



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-17012-CTE10-4.1**

**13.04.2017**

Original: EN

**BERICHT DER ARBEITSGRUPPE WG TECH DES FACHAUSSCHUSSES  
FÜR TECHNISCHE FRAGEN**

**29., 30. UND 31 TAGUNG**

---

Zur Information

## 1. AUFGABEN DER WG TECH NACH DER 9. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN (JUNI 2016)

Auf seiner 9. Tagung am 7. und 8. Juni 2016 hat der CTE die Strategie und das Arbeitsprogramm für den CTE und die Abteilung für technische Interoperabilität der OTIF für 2016 und 2017 diskutiert und angenommen. 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 der Generaldirektion für Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission (GD MOVE) und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union (ERA) **innerhalb eines koordinierten Rahmens**, wodurch die OTIF Einfluss auf in der EU angestoßene Entwicklungen gegenseitigen Interesses nehmen kann.

**Weiterentwicklung der technischen Vorschriften**, wo die Abteilung für technische Interoperabilität den Fokus ihrer Aktivitäten auf folgende Schwerpunkte legen wird:

- Austauschbare Personenwagen: durch die Bereitstellung von harmonisierten Fahrzeug-Fahrzeug-Anforderungen für Personenwagen auf internationaler Ebene.
- TAF: mittels Übertragung der Kern-TSI TAF in eine ETV TAF.
- Viertes Eisenbahnpaket der Europäischen Union: durch Analyse der Folgen für die Äquivalenz mit dem COTIF.
- Interoperabilität: durch Weiterentwicklung von Interoperabilitätsvorschriften für den Raum jenseits der EU.

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

- ATMF-Anlage A: Die ERA untersucht eine mögliche Ausdehnung des Anwendungsbereichs der ECM-Vorschriften (Anfangsphase),
- Revision der TSI OPE,
- Änderung der TSI WAG (Endphase),
- Änderung der TSI LOC&PAS (insbesondere in Bezug auf die einmalige Zulassung und die Austauschbarkeit),
- NVR, VKMR (RVRR),
- Akkreditierung der benannten Stellen.

**Überwachung der korrekten 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.

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

## 2. ARBEITEN DER WG TECH SEIT DER 9. TAGUNG DES FACHAUSSCHUSSES FÜR TECHNISCHE FRAGEN

Die ständige Arbeitsgruppe TECH hat dreimal getagt:

- 29. Tagung, am 7. und 8. September 2015 in Lille,
- 30. Tagung, am 16. und 17. November 2015 in Bern,
- 31. Tagung, am 21. und 22. Februar 2016 in Rom.

Delegationen der folgenden 11 Mitgliedstaaten (MS) waren an den Tagungen vertreten:

Aserbaidschan, Bosnien und Herzegowina, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Rumänien, Schweden, Schweiz und Serbien.

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

### **3. FÜR DIE ANNAHME DURCH DEN CTE VORBEREITETE DOKUMENTE:**

#### **3.1. ETV TAF**

(Diskutiert bei der 29., 30. und 31. Tagung)

In Zusammenhang mit dem Beschluss des CTE 9, die Telematikanwendungen für den Güterverkehr (TSI TAF) in eine ETV zu übertragen, hat das Sekretariat der OTIF ein Arbeitsdokument mit der ETV TAF auf der Grundlage der TSI TAF der EU (Verordnung Nr. 1305/2014) vorbereitet, zu der Erstere äquivalent sein sollte. In Übereinstimmung mit den Schlussfolgerungen des CTE sollte die Umsetzung der TAF in den Nicht-EU-OTIF-MS freiwillig sein, es wird also keine Frist für die Umsetzung geben. Die Anwendung hingegen sollte obligatorisch sein, was bedeutet, dass, wenn es Investitionen und Entwicklungen im Rahmen der ETV TAF gibt, diese mit der ETV TAF übereinstimmen müssen, um die Verbreitung inkompatibler Anwendungen zu verhindern. Darüber hinaus wird in den Anhänge zur ETV TAF auf die technischen Anhänge der TSI TAF verwiesen, die als *Open-Source*-Dokumente auf der Website der ERA verfügbar sind.

In seinem Entwurf der ETV TAF schlug das Sekretariat der OTIF geringfügige Abweichungen von der TSI TAF vor, so z. B. in den Abschnitten 2.3.2 und 4.2.1.1. Die dort erwähnten Anforderungen können in Bezug auf die CIM zu Mehrdeutigkeiten führen. Nach eingehender Prüfung in Koordination mit CIT, ER und GD MOVE war die WG TECH zudem der Ansicht, dass diese Artikel im Zweispaltenformat erscheinen sollten, um Mehrdeutigkeiten in Bezug auf die CIM zu vermeiden. Die TSI könnte bei der nächstmöglichen Gelegenheit angepasst werden. Sobald die TSI TAF geändert ist, kann der betreffende ETV-Text wieder in voller Breite erscheinen.

Die WG TECH hielt den Entwurf der ETV TAF für ausgereift genug, um dem CTE 10 zur Annahme vorgelegt zu werden, und schlägt der Europäischen Kommission und der ERA vor, das Änderungsverfahren für die TSI TAF zur Harmonisierung mit der ETV in die Wege zu leiten.

#### **3.2. ÄNDERUNG DER ETV GEN-A (GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN)**

(Diskutiert bei der 30. und 31. Tagung)

Nach dem Abgleich der ETV GEN-A mit der neuen Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 kam das Sekretariat zu dem Schluss, dass nur geringfügige Änderungen nötig sind.

Die WG TECH kam überein, dass die geänderte ETV GEN-A dem CTE 10 zur Annahme vorgelegt werden kann und daraufhin die derzeitige Fassung ersetzen sollte. Bei der Analyse der ETV TAF ist in der englischen Fassung der grundlegenden Anforderung 2.7.1 auf EU- wie auf OTIF-Seite ein offensichtlicher sprachlicher Fehler gefunden worden. Die Europäische Kommission und die ERA werden dem nachgehen und gegebenenfalls die Änderung von Punkt 2.7.1 des Anhangs III - Grundlegende Anforderungen der neuen EU-Interoperabilitätsrichtlinie 2016/797 veranlassen.

#### **3.3. ÄNDERUNG DER ETV GEN-B (TEILSYSTEME)**

(Diskutiert bei der 30. und 31. Tagung)

Nach dem Abgleich der ETV GEN-B mit der neuen Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 kam das Sekretariat zu dem Schluss, dass nur geringfügige Änderungen nötig sind. Ferner wurde der Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ in Übereinstimmung mit der jüngsten Fassung der ATMF gestrichen. Die WG TECH kommt überein, dass die geänderte ETV GEN-B dem CTE 10 zur Annahme vorgelegt werden kann und daraufhin die derzeitige Fassung ersetzen sollte.

### **3.4. ÄNDERUNG DER ETV GEN-C (TECHNISCHES DOSSIER)**

(Diskutiert bei der 30. und 31. Tagung)

Nach dem Abgleich der ETV GEN-C mit der neuen Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 kam das Sekretariat zu dem Schluss, dass nur geringfügige Änderungen nötig sind. Darüber hinaus wurde eine kleine Änderung vorgenommen, um Kohärenz zur ETV GEN-D herzustellen, gemäß der das Ausstellen von Prüferklärungen optional ist. Die WG TECH kommt überein, dass die geänderte ETV GEN-C dem CTE 10 zur Annahme vorgelegt werden kann und daraufhin die derzeitige Fassung ersetzen sollte.

## **4. DIE WG TECH HAT FOLGENDE THEMEN DISKUTIERT**

### **4.1. INTEROPERABILITÄT ÜBER DIE EU HINAUS**

(Diskutiert bei der 29., 30. und 31. Tagung)

Basierend auf dem Beschluss des CTE 9, dieses Thema weiterzuentwickeln, konzentrierte sich die WG TECH auf die Entwicklung technischer, betrieblicher und sicherheitsbezogener Anforderungen. Zur Erleichterung der Diskussion hatte das Sekretariat das Dokument [TECH 16030 WGT29 5 e Interop beyond EU](#) entworfen, welches, basierend auf spezifischen Annahmen zu diesem Thema, Vorschläge zu den Zielen und deren Umsetzung enthielt. Die WG TECH hat dieses Dokument begrüßt. Konkret ging es darum, zwei Arten von Anforderungen in folgender Reihenfolge weiterzuentwickeln:

- Die Sicherheits- und Betriebsanforderungen für den grenzüberschreitenden Betrieb von Zügen, einschließlich Sicherheitsbescheinigung von Eisenbahnunternehmen.
- Die Zugangsbedingungen, unter denen Staaten zertifizierten Eisenbahnunternehmen den Betrieb auf ihrem Netz erlauben. Dies wird nicht im Rahmen der Zuständigkeit des CTE entwickelt werden, sondern in Übereinstimmung mit einem entsprechenden Beschluss der Generalversammlung, dem eine Expertenarbeitsgruppe vorausgehen könnte.

Nachdem zunächst die Ausdehnung des Anwendungsbereiches der ATMF in Erwägung gezogen worden war, hielt das Sekretariat es schließlich für besser, einen neuen Anhang<sup>1</sup> zu sicherheitsrelevanten und betrieblichen Anforderungen für den internationalen Betrieb von Zügen zu schaffen. Folglich hat es einen neuen Anhang H zum COTIF entworfen, der auf der WG TECH 31 diskutiert wurde. Die WG TECH hat diesen Vorschlag begrüßt und diskutiert, ob Anhang H strengere Vorschriften zur gegenseitigen Anerkennung der Sicherheitsbescheinigung, Vorschriften zum SMS und auch Vorschriften zur Zertifizierung von IB beinhalten sollte. Die Diskussionen zu diesem Thema werden im CTE 10 auf der Grundlage eines neuen Dokuments fortgeführt werden.

### **4.2. EU/OTIF-ÄQUIVALENZTABELLE**

(Diskutiert bei der 29., 30. und 31. Tagung)

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.

<sup>1</sup> Hauptgrund hierfür war, dass ein breiterer Anwendungsbereich der ATMF bedeuten würde, dass Staaten die ATMF nicht mehr (wie heute) ohne die neuen Elemente betreffend Sicherheit und Betrieb anwenden könnten. Mit dem neuen Anhang können Staaten, die die neuen Vorschriften nicht anwenden wollen, eine Erklärung über deren Nichtanwendung abgeben und gleichzeitig die ATMF wie gewohnt weiter anwenden. Auf dieser Grundlage wurde der Entwurf für den neuen Anhang H zum COTIF über den sicheren Betrieb von Zügen im internationalen Verkehr entwickelt.

#### **4.3. ENTWURF EINES ERLÄUTERNDEN DOKUMENTS ZUR ETV GEN-G (GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN)**

(Diskutiert bei der 30. und 31. Tagung)

Das Sekretariat der OTIF hat ein erläuterndes Dokument entworfen,<sup>2</sup> in dem erklärt wird, wann die ETV GEN-G anzuwenden ist und von wem. In Bezug auf die Analyse und Evaluierung von Risiken geht es nicht ins Detail, da dies im COTIF- und EU-Recht vergleichbar ist und Erläuterungen der EU zu diesem Thema bereits zur Verfügung stehen. Das Sekretariat hat der WG TECH erklärt, das Dokument dem CTE 10 zur Diskussion vorlegen zu wollen. Veröffentlicht wird es erst nach der Prüfung durch den CTE.

#### **4.4. ETV: PROZESS VOM CTE-BESCHLUSS BIS ZUM INKRAFTTRETEN**

(Diskutiert bei der 29. Tagung)

Das Sekretariat hat ein Dokument eingereicht, in dem das im COTIF beschriebene Verfahren zur Notifizierung und Veröffentlichung von ETV oder Änderungen daran nach ihrer Annahme durch den CTE erklärt wird. In dem Dokument wird unterschieden zwischen

- der Annahme einer neuen ETV,
- der Annahme einer ETV zur Ablösung einer bestehenden ETV und
- der Änderung einer bestehenden ETV.

#### **4.5. TRANSFER VON FAHRZEUGEINTRAGUNGEN ZWISCHEN NVR**

(Diskutiert bei der 29. und 30. Tagung)

Die WG TECH beriet darüber, ob der Transfer von Fahrzeugeintragungen zwischen NVR erlaubt ist oder nicht und schlug zur Klärung der Lage Änderungen an den NVR-Spezifikationen vor. Sie hat festgestellt, dass ein Bedarf für den Transfer von Fahrzeugeintragungen besteht, der nicht verboten werden sollte. Es sollte jedoch klare Regeln geben, um das sogenannte „register hopping“ (einen großflächigen und häufigen Transfer zur Ausnutzung der besten Bedingungen) zu unterbinden.

Bei ihrer 30. Tagung hat die WG TECH den Vorschlag der ERA zur Änderung der NVR-Spezifikationen in Bezug auf dieses Thema zur Kenntnis genommen. Sobald die Vorschriften in der EU angenommen sind, sollten auch die OTIF-Vorschriften angepasst werden.

Dieses Thema ist ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit zwischen dem Sekretariat der OTIF, der Europäischen Kommission und der ERA, da es ursprünglich von Serbien angeregt worden war, dann über das OTIF-Sekretariat an Kommission und ERA weitergeleitet wurde, um schließlich erneut in der WG TECH diskutiert zu werden.

#### **4.6. BEI DER 9. TAGUNG DES CTE AUFGETRETENE FRAGEN: ANWENDUNG DER BEWERTUNGSMODULE**

(Diskutiert bei der 29. Tagung)

Beim CTE 9 war die Frage aufgetaucht, ob der Hersteller eines Güterwagenbaumusters eine Baumusterprüfbescheinigung (Modul SB) verwenden darf, die zuvor für eine andere Stelle (z. B. einen anderen Hersteller) ausgestellt worden war. Die WG TECH hat die Frage diskutiert<sup>3</sup> und geschlussfolgert, dass es in keinem der Module eine Bestimmung gibt, die es untersagt, dass ein Güterwagen von einem Antragsteller ausgelegt und von einem anderen gebaut wird. Dies bedeutet auch, dass die in den Modulen SB und SD bezeichneten Antragsteller in unterschiedlichen Staaten ansässig sein können. Die Leitfäden der ERA für die Anwendung von TSI müssten entsprechend geändert werden.

<sup>2</sup> [TECH-16037-WGT30-Expl doc UTP GEN-G.](#)

<sup>3</sup> [TECH 16031\\_WGT29\\_10\\_e Application of assessment modules.](#)

#### **4.7. VORLÄUFIGE TAGESORDNUNG DER 10. TAGUNG DES CTE AM 13. UND 14. JUNI 2017**

(Diskutiert bei der 31. Tagung)

Die WG TECH hat die vorläufige Tagesordnung für den CTE 10 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. INFORMATIONEN ZU ENTWICKLUNGEN IM EU-RECHT, DIE AUSWIRKUNGEN AUF DIE ÄQUIVALENZ MIT DEM COTIF HABEN KÖNNTEN, UND DISKUSSION DER NÄCHSTEN SCHRITTE (VIERTES EISENBAHNPAKET)**

(Diskutiert bei der 29., 30. und 31. Tagung)

Die Europäische Kommission hat analysiert, welche Änderungen an den ATMF und APTU zur Beibehaltung der vollen Äquivalenz mit den am EU-Recht durch das vierte Eisenbahnpaket vorgenommenen Änderungen erforderlich sind. Sie hat ihre Ergebnisse in Form zweier vergleichender Tabellen präsentiert. Auf der Grundlage dieser Tabellen hat das Sekretariat der OTIF seine Änderungsentwürfe für die APTU und ATMF vorbereitet und der WG TECH 31 zur Diskussion vorgelegt. Basierend auf den Diskussionen der WG TECH sollten dann die Dokumententwürfe für den CTE gefertigt werden.

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

##### **5.2.1. TASKFORCE FÜR DIE ANWENDUNG DER TSI NOI AUF DIE EXISTIERENDE FAHRZEUGFLOTTE**

(Diskutiert bei der 29., 30. und 31. Tagung)

Die ERA hat die WG TECH über die Einrichtung einer Taskforce informiert, welche untersuchen soll, ob und wie die TSI NOI auf bestehende Güterwagen angewendet werden kann. Ziel war sicherzustellen, dass laute, mit Grauguss-Bremsklötzen ausgerüstete Güterwagen auf Verbundstoff-Bremsklötze umgerüstet werden müssen, damit die Güterwagen leiser werden.

Ausgehend von dem bei der WG TECH 29 erteilten Auftrag hat das Sekretariat die ATMF analysiert und seine Ergebnisse nach Rücksprache mit der ERA und der Kommission in dem Dokument [TECH-16041-WGT30 noise retrofitting and COTIF](#) präsentiert. Das Dokument beinhaltet eine Analyse der rechtlichen Möglichkeiten zur obligatorischen Nachrüstung bestehender Güterwagen im Bereich der Bremsklötze. Die WG TECH 30 begrüßte das Dokument, in dem auch eine Alternative zum Umgang mit dem Problem in Form von leisen Korridoren vorgesehen war. Anstelle der Nachrüstung lauter Güterwagen innerhalb einer bestimmten Frist könnte Lärm als ein Kompatibilitätsparameter zwischen Fahrzeug und Infrastruktur definiert werden. Diese alternative Idee wurde von der Taskforce der ERA unter der Bezeichnung der „leisen Netzstrecken“ (engl. „silent sections of the network“) als eine der zu erwägenden Optionen angenommen.

##### **5.2.2. FAHRZEUGBEZOGENE REGISTER**

(Diskutiert bei der 29., 30. und 31. Tagung)

Die ERA gab der WG TECH einen Einblick in ihr Projekt zur Rationalisierung der fahrzeugbezogenen Register („*Rationalisation of Vehicle Related Registers*“ - RVRR), d. h. konkret der NVR, ERATV, VKMR und ECM Register. Diese Arbeit steht im Zusammenhang mit den Spezifikationen des COTIF zu den nationalen Fahrzeugregistern. Im Dezember 2016 hat die ERA eine Empfehlung zur Änderung der NVR-Spezifikation herausgegeben. Diese Empfehlung war das Ergebnis des RVRR-Projektes. Die

Empfehlung sah u. a. vor, dass zusätzliche Eintragungen von Fahrzeugen aus Nicht-EU-OTIF-MS, die in einem mit dem ECVVR verlinkten NVR registriert sind, nicht erforderlich sind, und dass der Transfer von Eintragungen zwischen unterschiedlichen NVR unter bestimmten Bedingungen erlaubt sein sollte.

Auf ihrer 31. Tagung wurde die WG TECH darüber informiert, dass eine Arbeitsgruppe zu Europäischen Fahrzeugregistern (WG EVR) eingerichtet worden ist. Die Aufgabe der Arbeitsgruppe ist die Entwicklung der technischen und funktionalen Spezifikationen der EVR. Die erste Tagung fand am 15.2.2017 statt. Das Sekretariat der OTIF wird als Beobachter an den Treffen teilnehmen.

### 5.2.3. SYSTEM ZUR ÜBERWACHUNG UND AKKREDITIERUNG DER BEANNTEN STELLEN

(Diskutiert bei der 29. und 30. Tagung)

Die ERA hat ihren Vorschlag für ein harmonisiertes Akkreditierungssystem für benannte Stellen unter der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG vorgestellt und über den Fortschritt des Projekts zur Entwicklung eines Überwachungssystems für benannte Stellen unter der neuen Interoperabilitätsrichtlinie (EU) 2016/797 berichtet. Der Grund für dieses harmonisierte Akkreditierungssystem war, dass das gegenseitige Vertrauen in die Arbeit der benannten Stellen gestärkt werden sollte.

Als Referenz für das System zur Überwachung der benannten Stellen, welches der Kommission bei der regelmäßigen Überwachung der Qualität der von den benannten Stellen geleisteten Arbeiten dienen soll, werde man sich, so die Agentur, auf das Bewertungssystem stützen. Die Ergebnisse der Taskforce werden im September 2017 erwartet.

Das Sekretariat der OTIF hat diese Entwicklungen in der EU auf ihre Relevanz für das COTIF überprüft und die Ergebnisse in einem Dokument veröffentlicht<sup>4</sup>. Dort werden Vorschläge zur bestmöglichen Nutzung der bewährten Verfahren der EU in der OTIF gemacht. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass das Sekretariat der OTIF – im Gegensatz zu ERA oder Europäischer Kommission – keine Befugnisse zur Überwachung der zuständigen Behörden oder Prüforgane besitzt.

Ungeachtet der Diskussion auf Ebene der WG TECH werden Zweck und weitere Schritte des Verfahrens zur Verbesserung der systematischen Überwachung der Prüforgane in den Nicht-EU-Staaten im CTE 10 weiter diskutiert.

### 5.2.4. DIE ROLLE DER BENANNTE STELLEN IM EISENBAHNSEKTOR (PRÄSENTIERT DURCH NB-RAIL)

(Diskutiert bei der 30. Tagung)

Das Sekretariat der OTIF hat den Vorsitzenden von NB-Rail, einem Verband der benannten Stellen der EU im Eisenbahnsektor, zur Teilnahme an der Tagung eingeladen. Die WG TECH und NB-Rail waren der Ansicht, dass alle Beteiligten von Kontakten zwischen den Prüforgane der Nicht-EU-Staaten und den benannten Stellen der EU profitieren würden. Zu diesem Zweck hat der Vorsitzende von NB-Rail die Prüforgane der Nicht-EU-Staaten zur Teilnahme an den künftigen Treffen von NB-Rail zu Eisenbahnrollmaterial eingeladen. Im Gegenzug wurde NB-Rail zur Teilnahme an allen relevanten OTIF-Tagungen, wie der WG TECH oder dem CTE, mit demselben Status wie andere Sektororganisationen und -verbände eingeladen.

### 5.2.5. ENTWICKLUNGSSTAND IN BEZUG AUF DIE CSM RA<sup>5</sup>

(Diskutiert bei der 29. Tagung)

Die ERA stellte die Entwicklungen an den Vorschriften und Leitfäden für die Anwendung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM RA) seit 2005 vor. Die WG TECH nahm zur Kenntnis, dass die Leitfäden für die Anwendung der CSM und der

<sup>4</sup> TECH-13039-WGTECH30-monitoring NoBos

<sup>5</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 über die gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken.

CSM-DT für den Eisenbahnsektor von großer Bedeutung und die Arbeiten daran noch nicht abgeschlossen sind.

#### 5.2.6. REVISION DER TSI LOC&PAS

(Diskutiert bei der 29. Tagung)

Die ERA präsentierte den Stand der Dinge und die wichtigsten Aspekte der Revision der TSI LOC&PAS betreffend die einmalige Zulassung, die Schließung offener Punkte und eine Zusatzklausel für Fahrzeuge im allgemeinen Betrieb, deren Annahme für 2017 geplant ist. Die WG TECH wurde auch über mögliche Folgen des vierten Eisenbahnpaketes für die TSI LOC&PAS informiert, d. h. neue „Inbetriebnahmegenehmigungen“ nach Erneuerungen/Umrüstungen, Prüfung der Streckenkompatibilität nach der Genehmigung und spezifische technische Aspekte.

Eine der Änderungen an der TSI LOC&PAS umfasst den Themenbereich der „austauschbaren Güterwagen“, der von der WG TECH auf den Weg gebracht worden war.

#### 5.2.7. ECM-VORSCHRIFTEN – AUSDEHNUNG DES ANWENDUNGSBEREICHES

(Diskutiert bei der 29. Tagung)

Die ERA hat die WG TECH über kürzliche Entwicklungen im Hinblick auf die mögliche Ausweitung des Anwendungsbereichs des ECM-Zertifizierungssystems auf alle Eisenbahnfahrzeuge (derzeit müssen nur ECM für Güterwagen zertifiziert werden) informiert. Die Arbeitsgruppe würde folgende drei Phasen begleiten: die Vorbereitungsphase, in der sicherheitskritische Komponenten entworfen werden, die zweite Phase, in der die endgültige Empfehlung an die Kommission gehen wird, und die dritte Phase, in der das angenommene ECM-Zertifizierungssystem veröffentlicht wird. Aufgrund der Auswirkungen dieser Arbeiten auf ATMF-Anlage A wird das Sekretariat der OTIF die Aktivitäten der Arbeitsgruppe genauestens verfolgen.

#### 5.2.8. ÜBERWACHUNG DER NSB

(Diskutiert bei der 29. Tagung)

Die ERA hat die WG TECH über die wichtigsten Elemente des Entwicklungsprozesses in Zusammenhang mit der Überwachung der NSB informiert, einer neu geschaffenen Aufgabe der ERA, die, je nach Kapazitäten der ERA, über die EU hinaus auch auf Norwegen, die Schweiz und weitere Staaten ausgedehnt werden könnte.

Die ERA strebt für die Prüfungen einen Dreijahreszyklus an, bei dem die einzelnen Prüfungen jeweils drei Monate dauern sollen. Bei der WG TECH Tagung wurde die ERA gefragt, ob es möglich wäre, die Überwachung der NSB auf andere, Nicht-EU-Behörden auszudehnen. Dies wird im Detail zu prüfen sein.

#### 5.2.9. SPRACHANFORDERUNGEN IM INTERNATIONALEN VERKEHR

(Diskutiert bei der 29. Tagung)

Die ERA hat die WG TECH über die letzten Entwicklungen in der EU informiert. Triebfahrzeugführer im internationalen Verkehr müssen in der EU ausreichende Kenntnisse in der Betriebsprache des Infrastrukturbetreibers besitzen. Seit dem 1. Juli 2016 können Triebfahrzeugführer jedoch von der B1 Sprachanforderung<sup>6</sup> in grenzübergreifenden Streckenabschnitten freigestellt werden, wenn die beteiligten Parteien dies so beschließen.

#### 5.2.10. ENTGLEISUNG VON MIT GEFÄHRLICHEN GÜTERN BELADENEN GÜTERWAGEN (DAILLENS, SCHWEIZ, DOKUMENT DER SCHWEIZ)

(Diskutiert bei der 30. Tagung)

---

<sup>6</sup> Level B1 des Gemeinsamen europäischen Referenzrahmens für Sprachen (GeRS), aufgestellt vom Europarat.



Die Schweiz hat die Sicherheitsempfehlungen ihrer nationalen Sicherheitsuntersuchungsstelle mit den anderen Mitgliedstaaten geteilt. Sie wollte auch klären, ob die Empfehlungen möglicherweise Auswirkungen auf die ETV WAG haben würden, oder ob jegliche Auswirkungen auf die nationale Ebene beschränkt werden könnten, so dass die Mitteilung einer nationalen technischen Anforderung ausreichen würde.

Die WG TECH hat den Bericht zur Kenntnis genommen

\*\*\*\*\*