



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-23014-CTE15-8.5

17.04.2023

Original: EN

15. TAGUNG

Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen

1. EINLEITUNG

Dieses Arbeitsprogramm ist zusammen mit dem Arbeitsprogramm der OTIF für 2022–2023 zu lesen, das auf der [Website der OTIF](#) veröffentlicht ist.

Das vorliegende Dokument behandelt die künftige Entwicklung spezifischer Vorschriften und den entsprechenden Zeitplan. Der Fokus auf den für die 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) vorzubereitenden Vorschlägen, mit einem Ausblick auf die Aktivitäten nach 2024.

Neben der Darstellung der kurzfristigen Aktivitäten des CTE enthält dieses Dokument auch Vorschläge für das bevorstehende Arbeitsprogramm der OTIF für 2024–2025, das vom Sekretariat der OTIF ausgearbeitet und gemäß Artikel 15 § 5 Buchst. f) COTIF vom Verwaltungsausschuss genehmigt wird.

2. SEKUNDÄRTEXTE ZU DEN ER APTU: EINHEITLICHE TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

Die den ER APTU nachgeordneten Vorschriften werden als einheitliche technische Vorschriften (ETV) bezeichnet. Sie enthalten die Anforderungen an die Teilsysteme. Die ETV basieren auf in der Europäischen Union entwickelten Bestimmungen, wie z.B. den technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), und sind mit diesen kompatibel.

2.1 AKTUALISIERUNG BESTEHENDER EINHEITLICHER TECHNISCHER VORSCHRIFTEN

Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Arbeitsprogramms sind vierzehn ETV in Kraft.

Tabelle 1: Übersicht aller ETV

Kurzform	Regelungsgegenstand	Letzte Fassung
ETV GEN-A	GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN	1. Dezember 2017
ETV GEN-B	TEILSYSTEME	1. Juni 2019
ETV GEN-C	TECHNISCHES DOSSIER	1. Dezember 2017
ETV GEN-D	BEWERTUNGSVERFAHREN (MODULE)	1. Oktober 2012
ETV GEN-E	PRÜFORGAN – QUALIFIKATION UND UNABHÄNGIGKEIT	1. Dezember 2011*
ETV GEN-G	GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN	1. Dezember 2016*
ETV WAG	GÜTERWAGEN	1. Januar 2022
ETV LOC&PAS	LOKOMOTIVEN UND PERSONENWAGEN	1. Januar 2022
ETV LÄRM	FAHRZEUGE – LÄRM	1. April 2021
ETV KENNZEICHNUNG	KENNZEICHNUNG VON EISENBAHNFAHRZEUGEN	1. April 2021
ETV PRM	ZUGÄNLICHKEIT FÜR MENSCHEN MIT BEHINDERUNG UND MENSCHEN MIT EINGESCHRÄNKTER MOBILITÄT	1. Januar 2022
ETV TAF	TELEMATIKANWENDUNGEN FÜR DEN GÜTERVERKEHR	1. Januar 2023*
ETV TCRC	ZUGBILDUNG UND PRÜFUNG DER STRECKENKOMPATIBILITÄT	1. Januar 2022
ETV INF	INFRASTRUKTUR	1. Januar 2022

*) Diese ETV ist Gegenstand eines Überarbeitungsvorschlags, der der 15. Tagung (2023) des CTE vorgelegt wird.

Im Jahr 2023 wird die Europäische Union voraussichtlich überarbeitete Fassungen mehrerer technischer Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) annehmen und veröffentlichen. Diese überarbeiteten TSI werden für die Ausarbeitung von Vorschlägen zur entsprechenden Aktualisierung der ETV der OTIF verwendet. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dokuments ist das Datum der Veröffentlichung der TSI noch nicht bekannt. Die WG TECH sollte daher beauftragt werden, Aktualisierungen der ETV vorzuschlagen, sobald die entsprechenden überarbeiteten TSI veröffentlicht sind.

Sofern es notwendig wird, Prioritäten zu setzen, sollte unter Berücksichtigung des Arbeitsvolumens und der verfügbaren Ressourcen die folgende Priorisierung für die Überarbeitung der ETV gelten:

- für Güterwagen relevante ETV (ETV WAG, Lärm)
- für die Verwendung von Fahrzeugen im internationalen Verkehr relevante ETV (ETV TCRC, Kennzeichnung)
- für Lokomotiven und Personenwagen relevante ETV (ETV LOC&PAS, PRM)
- Telematikanwendungen (ETV TAF)
- sonstige (ETV INF)

Die Reihenfolge der Veröffentlichung überarbeiteter TSI sollte dabei berücksichtigt werden; wenn also eine TSI zu einem Thema mit niedrigerer Priorität (gemäß obiger Liste) verfügbar wird, könnte die entsprechende ETV unverzüglich bearbeitet werden, anstatt auf die Fertigstellung einer TSI mit höherer Priorität zu warten.

In Zusammenarbeit mit der Europäischen Union sollten das Sekretariat der OTIF und die WG TECH die Bemühungen um die Festlegung von ETV-Bestimmungen für austauschbare Reisezugwagen fortsetzen. Die Einhaltung dieser Bestimmungen dürfte den Einsatz neuer Reisezugwagen erleichtern, ähnlich wie es bei den RIC-Reisezugwagen gehandhabt wird. Bis 2016 wurden im CTE Fortschritte zu diesem Thema erzielt (s. Dokument TECH-16012). Im Laufe des Jahres 2022 hat die Eisenbahngagentur der Europäischen Union (ERA) die Arbeiten zu diesem Thema intensiviert, wobei die Ergebnisse voraussichtlich in die TSI-Überarbeitungen 2023 einfließen werden. In diesem Zusammenhang sollte der CTE bei der Überarbeitung der ETV die CTE-Beschlüsse zu Dokument TECH-23012-CTE15-8.2 berücksichtigen, in dem es um die Analyse der Machbarkeit geht, spezifischen ETV-Anforderungen für Fahrzeuge, die frei im internationalen Verkehr eingesetzt werden können, mehr Gewicht zu verleihen.

Die im Jahr 2022 begonnenen Arbeiten zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden für verschiedene ETV sollten fortgesetzt werden. Dem CTE 15 wurden Leitfäden für die ETV Güterwagen und die ETV Lärm unterbreitet. Die oben für ETV vorgeschlagene Prioritätensetzung sollte auch hier gelten. Als nächster Schritt sollte sich der CTE daher mit den Leitfäden für die ETV betreffend Lokomotiven und Personenwagen sowie betreffend die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität befassen.

2.2 MÖGLICHE NEUE ENTWICKLUNGEN UNTER DEN ER APTU

Gemäß Artikel 8 § 2 APTU unterliegt jedes Teilsystem grundsätzlich einer ETV. Gegebenenfalls kann ein Teilsystem durch mehrere ETV abgedeckt sein und eine ETV kann mehrere Teilsysteme abdecken.

ETV GEN-B enthält ein Verzeichnis folgender Teilsysteme:

Strukturelle Bereiche:	Funktionelle Bereiche:
Infrastruktur	Betriebsführung und Verkehrssteuerung
Energie	Instandhaltung
streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung	Telematikanwendungen für den Personen- und Güterverkehr

fahrzeugseitige Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung	
Fahrzeuge	

Seit Beginn der Arbeiten des CTE lag der Schwerpunkt auf der Entwicklung von ETV, die für die harmonisierte Umsetzung der ATMF, d.h. für die Zulassung von Fahrzeugen zum und ihre Verwendung im internationalen Verkehr, erforderlich sind. Innerhalb dieses Schwerpunkts wurde allen ETV, die sich auf Güterwagen beziehen, Priorität eingeräumt, was dadurch gerechtfertigt ist, dass der Großteil des Eisenbahngüterverkehrs international ist und die meisten Güterwagen grenzüberschreitend eingesetzt werden. In einem zweiten Schritt wurden ETV für Lokomotiven und Personenwagen entwickelt.

Hauptzweck und Anwendungsfall der ER APTU und ATMF ist es, sicherzustellen, dass Fahrzeuge im internationalen Verkehr von allen Vertragsstaaten und regionalen Organisationen, die diese Vorschriften anwenden, akzeptiert werden. Zu diesem Zweck mussten nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch das Fahrzeug-Ökosystem, einschließlich der Zuständigkeiten für die Instandhaltung und die ordnungsgemäße Verwendung, harmonisiert werden.

Nachdem alle fahrzeugbezogenen Bestimmungen verfügbar waren, wurden die ETV betreffend Telematikanwendungen im Güterverkehr und Infrastruktur angenommen.

Die APTU liefern auch eine Rechtsgrundlage für die künftige Entwicklung von ETV betreffend ortsfeste/stationäre Teilsysteme wie Energie und streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung. Darüber hinaus gibt es betriebs- und nutzungsbezogene Teilsysteme, die noch nicht von ETV abgedeckt sind, wie z.B. Betriebsführung und Verkehrssteuerung, Instandhaltung und Telematikanwendungen für den Personenverkehr.

Bevor mit der Entwicklung einer dieser ETV begonnen wird, sollte jedoch gründlich analysiert werden, ob sie notwendig und umsetzbar ist.¹ In Anbetracht der sonstigen Aktivitäten des CTE und der Arbeitsbelastung und Ressourcen des Sekretariats wird nicht vorgeschlagen, derartige Analysen in den Jahren 2023 oder 2024 durchzuführen.

3. SEKUNDÄRTEXTE ZU DEN ER ATMF

Auf der Grundlage der Einheitlichen Rechtsvorschriften ATMF werden vom CTE mehrere Sekundärtexte entwickelt. Derzeit gibt es vier solcher Texte, die den ER ATMF nachgeordnet sind:

Titel	Inkrafttreten letzte Fassung
ATMF-Anlage A betreffend Rechtsvorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM)	1. April 2021
ATMF-Anlage B betreffend Anforderungen und Verfahren für Abweichungen von der Anwendung von ETV zu strukturellen oder funktionalen Teilsystemen	1. Januar 2023
Einheitliches Muster für Zertifikate, mit denen die technische Zulassung eines Fahrzeugs oder eines Fahrzeugtyps gemäß Artikel 12 § 1 nachgewiesen wird	1. Dezember 2012
Spezifikationen der Fahrzeugregister gemäß Artikel 13 ATMF	1. April 2021

Zur Überarbeitung der im Rahmen der ER ATMF zu entwickelnden Bestimmungen liegen keine Vorschläge vor. Die WG TECH sollte weiterhin praktische Fragen im Zusammenhang mit dem Abruf

¹ Auch vor der Entwicklung der ETV Infrastruktur wurde eine solche Analyse durchgeführt. Siehe Arbeitsdokument 6.2 der 11. CTE-Tagung, http://otif.org/de/?page_id=1113. In anderen Arbeitsdokumenten sind weitere Beispiele zu finden, z.B. in den Dokumenten der 7. CTE-Tagung betreffend die ETV LCO&PAS und in den Dokumenten für die 8. CTE-Tagung betreffend die ETV TAF.

von Fahrzeugdaten aus den Fahrzeugregistern überwachen und dem CTE über die entsprechenden Ergebnisse berichten.

4. ENTWICKLUNGEN VON ANLAGEN ZU DEN ER EST (ANHANG H)

Im September 2018 wurde auf der 13. Tagung der Generalversammlung ein neuer Anhang H zum COTIF, die Einheitlichen Rechtsvorschriften EST², verabschiedet. Das Inkrafttreten der ER EST steht zurzeit noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung von zwei Dritteln der OTIF-Mitgliedstaaten. Es ist nicht vorhersehbar, wann diese Ratifizierungen erfolgen werden. Nach Eingang der erforderlichen Anzahl an Genehmigungen wird es etwa ein Jahr dauern, bis der Anhang in Kraft tritt.

Während das COTIF traditionell hauptsächlich den auf dem Fahrzeugaustausch an Grenzbahnhöfen basierenden internationalen Eisenbahnverkehr regelt, werden die ER EST die Rechtsgrundlage für eine Förderung der Interoperabilität ganzer Züge liefern. Damit könnte die Effizienz des Eisenbahnverkehrs durch Verkürzung der Transitzeiten und Senkung der Kosten infolge weniger Stopps und organisatorischer Schnittstellen erheblich gesteigert werden.

Die Generalversammlung hat dem Fachausschuss für technische Fragen empfohlen, noch vor Inkrafttreten der ER EST Vorschläge für Anlagen zu diesen ER EST auszuarbeiten. Die Vorschläge könnten dann vom CTE unverzüglich nach Inkrafttreten der ER EST angenommen werden.

In Übereinstimmung mit Artikel 8 § 3 ER EST und zum Zweck einer einheitlichen Umsetzung dieser Einheitlichen Rechtsvorschriften müssen die zu entwickelnden Anlagen insbesondere folgende Aspekte behandeln:

- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für Anforderungen an das Sicherheitsmanagementsystem, die von den Sicherheitsbescheinigungsbehörden bei der Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen und von Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreibern bei der Entwicklung, Einführung, Aufrechterhaltung und Verbesserung ihrer Sicherheitsmanagementsysteme anzuwenden ist. → *Ein Entwurf der Anlage A zu den ER EST wurde auf der 14. Tagung des CTE geprüft;*
- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Kontrolle, die von Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreibern und für die Instandhaltung zuständigen Stellen anzuwenden ist. → *Ein Entwurf der Anlage B zu den ER EST wurde auf der 14. Tagung des CTE geprüft;*
- die notwendigen Verweise auf die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, die von den Eisenbahnunternehmen, den Infrastrukturbetreibern und den für die Instandhaltung zuständigen Stellen bei jeder technischen, betrieblichen oder organisatorischen Änderung des Eisenbahnsystems anzuwenden ist. → *Eine Kombination aus der überarbeiteten ETV GEN-G und den künftigen Anlagen zu den ER EST wird die in Artikel 8 § 3 der ER EST genannten „notwendigen Verweise“ bilden. Zu diesem Zweck wird auf der 15. Tagung des CTE das Arbeitsdokument TECH-23006-CTE15-6.2 geprüft;*
- eine gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung, anzuwenden von den Überwachungsbehörden. → *Die Arbeiten an dieser künftigen Anlage D zu den ER EST haben noch nicht begonnen;*
- harmonisierte Bestimmungen für die Erteilung von Sicherheitsbescheinigungen gemäß Artikel 8 § 3 ER EST. → *Ein Vorschlagsentwurf für Anlage C zu den ER EST ist in Arbeitsdokument TECH-23011-CTE15-8.1 enthalten, das auf der der 15. Tagung des CTE geprüft werden wird.*

Mit der Ausarbeitung der künftigen Anlage D zu den ER EST werden sämtliche Anlagen zu den ER EST fertiggestellt sein. Dennoch sollte die Aktualisierung der ETV Vorrang vor der Ausarbeitung von Anlage D haben. Dies liegt daran, dass die aktualisierten ETV unmittelbar relevant und notwendig sind, um die

2 <http://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2A-General-Assembly/2AcNotifications/NOT-18001-Ad2-fde-Appendice-H-EST.pdf>

Äquivalenz zwischen den EU- und OTIF-Vorschriften aufrechtzuerhalten, während die Anlagen zu den ER EST erst nach Inkrafttreten der ER EST Anwendung finden werden.

5. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG DER UMSETZUNG

Bei seiner 13. Tagung hat der CTE die Überwachung und Bewertung der Umsetzung der APTU und ATMF durch die Vertragsstaaten eingeleitet und sich auf einen Fragebogen geeinigt. Das Sekretariat hat den Fragebogen verschickt, die Antworten analysiert und über die Ergebnisse berichtet. Die Ergebnisse wurden bei der 14. Tagung des CTE im Jahr 2022 erörtert.

Der CTE forderte die WG TECH auf, den nächsten Schritt einzuleiten, an dem auch die Sektorverbände und Prüforgane beteiligt werden sollen. Vorschläge für die nächsten Schritte sind in Arbeitsdokument TECH-23013-CTE15-8.3 enthalten.

In Übereinstimmung mit den Beschlüssen der 15. Tagung des CTE und in Abstimmung mit der WG TECH wird das Sekretariat der nächsten Tagung des CTE einen Fortschrittsbericht vorlegen.

6. BEITRAG ZUM ARBEITSPROGRAMM 2024–2025 DER OTIF

Generell wird vorgeschlagen, dass das Arbeitsprogramm der OTIF in Bezug auf die ER APTU, ATMF und EST demselben Ansatz wie das Arbeitsprogramm des CTE folgen sollte.

Bei seiner 11. Tagung (12./13. Juni 2018) hat der CTE Grundsätze für die Weiterentwicklung der technischen Vorschriften des COTIF angenommen. Diese Grundsätze sind seither in das Arbeitsprogramm der OTIF integriert worden und es wird vorgeschlagen, dies auch weiterhin zu tun. Womöglich könnten sie jedoch überprüft und gegebenenfalls vereinfacht werden. Folgende Änderungen werden vorgeschlagen:

1. Die Harmonisierung der technischen ~~und betrieblichen~~-Vorschriften des COTIF, zu denen auch die Anforderungen an die Verfahren und den Betrieb gehören, ist am sinnvollsten, wenn sie auf möglichst breiter geografischer Ebene umgesetzt wird. Daher ist es wichtig, neue Vertragsstaaten anzuziehen. Die Bestimmungen des COTIF sollten in verschiedenen geografischen Gebieten und zwischen Staaten, die unterschiedliche Rechtssysteme haben können, sinnvoll und nützlich sein. Auch der Aufbau des Eisenbahnsystems kann variieren, von wettbewerbsorientierten, offen zugänglichen bis hin zu integrierten, auf staatlichen Monopolen basierten Modellen. Das COTIF sollte als Brücke zwischen diesen unterschiedlichen Modellen fungieren.
2. ~~Die Kompatibilität zwischen den technischen Bestimmungen des COTIF und den Bestimmungen des EU-Rechts sowie die fortwährende gegenseitige Anerkennung von Fahrzeugen, die nach gleichwertigen Bestimmungen zugelassen oder genehmigt wurden, sind wichtige Ziele~~Die Kompatibilität zwischen den technischen Vorschriften des COTIF und den Vorschriften der Europäischen Union (EU) ist ein wichtiges Ziel, ebenso wie die fortgesetzte gegenseitige Akzeptanz von Fahrzeugen im internationalen Verkehr, die entweder den COTIF- oder den EU-Vorschriften entsprechen.
3. Die Staaten können den für sie geeigneten Grad der Interoperabilität wählen, d. h. nur den Grenzübertritt von Fahrzeugen oder auch den ganzen Züge. Die technischen Vorschriften des COTIF sollten den Anforderungen auf allen Ebenen gerecht werden und daher entsprechend flexibel sein. Gleichzeitig ist jedoch auch die Entwicklung weitreichender Interoperabilitätsbestimmungen gerechtfertigt, die nur zwischen Staaten angewendet werden können, die ~~den grenzüberschreitenden Betrieb~~die Interoperabilität ganzer Züge erleichtern wollen.
4. Die Kompatibilität mit dem EU-Recht muss gewahrt bleiben. Dabei können nicht zwangsläufig alle Aspekte übernommen werden, da der allgemeine Anwendungsbereich des COTIF eingehalten werden muss. Elemente aus ~~der Gesetzgebung der Europäischen Union~~dem EU-Recht, die nur mit der Marktöffnung verbunden sind, sei es für

Dienstleistungen oder für Produkte, sollten beispielsweise nicht übernommen werden, da es dafür keine Grundlage im COTIF gibt.

5. Bei der Überarbeitung bestehender Vorschriften sollten an den Anwendungsbereich des COTIF angepasste Möglichkeiten zur Vereinfachung in Betracht gezogen werden. Diese Vereinfachung sollte die Akzeptanz von Fahrzeugen im internationalen Verkehr, einschließlich des Verkehrs aus der und in die EU, nicht beeinträchtigen.~~Es besteht vielleicht die Möglichkeit, einige bestehende COTIF Bestimmungen, die bereits aus dem EU Recht übernommen wurden, zu vereinfachen, z. B. diejenigen betreffend die Fahrzeugzulassung (bestehend aus Prüfungen, Erklärungen, Bescheinigungen usw.). So könnte in Abstimmung mit den Sektororganisationen beispielsweise analysiert werden, ob die Anzahl der verschiedenen Ebenen im Zusammenhang mit der Fahrzeugzulassung (IK Ebene, Teilsystemebene und Fahrzeugebene) tatsächlich sinnvoll ist oder reduziert werden könnte.~~
6. Die technischen ~~Bestimmungen~~ Vorschriften des COTIF sollten mit dem möglichen Beitritt ~~weiterer~~ regionaler Organisationen für wirtschaftliche Integration vereinbar sein, die die Bedingungen des Artikels 38 COTIF erfüllen. Unter der Voraussetzung, dass die entsprechenden Bedingungen erfüllt sind, sollten diese Organisationen ähnliche Rechtsbeziehungen zu den technischen Vorschriften des COTIF unterhalten können wie die EU derzeit. ~~In diesem Zusammenhang sollte die Machbarkeit in Bezug auf folgende zwei Aspekte analysiert werden:~~

~~die aktuelle Symmetrie zwischen EU Recht und ATMF gemäß Artikel 3a ATMF,~~

~~die Notwendigkeit eines zweiseitigen Layouts der ETV gemäß Artikel 8 § 9 APTU.~~

7. Jeder Vorschlag zur Änderung von Bestimmungen, die die rechtlichen Beziehungen zu regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration regeln, wie etwa Artikel 3a ER ATMF, sollte von einer Analyse der Vor- und Nachteile des Vorschlags begleitet werden. Es dürfen keine bestehenden Funktionen verloren gehen.~~Jede Machbarkeitsanalyse oder jeder Vorschlag zur Änderung dieser Bestimmungen sollte von konkreten Alternativvorschlägen begleitet werden, die sicherstellen, dass keine Funktionalität verloren geht.~~
8. Die ~~technischen~~ Bestimmungen für Fahrzeuge sollten ~~bestehen~~ Folgendes umfassen aus:
 - ~~verbindlichen~~ Vorschriften zur Gewährleistung der Interoperabilität bei gleichzeitiger maximaler Gestaltungsfreiheit zur Ermöglichung von Innovationen; ~~jedoch beschränkt auf das, was für die Ziele des Übereinkommens und den Anwendungsbereich seiner Anhänge wesentlich ist. Dieses Prinzip ist in den bestehenden ETV fest verankert;~~
 - technische Lösungen, deren Anwendung fakultativ ist, für Fahrzeuge, die für den freien Verkehr im internationalen Verkehr geeignet sind. Dies betrifft in erster Linie, aber nicht ausschließlich, überall einsetzbare („go everywhere“) Güterwagen und austauschbare Reisezugwagen~~gegebenenfalls ergänzt durch Empfehlungen für effiziente und harmonisierte Lösungen, deren Anwendung freiwillig ist. Beispiele hierfür sind Anhang C der ETV/TSI Güterwagen und die Entwürfe für austauschbare Reisezugwagen.~~

BESCHLUSSVORSCHLÄGE

Der Fachausschuss für technische Fragen nimmt Dokument TECH-230014-CTE13-8.5 zur Kenntnis und ersucht das Sekretariat, in Abstimmung mit der ständigen Arbeitsgruppe „Technik“ (WG TECH) entsprechende Vorschläge für die (oder Änderungen an den) technischen Vorschriften des COTIF zu entwerfen und dem Ausschuss zu unterbreiten.

Folglich sollte für die 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen insbesondere Folgendes vorbereitet werden:

1. Vorschläge für die Überarbeitung von ETV, wobei ETV, die für die Zulassung und Verwendung von Güterwagen relevant sind, Vorrang haben;
2. Vorschläge zur Aktualisierung der Anwendungsleitfäden für ETV;
3. gegebenenfalls ein Fortschrittsbericht über die Entwicklung der Anlagen zu den ER EST, insbesondere im Hinblick auf eine von den Überwachungsbehörden anzuwendende gemeinsame Sicherheitsmethode für die Überwachung;
4. Fortschrittsbericht zur Überwachung und Bewertung der Umsetzung der ER APTU und ATMF.

Der Fachausschuss für technische Fragen bittet die WG TECH, weitere Punkte vorzuschlagen, die ihrer Ansicht nach auf die vorläufige Tagesordnung der 16. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen gesetzt werden sollten.

Der Fachausschuss für technische Fragen ersucht das Sekretariat, das Arbeitsprogramm 2024–2025 der OTIF mit den allgemeinen Grundsätzen, den Prioritäten und dem Arbeitsumfang des Dokuments TECH-23014-CTE15-8.5 in Einklang zu bringen.