögen zu entwickeln, um:
  - zu versuchen, einen besseren Überblick über die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr und über das Verkehrsaufkommen zu erhalten, indem die repräsentativen Gremien des Sektors (z.B. CER, ERFA, UIP und UIC) einbezogen werden;
  - zu verstehen, wie die Prüforgane in der Praxis die Regeln und Verfahren zur Bewertung von Fahrzeugen oder Fahrzeugtypen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den ETV anwenden;
  - zu verstehen, wie die zuständigen Behörden in der Praxis die Regeln und Verfahren für die Erteilung von Fahrzeugzulassungen anwenden;
  - sich ein Bild davon zu machen, ob die Einhaltung der ETV für die Zulassung zur nationalen Nutzung in den Vertragsstaaten relevant ist.