



Organisation intergouvernementale
pour les transports internationaux
ferroviaires (OTIF)

Zwischenstaatliche Organisation
für den internationalen
Eisenbahnverkehr (OTIF)

Intergovernmental Organisation
for International Carriage
by Rail (OTIF)

Fachausschuss für technische Fragen

4. Tagung

Niederschrift

Berne, 14-15.9.2011

Berne, 14-15.9.2011

Inhaltsverzeichnis

	Seite
TAGESORDNUNG	5
BERATUNGEN	7
1. Annahme der Tagesordnung	8
2. Anwesenheit und Quorum	8
3. Wahl des Vorsitzenden	8
4. Berichte der Arbeitsgruppen des Fachausschusses für technische Fragen	9
5. Einheitliche Technische Vorschriften ETV (vormals APTU-Anlagen) – zur Annahme	9
5.1 Umbenennung der geltenden APTU-Anlagen in ETV (gemäß der ab 1.12.2010 geltenden APTU)	9
5.2 ETV GEN-B: DEFINITION DER TEILSYSTEME (Änderung)	10
5.3 ETV WAG: FAHRZEUGE - GÜTERWAGEN (neu)	11
5.4 ETV GEN-D: BEWERTUNGSVERFAHREN (MODULE) (neu) ETV GEN-G: ETV GEN-G GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE (CSM) FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN (RA) (neu)	25
5.4.1 ETV GEN-D: BEWERTUNGSVERFAHREN (MODULE) (neu)	25
5.4.2 ETV GEN-G: GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE (CSM) FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN (RA) (neu)	33
5.5 ETV NOI: FAHRZEUGE – LÄRM (neu)	36
6. OTIF-Bestimmungen für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (zur Annahme)	36
7. Einheitliches Format der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) - zur Annahme	43
8. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU	43
9. Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu zwei TSI:	43
10. Fahrzeughalterkennzeichnung	44
10.1 Zusammenarbeit mit der OSShD	44
11. Fahrzeugregister	44
11.1 Änderung der Spezifikationen für die Nationalen Fahrzeugregister (NVR) - zur Annahme	44
11.2 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten	44
12. ATMF Artikel 15 § 3 – “ensure oder ascertain”	44
13. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013	44
14. Verschiedenes	44
15. Nächste Tagung	44

Schluss der Tagung

4

44

ANLAGE I

TEILNEHMERLISTE

ANLAGE II

LISTE DER DOKUMENTE

TAGESORDNUNG

1. Annahme der Tagesordnung
2. Anwesenheit und Quorum
3. Wahl des Vorsitzenden
4. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen (zur Information)
5. Einheitliche Technische Vorschriften ETV- (vormals APTU-Anlagen) (zur Annahme)
 - 5.1 Umbenennung der geltenden APTU-Anlagen in ETV (gemäß der ab 1.12.2010 geltenden APTU)
 - 5.2 ETV GEN-B: DEFINITION DER TEILSYSTEME (Änderung)
 - 5.3 ETV WAG: FAHRZEUGE - GÜTERWAGEN (neu)
 - 5.4 ETV GEN-D: BEWERTUNGSVERFAHREN (MODULE) (neu)
ETV GEN-G: ETV GEN-G GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE (CSM) FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN (RA) (neu)
 - 5.5 ETV NOI: FAHRZEUGE - LÄRM (neu)
6. OTIF-Bestimmungen für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (zur Annahme)
7. Einheitliches Format der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) (zur Annahme)
8. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU (zur Information)
9. Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu zwei TSI:
 - 1) Verkehrsbetrieb & Verkehrssteuerung (zusammengelegt) und
 - 2) Güterwagen überarbeitet (zur Information)
10. Fahrzeughalterkennzeichnung
 - 10.1 Zusammenarbeit mit der OSShD (zur Information)
11. Fahrzeugregister
 - 11.1 Änderung der Spezifikationen für die Nationalen Fahrzeugregister (NVR) (zur Annahme)
 - 11.2 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten (zur Information)
12. ATMF Artikel 15 § 3 – „ensure oder ascertain“

13. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013
14. Verschiedenes
15. Nächste Tagung

BERATUNGEN

Herr Karl Erik Raff eröffnet die 4. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (CTE) und begrüßt die Teilnehmer. Die vom Sekretariat für diese Tagung (meist zur Annahme) vorbereiteten Dokumente umfassen nahezu tausend Seiten. Basierend auf der wiederholten Forderung der Nutzer der Bestimmungen, OTIF-Äquivalente der EU-Texte zu schaffen, sollte bei dieser Tagung der Inhalt aller eingereichten Dokumente diskutiert und versucht werden, eine Einigung zu erzielen. Am häufigsten war diese Forderung in Bezug auf die Bestimmungen zu Güterwagen, einschließlich aller damit in Verbindung stehenden Bestimmungen zu hören.

Das Einladungsschreiben mit der vorläufigen Tagesordnung wurde am 14. Juni 2011 verschickt. Anträge, weitere Punkte auf die Tagesordnung zu setzen, gingen weder von Seiten der Mitgliedstaaten (MS) noch von Seiten der eingeladenen Beobachter ein.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** (Herr Kafka) begrüßt alle Teilnehmer zu dieser ersten Tagung eines OTIF-Organs nach dem 1. Juli 2011, an dem die Beitrittsvereinbarung der EU zur OTIF in Kraft getreten war. Diese Vereinbarung beinhalte gegenseitige Rechte und Pflichten mit direktem bzw. indirektem Einfluss auf die Tagungen der OTIF-Organe. Die Vereinbarung beruhe auf zwei Hauptprinzipien: Der Beitritt der EU solle der OTIF bei der Erreichung ihrer Ziele, d.h. bei der Förderung, Verbesserung und Erleichterung der technischen und juristischen Aspekte des internationalen Eisenbahnverkehrs helfen und gleichzeitig den Vorrang des EU-Recht bestätigen, in allen Fällen, in denen der Verkehr ausschließlich zwischen EU-Mitgliedstaaten und Mitgliedstaaten, die infolge internationaler Abkommen mit der EU EU-Recht anwenden, stattfindet. Klar sei, dass die Anwendung dieser beiden Prinzipien nicht einfach sein werde, und Lösungen nur durch objektive Diskussionen gefunden werden können. Der **Stellvertretende Generalsekretär** kündigt an, wenn möglich während der gesamten Tagung anwesend zu sein, um einerseits bei der Klärung juristischer Fragen und andererseits bei der Suche nach annehmbaren und durchführbaren Lösungen für offene Punkte helfen zu können. Als Jurist sei er sich durchaus der Gefahr bewusst, dass diese Dokumente ohne breite Unterstützung ihrer Rechtsgültigkeit, Legitimität und Durchführbarkeit und ohne den Willen aller Beteiligten, diese auch anzuwenden und umzusetzen, leer und wirkungslos bleiben würden. Vor diesem Hintergrund wünscht er der Tagung produktive und objektive Diskussionen und hofft auf nützliche Lösungsvorschläge, die in der Annahme verbindlicher Bestimmungen münden, die dann wiederum zu technisch sichereren Bedingungen im internationalen Eisenbahnverkehr – auch jenseits der Grenzen der EU – führen.

Der **Vertreter der EU** (Herr Grillo) bringt seine Freude zum Ausdruck, nach vielen Jahren der Zusammenarbeit nun ein Mitglied des CTE zu sein. Er ermutigt die Delegationen der Nicht-EU-OTIF-MS, ihn in allen Fragen bezüglich des Ausschusses und anderen eisenbahnrelevanten Themen gerne informell zu kontaktieren. Er gratuliert dem Sekretariat für die hervorragende und qualitativ hochwertige Vorbereitung der Dokumente für diese Tagung, insbesondere vor dem Hintergrund der begrenzten Ressourcen der Technik-Sektion der OTIF. Am 30. August war der vorläufige EU-Standpunkt zu den Dokumenten an das Sekretariat versendet worden und seit dem sei die Zeit genutzt worden, um die Kommentare der EU zu prüfen und konstruktive Lösungsvorschläge zu erarbeiten. Die EU sei bereit, alle zur Annahme vorliegenden Dokumente anzunehmen.

1. Annahme der Tagesordnung

Angesichts der begrenzten Zeit, stelle TOP 9 „Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu zwei TSI“ für den Vertreter der EU keine Priorität dar, zumal dieses Dokument EU-intern immer noch beraten werde. Da es sich auch nicht um ein Thema handle, das zur Annahme vorbereitet worden sei, schlage er vor, dieses Thema bei der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH zu behandeln.

Das **Sekretariat** stimmt dem zu. Das Thema sei auf die Tagesordnung des CTE gesetzt worden, weil Konsultationen der Nicht-EU-OTIF-MS zu den TSI Verkehrsbetrieb & Verkehrssteuerung (zusammengelegt) und Güterwagen (überarbeitet) stattgefunden hätten und die konsolidierte Fassung der Kommentare der Nicht-EU-OTIF-MS am 7. Juli 2011 an die Kommission geschickt worden sei. Am 25. Juli 2011 habe die Kommission geantwortet, dass die ERA die Kommentare analysieren und gegebenenfalls entsprechend berücksichtigen werde.

Man einigt sich einstimmig darauf, TOP 5.4 um die ETV GEN-G (zur Annahme) basierend auf dem Dokument ETV-GEN G GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE (CSM) FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN (RA) zu erweitern, da dieses Dokument mit in das „Güterwagenpaket“ gehöre.

2. Anwesenheit und Quorum

16 MS nehmen an der Tagung teil; 7 MS werden von anwesenden MS vertreten (Österreich und die Tschechische Republik von der Slowakei, Dänemark und Finnland von den Niederlanden, Deutschland von Frankreich, Liechtenstein von der Schweiz und Slowenien von Kroatien). Für allgemeine Angelegenheiten wird für das Quorum die Anwesenheit oder Vertretung von 21 MS benötigt. Das Quorum wird um zwei überschritten. Das „eingeschränkte“ Quorum für spezifische Fragen der TOP 5, 6, 7 und 11.1 erfordert die Anwesenheit oder Vertretung von elf MS. Auch dieses Quorum ist erreicht.

In einer E-Mail vom 15. Juli 2011 hatte der **Vertreter der EU** das Sekretariat informiert, dass gemäß Artikel 6 der EU-Beitrittsvereinbarung die TOP 5, 6, 7 und 11.1 in den Bereich der ausschließlichen Zuständigkeit der EU fielen. Bei diesen TOP werde die EU somit die Stimmrechte der EU-OTIF-MS wahrnehmen, die Vertragsstaaten des Übereinkommens sind.

3. Wahl des Vorsitzenden

Für den Vorsitz schlägt das **Sekretariat** die Schweiz, die bereits bei der 1., 2. und 3. Tagung den Vorsitz übernommen hatte, in Person von Herrn Roland Bacher vor. Herr Bacher hatte bereits erfolgreich die letzte CTE-Tagung und zehn aufeinander folgende Tagungen der WG TECH geleitet.

Der **CTE** bestimmt einstimmig die Schweiz in Person von Herrn Roland Bacher zum Vorsitzenden für die Tagung.

Der **Vorsitzende** dankt der Tagung für das in ihn als Vorsitzenden gesetzte Vertrauen. Die für diese Tagung vorbereiteten Themen umfassten die öffentliche Gesundheit, die Sicherheit und den Umweltschutz. Ziel sei ein gut funktionierender, leistungsfähiger grenzüberschreitender Güterverkehr, in dem Interoperabilität, Sicherheit und der freie Marktzugang im gesamten

OTIF-Raum durch die gegenseitige Anerkennung der technischen Zulassung von Fahrzeugen erreicht werden solle. Dies, in Zusammenhang mit der Senkung der durch doppelte Prüfungen verursachten Kosten und der Vermeidung von Diskriminierung zwischen den OTIF-Mitgliedstaaten sollte zu einer besseren Leistungsfähigkeit und wirtschaftlich größeren Effizienz führen. Es existierten ca. eine Million Güterwagen im OTIF-Raum, davon 700.000 in der EU.

4. Berichte der Arbeitsgruppen des Fachausschusses für technische Fragen

Das **Sekretariat** gibt einen kurzen Überblick über die Tätigkeiten der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH seit der 3. Tagung des CTE (Februar 2009).

Ergebnis:

Der **CTE** nimmt den Bericht über die Tätigkeiten der ständigen CTE-Arbeitsgruppe WG TECH seit der 3. Tagung des CTE zur Kenntnis.

5. Einheitliche Technische Vorschriften ETV (vormals APTU-Anlagen) – zur Annahme

Der **Vorsitzende** dankt der EU für ihre Kommentare zu den zur Annahme vorbereiteten Dokumenten. Das Sekretariat und der Vorsitzende hätten diese Kommentare analysiert. Das Sekretariat habe ein Dokument A 93-01/3/2011, bestehend aus dem „EU-Standpunkt zu den für die Tagung vorbereiteten Dokumenten“ und dem Standpunkt des Generalsekretärs und des Vorsitzenden vorbereitet und verteilt. Die Kommentare der EU seien in vier Kategorien unterteilt worden: 1) unterstützt, 2) teilweise unterstützt, 3) zu diskutieren und 4) nicht unterstützt. Der Vorschlag des **Vorsitzenden**, dieses Dokument als Diskussionsgrundlage zu verwenden und im Anschluss daran die Vorschläge der anderen Teilnehmer zu behandeln, wurde stillschweigend angenommen.

5.1 Umbenennung der geltenden APTU-Anlagen in ETV (gemäß der ab 1.12.2010 geltenden APTU)

Das Sekretariat erklärt, dass es sich bei der Umbenennung der APTU-Anlagen in Einheitliche Technische Vorschriften (ETV) um eine rein formale Angelegenheit handle. Der eingereichte Vorschlag betreffe vier bei der 3. Tagung des CTE (Februar 2009), als die technischen Spezifikationen in die so genannten „APTU-Anlagen“ integriert worden seien, angenommene APTU-Anlagen. In den am 01.12.2010 in Kraft getretenen Änderungen der APTU seien die APTU-Anlagen bereits in ETV umbenannt worden. Sinn und Zweck dieser Anlagen (jetzt ETV) hätten sich nicht geändert. Das Verfahren für die Annahme dieser ETV und die Veröffentlichung auf der Website der Organisation werde ebenfalls gleich bleiben. Im Sinne einer systematischen Terminologie schlage das Sekretariat die Umbenennung der APTU-Anlagen mit allgemeinen Bestimmungen (1-A, 1-B, 1-C und 1-E) in ETV GEN-A, GEN-B, GEN-C und GEN-E vor. Da diese ETV im Vergleich zu ihren Vorgängerversionen keine inhaltlichen Änderungen enthielten, sollten sie am Tag nach ihrer Notifizierung an die Mitgliedstaaten in Kraft treten. Die Möglichkeit, gemäß Artikel 35 COTIF Widerspruch einzulegen, sollte nicht bestehen.

Das Abstimmungsergebnis über die Umbenennung der APTU-Anlagen in ETV präsentiert sich wie folgt: 10 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 1 Enthaltung.

Schlussfolgerung:

Die APTU-Anlagen (angenommen bei der 3. Tagung des CTE im Februar 2009) werden in ETV umbenannt.

5.2 ETV GEN-B: DEFINITION DER TEILSYSTEME (Änderung)

Vor Aufnahme der Beratungen zu TOP 5.2 äußert der **Vertreter der EU** seine Verwunderung über das Abstimmungsverfahren, dass unter TOP 2 nicht diskutiert worden sei. Er sei nicht eingeschritten, da es um das Quorum und nicht um das Abstimmungsverfahren gegangen sei. Betreffend das Abstimmungsverfahren informiert er die Tagung, dass die EU-internen juristischen Beratungen zur Anzahl der Stimmen, über die die EU in den Tagungen der OTIF-Organen verfüge, noch nicht abgeschlossen seien. Die Auslegung der EU weiche in dieser Hinsicht aber von derjenigen des OTIF-Sekretariates ab. Bei dieser Tagung seien 4 EU-Vertragsstaaten (d.h. Staaten, die das COTIF 1999 ratifiziert und keine Erklärung gemäß Artikel 42 COTIF abgegeben haben) anwesend. Gemäß Auslegung der EU verfüge diese über 22 Stimmen (alle EU-MS, die das COTIF 1999 ratifiziert haben), auch wenn einige dieser EU-Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Abstimmung nicht anwesend seien. Der **Vertreter der EU** erwähnt, dass dies in anderen Bereichen, wie dem Seeverkehr, das übliche Abstimmungsverfahren der EU darstelle. In Fragen, in denen sich ein Konsens abzeichne, werde er auf eine Abstimmung verzichten. So könne auch Zeit eingespart werden.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** weist darauf hin, dass die Frage nach der Anzahl der Stimmen der EU in Abstimmungen der OTIF-Organen den Zuständigkeitsbereich des CTE überschreite. Diese Frage betreffe nahezu alle OTIF-Organen und müsse ganz allgemein geklärt werden. Vermutlich müssten die Standpunkte beider Parteien anhand einer an Präzedenzfällen festgemachten Argumentation dargelegt werden. Er unterstütze aber den Vorschlag des Vertreters der EU, bei Konsens keine Abstimmung durchzuführen.

BE erinnert daran, dass bei der letzten Tagung des RID-Fachausschusses systematisch zunächst nach Einwänden in der Sache gefragt worden sei und dann in der Regel gar keine Abstimmung stattgefunden habe.

Der **Vorsitzende** dankt den Delegierten für ihre Vorschläge und bestätigt die Konsensfindung begünstigen zu wollen, in heiklen Fragen werde er aber mit Blick auf die Transparenz und gegenseitige Anerkennung abstimmen lassen. Betreffend die Frage nach der Anzahl der Stimmen der EU (22 oder 4) schlägt er vor, in Fällen, wo 22 Stimmen das Abstimmungsergebnis ändern würden, die Annahme (bzw. Ablehnung) eines Vorschlags so lange aufzuschieben, bis die Frage nach der Anzahl der Stimmen der EU endgültig geklärt sei.

Die ersten beiden Kommentare der EU (Dokument 93-01/3.2011, Seite 3), die vom Sekretariat der OTIF unterstützt wurden, werden stillschweigend angenommen.

Der **Vertreter der EU** weist auf einen Widerspruch der Definition „sonstiges Eisenbahnmaterial“ gemäß Artikel 2 ATMF mit dem Wortlaut des Abschnitts 2.9 der ETV GEN-B hin und schlägt vor, diesen Abschnitt zu streichen.

Das **Sekretariat** erwidert, bei dieser Definition keine Probleme ausmachen zu können. Unter den Begriff „sonstiges Eisenbahnmaterial“ falle jegliche Gerätschaft zur Beförderung von Gütern in einem Güterwagen, z.B. eine Kiste, die auf einen Güterwagen geladen wird,

einschließlich der gesamten Vorrichtung bestehend aus Befestigungen, Türen, Schlössern, passiven und aktiven Sicherheitsvorrichtungen. Sollte die Box über ein Kühlsystem oder ein elektronisches Monitoring ähnlich einem GPS, das den Standpunkt weitergibt, verfügen, könnte auch eine Energiequelle vorhanden sein. Möglicherweise verfüge es auch über ein Kommunikationssystem und Betriebsausrüstung für das Personal, wie Griffe, Kennzeichnungen usw. Wenn dies nicht als Teilsystem definiert werde, sei es schwierig, Vorschriften dafür zu schaffen (z.B. grundlegende Anforderungen). Sonstiges Eisenbahnmaterial sei auch im Anhang ATMF zum COTIF 1999 definiert und durch die Revision 2009 nicht entfernt worden. In der EU-Interoperabilitätsrichtlinie gebe es aber in der Tat kein Äquivalent.

Die **GEB** unterstützt den Vorschlag der EU auf Streichung des Abschnittes 2.9. Dieser könne Verwirrung stiften. Stattdessen sollte die Definition in Artikel 2 ATMF beibehalten werden.

Ergebnis der Abstimmung über die Streichung des Abschnitts 2.9 in Anlage 1-B: TEILSYSTEME: 9 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen.

Anlage 1-B: TEILSYSTEME wird stillschweigend angenommen.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** informiert den CTE, dass der Haushalt der OTIF für 2013 eine Tagung des Revisionsausschusses vorsehe. Bei dieser Tagung könnten die Erläuternden Bemerkungen zu den Anhängen APTU und ATMF an die Ergebnisse dieser CTE-Tagungen angepasst werden. Die „*ensure* oder *ascertain*“ Frage sowie zusätzliche Informationen zur Definition von „sonstiges Eisenbahnmaterial“ würden sicherlich auf die Tagesordnung dieser Tagung gesetzt werden.

Schlussfolgerung:

Anlage 1-B TEILSYSTEME wird nach der Änderung in Abschnitt 2.2 und der Streichung der Abschnitte 2.5 und 2.9 angenommen.

5.3 ETV WAG: FAHRZEUGE - GÜTERWAGEN (neu)

Vor dem Hintergrund der Annahme der ETV WAG ermutigt der **Vorsitzende** zur Kompromissbereitschaft. Er erinnert daran, dass das Übereinkommen und seine Anhänge es ermöglichen, zu Fragen zurückzukehren, bei denen die Anforderungen einiger MS nicht ausreichend berücksichtigt worden seien.

N weist darauf hin, dass die Konflikte mit dem EU-Recht durch die am 1. Dezember 2010 in Kraft getretenen Änderungen der APTU und ATMF beseitigt worden seien, wodurch diese Anhänge nun gemeinsam mit EU-Recht angewendet werden könnten. Für die EWR-Länder sei das Problem dadurch aber nicht gelöst worden. N würde seinen gemäß Artikel 42 COTIF abgegebene Erklärung, die Anhänge APTU und ATMF nicht anzuwenden, zurückziehen, dafür aber eine Erklärung gemäß Artikel 11 der zwischen OTIF und EU geschlossenen Beitrittsvereinbarung abgeben, um seinen Verpflichtungen als EWR-Land nachkommen zu können.

Der **Vorsitzende** fragt, ob eine gemäß Artikel 11 der Beitrittsvereinbarung abgegebene Erklärung die gleichen Auswirkungen haben würde wie eine gemäß Artikel 42 COTIF abgegebene, ob der entsprechende MS also vom Entscheidungsprozess aller APTU- und

ATMF-relevanten Fragen ausgeschlossen wäre. Der **Stellvertretende Generalsekretär** antwortet, dass dem nicht so sei.

Diskussionsgrundlage für diesen TOP ist Dokument A 93-01/3.2011, d.h. der Standpunkt der EU zu den für die Tagung vorbereiteten Dokumenten – und der Standpunkt des Generalsekretärs und des Vorsitzenden (S. 11 bis 22).

Vorschlag 1: Streichung des Abschnitts 0.2.1 auf Seite 4:

Als Beispiel der Rechtsunsicherheit nennt der **Vertreter der EU** die sich für die Hersteller innerhalb der EU bietende Möglichkeit, die Anwendung der geltenden EU-Vorschriften (TSI WAG) zu umgehen, indem sie in einem Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaat einen Antrag auf Genehmigung ihrer Güterwagen nach den vorherigen RIV-Bestimmungen stellen. Dadurch kämen sie im Vergleich zu den EU-Vorschriften der TSI in den Genuss einer zusätzlichen Übergangsperiode. Auch die automatische gegenseitige Anerkennung von außerhalb der EU zugelassenen Güterwagen durch die EU-OTIF-MS sei fragwürdig. Dies würde eine Verlängerung des Übergangszeitraums innerhalb der EU bedeuten, obwohl dieser Übergangszeitraum gemäß EU-Vorschriften im Juli 2008 ausgelaufen sei.

Das **Sekretariat** erwidert, dass Artikel 19 ATMF sicherstelle, dass tausende gemäß RIV zugelassene und bereits verkehrende Güterwagen, nicht erneut zugelassen werden müssten. Von dieser in Abschnitt 0.2.1 vorgesehenen Übergangsfrist, mit der erneute Zulassungen vermieden werden sollen, seien vermutlich nur einige hundert von Nicht-EU-OTIF-MS zwischen dem 1. Dezember 2010 und dem 1. April 2012 (voraussichtliches Inkrafttreten der ETV WAG) gemäß RIV zugelassene Güterwagen betroffen. Die Übergangsfrist sei von der WG TECH diskutiert und angenommen worden und werde besonders von den Mitgliedern hoch geschätzt, da niemand Geld für zusätzliche Zulassungen ausgeben wolle. Es sei weder möglich, ein retroaktives Gesetz zu erlassen, noch könne man die Eisenbahnen und Hersteller in eine Situation der Rechtsunsicherheit bringen, in der sie nicht wissen, welche Regeln auf die technische Zulassung Anwendung finden und daher keine Güterwagen bestellen und herstellen würden. Im schlimmsten Fall müssten die Güterwagen nachgerüstet oder sogar ausrangiert werden. Das Inkrafttreten der überarbeiteten und gemeinsam angenommenen ATMF habe zwischen Juli 2008 und Dezember 2010 eine ähnliche „Lücke“ entstehen lassen, die von der EU nicht beanstandet worden sei. Auch in der EU fänden die TSI auf bereits verkehrende Fahrzeuge keine Anwendung, d.h. auf Fahrzeuge, die vor Inkrafttreten der TSI zum Betrieb zugelassen worden seien. **CH** unterstützt die vom Sekretariat vorgeschlagene Übergangsfrist. Die Frist, in der die alten Bestimmungen noch angewendet werden könnten sei so kurz wie nur möglich (bis zum Inkrafttreten der ETV WAG). Hersteller außerhalb der EU könnten nicht gezwungen werden, eine unveröffentlichte ETV noch vor deren Inkrafttreten im COTIF anzuwenden.

Auch **RS** unterstützt die Übergangsfrist als einzig logische und wirtschaftliche Lösung. Im COTIF herrsche eine völlig andere Situation als in der EU, wo die TSI WAG 2006 in Kraft getreten sei und die Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57/EG die Übergangsfrist festgesetzt habe. Dagegen habe das COTIF 2010 die allgemeine Frist für bereits verkehrende Fahrzeuge (Artikel 19 ATMF) festgesetzt und die ETV WAG trete erst später in Kraft. Zwischen dem Inkrafttreten der geänderten ATMF (1. Dezember 2010) und dem Inkrafttreten der ETV WAG gebaute Güterwagen sollten von dieser Übergangsfrist profitieren können, damit sie nicht in jedem einzelnen MS, in dem sie verkehren, zugelassen werden müssen.

In Kenntnis der rechtlichen Schwierigkeiten der EU bitten die **GEB** darum, die Vorschriften so benutzerfreundlich wie möglich zu gestalten.

Infolge der vorgebrachten Argumente zieht der **Vertreter der EU** den Vorschlag der EU zurück, macht jedoch auf zwei noch offene Punkt bezüglich der Anwendung der Übergangsfrist für die EU aufmerksam, dass es im Prinzip nämlich nicht vermieden werden könne, in der EU hergestellte Güterwagen außerhalb der EU zuzulassen und auf die automatische gegenseitige Anerkennung der Zulassung von Güterwagen in den EU-OTIF-MS, die in den Nicht-EU-OTIF-MS gemäß Übergangsvorschriften zugelassen, aber erst nach Juli 2008 (Ende der Ausnahmeklausel in der EU) hergestellt wurden, sofern diese mit der Kennzeichnung RIV versehen sind. Da dies nicht hinnehmbar sei, macht er darauf aufmerksam, dass die gegenseitige Anerkennung der Zulassungen gemäß Artikel 3a ATMF möglicherweise ausgesetzt werden müsse.

CH begrüßt die Rücknahme des EU-Vorschlags, Abschnitt 0.2.1 zu streichen, bittet aber darum, die automatische gegenseitige Anerkennung der Zulassungen beizubehalten, da sonst die Interoperabilität zwischen EU und Nicht-EU-OTIF-MS gefährdet würde.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** weist darauf hin, dass der Verweis auf Artikel 19 ATMF, der sieben ziemlich komplizierte Paragraphen enthalte, nicht die beste Lösung sei. Alternativ könnte direkt auf Artikel 19 § 7 verwiesen werden, der es dem CTE ermögliche, je nach Einzelfall weitere Übergangsbestimmungen festzusetzen. Im Moment könne er einen Verweis auf Artikel 19 ATMF als Ganzes nicht endgültig abschätzen.

Das **Sekretariat** weist darauf hin, dass derartige Probleme mit Übergangsfristen bei jeder Übertragung von EU-Vorschriften in OTIF-Vorschriften auftauchen würden. Es erinnert an den seit 2004 diskutierten Vorschlag, dass Beschlüsse, die den gesamten OTIF-Raum betreffen (einschließlich EU-MS) vom CTE „auf einen Schlag“ getroffen werden, und für den gesamten OTIF-Raum auch einheitlich in Kraft treten sollten. Die EU könne Vorschriften vorbereiten und dem CTE unterbreiten.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussionen zusammen und stellt fest, dass die Rücknahme des EU-Vorschlags den Wünschen des durch die GEB vertretenen Sektors entspreche, die praktische Anwendung nicht zu verkomplizieren. Er unterstreicht, dass die Übergangsbestimmungen nur für einen begrenzten Zeitraum (ca. sechs Monate) gedacht und dass nur einige hundert Güterwagen betroffen seien. Ohne Übergangsbestimmungen könnte es in den EU-OTIF-MS zu Problemen kommen. Seit 2008 könne man sich auf die 2006 Fassung der TSI WAG nicht mehr verlassen. Dies sei zumindest die Situation in der Schweiz, die in gutem Willen versucht habe, die TSI WAG anzuwenden, bei den zahlreichen Fehlern in der TSI aber auf die RIV habe zurückgreifen müssen. Vor diesem Hintergrund halte er es für die intelligenteste Lösung, die vorgeschlagene Übergangsfrist beizubehalten und den EU-Vorschlag auf Streichung des Abschnittes 0.2.1 zu verwerfen.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass die EU 2002 mit der Entwicklung der TSI WAG begonnen habe und das Inkrafttreten des COTIF 1999 im Jahre 2006 nicht abgewartet werden konnte. Er bestätigt die Rücknahme des Vorschlags auf Streichung des Abschnitts 0.2.1 und bittet, folgende Erklärung in die Niederschrift aufzunehmen:

„In der Konsequenz wird es hinsichtlich der Gültigkeit der RIV-Güterwagen und der von den Herstellern und Haltern innerhalb der EU einzuhaltenden Verpflichtungen bis zum Ende der Übergangsfrist eine Periode der Rechtsunsicherheit geben.“

Der **Vorsitzende** betont, dass die Bemühungen der EU, den Eisenbahngüterverkehr in Europa durch zwingende Vorschriften zu stärken, geschätzt würden.

Vorschlag 2: Streichung des Abschnitts 0.2.2 auf Seite 4:

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass aufgrund dieser Bestimmung die Kennzeichnung aller innerhalb der EU verkehrenden Güterwagen innerhalb von 2 Jahren nach Inkrafttreten dieser ETV geändert werden müsste. Diese Pflicht bestehe in der EU bislang nicht. Außerdem gebe es eine Überlappung zwischen den Abschnitten 0.2.2 und 7.4.3. Zwischen den vom Sekretariat vorgeschlagenen Alternativen, die Frist entweder auf 6 Jahre zu verlängern oder ganz auf eine Frist zu verzichten, gehe die Präferenz der EU in Richtung zweite Alternative. Sollte diese Lösung angenommen werden, werde die EU den Vorschlag auf Streichung des Abschnittes 0.2.2 zurückziehen.

Das **Sekretariat** akzeptiert die „fristlose“ Lösung.

Die **GEB** bestätigen, dass die einzige in der EU bestehende Pflicht aus der EU-Entscheidung 2007/757/EG, geändert durch Entscheidung 2011/107/EU, zu Abschnitt 4.1.1 über NVR für Fahrzeuge im internationalen Verkehr gelte, die nicht ausschließlich den 12-stelligen Code verwenden.

Der **Vorsitzende** betont, dass die Nichtverwendung des 12-stelligen Codes nur den Personenverkehr betreffe und für die ETV WAG somit irrelevant sei.

Die „fristlose“ Alternative wird stillschweigend angenommen.

Die **EU** zieht ihren Vorschlag auf Streichung des Abschnittes 0.2.2 zurück. Aufgrund der Korrektur in Abschnitt 0.2.2 müsste am Ende des Abschnitts der Teilsatz „*and not later than 2 years after the entry into force of this UTP*“ gestrichen werden.

Die Frage der GEB, ob Güterwagen mit RIV-Kennzeichnung in Zukunft mit der Kennzeichnung TEN versehen werden müssten, verneint das **Sekretariat** unter Hinweis auf Anlage PP.

Der **Vertreter der EU** weist darauf hin, dass die Tatsache, dass Abschnitt 0.2.2 sich ausschließlich auf Güterwagen gemäß Abschnitt 0.2.1 bezieht, nicht hinreichend klar sei und bittet darum, dies in Abschnitt 0.2.2 eindeutiger zu formulieren.

Zur Lösung des Problems schlägt das **Sekretariat** für Abschnitt 0.2.2 folgenden Wortlaut vor:

„Die in Abschnitt 1.1.3 in Bezug genommenen Kennzeichnungen gelten für Güterwagen, die zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme unter Abschnitt 0.2.1 fallen. Ab dem Zeitpunkt der ersten Instandhaltungsmaßnahme an dem Güterwagen in einer Werkstatt gelten die in Abschnitt 1.1.4 in Bezug genommenen Kennzeichnungen.“

Der Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Vorschlag 4 auf Streichung des Textes nach der Tabelle in Abschnitt 4.2.4.1.2.8 (Feststellbremse) auf Seite 46:

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass ihm bei der Durchsicht der geltenden TSI WAG einige Schwierigkeiten aufgefallen seien. Diese Schwierigkeiten würden durch die Überarbeitung der TSI WAG gelöst. Der Satz nach der Tabelle stelle aber dennoch ein Problem dar, da die erwähnten Leistungsanforderungen möglicherweise schwierig einzuhalten seien.

Das **Sekretariat** bestätigt, dass der vorgeschlagenen Text mit dem Text der überarbeiteten TSI identisch und im Englischen lediglich das Wort „*shall*“ durch „*may*“ ersetzt worden sei.

Die **GEB** bestätigen, dass der Satz zur Bauart der Feststellbremse unter der Tabelle aus der überarbeiteten TSI tatsächlich gestrichen worden sei. Diese Lösung sei auch im technischen Gutachten der ERA aus dem Januar 2011 befürwortet worden.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass die Streichung des Satzes unter der Tabelle technisch korrekt sei und mit dem technischen Gutachten der ERA übereinstimme. Die EU-MS hätten sich gemäß den EU-internen Verfahren zur Entscheidungsfindung jedoch noch nicht dazu geäußert. Er befürworte diese Änderungen zwar, könne sie aber bis zum Abschluss der EU-internen Verfahren zur Entscheidungsfindung noch nicht bestätigen. Er schlage daher vor, den Text im Zwei-Spalten-Format beizubehalten. In der rechten Spalte der EU-Text und in der linken Spalte der geänderte Text plus Fußnote 14 zur Erläuterung des Status der Bestimmung.

Anlage B der ETV WAG

Vorschlag 12 alle mit der TSI nicht identischen Punkte in der ETV mit „V“ (voluntary = freiwillig) zu kennzeichnen:

Der **Vertreter der EU** betont, dass Anlage B der ETV WAG über die Kennzeichnung von Güterwagen sehr wichtig sei, um sicherzustellen, dass innerhalb und außerhalb der EU die selben Kennzeichnungen verwendet würden und um Missverständnisse im Betrieb zu vermeiden. Seite 3 des Entwurfs der Anlage B der ETV WAG vom 5. September 2011 definiere die Pflichten für die OTIF-MS, die es in der EU so nicht gebe, so sei z.B. Nr. 49 Zulässiger Raddurchmesser auf der OTIF-Seite der Bestimmungen mit „A“ (always = immer) gekennzeichnet. Es werde vorgeschlagen, „A“ in „V“ zu ändern. Die auf den Seiten 4 und 5 vorgeschlagenen Kennzeichnungen „GE“ und „CW“ würden mit den betroffenen Parteien (insbesondere GEB) noch diskutiert. Bei der Koordinierungssitzung der EU habe es diesbezüglich viel Widerstand gegeben und auch die Bedeutung sei nicht ganz klar. Die EU sei derzeit nicht in der Lage diesen Text so anzunehmen.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Tabelle an die CEN-Norm 15877-1 angepasst worden sei, die zwar noch nicht veröffentlicht sei, sich aber im Annahmeprozess befinde. Im ersten Teil der Tabelle (Nummern 1 bis 33) gäbe es Parallelen zu Anhang B der TSI. Als die TSI 2006 in Kraft getreten sei, hätten die Normierungsarbeiten noch nicht begonnen. Das Sekretariat habe sich für den Rest der Tabelle (Nummern 34 bis 60) auf die Norm gestützt. Die Anwendung der Kennzeichnungen finde auf 3 Ebenen statt: „V“ – voluntary (freiwillig), „RID“ für Kennzeichnungen gemäß dem RID und F – facultative (fakultativ): Weist der Güterwagen die der Kennzeichnung entsprechenden Eigenschaften auf, ist die Kennzeichnung obligatorisch; viele „F“-Kennzeichnungen stellen ein Sicherheitsthema dar; „A“ bedeutet, dass ein Güterwagen nicht immer gekennzeichnet werden muss. Gemäß Artikel 19 ATMF sollten diese Kennzeichnungen auch auf bereits verkehrende Güterwagen Anwendung finden. Das

Sekretariat bestätigt, dass diese Kennzeichnungen in der geltenden TSI zwar formal nicht vorkämen, sieht aber keinen Widerspruch zu dieser Tabelle, da der Entwurf der TSI Güterwagen einen allgemeinen Satz beinhalte, nach dem alle zutreffenden Kennzeichnungen der Norm angewendet werden sollten.

Hinsichtlich der Kennzeichnungen „GE“ und „CW“ bestätigt das **Sekretariat**, dass im Rahmen der DG MOVE am 13. Juli 2011 in Brüssel ein Treffen mit den betroffenen Akteuren stattgefunden habe, zu dem auch die OTIF eingeladen worden sei. Bei diesem Treffen sei entschieden worden, dass diese Kennzeichnungen verwendet werden dürfen, jedoch nicht als Teil der Fahrzeugnummer. Diese Kennzeichnungen seien in Anhang C der überarbeiteten TSI WAG aufgenommen worden. Da die ETV WAG nicht alle 6 Monate überarbeitet werden könne, schlage das **Sekretariat** vor, diese Kennzeichnungen in die ETV WAG aufzunehmen, was sicherlich auch von den betroffenen Akteuren begrüßt werden würde.

Der **Vertreter der EU** wiederholt, dass keine der Pflichten von Seite 3 (Nummern 34 bis 60) in der EU existiere und dass den EU-OTIF-MS daher Probleme geschaffen würden.

CH bestätigt, ebenfalls Probleme mit der Tabelle auf Seite 3 zu haben. Bei Güterwagen, die von einem EU-OTIF-MS in einen Nicht-EU-OTIF-MS kommen, würden diese Kennzeichnungen fehlen. Sollten diese Kennzeichnungen freiwillig sein, müsse es Aufgabe des Sektors sein, Empfehlungen für Kennzeichnungen an Güterwagen auszusprechen. Für freiwillige Kennzeichnungen müssten auch Vorschriften erlassen werden.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass der Entwurf der Tabelle noch nicht ausgereift genug sei, um von beiden Parteien (EU und Sekretariat der OTIF) angenommen werden zu können und schlägt vor, sie zu streichen.

Das **Sekretariat** spricht sich klar gegen die Streichung der Tabelle aus, die sicherheitsrelevante Kennzeichnungen enthalte, wie z.B. Nr. 51: „Fahrverbot für Wagen mit geöffneten Schiebewänden oder Hauben“. Diese Kennzeichnungen würden von den Eisenbahnunternehmen zur Überprüfung der Sicherheit vor der Abfahrt verwendet. Das Sekretariat vermute, dass sie bei der Erstellung von Anhang B der TSI 2006 einfach vergessen worden seien.

Die **UIC** weist darauf hin, dass alle „RID“-Kennzeichnungen überflüssig seien, da das RID sie ja bereits vorschreibe. Die korrekte Beschreibung für Nummer 52 müsse lauten: „Beförderte gefährliche Güter“ statt „beförderte Güter“.

Als Mitglied der Normierungsgruppe erinnert **Herr Raff (Sekretariat)** an die endlosen Diskussionen in dieser Gruppe, ob die RID-Kennzeichnungen in die Norm aufgenommen werden sollten oder nicht. Schlussendlich habe man sich dazu entschlossen, sie in die Norm aufzunehmen, da die Spezifikationen im RID nur rudimentär und nicht ausreichend und Farbe, Größe und Ort der Anbringung nicht immer vorgeschrieben seien.

Da die Diskussion sich auf den Vorschlag des Sekretariats stütze, fragt der **Vertreter der EU**, ob irgendein Nicht-EU-OTIF-MS diese Tabelle befürworte. Normalerweise sollte der Antrag von einem MS oder einer internationalen Organisation eingereicht werden und nicht vom Sekretariat.

Auf die Frage des **Vorsitzenden**, ob ein Nicht-EU-OTIF-MS den Vorschlag samt Tabelle unterstütze, antwortet **CH**, dass sie nicht alle freiwilligen und RID-Kennzeichnungen unterstützen könne. Betreffend die Einführung von obligatorischen Kennzeichnungen z.B. für bereits verkehrende Güterwagen meldet **CH** einen Vorbehalt an.

Der **Vorsitzende** fasst die Diskussion zusammen und stellt fest, dass die Arbeiten in der EU zu diesem Teil der Tabelle (Nummern 34 bis 60, alle Positionsnummern mit „-“ für die EU) noch nicht abgeschlossen seien. Es handle sich zwar um eine intelligente Lösung, die aber noch nicht ausgereift genug sei, um in einen Rechtstext aufgenommen werden zu können. Er schlägt vor, die Nummern 34 bis 60 aus der Tabelle zu löschen und die ständige Arbeitsgruppe WG TECH mit der Ausarbeitung einer Lösung zu beauftragen.

Der **Vertreter der EU** unterstützt den Vorschlag des Vorsitzenden und fügt an, dass Nummer 28 ebenfalls problematisch sei, da in der EU kein Pendant dazu bestehe. Er schlägt vor, Nummer 28 ebenfalls zu löschen.

Der **Vertreter der EU** spricht sich gegen den Vorschlag des **Vorsitzenden** aus, die ständige Arbeitsgruppe WG TECH mit der Vervollständigung der Tabelle und deren Inkraftsetzen zu beauftragen. Er bevorzuge eine klare Situation; der CTE solle die ETV WAG annehmen (Anlage B ohne Tabelle auf Seite 3), das Sekretariat solle dies den MS notifizieren und daraufhin werde die ETV WAG am ersten Tag des sechsten Monats nach der Notifizierung in Kraft treten. Die ständige Arbeitsgruppe WG TECH solle ihre Arbeit zu diesem Teil der Tabelle fortführen und nach ca. 6 Monaten könne diese im schriftlichen Verfahren angenommen werden.

Die Tagung stimmt der Streichung aller Nummern der Tabelle, für die es in der EU keine Entsprechung gibt (einschließlich der „-“ Kennzeichnungen für die EU) und allen daraus resultierenden redaktionellen Folgeänderungen stillschweigend zu (Streichung der Verweise auf die Nummern 34 bis 60 in Abschnitt B.1). Als Konsequenz der Streichung von Nummer 60 aus der Tabelle, werden auch die betrieblichen Kompatibilitätskennzeichnungen „GE“ und „CW“ als ETV-Bestimmungen gelöscht.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, zu diesem Thema der betrieblichen Kompatibilitätskennzeichnungen zurückzukommen, wenn abzusehen sei, dass sich der Widerstand der EU-MS ändere.

Der **Vertreter der EU** macht darauf aufmerksam, dass obwohl Vorschlag 9 mit „*unterstützt*“ markiert, der von der EU vorgeschlagene Text aber im Kommentar des OTIF-Sekretariates dennoch verändert worden sei.

Aufgrund dieser Änderung des 9. Vorschlags der EU habe sich der Status von „*unterstützt*“ zu „*zur Diskussion und Entscheidung*“ geändert.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass die Schwierigkeit mit dem vom OTIF-Sekretariat geänderten Text darin bestehe, dass man nun meinen könnte, die Bewertungspflicht gelte auch nach der bereits erteilten Genehmigung weiter.

Das **Sekretariat** erklärt, dass ein Güterwagen während der modularen Bewertung nicht nummeriert worden sein könnte und seine Nummer erst am Ende des Herstellungsprozesses erhalte. Gemäß Artikel 14 ATMF müssten zum Betrieb zugelassene Fahrzeuge aber klar einen

eindeutigen Identifikationscode (die Fahrzeugnummer) tragen. Die Zulassungsbehörde solle sicherstellen, dass der zum Betrieb zugelassene Güterwagen nummeriert und die Nummerierungsvorschriften aus Anlage PP eingehalten worden seien.

Die **GEB** schlagen als Lösung für das vom Vertreter der EU angesprochene Problem den Zusatz „bei Erteilen der Zulassung“ am Ende des geänderten Textes vor. Dies wäre vollkommen im Einklang mit Artikel 14 § 1 ATMF und Artikel 15(1) der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57.

Der **Vertreter der EU** verlangt, dass dieselbe Verpflichtung nicht zweimal in unterschiedlichem Wortlaut aufgenommen werde.

Im Ergebnis der Diskussion wird folgender Text ans Ende des Abschnitts 6.2.2.1 gesetzt:

„Die Bestimmungen in Anlage PP (Fahrzeugidentifikation) werden nicht von den Bewertungsstellen als Teil der Module bewertet, sondern in Übereinstimmung mit Artikel 14 ATMF. Bevor die Zulassungsstelle die Zulassung erteilt, muss sie sicherstellen, dass die Bestimmungen aus Anlage PP eingehalten wurden.“

Der **Vertreter der EU** beantragt, diesen Text in die linke Spalte zu schreiben, da es in der EU keine Entsprechung gebe.

Diese Änderung wird stillschweigend angenommen.

Alle anderen mit „*unterstützt*“ markierten Vorschläge werden stillschweigend angenommen.

Betreffend die mit „*nicht unterstützt*“ markierten Kommentare der EU fordert Letztere, dass die Kommentare 16 und 18 zu den Anlagen LL HEISSLÄUFERORTUNG und VV BREMSKLOTZSOHLEN AUS VERBUNDWERKSTOFFEN diskutiert werden.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass der Inhalt der Anlagen in beiden Fällen aus dem Technischen Dokument der ERA stamme. In der innerhalb der EU geltenden technischen Spezifikation habe die Kommission die ERA dazu berechtigt, eine Liste der genehmigten Heißläuferortungen und Bremsklotzsohlen aus Verbundwerkstoffen zu veröffentlichen. Diese könnten von den Nutzern, den Haltern usw. in der Annahme, dass sie die Anforderungen der Vorschriften erfüllen, verwendet werden. Grund für diese Übergabe der Zuständigkeit für die Veröffentlichung der Liste an die ERA sei die in kurzen regelmäßigen Abständen stattfindende Reevaluierung im Lichte der Forschung und Innovation usw. Wenn diese Listen Teil der TSI wären, sei es schwer für die Wirtschaft, neue Produkte zu verwenden. Die ERA sei berechtigt, die Listen weiterzuentwickeln und zu veröffentlichen, unter Aufsicht und Verantwortung des RISC, der die ERA beauftragen könne, nötigenfalls wieder die alte Liste zu verwenden. Das Sekretariat habe für die ETV eine andere Alternative gewählt, d.h. die ERA-Liste in die ETV zu kopieren. Für die EU stelle dies keine saubere Zukunftslösung dar. Die EU schlage daher einen Verweis auf das ERA-Dokument vor, möglicherweise auch mit der Genehmigung des CTE. Auch hier sollte wieder die Möglichkeit bestehen, von der ERA verlangen zu können, nötigenfalls wieder die alte Liste zu verwenden.

Die **GEB** erklären, die Kommission mehrmals über ihre abweichende Auffassung betreffend den Status der Technischen Dokumente der ERA informiert zu haben. Gemäß Artikel 5(8) der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57 seien Technische Dokumente als TSI-Anhänge zu betrachten und sollten gemäß Artikel 6(1) der Interoperabilitätsrichtlinie 2008/57

(Abstimmung im RISC) angenommen werden. In mindestens einem, wahrscheinlich aber zwei Fällen hätten Technische Dokumente der ERA schon zu kritischen Sicherheitsproblemen geführt. Vor eineinhalb Jahren sei dies der Kommission von einem MS bereits gemeldet worden.

Das **Sekretariat** merkt an, dass der Vorschlag der EU, so er denn angenommen werde, zu dynamischen Verweisen führen werde. Das Thema der dynamischen Verweise sei in der WG TECH ausführlich diskutiert worden, mit dem Ergebnis, dass aus rechtlicher Sicht dynamische Verweise nicht annehmbar seien.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** bestätigt, dass dynamische Verweise durch die die Entscheidungsbefugnis auf ein aus anderen Mitgliedern bestehendes anderes Organ übertragen würde, nicht annehmbar seien.

CH unterstützt den Standpunkt des Stellvertretenden Generalsekretärs und weist darauf hin, dass die ERA bei der Aufnahme derartiger technischer Vorschriften der ERA in die ETV umgehend den GS über die technischen Vorschriften zu informieren habe, so dass dieser das schriftliche Verfahren gemäß Artikel 21 § 3 der Geschäftsordnung des CTE in die Wege leiten könne.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** merkt an, dass der CTE bei dieser Tagung über die Verwendung des schriftlichen Verfahrens zu diesem Thema entscheiden könne. Schließlich sei es genau für derartige Zwecke eingeführt worden.

Der **Vertreter der EU** gibt sich verwundert über ein derart konservatives Verhalten. Ziel der aktuellen Reform des Eisenbahnsektors sei die Reduzierung der staatlichen Interventionen und die Vereinfachung der Vorschriften. Es sei unverständlich, warum der Eisenbahnsektor lieber jede Detailfrage gesetzlich geregelt haben wolle. In den spezifischen Fällen der Heißläuferortungen und Bremsklotzsohlen aus Verbundwerkstoffen stünden große technische Neuerungen bevor. Scheinbar gebe es aber den Wunsch, alles im Detail zu regulieren, anstatt ein geeignetes Mittel für die Erreichung eines bestimmten Ziels anzugeben. Es solle keine bestimmte Technik vorgeschrieben werden, sondern es handle sich lediglich um den Versuch sicherzustellen, dass wenn ein Nutzer eine bestimmte Technik anwenden will, diese auch konform ist und er sie anwenden kann. Gleiches würde auch für Normen gelten, wenn ein Normierungsorgan eine Norm entwickelt. Die Information werde im Amtsblatt veröffentlicht, so dass jeder, der die Norm anwendet, die grundlegenden Anforderungen der entsprechenden Richtlinie erfüllt. Statt eines dynamischen Verweises könne auch darauf hingewiesen werden, dass die ERA eine Liste der genehmigten Bremsklötze mit Konformitätsvermutung mit den grundlegenden Anforderungen veröffentlicht. Dies sei eine Aufgabe für die ERA. Er schlägt vor, die Rolle der ERA anzuerkennen und ihre Dienste in Anspruch zu nehmen. Die ERA habe die für die Durchführung dieser Arbeiten nötigen Kapazitäten und die Frage nach den Modalitäten für die Zusammenarbeit mit der ERA sollte mit dem Sekretariat diskutiert werden. Die Aufnahme einer statischen Liste in die ETV würde sowohl den EU-OTIF-MS als auch den Nicht-EU-OTIF-MS Probleme bereiten, da ihnen unterschiedliche rechtliche Informationen vorliegen würden. Das schriftliche Verfahren könne möglicherweise dazu verwendet werden, die Rechtstexte fortlaufend zu synchronisieren.

Der **Vorsitzende** gibt an, die Argumente der EU zu verstehen und denkt, die Tagung werde dem zustimmen. Er halte dieses Vorgehen in der Zukunft zwar für machbar, im Moment funktioniere die Zusammenarbeit zwischen OTIF und ERA aber nicht. Eine Aufgabe für die

Zukunft bestehe darin, eine Zusammenarbeit einzurichten, einschließlich der Möglichkeit des Sekretariates, Einfluss auf die Arbeiten der ERA zu nehmen.

CH sieht zwei Möglichkeiten; einmal die gleichzeitige Annahme einer aktualisierten Liste einhergehend mit einer Koordination des Annahmeverfahrens zwischen EU und OTIF oder die Annahme zweier separater Listen durch den CTE und die ERA mit gegenseitiger Anerkennung dieser separaten Listen.

Infolge der Diskussionen zieht der **Vertreter der EU** die Vorschläge 16 und 18 der EU auf Entfernen der Liste aus den Anhängen LL und VV zurück, vorausgesetzt seine nachfolgende Erklärung werde in die Niederschrift aufgenommen:

„Diese Anlage entspricht dem von der ERA veröffentlichten Technischen Dokument. Da dieses TD von der ERA regelmäßig aktualisiert wird, wird das Kopieren seines Inhalts in die ETV aufgrund der Verzögerung bei der Aktualisierung des OTIF-Textes zu Interoperabilitätsproblemen oder Diskriminierungen zwischen EU- und Nicht-EU-MS führen.“

Der CTE beauftragt die Kommission, das OTIF-Sekretariat und die ERA das Thema zu diskutieren und ein Verfahren für die gleichzeitige Veröffentlichung der Listen zu finden und dieses dann der WG TECH zur Diskussion vorzulegen.

Anlage PP der ETV WAG

Vorschlag 28, Klärung der Mischung aus aktuellem und zukünftigem Text der Anlage P:

Der **Vertreter der EU** merkt an, dass laut ERA auch PP.12 und nicht nur PP.11 gelöscht werden sollte.

Das **Sekretariat** stimmt diesem Vorschlag der EU nicht zu und erklärt, dass das Problem mit Abschnitt PP.11 darin bestehe, dass es Sonderfahrzeuge, nicht Güterwagen betreffe und wie Abschnitt PP.10 über Personenwagen behandelt werden sollte. Daher schlage das Sekretariat vor, Abschnitt PP.11 zu löschen. Abschnitt PP.12 behandle die Buchstabenkennzeichnung für Güterwagen und sollte den Positionen 5 bis 8 in der Güterwagenkodierung entsprechen. Diese Bestimmung finde sich aktuell auch im EU-Text, das Sekretariat habe sie lediglich übernommen. Sollte sie in Zukunft aus den EU-Vorschriften verschwinden, könne eine ähnliche Lösung wie die soeben für die Technischen Dokumente der ERA diskutierte gefunden werden.

Der **Vertreter der EU** gibt an, dass Abschnitt PP.12 in der EU nicht gelte. Die **ERA** bestätigt das. Dieser Text trete erst am 1. Januar 2014 in Kraft.

Die **GEB** bestätigt, dass die Buchstabencodes seit jeher in der TSI Verkehrsbetrieb zu finden gewesen seien und dass die EU sie zukünftig wohl in die NVR Entscheidung aufnehmen wolle.

Das **Sekretariat** erklärt, bei der Übertragung einiger Teile der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung in die ETV WAG große Mühe gehabt zu haben. Es habe sich dabei auf die kürzlich zusammengelegte TSI Verkehrsbetrieb gestützt. Die Kodierung der Wagenummer und insbesondere des Wagentyps hätten harmonisiert und reguliert werden müssen, so dass

ein und derselbe Code innerhalb und außerhalb der EU nicht mehrere Bedeutungen haben könne.

Die **GEB** bestätigt, dass Anlage P der geltenden TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (Kommissionsbeschluss 2011/314/EU) einen Buchstabencode für Güterwagen enthalte. Diese Anlage gelte vom 1. Januar 2012 bis zum 31. Dezember 2013. Dieselbe TSI umfasse auch eine Anlage Pa, die ab 1. Januar 2014 gelte. Abschnitt PP.12 der Anlage PP der ETV WAG entspreche somit Anlage P der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung.

Der **Vertreter der EU** zieht seinen Vorschlag auf Streichung des Abschnitts PP.12 zurück.

Schlussfolgerung:

Abschnitt PP.11 wird entfernt und durch „(für Güterwagen nicht relevant)“ ersetzt.

Alle vom OTIF-Sekretariat mit „unterstützt“ markierten Vorschläge der EU (Vorschläge 19, 20 und 24, Seiten 18-22) werden stillschweigend angenommen.

Mit „teilweise unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

EU-Vorschlag Nr. 22 auf Streichung des RIV-Beispiels

Das **Sekretariat** erklärt, dass das RIV-Beispiel für bereits verkehrende Güterwagen benötigt werde. In Abschnitt PP.5.1 sei eine ausführliche Erklärung der Verwendung der RIV-Kennzeichnung zu finden. Aus dieser Erklärung gehe klar hervor, dass die RIV-Kennzeichnung ab dem Inkrafttreten der ETV WAG nicht mehr verwendet werden dürfe.

Der CTE nimmt den Vorschlag des **Sekretariates** auf Hinzufügen folgender Bemerkung direkt unter den Beispielen an:

“Bem. zu den Beispielen:

Das RIV-Beispiel gilt nur für bereits verkehrende Güterwagen, d.h. nicht für nach dem Inkrafttreten der ETV WAG (einschließlich dieser Anlage) zugelassene Güterwagen, siehe Abschnitt PP.5.1.

Der gepunktete Rahmen ist nicht Teil der Kennzeichnung.”

EU-Kommentar 21:

Dieser Kommentar wurde nicht kategorisiert, da es sich um keinen Vorschlag handelt.

Der **Vertreter der EU** fragt, warum der geltende TSI-Text in der ETV nicht über beide Spalten hinweg erscheine.

Das **Sekretariat** erwidert, dass der gesamte Text der rechten Spalte sich in Kapitel 1 der Norm befinde, die Norm aber noch andere Bestimmungen enthalte, z.B. müssten die Kennzeichnungen lesbar sein, Graffiti entfernt werden, die Kennzeichnung eingerahmt werden usw. Es schlage daher die Verwendung der Norm als aktuellstes Referenzinstrument vor.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass die EU bezüglich der Verwendung von Normen eine klare Philosophie habe. Die EN-Normen würden von der Wirtschaft entwickelt und von dieser auf freiwilliger Basis angewendet. Im Ausschuss für Eisenbahninteroperabilität und -sicherheit (RISC) hätten ausführliche Diskussionen über die obligatorische Verwendung von Normen in den TSI stattgefunden. Schließlich habe man einstimmig beschlossen, derartige Verweise auf Normen weitestgehend zu vermeiden und eine Vermischung aus den obligatorischen Vorschriften der TSI mit den freiwilligen Vorschriften der Normen ebenfalls zu vermeiden. Sollte sich die Übernahme der Bestimmungen der vorläufigen Norm in die ETV als nötig erweisen, so sollten diese vollständig in die ETV kopiert werden. Die Diskussionen, ob die Bestimmungen der Norm in die obligatorischen Vorschriften übernommen werden sollten, seien innerhalb der EU bereits abgeschlossen. Das Ergebnis sei der Wortlaut in der rechten Spalte des ETV-Entwurfes. Er wiederholt seine Forderung, den Text der rechten Spalte über beide Spalten zu zeigen.

Das **Sekretariat** erklärt, dass ein fehlender Verweis auf die Norm ein Sicherheitsrisiko darstellen könne, wenn z.B. Graffiti oder an Güterwagen angebrachte Werbung nicht entfernt würden, könne dies sicherheitsrelevante Kennzeichnungen unlesbar machen.

CH kommentiert die Graffiti-Frage. Die Verpflichtung eine Kennzeichnung anzubringen bedeute auch, dass diese Kennzeichnung lesbar sein müsse. Eine unlesbare Kennzeichnung sei keine Kennzeichnung. In Erwägung aller vom Sekretariat vorgebrachten Argumente seien keine zusätzlichen Vorschriften notwendig.

Die **GEB** bringt zwei gegensätzliche aber kohärente Ansichtsweisen vor. Für die heute zu treffende Entscheidung schließe sie sich dem Ziel der EU an, eine größtmögliche Harmonisierung zwischen den geltenden TSI und ETV zu erzielen. Andererseits würde in der überarbeiteten TSI Güterwagen das Ziel verfolgt, Verweise auf Normen grundsätzlich zu entfernen. Dadurch werde die vom Sekretariat beschriebene Situation geschaffen. Das Personal vor Ort habe große Schwierigkeiten die Kennzeichnungen zu finden und auszuwerten, wenn diese nicht obligatorisch sind. Dies könne Sicherheitsprobleme entstehen lassen. Für den Moment unterstütze die **GEB** den Vorschlag der EU. Der vollkommen berechtigte Standpunkt des Sekretariates könne zu einem späteren Zeitpunkt in Betracht gezogen werden.

Der Vorschlag des **Vorsitzenden**, den Verweis auf die Norm zu entfernen und den EU-Text über die gesamte Seitenbreite zu drucken, wird stillschweigend angenommen.

Der **Vorsitzende** macht die Tagung darauf aufmerksam, dass das Problem dadurch nur teilweise gelöst sei. Sollte in der überarbeiteten TSI Güterwagen nicht mehr auf Normen verwiesen werden, müsse der CTE eine Lösung für derartige Fälle finden.

Für das **Sekretariat** stellt das Entfernen des Verweises auf die Norm ein Sicherheitsrisiko dar.

EU-Vorschlag Nr. 26 auf Hinzufügen von zwei Tabellen gemäß Kommissionsbeschluss 2011/314/EU:

und

EU-Vorschlag Nr. 27 auf Hinzufügen einer Erklärung für das Hinzufügen von zwei Tabellen in Abschnitt PP.5:

Der **Vorsitzende** erinnert die Tagung daran, dass diese Tabellen das Güterwagennummeriersystem beinhalteten.

Die **GEB** macht darauf aufmerksam, dass durch die Übertragung der TSI in die ETV zwar der Inhalt der TSI, nicht aber die Bestimmungen des Kommissionsbeschlusses zur TSI, der ebenfalls einige wichtige Vorschriften enthielte, übertragen worden sei. Artikel 3 des Kommissionsbeschlusses 2011/314/EU beinhalte die Übergangsbestimmung für die Neunummerierung eines Fahrzeugs, das verkauft oder erneut ausgeliehen wird, ohne Änderung der technischen Eigenschaften zum Zeitpunkt der erneuten Registrierung. Sie schlägt vor, die Bestimmungen aus Artikel 3 in die ETV zu integrieren. Die Bestimmung, die Wagennummer nach dem 31. Dezember 2013 zu ändern, würde nur zugelassen, wenn sich die technischen Eigenschaften geändert hätten.

Der **Vertreter der EU** bestätigt, dass es sich hier um ein hoch kompliziertes Thema handele. Er bittet den CTE, Anlage PP nicht zu ändern, da sie das Ergebnis harter Arbeit der ERA sei und die EU-MS noch nicht darüber abgestimmt hätten. Er bestätigt auch den Vorschlag, zwei Tabellen in Sektion PP.6 einzufügen, da dies einfacher sei als das Einfügen von Bemerkungen.

Der Vorschlag der GEB, aufgrund der Unterschiede im Wortlaut die gesamten Anlagen P und Pa von der TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung in die ETV WAG zu übertragen, wird stillschweigend angenommen.

Da die OTIF keine unverständlichen Vorschriften herausgebe, fordert das **Sekretariat** einen Beschluss bezüglich der Streichung der gelb hinterlegten Zeile in der Tabelle in Abschnitt PP.6.1. Die Zeile sei missverständlich und beinhalte keinerlei nützliche Informationen.

Der **Vertreter der EU** fordert, die Tabelle trotz Fehler in Anlage PP der ETV zu kopieren. Es blieben drei Jahre Zeit, um auf diese Frage zurückzukommen und mögliche kleine Fehler aus der Tabelle zu entfernen.

Der Beschluss, den Text in Abschnitt PP.5 (Erklärung der „RIV“-Kennzeichnung) nicht zu ändern, wird stillschweigend getroffen.

Der **Vorsitzende** wiederholt, dass alle mit „*teilweise unterstützt*“ markierten EU-Vorschläge ausführlich diskutiert und stillschweigend angenommen worden seien. Der Text werde in Übereinstimmung mit der Niederschrift angepasst werden.

EU-Vorschlag Nr. 23, den letzten Satz der Anlage Pa, TEIL 2 KENNZEICHNUNG DER WAGEN MIT IHRER NUMMER UND DEN ENTSPRECHENDEN KENNBUCHSTABEN in den gemeinsamen Text aufzunehmen (markiert mit „*nicht unterstützt*“):

Nach der Auswertung des Kommentars des Sekretariates betrachtet der **Vertreter der EU** die von der EU vorgeschlagene Änderung immer noch als notwendig und pocht auf die Annahme des Vorschlags, nach dem Halter ihre eigene Nummerierung in der Kennzeichnung haben könnten.

Das **Sekretariat** hält die Bestimmung über die eigene Kennzeichnung des Halters auf dem Fahrzeug in den EU-Vorschriften annehmbar für Lokomotiven. Bei Güterwagen, wo mehrere Halter möglicherweise die gleiche Nummer verwenden, könnte die Eindeutigkeit der Nummer

gefährdet werden und Betriebs- und Sicherheitsprobleme entstehen. Für Güterwagen schlägt das Sekretariat die Beibehaltung nur der 12-stelligen Nummer vor, diese sei ausreichend.

Die **GEB** sind mit dem Vorschlag des Sekretariates absolut einverstanden, da der Vorschlag nur für Lokomotiven und Triebfahrzeuge gedacht gewesen sei. Sie fragt, ob der Vorschlag sich auch auf Sonderwagen wie diejenigen zur Instandhaltung der Infrastruktur anwenden lasse.

Das **Sekretariat** antwortet, dass Sonderfahrzeuge nicht als Güterwagen angesehen würden.

Der **Vorsitzende** bittet den Vertreter der EU, den Vorschlag zurückzuziehen, zumal er nur für Lokomotiven, Triebfahrzeuge und Sonderfahrzeuge, nicht jedoch für Güterwagen gelte, und somit für die ETV WAG irrelevant sei.

Der **Vertreter der EU** zieht seinen Vorschlag, die Rechte der Halter, ihre eigene Nummer zur Kennzeichnung hinzuzufügen, nicht zu beschränken, nicht zurück, auch wenn diese Kennzeichnung klar von der EVN-Nummer (European Vehicle Number) unterscheidbar sein müsse.

CH merkt an, dass mit diesem Vorschlag lediglich bezweckt werden solle, den Haltern zu ermöglichen, ihre eigene Kennzeichnung hinzuzufügen, es sei völlig irrelevant, ob dies nun in die TSI WAG aufgenommen sei oder nicht. CH neige eher dazu, diese Möglichkeit in der ETV WAG nicht zuzulassen.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** schlage vor, zur Erleichterung der Identifizierung der EVN eine Bestimmung hinzuzufügen. Er erinnert die Tagung daran, dass gemäß dem Protokoll von Luxemburg nach 2014 möglicherweise eine Pflicht eingeführt werde, bei Kauf des Fahrzeugs auf Kredit eine weitere 20-stellige Fahrzeugnummer auszuweisen.

Der **Vorsitzende** schlägt vor, am Beispiel der TSI OPE eine Bestimmung in die ETV WAG aufzunehmen, anhand derer Halter ihre eigene Nummer zur Kennzeichnung hinzuzufügen können. Diese den Haltern innerhalb der EU gewährte Möglichkeit sollte auch den Haltern in den Nicht-EU-MS zugestanden werden.

CH sagt, dass als Bedingung für die Aufnahme dieses Vorschlags in die ETV WAG die WG TECH beauftragt werden sollte, allgemeine Bedingungen für die Kennzeichnung und insbesondere für die Identifikation der EVN zu entwickeln.

Bei Annahme durch den CTE erklärt das **Sekretariat** sich bereit, die eigene Kennzeichnung des Herstellers hinzuzufügen, erinnert aber daran, dass diese Bestimmung voraussichtlich später wieder gelöscht werden müsse, da sie nicht im Einklang mit EU-Beschluss 2011/314/EU stehe, welche nur auf Lokomotiven, Triebfahrzeuge und Sonderfahrzeuge anwendbar sei.

Zur Beendigung der Diskussion schlägt der **Vertreter der EU** eine Abstimmung über diesen Vorschlag vor.

Ergebnis der Abstimmung: 5 Ja-Stimmen bei 4 Nein-Stimmen. Der Vorschlag der EU ist angenommen.

Es gibt keine weiteren Änderungsvorschläge der ETV WAG von Seiten der MS oder Organisationen.

Ergebnis der Abstimmung über die Annahme der ETV WAG samt aller Anlagen, einschließlich der während der Tagung angenommenen Änderungen:

11 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen.

Schlussfolgerung:

Die ETV WAG wird einschließlich der in der Tagung beschlossenen Änderungen einstimmig angenommen.

Der **Vorsitzende** dankt dem CTE für die schnelle und erfolgreiche Arbeit im Sinne des Eisenbahnsektors.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die deutschen und französischen Fassungen der nun angenommenen englischen Fassung nach Abschluss der Übersetzungen der Abstimmung im schriftlichen Verfahren gemäß Geschäftsordnung unterzogen werden würden.

5.4 ETV GEN-D: BEWERTUNGSVERFAHREN (MODULE) (neu) ETV GEN-G: ETV GEN-G GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE (CSM) FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN (RA) (neu)

Der **Vorsitzende** schlägt vor, das vom Generalsekretär kommentierte Positionspapier der EU als Grundlage für die Diskussionen über und Änderungen an den ETV-Entwürfen zu verwenden.

5.4.1 ETV GEN-D: BEWERTUNGSVERFAHREN (MODULE) (neu)

1. Mit „unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

Der **Vorsitzende** schlägt vor, ETV GEN-D gemäß den Vorschlägen der EU (Seiten 4 bis 6 des vom Generalsekretär kommentierten EU-Positionspapiers) zu ändern. Diese vom Sekretariat mit „unterstützt“ markierten Vorschläge werden mit den von **RS** vorgeschlagenen und von der **EU** unterstützten Änderungen (in Absatz 3 des 2. Kapitels, Seite 11 der engl. Fassung (S. 10 deutsche Fassung) „verwendet“ durch „auf den Markt gebracht“ und nicht durch „hergestellt“ zu ersetzen) stillschweigend angenommen. Der Begriff „hergestellt“ würde den Anwendungsbereich dieser Bestimmung nur auf die Herstellung der Interoperabilitätskomponente (IK) in diesem speziellen Land beschränken. Ziel sollte aber die Bewertung aller in einem Vertragsstaat auf den Markt gebrachten IK sein.

Der redaktionelle Vorschlag der **ERA** zur englischen Fassung, „used on their territory“ durch „placed on the market on their territory“ zu ersetzen wird stillschweigend angenommen.

Der Vorschlag der EU auf Seite 6 des EU-Positionspapier zur ETV GEN-D (Abschnitt 5.5 auf Seite 85 engl. Fassung) wird markiert mit „zur Diskussion und Entscheidung“.

2. Mit „teilweise unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

EU-Vorschlag auf Entfernen des zweiten Satzes im zweiten Absatz in Abschnitt 0:

Der **Vertreter der EU** akzeptiert die in den Kommentaren des Sekretariates vorgeschlagene Lösung, diesen Satz zu entfernen.

EU-Vorschlag den Text in Abschnitt 4 zu vereinfachen, Seiten 81 bis 84 (ETV GEN-D, Kapitel 4: Bewertung nationaler Regeln):

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass die Gesetzgeber der EU eine Harmonisierung der Verfahren zur Bewertung der Konformität mit nationalen Bestimmungen nicht für nötig erachtet hätten, da die Bewertung nur im jeweiligen Land gelte. Zudem sei die gegenseitige Anerkennung der Bewertung lokaler (nationaler) Gültigkeit möglich. Darüber hinaus würde die Einführung derartiger Bestimmungen aus rechtlicher Sicht eine Verpflichtung für die EU-OTIF-MS nach sich ziehen, nachdem diese ihre gemäß Artikel 42 COTIF abgegebene Erklärung, die Anhänge APTU und ATMF nicht anzuwenden, zurückgezogen haben werden. Sollten einige Nicht-EU-OTIF-MS die Einführung solcher Bestimmungen zur Harmonisierung der Verfahren zur Bewertung der Konformität mit nationalen Vorschriften befürworten, beantrage er, im Text hinreichend klar darauf hinzuweisen, dass diese Bestimmungen auf die EU-OTIF-MS keine Anwendung fänden. Er danke auch dem Sekretariat für seine teilweise Unterstützung des EU-Vorschlags.

RS bestätigt, dem Sekretariat bei der Entwicklung dieser für die Nicht-EU-OTIF-MS sehr nützlichen Bestimmungen geholfen zu haben. Gegen die Erweiterung des Textes in der linken Spalte, mit dem Hinweis, dass diese Bestimmungen auf EU-OTIF-MS keine Anwendung fänden, sei nichts einzuwenden.

Auf die Bitte **CH** nach einer Erläuterung der Notwendigkeit der Bewertung der Konformität mit nicht gegenseitig anerkannten nationalen technischen Anforderungen antwortet **RS**, dass die Bewertung in den APTU gefordert werde und das vorgeschlagene Verfahren eine mögliche Lösung darstelle. **RS** schlage vor, diese Bestimmungen als Empfehlungen und nicht als Verpflichtungen anzunehmen.

Der **Vorsitzende** spricht sich gegen die Aufnahme von Empfehlungen in einen Rechtstext aus.

Das **Sekretariat** macht darauf aufmerksam, dass irgendeine Art von Bestimmungen für die Bewertung mit notifizierten nationalen technischen Vorschriften erlassen werden müsse. Dem Vorschlag der EU zu folgen, würde bedeuten, dass jeder MS eine zuständige Stelle benennen müsse (benannte Stelle). Folglich müsse die Definition der Bewertungsstelle geändert werden, da die Bestimmungen betreffend die Bewertungsstelle (Kapitel 1) auch für eine derart benannte Stelle gelten müssten. Auch der Text in der rechten Spalte müsse erheblich erweitert werden. Hinzugefügt werden müssten die Bestimmungen der Interoperabilitätsrichtlinie betreffend die Notifizierung von benannten Stellen und die Notifizierung der Verfahrensregeln, so dass der Antragsteller die (verschiedenen) Verfahren jedes einzelnen Landes finden könne. Bei den vom Sekretariat in Zusammenarbeit mit RS erstellten OTIF-Bestimmungen hätten die Zeit- und Geldersparnisse für den Antragsteller bei Verwendung eines harmonisierten Verfahrens, wie in den Bewertungsmodulen für die Überprüfung der Konformität mit den ETV-Anforderungen vorgesehen, im Vordergrund gestanden. Gemäß den OTIF-Bestimmungen falle die „Betriebszulassung“ in den Verantwortungsbereich der nationalen Behörde, die sicherstellen müsse, dass alle Bewertungen erfolgreich abgeschlossen worden seien. Daher müsse der Antrag auch nicht direkt bei der benannten Stelle, sondern bei der Behörde gestellt werden, die dann die Bewertung entweder selbst durchführen oder eine

der Bewertungsstellen damit beauftragen könne, vorzugsweise eine derjenigen, die die ETV-Bewertung gemäß den Modulen aus den Kapiteln 2 und 3 der ETV GEN-D durchgeführt hätten. Dies sei der Hauptgrund für ein harmonisiertes Verfahren, das der Antragsteller in allen MS gleichermaßen vorfinden würde. Das **Sekretariat** habe kein Problem damit, den Titel zu ändern, so dass klar daraus hervorgehe, dass diese Bestimmungen nur für Nicht-EU-OTIF-MS gelten.

Der **Vertreter der EU** dankt dem Sekretariat für die Erläuterungen. Zweck dieses Kapitels sei also weniger die Harmonisierung der Verfahren als die Einführung eines Verfahrens für diejenigen MS, in denen ein solches noch nicht bestehe. Die einfachste Lösung sei seiner Ansicht nach die Einführung des folgenden Satzes, der auch anderweitig zu finden sei: „Bestehen keine nationalen oder EU-weiten Bestimmungen, ist das folgende Verfahren anzuwenden.“ Auf diese Weise müssten die in einigen EU-MS bereits bestehenden Verfahren nicht geändert werden.

In einer Diskussion zwischen dem **Vertreter der EU**, dem **Sekretariat**, der **GEB**, dem **Stellvertretenden Generalsekretär** und **RS** einigt man sich schließlich darauf, folgenden Text zu Beginn von Kapitel 4 hinzuzufügen:

„Bestehen in einem Vertragsstaat für die Bewertung der Konformität mit den notifizierten nationalen technischen Anforderungen/Vorschriften zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser ETV keine geltenden Bestimmungen, so ist folgendes Verfahren anzuwenden:“

Auf Bitten **BiH** wird eine französische Übersetzung des Textes geliefert.

Der zusätzliche Text zu Beginn von Kapitel 4 (Seite 81) und das Entfernen von Abschnitt 5.2 (Seite 83) werden stillschweigend angenommen.

Der **Vertreter der EU** verlangt seine Stellungnahme, dass die Bestimmungen in Kapitel 4 VERFAHREN ZUR BEWERTUNG DER KONFORMITÄT EINES TEILSYSTEMS MIT NOTIFIZIERTEN NATIONALEN TECHNISCHE ANFORDERUNGEN nicht für EU-OTIF-MS gelten, in die Niederschrift aufzunehmen.

EU-Vorschlag auf Streichen des Begriffes „Wert“ aus Anlage 3:

Der **Vertreter der EU** wiederholt seinen Vorschlag, den Begriff „Wert“ aus dem zweiten Satz in Anlage 3 zu entfernen. Er stimme mit der Meinung des Sekretariates, dass diese Tabelle die *Äquivalenz* von Zertifikaten und sonstigen Dokumenten zeige, nicht überein; sie zeige eine *Korrelation* zwischen den Dokumenten und er schlage daher vor, im Titel „Äquivalenztabelle“ durch „Entsprechungstabelle“ zu ersetzen.

Das **Sekretariat** erklärt, diese Tabelle als Hilfestellung für Nutzer, Behörden und Antragsteller erstellt zu haben, damit klar werde, welche Dokumente den gleichen Zweck und den prinzipiell gleichen Inhalt und Wert hätten. Kürzlich sei dem Namen der EU-Dokumente ein „EG“ vorangestellt worden, das in OTIF-Dokumenten nicht verwendet werden könne. Die von EU und OTIF erstellten Dokumente enthielten die gleichen Anforderungen, hätten nur zwei unterschiedliche Titel. Die EG-Konformitätserklärung beispielsweise werde gemäß den EU-Vorschriften erstellt und entspreche der in der ETV GEN-D spezifizierten Konformitätserklärung. Dennoch könne man der Titeländerung von „Äquivalenztabelle“ zu „Entsprechungstabelle“ zustimmen.

Der Vorschlag des **Vorsitzenden** die Tabelle in „Entsprechungstabelle“ umzubenennen wird stillschweigend angenommen.

Schlussfolgerung:

1. Anlage 3 wird umbenannt in „ENTSPRECHUNGSTABELLE FÜR OTIF- UND EU-ZERTIFIKATE UND SONSTIGE NACHWEISDOKUMENTE“.
2. Im ersten Satz wird „Tabelle“ durch „Entsprechungstabelle“ ersetzt,
3. Der dritte Satz wird wie folgt geändert: „Zweck und Inhalt sind jedoch gleich.“

Dies macht eine redaktionelle Änderung in Kapitel 0 ÄQUIVALENZ erforderlich; der zweite Satz wird wie folgt geändert: Siehe „Entsprechungstabelle in Anlage 3“.

3. Mit „zur Diskussion und Entscheidung“ gekennzeichnete EU-Vorschlag:

EU-Kommentar zu Abschnitt 5.5 der ETV GEN-D (Seite 85 des EU-Dokuments):

Der **Vertreter der EU** merkt an, dass eine solche Bestimmung sich nur sehr schwer anwenden lasse. Es müsse klar sein, zu welchem Zeitpunkt die Risikoevaluierung durchgeführt werden solle und ob es sich dabei um eine obligatorisch oder freiwillig anzuwendende Bestimmung handele. Dieses Fragen würden derzeit innerhalb der EU diskutiert. Er teile die Ansicht des Sekretariates nicht, dass die zulassende Behörde berechtigt sein sollte, eine explizite Risikobewertung und -evaluierung zu verlangen, wenn weder die ETV noch die nationalen Bestimmungen eine ausreichende Grundlage für eine vollständige Konformitätsbewertung mit den grundlegenden Anforderungen böten. Die Entscheidung solle dem Antragsteller überlassen werden. Außerdem sei die Notwendigkeit derartiger Bestimmungen überaus zweifelhaft.

Das **Sekretariat** bestätigt, dass es sich hier um eine schwierige Angelegenheit handele. Diese Bestimmung sei als eine Art „Sicherheitsventil“ in den Vorschriften gedacht, auf deren Grundlage die Behörden – sofern der Antragsteller die Risikobewertung nicht schon auf eigene Initiative durchgeführt habe – von diesem für die Erteilung der technischen Zulassung eine explizite Risikobewertung und -evaluierung verlangen könnten; andernfalls müsse die Behörde die Zulassung verweigern. Teil der grundlegenden Anforderungen sei die sichere Integration des Teilsystems in dessen Umfeld. Dokument EU DV29 (Leitlinien) sehe vor, dass für eine sichere Integration all diese detaillierten Anforderungen in die Spezifikationen der TSI aufgenommen werden müssten, die zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen eingehalten werden müssen. Möglicherweise sei in den Vorschriften etwas vergessen worden. Wie bei früheren Tagungen bereits erwähnt, habe das Sekretariat festgestellt, dass in der geltenden TSI Güterwagen einige Sicherheitsbestimmungen fehlten. Die geltende TSI stimme nicht mit dieser DV29-Anforderung überein, nach der alle detaillierten Anforderungen aufgenommen werden müssen, damit alle Güterwagen die grundlegenden Anforderungen erfüllen. Für „passe-partout“ Güterwagen gemäß TSI WAG Kapitel 7.6.4 seien beispielsweise (ca. 20) zusätzliche Anforderungen aufgenommen worden. Diese gelten aber nur für Güterwagen des Profils G1 mit einem maximalen inneren Achsabstand von 17,5 m usw., nicht jedoch für Güterwagen des Profils G2, GC und sonstige. Bevor ein Teilsystem in Betrieb genommen werden könne, müsse die Konformität mit den grundlegenden Anforderungen überprüft werden. Diese Überprüfung sei abschließend durch die zulassende Behörde durchzuführen. Die benannte Stelle überprüfe lediglich die Einhaltung der Anforderungen der

TSI/ETV, nicht jedoch die Einhaltung der nationalen Anforderungen. Die Entscheidung über eine sehr kosten- und zeitintensive explizite Risikobewertung und -evaluierung sollte nicht von den benannten Stellen sondern auf höherer Ebene gefällt werden.

In Erwägung der Erklärung des Sekretariates akzeptiert der **Vertreter der EU** den Text in der linken Spalte und gibt an, nach Entsprechungen in den EU-Vorschriften zu suchen, die in die rechte Spalte eingefügt werden könnten.

Der Vorschlag des Vorsitzenden, Abschnitt 5.5 auf Seite 85 nicht zu ändern, wird stillschweigend angenommen.

4. Mit „nicht unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

EU-Vorschlag auf Streichen des ersten Satzes in Abschnitt 0 ÄQUIVALENZ:

Das **Sekretariat** erklärt, unter Äquivalenz die Gleichwertigkeit der Vorschriften zu verstehen. Da Input und Output der Bewertungen in Kapitel 4 den gleichen Spezifikationen unterliegen und den gleichen Zweck verfolgten wie die EU-Bestimmungen, seien sie trotz der sich unterscheidenden Bewertungsverfahren als äquivalent anzusehen.

Der **Vertreter der EU** fragt, warum sich am Anfang jeder ETV solch eine Äquivalenzerklärung befinde. In Artikel 3a ATMF seien die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung der „Inbetriebnahme“ von Eisenbahnfahrzeugen zwischen EU-MS und Vertragsstaaten dargelegt:

- volle Äquivalenz zwischen den Bestimmungen der geltenden TSI und den entsprechenden ETV,
- Verfügbarkeit aller für das Fahrzeug geltenden ETV,
- keine offenen Punkte hinsichtlich der Kompatibilität mit der Infrastruktur und
- keine Abweichungen für das Fahrzeug.

Die ETV GEN-D enthalte Module für die Überprüfung der Konformität mit den geltenden ETV. Das Sekretariat erachte es als sinnvoll, in Kapitel 4 der ETV GEN-D die Konformitätsbewertung mit den nationalen technischen Vorschriften aufzunehmen und in Kapitel 5 die Bewertung der sicheren Eingliederung, wobei es sich grundsätzlich um die Kompatibilität mit der Infrastruktur handele. Zwischen den beiden Kapiteln bestünden aber Unterschiede. Um eine Äquivalenz der ETV WAG zu erreichen, müssten nur Kapitel 2 und 3 äquivalent sein. Nur Kapitel 2 und 3 könnten als tatsächlich äquivalent bezeichnet werden.

Der **Vorsitzende** weist darauf hin, dass die Kapitel 2 und 3 in naher Zukunft auf gewöhnliche Güterwagen angewendet werden würden. Kapitel 4 und 5 würden auf die Mehrzahl der Güterwagen nicht angewendet werden, sondern nur auf besondere Güterwagen. Er schläge vor, die Äquivalenzerklärung für die Kapitel 4 und 5 zu entfernen.

Das **Sekretariat** betont, dass Kapitel 5 mit den EU-Vorschriften, d.h. mit Verordnung Nr. 352/2009 über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken äquivalent sei. Sowohl diese Vorschriften als auch deren Äquivalenz

sein unerlässlich. Die EU verstehe unter Äquivalenz wahrscheinlich absolut identische Vorschriften, für das **Sekretariat** bedeute Äquivalenz die Gleichwertigkeit der Vorschriften.

Vor dem Hintergrund, dass nur eine begrenzte Anzahl Güterwagen von Kapitel 4 betroffen seien, schlägt der **Vorsitzende** vor, den Text in Kapitel 0 nach den Worten „wurden...als äquivalent erklärt“ wie folgt zu ergänzen: „(mit Ausnahme von Kapitel 4)“.

Nach erneuter Prüfung hält der **Vertreter der EU** Kapitel 5 nicht länger für problematisch. Er bittet lediglich darum, einen Verweis auf die EU-Empfehlung 2011/217/EU über die „Inbetriebnahme von Fahrzeugen“ in die rechte Spalte aufzunehmen. Ansonsten unterstütze er die vom Vorsitzenden vorgeschlagene Änderung in Kapitel 0.

Der zusätzliche Text „(mit Ausnahme von Kapitel 4)“ nach den Worten „wurden...als äquivalent erklärt“ in Kapitel 0 und der zusätzliche Text „Siehe Empfehlung 2011/217/EU“ in der rechten Spalte zu Beginn des Kapitels 5.1 auf Seite 85 werden stillschweigend angenommen.

EU-Vorschlag: ERA als technisches Sekretariat einer Koordinierungsgruppe aus Bewertungsstellen (aufgrund von Geld- und Personalengpässen, die der Generalsekretär der 10. Generalversammlung im Juni 2011 mitgeteilt hat); Abschnitt 1.3.5 auf Seite 7 der UTP GEN-D:

Der **Vertreter der EU** betont die Wichtigkeit einer solchen Gruppe zum Informationsaustausch über die Anwendung der Verfahren zur Bewertung der Konformität und Eignung zur Verwendung von Interoperabilitätskomponenten zwischen den nationalen Bewertungsstellen. Innerhalb der EU habe die Kommission eine Koordinierungsstelle für benannte Stellen (NB Rail) ins Leben gerufen, für die die ERA als technisches Sekretariat fungiere. Er halte es für verfrüht, den CTE um eine Entscheidung bezüglich der Einrichtung einer solchen Gruppe zu bitten. Zunächst solle zwischen OTIF, Kommission und ERA eine Diskussion darüber stattfinden, wie die benannten Stellen der EU und die Bewertungsstellen der OTIF am besten koordiniert werden können. Die EU schlage vor, den Text etwas allgemeiner zu formulieren und die OTIF, die Kommission und die ERA zu beauftragen, vorbereitende Diskussionen im Hinblick auf eine praktische Lösung zur Koordinierung der Aufgaben einzuleiten.

Nach Ansicht des **Sekretariates** verfolge diese Gruppe das Ziel, die Arbeit und Standpunkte der Bewertungsstellen, zu denen auch die benannten Stellen gehören, zu koordinieren. Natürlich solle es nur eine Gruppe geben. Ein Mitglied der NB Rail habe bereits vor einem Jahr die Idee begrüßt, die NB Rail auf Bewertungsstellen der Nicht-EU-MS auszuweiten. Es sei jedoch nicht klar gewesen, ob die Kommission, die die NB Rail ins Leben gerufen hatte, ihre Genehmigung erteilen würde. Vor einigen Monaten habe das Sekretariat der ERA als technischem Sekretariat der NB Rail die Schaffung einer gemeinsamen Gruppe für EU- und Nicht-EU-OTIF-MS vorgeschlagen. Das **Sekretariat** sei erfreut darüber, dass die Kommission sich nun ebenfalls für eine gemeinsame Gruppe ausspreche. Die Frage, wer eine solche Gruppe ins Leben rufen könne, sei einfach zu beantworten: Der CTE. Den von der EU vorgeschlagenen Text halte es für zu unpräzise und lehne ihn ab. Die ERA könne auch weiterhin als technisches Sekretariat einer erweiterten NB Rail-Gruppe fungieren, schließlich habe sie bemerkenswerte Arbeit geleistet.

Die **GEB** bestätigt, dass es für den Sektor sehr nützlich wäre, nur eine Koordinierungsstelle für die Arbeit der Bewertungsstellen (einschließlich benannte Stellen) zu haben.

Der Vorschlag des **Stellvertretenden Generalsekretärs**, den ersten Absatz in Abschnitt 1.3.5 unverändert zu lassen und die beiden folgenden Absätze mit der detaillierten Beschreibung der Gruppe und ihrer Tätigkeiten zu streichen wird vom Vorsitzenden unterstützt und stillschweigend angenommen. Der **Vorsitzende** betont, dass auf diese Weise die funktionale Äquivalenz zwischen OTIF und EU sichergestellt werden könne.

Der **CTE** beauftragt das Sekretariat, die Kommission und die ERA, im Hinblick auf eine praktische Lösung für eine Koordinierungsgruppe für die Arbeit der Bewertungsstellen und benannten Stellen und im Interesse des Eisenbahnsektors und der Eisenbahnen Diskussionen zu führen, so dass doppelte oder zusätzliche Verpflichtungen für die benannten Stellen der EU vermieden werden können. Rechtliche Grundlage für die Einrichtung solch einer Gruppe sei Artikel 22 der Geschäftsordnung des CTE, wonach der CTE zur Einrichtung ständiger Arbeitsgruppen befugt sei.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** erinnert die Tagung daran, dass der erste Absatz in Abschnitt 1.3.5 die Möglichkeit einer gemeinsamen Gruppe nicht ausschließe. Als praktisches Beispiel einer gemeinsamen Gruppe nennt er die Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe zur Beförderung gefährlicher Güter der UNECE.

EU-Vorschlag auf Hinzufügen von Text in Abschnitt 1.3.5 mit dem Vorschlag, die Organisation der Gruppe zu diskutieren:

Der **Vertreter der EU** zieht diesen Vorschlag zurück.

EU-Vorschlag, den Text in Kapitel 5 auf Seite 85 als Empfehlung stehen zu lassen:

Nachdem das Sekretariat die rechtliche Grundlage erklärt und ein Verweis in die rechte Spalte eingefügt worden war, zieht der **Vertreter der EU** diesen Vorschlag zurück, da das Problem gelöst wurde.

EU-Vorschlag Anlage 4 der ETV GEN-D umzugestalten:

Der **Vertreter der EU** zieht diesen Vorschlag zurück, da das Problem gelöst wurde.

Es gibt keine weiteren Änderungsvorschläge der ETV GEN-D von Seiten der MS oder Organisationen.

Vor der Abstimmung kommt die Vollmacht der Ehemaligen Jugoslawischen Republik Mazedonien an, die Serbien mit ihrer Vertretung beauftragt. Das „eingeschränkte“ Quorum wird nun also um eine Stimme überschritten.

Ergebnis der Abstimmung über die Annahme der ETV GEN-D, einschließlich der während der Tagung angenommenen Änderungen:

12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen.

Schlussfolgerung:

ETV GEN-D wird einschließlich der in der Tagung beschlossenen Änderungen einstimmig angenommen.

5.4.2 ETV GEN-G: GEMEINSAME SICHERHEITSMETHODE (CSM) FÜR DIE EVALUIERUNG UND BEWERTUNG VON RISIKEN (RA) (neu)

Der **Vorsitzende** wiederholt, wie wichtig die Annahme der ETV GEN-G sei, so würde die Rolle der Bewertung der „sicheren Eingliederung“ angenommen und das Vorschriftenpaket für Güterwagen der OTIF sei komplett.

1. Mit „unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

EU-Vorschlag 1, zu Abschnitt 2.1 Text hinzuzufügen:

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Schlussfolgerung:

Hinzufügen des folgenden Textes ans Ende des ersten Satzes in Abschnitt 2.1: *„und im Sinne von Artikel 4 dieser ETV für signifikant erachtet werden“.*

EU-Vorschlag Nr. 3, Anlage II der Verordnung der EU-Kommission 352/2009 in die ETV GEN-G aufzunehmen und den sich darauf beziehenden Text in Abschnitt 6:

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Schlussfolgerung:

Der Text aus Anlage II der Verordnung der EU-Kommission 352/2009 wird als Anhang II in ETV GEN-G aufgenommen. In Abschnitt 6 wird Text eingefügt, der sich auf Anhang II bezieht.

2. Mit „nicht unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

Vorschlag der EU 2: die Definition von „Vorschlagender“ durch die Aufnahme von Eisenbahnunternehmen in Abschnitt 3(k) zu ergänzen:

Das **Sekretariat** erklärt, dass es hierfür in den OTIF-Bestimmungen keine Entsprechung zur EU-Sicherheitsrichtlinie gebe, dass die Eisenbahnen der Nicht-EU-OTIF-MS also laut COTIF nicht verpflichtet seien, zertifizierte Sicherheitsmanagementsysteme zu betreiben. Die geforderte Umsetzung der Risikokontrollmaßnahmen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 2004/49/EG sei für die OTIF somit nicht relevant. Die Rolle der Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber als Antragsteller für technische Zulassungen sei bereits geregelt.

Infolge der Erklärung des Sekretariates zieht der **Vertreter der EU** diesen Vorschlag zurück und bittet das Sekretariat der OTIF, den Kommentar des Sekretariates zum EU-Vorschlag in die Niederschrift mit aufzunehmen:

„Unter dem COTIF-Regime sind die Eisenbahnunternehmen und Infrastrukturbetreiber nicht verpflichtet, ihre betrieblichen Aktivitäten einer Risikobewertung zu unterziehen. Diese ETV GEN-G ist ein Instrument, mit dem der Vorschlagende und die zulassende Behörde in Zusammenhang mit der Zulassung von Fahrzeugen die sichere Integration überprüfen können.“

Die **GEB** macht darauf aufmerksam, dass die Pflicht Risikobewertungsverfahren anzuwenden in Anlage III Punkt 2.3 der Verordnung der Nr. 445/2011 der EU-Kommission über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und in Verordnung Nr. 352/2009 aufgenommen worden sei. Sie beantragt, die OTIF-Bestimmungen zu den CSM auf ihre Übereinstimmung mit den EU-Bestimmungen hin überprüfen zu lassen.

EU-Vorschlag Nr. 4 zur Ergänzung des Wortlauts am Ende von Abschnitt 9 durch die Beteiligung der ERA am Revisionsprozess der ETV GEN-G:

Der **Vorsitzende** erinnert die Tagung daran, dass es sich auch bei dieser Frage um die Koordination zwischen dem OTIF-Sekretariat und der Europäischen Kommission drehe. Er schlägt vor, diese wichtige Frage dadurch zu lösen, dass das Sekretariat, die Kommission und die ERA beauftragt würden, das Verfahren für die Weiterentwicklung der GEN-G zu diskutieren.

Dieser Vorschlag wird stillschweigend angenommen.

Der **Vertreter der EU** erklärt, dass das Verfahren zur Änderung der gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken (CSM für die RA) Konsequenzen für die ERA habe, da diese von der Kommission mit der Bewertung des Textes zur CSM für die RA beauftragt worden sei. Der Vorschlag für die OTIF-Bestimmungen sehe vor, dass jeder Vertragsstaat dem CTE Empfehlungen für die Änderungen des Textes aussprechen solle.

Das **Sekretariat** erklärt, dass die Änderungsvorschläge der ERA bereits in der WG TECH zugänglich gemacht werden würden, zu der die ERA stets eingeladen worden sei und an der sie auch immer teilgenommen habe. Es stimmt dem Vorschlag des Vorsitzenden zu und beantragt, folgende Zusammenfassung der Kommentare des Sekretariates zu diesem EU-Vorschlag in die Niederschrift aufzunehmen:

„Das Sekretariat stimmt zu, dass es zwischen den EU- und OTIF-Bestimmungen keine Unterschiede geben darf.

Dabei handelt es sich um eine allgemeine Anforderung für alle ETV. Es bedarf keiner gesonderten Gesetzgebung für die Koordination.

Die ERA erhält alle zukünftigen Vorschläge, einschließlich jener der OTIF-Mitgliedstaaten bei der WG TECH. Die ERA und ein Vertreter der Europäischen Kommission nehmen an der WG TECH und dem Fachausschuss für technische Fragen teil.

Dieser Vorschlag der EU betrifft ein tiefer gehendes Problem, das bei der Entwicklung von Eisenbahnvorschriften zwischen OTIF und EU weiterhin besteht und hier nicht gelöst werden kann. Der Fachausschuss für technische Fragen sollte der WG TECH einen entsprechenden Auftrag zur Lösung des Problems erteilen.“

Der **Vertreter der EU** zieht diesen Vorschlag daraufhin zurück.

Die **GEB** weist auf ein Problem in Abschnitt 4.1.1 auf Seite 18 hin, der einer ähnlichen EU-Bestimmung zu „Gefährdungsprotokollen“ entspreche. Der mit „Wird ein Fahrzeug mit Gefährdungsprotokoll von mehr als einem Betreiber betrieben...“ beginnende letzte Absatz sei

zur linken Spalte hinzugefügt worden. Nach Ansicht der GEB führt diese Vorschrift zu vier Problemen:

- sie existiert nicht in der EU,
- die Bedeutung von Betreiber sei unklar (Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber, Versender oder Empfänger),
- die Verpflichtung für den Halter gebe es im EU-Recht nicht,
- es sei nicht möglich die Gefährdungsprotokolle in Zusammenarbeit mit den Betrieb führenden Eisenbahnunternehmen zu verwalten (davon gebe es über 300).

Die **GEB** schlage vor, diesen Absatz zu löschen.

Das **Sekretariat** erklärt, dass mit der vorgeschlagenen Bestimmung die im vorstehenden und folgendermaßen beginnenden Satz „...*sobald das System genehmigt und in Betrieb genommen wurde*“ erwähnte Verpflichtung näher ausgeleuchtet werden sollte. Da in den OTIF-Bestimmungen für den internationalen Eisenbahnverkehr in der Regel mehr als ein Eisenbahnunternehmen ein Teilsystem betreibe, sei nicht klar *welches* Eisenbahnunternehmen für das Teilsystem verantwortlich sei. Es sei daher nicht klar, wer von dieser Verpflichtung tatsächlich betroffen sei. Und die Verantwortung sollte klar zugewiesen werden.

Die **GEB** stimmt der Erklärung des Sekretariates zu, weist aber erneut auf das Problem hin, dass das CSM-System vor den ECM-Bestimmungen geschaffen worden sei. Die ECM sollten zusätzlich zu den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen in die Verpflichtung aufgenommen werden. Ihren Vorschlag auf Löschen des Absatzes halte sie aber dennoch aufrecht.

Der **Vertreter der EU** bestätigt, dass in den EU-Vorschriften keine analoge Bestimmung bestünde. Eine derartige Bestimmung würde den EU-OTIF-MS Probleme bereiten, da in den Beziehungen zu Drittstaaten gemäß der zwischen OTIF und EU geschlossenen Beitrittsvereinbarung COTIF-Recht Vorrang vor EU-Recht habe. Der Informationsaustausch sei in Abschnitt 4.2 geregelt, und zwar auch für den Fall, dass mehr als ein Akteur beteiligt sei. Er unterstütze den Vorschlag der GEB, den Absatz zu löschen.

RS merkt an, dass die Sicherheitsrichtlinie der EU die Anwendung von Sicherheitsmanagementsystemen in Abschnitt 4.1.1 zwingend vorschreibe. Für Nicht-EU-OTIF-MS bedeute dies Anwendungsprobleme, da das COTIF kein Pendant zur Sicherheitsrichtlinie der EU enthalte. Außerdem gebe es in dem zur Entfernung vorgeschlagenen Absatz einen Verweis auf einen nicht existenten Abschnitt 4.2.1.

Der **Vorsitzende** fasst zusammen, dass der vorgeschlagene Absatz zu sehr ins Detail gehe; er schaffe Zuständigkeiten und Verpflichtungen, deren Anwendung durch die Eisenbahnindustrie Unklarheiten schaffen könnte. Er hielte es für besser, den Absatz zu löschen.

Das **Sekretariat** gibt an, die von der GEB, der EU und RS vorgebrachten Argumente zu verstehen. Dennoch sollte als Vermerk in die Niederschrift aufgenommen werden, dass der CTE die EU bittet, sich des von der GEB angesprochenen Problems anzunehmen und ihre Vorschriften entsprechend zu ändern.

Der **Vertreter der EU** versteht diese Bitte nach Änderung der EU-Vorschriften nicht. Er betont, dass es in der rechten Spalte, gemäß welcher der Infrastrukturbetreiber oder das

Eisenbahnunternehmen das Gefährdungsprotokoll als integralen Bestandteil seines Sicherheitsmanagementsystems weiterführen müsse, kein Problem gebe. Das Problem werde durch die OTIF-Vorschriften hervorgerufen. Da nicht auf die Sicherheitsrichtlinie verwiesen werden könne, habe das Sekretariat die Bestimmung geändert und um „*soweit ein Sicherheitsmanagementsystem angewendet wird*“ ergänzt. Er schlage vor, die OTIF-Bestimmung nach den Worten „als integraler Bestandteil seines Sicherheitsmanagementsystems weitergeführt“ enden zu lassen. Dadurch werde klar, dass das Eisenbahnunternehmen oder der Infrastrukturbetreiber das Gefährdungsprotokoll weiterführen müssten. Darüber hinaus unterstütze er den Vorschlag der GEB den folgenden und mit „*Wird ein Fahrzeug mit Gefährdungsprotokoll von mehr als einem Betreiber betrieben ...*“ beginnenden Absatz zu streichen.

Die **GEB** stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu, bittet aber darum, ihren Vorschlag „*oder die ECM*“ zu den Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen in den Satz über die Führung des Gefährdungsprotokolls hinzuzufügen, in die Niederschrift aufzunehmen.

Schlussfolgerung:

Folgende Änderungen in Abschnitt 4.1.1 (Seite 18) werden stillschweigend angenommen.

- Der über die volle Seitenbreite gedruckte und mit „*das System genehmigt und in Betrieb genommen wurde*“ beginnende Text endet nach „*als integraler Bestandteil seines Sicherheitsmanagementsystems weitergeführt*“,
- der letzte Absatz in der linken Spalte wird gelöscht.

Es gibt keine weiteren Änderungsvorschläge der ETV GEN-G von Seiten der MS oder Organisationen.

Ergebnis der Abstimmung über die Annahme der ETV GEN-G, einschließlich der während der Tagung angenommenen Änderungen:

12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen.

Schlussfolgerung:

ETV GEN-G wird einschließlich der in der Tagung beschlossenen Änderungen einstimmig angenommen.

Der **Vorsitzende** stellt fest, dass die Annahme der ETV FAHRZEUGE - NOISE und der OTIF-Vorschriften für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle zwar gleich wichtig, die Annahme der OTIF-Vorschriften für die ECM aber dringlicher sei. Sein Vorschlag, die Diskussionen zu TOP 5.5 zu verschieben wird einstimmig angenommen.

5.5 ETV NOI: FAHRZEUGE – LÄRM (neu)

Nicht behandelt. Auf die nächste Tagung der WG TECH verschoben.

6. OTIF-Bestimmungen für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (zur Annahme)

1. Mit „unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

EU-Vorschlag 3: Entfernen von Abschnitt 12.7 und

EU-Vorschlag 4: Entfernen von Text in Anhang III, Abschnitt 2.3 (Seite 14)

werden stillschweigend angenommen.

2. Mit „teilweise unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

EU-Vorschlag 1: Änderung der Definition für Akkreditierung in Abschnitt 3.2(a):

Der **Vertreter der EU** ist mit den Kommentaren des Sekretariates einverstanden und schlägt vor, den in den OTIF-Vorschriften nicht existenten Begriff „*harmonisierte Normen*“ im ursprünglichen Vorschlag der EU durch „*gemäß Artikel 5 APTU validierte technische Normen (Artikel 2 e) APTU*“ zu ersetzen.

Das **Sekretariat** schlägt vor, für die technischen Normen auf die APTU zu verweisen, da der Begriff „*harmonisierte Norm*“ in den OTIF-Vorschriften nicht verwendet würde.

Der **Vertreter der EU** ist mit diesem Vorschlag des Sekretariates einverstanden. Er weist auf ein gewisses Divergenzrisiko hin, da innerhalb der EU ein präzises, auf harmonisierten Normen basierendes Akkreditierungssystem eingeführt worden sei und innerhalb der OTIF auf gemäß APTU validierte Normen verwiesen würde. Dadurch könnten unterschiedliche Normen angewendet werden. Er bittet einen Vermerk in die Niederschrift aufzunehmen, dass der CTE dafür sorgen werde, dass das Akkreditierungssystem auf denselben Normen basiert.

Die **GEB** kommentiert, dass innerhalb der EU die in Abschnitt 6.2 in Bezug genommenen sektoralen Akkreditierungssysteme von der EA (European Cooperation for Accreditation) genehmigt würden und fragt, wer diese Akkreditierungssysteme innerhalb der OTIF genehmigen würde.

Der **Vertreter der EU** bestätigt, dass es sich bei der von der GEB angesprochenen Frage um eine wichtige Angelegenheit handle und bittet in die Niederschrift aufzunehmen, dass der CTE sich nicht nur darum kümmern werde, dass das Akkreditierungssystem auf denselben Normen beruht, sondern auch um die Harmonisierung der Genehmigungssysteme für die EU- und OTIF-Akkreditierungssysteme.

Der **Vorsitzende** stellt klar, dass es keine andere Wahl gebe, als dieselben Normen zu verwenden, da sonst die gegenseitige Anerkennung nicht möglich sei. Wenn die EU eine Norm entwickle, und der CTE diese dann nicht anwenden wolle, führe dies zu einer Kluft in der gegenseitigen Anerkennung. Die gleiche Situation würde sich im theoretischen Fall ergeben, in dem der CTE eine Norm entwickelt, die in der EU nicht akzeptabel sei. Ein weiterer Grund für das Sekretariat, die Kommission und die ERA eine Lösung für die Zusammenarbeit zwischen Kommission und OTIF zu finden.

Die **GEB** weist darauf hin, dass Artikel 2 e) auf die EA nicht angewendet werden könne, da diese kein internationales Normierungsorgan sei. Beispiele für Normierungsorgane seien ISO oder CEN, im Gegensatz zur EAB, die eine Akkreditierungsstelle sei.

Der **Vorsitzende** erinnert daran, dass man im CTE eine langfristige Lösung für die Zusammenarbeit im Bereich Validierung von Normen im EU- und OTIF-Raum anstrebe. In seinen Augen sei dieser feine Unterschied zwischen einer Normierungs- und einer Akkreditierungsstelle für diese Frage nicht relevant.

Das **Sekretariat** erklärt, dass es sich bei technischen Normen gemäß Artikel 2 e) APTU um die vom CTE validierten handele. Der CTE werde entscheiden, welche Normen für die Akkreditierung einer Bewertungsstelle verwendet würden, beispielsweise Norm EN17021 für administrative und Norm EN44653 für Produktionszwecke. Er werde vorzugsweise in den ETV auf die geltenden Normen verweisen. Der Verweis auf die EU-Verordnung der Kommission Nr. 765/2008 in der rechten Spalte betreffe in der EU angenommene harmonisierte Normen. Als Lösung schlägt es vor „*vom Fachausschuss für technische Fragen genehmigte sektorale Systeme*“ hinzuzufügen, so dass der CTE entscheiden könne, welche Normen und welche sektoralen Systeme anzuwenden seien.

Der **Vertreter der EU** ist mit der Änderung „*harmonisierten ISO/IEC, EN-Normen (CEN, CENELEC, ETSI)*“ durch „*gemäß Artikel 5 APTU validierten technischen Normen (Artikel 2 e) APTU)*“ zu ersetzen einverstanden. Dem vom Sekretariat vorgeschlagenen Zusatz „*vom Fachausschuss für technische Fragen genehmigte sektorale Systeme*“ stimmt er jedoch nicht zu, da dieser Abschnitt Begriffsbestimmungen enthalte und nicht der richtige Ort für die Bestimmung von Aufgaben des CTE sei. Zur Lösung des von der GEB angesprochenen Problems sei es ausreichend, in der Niederschrift zu vermerken, dass die Frage, wer das sektorale Normierungssystem genehmigen soll, in Zusammenarbeit zwischen Sekretariat und Kommission geklärt werden solle.

Auf die Frage des **Vorsitzenden**, wer das sektorale Akkreditierungssystem in der EU genehmige, antwortet der **Vertreter der EU**, dass diese Frage innerhalb der EU bereits diskutiert worden sei. Die ERA sei in Kontakt mit der EA und eine Zusammenarbeitsvereinbarung werde ausgehandelt. Eine formelle Annahme der sektoralen Akkreditierungssysteme sei nicht vorgesehen.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** kommentiert, dass die sektoralen Akkreditierungssysteme scheinbar eine Art der rechtlichen Verbindlichkeit schufen, deren Natur unsicher und unbekannt sei. Er bittet, den Rechtsdienst der OTIF dringlich mit Informationen bezüglich der rechtlichen Natur der sektoralen Akkreditierungssysteme zu versorgen, so dass die Frage untersucht werden könne.

Der **Vorsitzende** merkt an, dass der CTE über die Genehmigung der sektoralen Systeme beraten sollte. Die Systeme könnten für den Eisenbahnsektor nicht übernommen werden, ohne sie vorher zu diskutieren. Ansonsten könne es zu Unsicherheiten kommen. Man habe hier die gleiche Situation wie mit der Liste der Bremsklötze aus Verbundwerkstoffen (TOP 5.3). Die Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten hätten möglicherweise die Befürchtung, an der Entscheidung nicht beteiligt zu werden. Zurzeit könne nicht gesagt werden, ob diese Befürchtungen begründet seien, jedenfalls existierten sie. Es sei Aufgabe der Kommission und des Sekretariates Stellung zu beziehen und Verfahren für den Umgang mit dieser Frage zu finden.

Der **Vertreter der EU** stellt fest, dass bezüglich der Frage, wie diese Angelegenheit in Zukunft geregelt werden solle, scheinbar noch Unklarheit herrsche. In jedem Fall solle in der Niederschrift vermerkt werden, dass die Frage diskutiert werden müsse. Er sei aber gegen eine Änderung, die es dem CTE ermöglichen würde, die sektoralen Systeme zu genehmigen. Die

Genehmigung der sektoralen Systeme innerhalb der OTIF stelle eine grundlegende Frage dar, die in der Kürze der bei dieser CTE-Tagung noch verbleibenden Zeit nicht ausdiskutiert werden könne. Er schlage daher vor, die Frage in der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH zu diskutieren, wo alle Elemente beleuchtet werden könnten und im Gegensatz zu dieser CTE-Tagung auch Akkreditierungsexperten der ERA anwesend seien. Ausgehend von all diesen Informationen könne dann ein Vorschlag gemacht werden, wer die sektoralen Systeme innerhalb der OTIF genehmigen solle.

Als mögliche Lösung schlägt **CH** vor, den Text nach „*und, wenn anwendbar*“ zu streichen und die ständige Arbeitsgruppe WG TECH mit der Ausarbeitung eines Vorschlags zu dem im gelöschten Text beschriebenen Thema zu beauftragen.

Das **Sekretariat** erklärt, dass es bei der Ausarbeitung dieser Vorschrift den Text aus der EG-Verordnung Nr. 765/2008 übernommen und lediglich an die OTIF-Terminologie angepasst habe. Der Text aus der EU-Verordnung „*in den betreffenden sektoralen Schemata ... (siehe unten, Punkt (n))*“ bedeute, dass in der EU jedes als relevant erachtete sektorale System ohne Genehmigung angewendet werden könne. Die Übernahme solch einer Vorschrift bedeute, dass auch in der OTIF kein Einfluss auf die Systeme genommen werden könne. Die EA würde über das anzuwendende sektorale Akkreditierungssystem entscheiden. ERA und EA hätten bei der Ausarbeitung des sektoralen Akkreditierungssystems zusammengearbeitet, über das die EA voraussichtlich im November 2011 entscheiden werde. Auch innerhalb der OTIF sollte die Zuständigkeit für die Genehmigung der Systeme vergeben werden. Der **Vorsitzende** erinnert daran, dass dieses Thema gerade in Zusammenhang mit einem noch nicht existierenden Dokument diskutiert werde.

Die **GEB** unterstützt den Vorschlag der EU, die Frage der Genehmigung der sektoralen Akkreditierungssysteme vor der Entscheidung zunächst in der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH zu diskutieren.

Der **Vorsitzende** erinnert daran dass, der rechtliche Status der sektoralen Systeme unklar sei und schlägt vor, sich zu einem späteren Zeitpunkt bei der EU nach dem rechtlichen Status zu erkundigen.

Der **Vertreter der EU** wiederholt, dass man sich immer noch bei den Begriffsbestimmungen befinde und dies daher nicht obligatorisch sein sollte. Die sektoralen Systeme seien noch nicht fertig und er schlage vor, sie gemeinsam weiterzuentwickeln. Beginnen könne man mit einer Diskussion bei der nächsten Tagung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH.

Schlussfolgerung:

Folgende Änderung in Abschnitt 3.2 wird stillschweigend angenommen:

„*harmonisierten ISO/IEC, EN-Normen (CEN, CENELEC, ETSI)*“ durch „*gemäß Artikel 5 APTU validierten technischen Normen (Artikel 2 e) APTU*“ ersetzen.

3. Mit „nicht unterstützt“ gekennzeichnete Vorschläge der EU:

EU-Vorschlag 2: Änderung des Textes in Abschnitt 6.5:

Der **Vorsitzende** erklärt, dass es sich auch hier wieder um die Koordinierung zwischen OTIF und EU handele. Für das Sekretariat verstehe sich die Zusammenarbeit und Koordinierung

zwischen Kommission/ERA und OTIF von selbst, es sehe daher keinen Bedarf, den Rechtstext gemäß dem Vorschlag der EU anzupassen.

Der **Vertreter der EU** zieht diesen Vorschlag zurück.

Der CTE beauftragt das Sekretariat und die Kommission/ERA über eine Zusammenarbeit zu beraten, im Rahmen derer jegliche Schwächen in der Organisation und Erleichterung der Zusammenarbeit der Zertifizierungsstellen gefunden werden sollen.

Kommentare RS; Dokument CTE 4/Inf.3:

Bevor es auf seine Kommentare eingeht, kommt **RS** auf den EU-Vorschlag Nr. 3 (vom Sekretariat unterstützt) auf Streichen des Abschnitts 12.7 zurück. Es unterstütze diesen Vorschlag, schlage aber aus dem gleichen Grund auch die Streichung der Abschnitte 5.6 und 7.8 vor (Verweis auf das Sicherheitszertifikat und die Sicherheitsgenehmigung), die in der OTIF nicht erforderlich seien.

Das **Sekretariat** versteht den Antrag RS. In Abschnitt 5.6 sehe es aber kein Problem, da es in der linken Spalte keinen Verweis auf das Sicherheitszertifikat gebe. Der Verweis auf das Sicherheitszertifikat und die Sicherheitsgenehmigung gemäß EU-Richtlinie 2004/49/EG in der linken Spalte von Abschnitt 7.8 sei inkorrekt und müsse gelöscht werden.

RS fügt hinzu, dass die Bestimmungen der Abschnitte 7.8 und 5.7 mit Artikel 15 § 2 ATMF in Widerspruch stünden, der ein gültiges Zertifikat für jede ECM für Güterwagen vorschreibe, und zwar auch in Fällen, in denen die ECM ein Eisenbahnunternehmen oder ein Infrastrukturbetreiber sei.

Das **Sekretariat** stimmt diesem Argument RS zu.

Der Vorschlag des **Vorsitzenden**, den Text in der linken Spalte des Abschnitts 7.8 zu löschen, wird stillschweigend angenommen.

Der **Stellvertretende Generalsekretär** fragt, warum die Bestimmung in der rechten Spalte ohne jegliche Entsprechung in der linken Spalte bleiben solle. Wenn allgemein nach dieser Regel verfahren werden solle, würde es in der rechten Spalte sehr viel Text ohne Entsprechung in der linken Spalte geben.

Der **Vertreter der EU** unterstützt den Antrag RS, den Text in der linken Spalte des Abschnitts 7.8 zu löschen. Es handele sich dabei um ein Verfahren für Eisenbahnunternehmen, das im COTIF nicht vorgesehen sei und daher innerhalb der OTIF wenig Sinn habe. Auf die Frage des Stellvertretenden Generalsekretärs antwortet er, dass aufgrund des fehlenden Pendants zur Sicherheitsrichtlinie in den OTIF-Vorschriften der fehlende Text in der linken Spalte daran erinnern solle, das Übereinkommen in der Zukunft zu überarbeiten. Betreffend die Streichung des Abschnitts 5.6 lege er einen Vorbehalt ein, da er sich nicht sicher sei, ob es nützlicher wäre den gesamten Text zu löschen oder den ersten Satz stehen zu lassen.

Der **Vorsitzende** erinnert daran, dass in der EU zwei Verfahren für die Funktionssicherung der ECM bestünden: entweder eine eigenständige ECM oder ein als ECM fungierendes

Eisenbahnunternehmen. In der OTIF gebe es diese Möglichkeiten nicht, und daher sei es richtig den Text in der linken Spalte des Abschnitts 5.6 zu löschen.

Nach Ansicht der **GEB** ist Abschnitt 5.6 für die Eisenbahnunternehmen sehr wichtig. Wenn einem Güterwagen keine ECM zugeteilt worden sei, müsse das Eisenbahnunternehmen die korrekte und vollständige Ausführung der Instandhaltungsmaßnahmen sicherstellen.

Der **Vorsitzende** widerspricht der GEB und weist darauf hin, dass im OTIF-System eine klare Vorschrift gebe, nach der einem Güterwagen vor dessen Betriebszulassung zunächst eine ECM zugeteilt werden müsse. Diese Zuteilung müsse in das NVR-Register aufgenommen werden.

Die Frage **RS**, ob der Text in Abschnitt 5.6 beibehalten werde, beantwortet das **Sekretariat** mit „Ja“.

In dem von **RS** vorgelegten Dokument CTE 4/INF.3 werden auch einige Bedenken betreffend das Instandhaltungsdossier angesprochen. Laut den vorgeschlagenen Vorschriften müsse die ECM das erste Instandhaltungsdossier liefern. RS fragt, ob es demnach auch ein zweites oder drittes Instandhaltungsdossier gebe?

Das **Sekretariat** erklärt, die EU-Vorschriften zu den ECM so zu verstehen, dass mit dem ersten Instandhaltungsdossier gemeint sei, dass die ECM das Instandhaltungsdossier erstellen solle. Dies stehe nicht im Einklang mit den OTIF-Vorschriften. Das Instandhaltungsdossier sei Teil des technischen Dossiers, welches dem von der zulassenden Behörde ausgestellten Zertifikat über die technische Zulassung als Anhang beigelegt sei. Es sei damit Teil der Genehmigung. Und daher müsse das Instandhaltungsdossier bereits existieren, bevor die ECM sich dem Fall des entsprechenden Fahrzeuges annehmen könne. Die ECM habe das Instandhaltungsdossier mit Daten zur Leistung des Güterwagens (Kilometerstand, wie viele tausend km bzw. Anzahl der Jahre, die der Güterwagen schon verkehrt usw.) zu aktualisieren. Das Instandhaltungsdossier sei anhand solcher Daten und Daten zu Prüfungen und Instandsetzungen stets auf dem neuesten Stand zu halten, um so die Geschichte des Güterwagens und die durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen zu dokumentieren. Für die Kontrollbehörde seien diese Daten sehr wichtig und sollte der Güterwagen verkauft und von einer anderen ECM betreut werden, verfüge diese über die nötigen Informationen zur Instandhaltung und könne das Dossier weiterführen.

Die **GEB** erklärt, dass in der EU keine Verbindung zwischen der „Genehmigung für die Inbetriebnahme“ und der ersten Nutzung des Güterwagens bestehe. Wenn der Hersteller des Güterwagens die „Genehmigung für die Inbetriebnahme“ beantrage, erstelle er ein Technisches Dossier mit allen Informationen betreffend den Bau und einem Vorschlag für die Instandhaltung. All dies geschehe, bevor der Güterwagen den Betrieb aufnehme. Danach werde der Güterwagen an den ersten Nutzer (Betreiber) verkauft, der ihn in Betrieb nehme. Erst zu diesem Zeitpunkt müsse dem Güterwagen eine ECM zugeteilt werden, welche die Vorschläge für die Instandhaltung im Technischen Dossier prüfen werde. Vor dem Hintergrund ihrer mit ähnlichen Güterwagen gemachten Erfahrungen könne die ECM diese Vorschläge für zu umfangreich befinden. Gemäß Anhang III Teil II Abschnitt 5 (c) ist die ECM zur *„Vorlage von Vorschlägen für Aktualisierungen und zur Genehmigung von Änderungen und deren Umsetzung im Hinblick auf eine Entscheidung auf der Grundlage eindeutiger Kriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Risikobewertung“* befugt. Gemäß der nun angenommenen ETV GEN-G könne der Vorschlagende entscheiden, ob es

sich um signifikante Änderungen handelt. Wenn ja, müsse er das Risikomanagementverfahren anwenden und nötigenfalls eine Genehmigung der NSA erhalten.

Angesichts der verschiedenen zu diesem Thema der Nutzung des Instandhaltungsdossiers geäußerten Ansichten hält der **Vorsitzende** eine Entscheidung über dieses Dokument für verfrüht. Seiner Ansicht nach müsse die zulassende Behörde über die Instandhaltungspläne nicht informiert werden. Sie überprüfe nur die Sicherheitsüberwachung solcher Pläne. In einem effizienten System müssten die ECM die Instandhaltungspläne nicht nach jeder vorgenommenen Änderung an die zulassende Behörde weiterleiten. Dies wäre eine zusätzliche administrative Belastung und würde das System verlangsamen, wenn nicht gar behindern.

CH versteht den Antrag im von RS vorgelegten Dokument dahingehend, dass die zulassende Behörde zumindest über alle Änderungen der Instandhaltungsspezifikationen im Technischen Dossier/Instandhaltungsdossier informiert werden solle. Es stehe außer Frage, dass nach nationalen Vorschriften die nationale Behörde befugt sei, die entsprechenden Dokumente zu verlangen. Zweifelhaft sei aber, ob darauf in den Vorschriften extra verwiesen werden müsse.

Der **Vorsitzende** empfiehlt, in der Niederschrift auf das unstrittige Zugangsrecht der nationalen Behörde zu den Instandhaltungsplänen zu verweisen. Andererseits sei die ECM nicht verpflichtet, alle Änderungen in den Instandhaltungsplänen zu vermerken und immer alle Instandhaltungspläne an die zulassende Behörde weiterzuleiten, Konsequenz wäre andernfalls, dass die zulassende Behörde für die Instandhaltung des Güterwagens verantwortlich wäre.

Der **Vertreter der EU** nimmt die Bedenken RS zur Kenntnis. Er bestätigt die von der GEB abgegebene Erklärung des Verfahrens. Er stellt klar, dass das ursprüngliche Instandhaltungsdossier vom Hersteller geschaffen werde und die ECM das erste (eigentlich das zweite) Instandhaltungsdossier erstelle, für dessen angemessene Führung sie verantwortlich sei. Definition, Inhalt und Führung des Instandhaltungsdossiers seien in Kapitel 4.2.8 der gestern vom CTE angenommenen ETV WAG ausführlich beschrieben. Die Antwort auf die von RS angesprochene wichtige Frage, ob die ECM das Instandhaltungsdossier eigenständig und ohne jegliche Genehmigung ändern könne, sei ja. Dies entspreche der neuen Herangehensweise, der die EU seit vier Jahren folge und in der jeder Beteiligte für die Aufrechterhaltung der Sicherheit verantwortlich sei. Jede ECM sei für die Instandhaltung und den Zustand eines Fahrzeugs verantwortlich und könne die Leistung eines Güterwagens überwachen und beispielsweise die angemessenen Instandhaltungsfristen für den Güterwagen festlegen. Andererseits bestünden auch mehrerlei Möglichkeiten für die Überwachung der Arbeit der ECM. Für die in Abschnitt 7 der ATMF-Anlage A beschriebene Überwachung seien die Zertifizierungsstellen zuständig. Diese seien verpflichtet, die Arbeit der ECM jährlich vor Ort zu überprüfen. Auch die NSA nehme die in Abschnitt 9 beschriebene Überwachungsfunktion ein. Bei begründetem Verdacht, dass eine ECM die Anforderungen nicht erfülle, könne die NSA unverzüglich die nötigen Schritte zur Bereinigung der Situation einleiten. Diese Frage sei in der EU hinreichend untersucht worden und es seien ausreichende Vorrichtungen für die Überprüfung der ECM eingerichtet worden. Er sehe keinerlei Bedarf nach einer Textänderung, stimme aber einer Klarstellung der Frage in der Niederschrift zu.

Vor dem Hintergrund des auch in den Nicht-EU-OTIF-MS gut funktionierenden Systems bittet der **Vorsitzende** RS, seinen Antrag zurückzuziehen. Die nationale Behörde könne nicht plötzlich für die Instandhaltung verantwortlich werden, genau das würde bei einer Annahme des Vorschlags von RS aber eintreten.

RS zieht seinen Antrag zurück, wiederholt aber seine Bedenken, wie die zulassende Behörde oder die zuständige Behörde, wie sie den ATMF genannt werde, die ECM überprüfen könne. Dies stelle in der EU zwar kein Problem dar, wohl aber für die Nicht-EU-OTIF-MS. Er denke nicht, dass es im Übereinkommen irgendwelche Bestimmungen zur Überwachungsfunktion der zuständigen Behörde gebe.

Der **Vorsitzende** dankt RS für den Rückzug des Antrags und bittet darum, die von RS ausgesprochenen Bedenken in die Niederschrift aufzunehmen. Er versichert RS, dass man sich dieser Bedenken annehmen werde, da es sich um eine wichtige Frage handele.

Das **Sekretariat** regt an, dass es für Fälle, in denen die Zertifizierungsstelle ihren Sitz in einem anderen Land habe als die ECM, klare Regeln für die Überwachungsfunktion der Zertifizierungsstelle geben sollte, da ansonsten die Überwachungsfunktion nicht hinreichend klar sei.

CH schlägt vor, die ständige Arbeitsgruppe WG TECH mit der Durchführung der vorbereitenden Arbeiten zu beauftragen. Es müsse entschieden werden, wie die Überwachungsfunktion der Zertifizierungsstelle aus einem anderen Land als die ECM sichergestellt werden könne, und nötigenfalls müssten die Vorschriften geändert werden.

In dem Wissen, dass sie noch einige Schwachstellen und unklare Punkte beinhalten, lässt der **Vorsitzende** den CTE über die OTIF-Vorschriften für ECM abstimmen. Es sei besser, die Regeln vorübergehend in Kraft treten zu lassen, als ihre Annahme auf die nächste CTE-Tagung zu verschieben.

Ergebnis der Abstimmung über die Annahme der ATMF-Anlage A, einschließlich der während der Tagung angenommenen Änderungen:

12 Ja-Stimmen, 0 Nein-Stimmen, 0 Enthaltungen.

Schlussfolgerung:

ATMF-Anlage A wird einschließlich der in der Tagung beschlossenen Änderungen einstimmig angenommen.

7. Einheitliches Format der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) - zur Annahme

Nicht behandelt. Auf die nächste Tagung der WG TECH verschoben.

8. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU

Nicht behandelt.

9. Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu zwei TSI:

- 1) Verkehrsbetrieb & Verkehrssteuerung (zusammengelegt) und
- 2) Güterwagen (überarbeitet)

Nicht behandelt.

10. Fahrzeughalterkennzeichnung

10.1 Zusammenarbeit mit der OSShD

Nicht behandelt.

11. Fahrzeugregister

11.1 Änderung der Spezifikationen für die Nationalen Fahrzeugregister (NVR) - zur Annahme

Nicht behandelt. Auf die nächste Tagung der WG TECH verschoben.

11.2 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

Nicht behandelt.

12. ATMF Artikel 15 § 3 – “ensure oder ascertain”

Nicht behandelt. Auf die nächste Tagung der WG TECH verschoben.

13. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013

Nicht komplett behandelt. Das **Sekretariat** betont, dass in der Sektion Technik ein dritter Techniker benötigt werde, um das umfassende Arbeitspensum für 2012 und 2013 erledigen zu können.

14. Verschiedenes

Entfällt.

15. Nächste Tagung

Da nicht alle Themen behandelt werden konnten, werden die nicht behandelten TOP auf die 5. CTE-Tagung verschoben. Zur Vorbereitung der nächsten CTE-Tagung wird mindestens eine Tagung der ständigen Arbeitsgruppe WG TECH benötigt.

Mit Blick auf die Frist für den Versand der Einladung und Tagungsdokumente beschließt der **CTE** einstimmig, seine nächste Tagung am 23. und 24. Mai 2012 abzuhalten.

Schluss der Tagung

Das **Sekretariat** erklärt, dass alle vor der Tagung in allen drei Sprachfassungen (auf der OTIF-Website) verfügbaren Dokumente entsprechend der Beschlüsse der Tagung geändert und den MS notifiziert werden würden. Die vor der Tagung nicht in allen Sprachfassungen (auf der OTIF-Website) verfügbaren Dokumente (z.B. einige der Anlagen der ETV WAG)

seien in der englischen Fassung angenommen worden. Nach Anbringung der in dieser Tagung beschlossenen Änderungen würden die Übersetzungen ins Deutsche und Französische abgeschlossen werden. Zur Zeitersparnis bei der nächsten CTE-Tagung werde vor der Notifizierung an die MS eine Abstimmung im schriftlichen Verfahren stattfinden.

Die **EU** dankt dem Vorsitzenden für die exzellente Leitung der Beratungen und den Nicht-EU-OTIF-MS für ihre Geduld und ihr Verständnis bei den zahlreichen Wortmeldungen der EU.

Als einer der Nicht-EU-OTIF-MS betont **CH** die gute Zusammenarbeit mit der EU, die sich trotz der großen Anzahl an Stimmen, über die sie nach dem Rückzug aller Erklärungen, die Anhänge APTU und ATMF nicht anzuwenden, verfügen werde, bemüht habe, im Interesse aller OTIF-MS konsensfähige Lösungen zu finden und bittet die EU, diese gute Zusammenarbeit in Zukunft weiterzuführen.

Der **Vorsitzende** dankt allen Delegierten der Mitgliedstaaten, der EU und den Organisationen für die produktiven Beratungen und für die große Bereitschaft, sich in guter Zusammenarbeit um Lösungen zu bemühen und schließt die Sitzung. Er dankt auch der Europäischen Union und der ERA für ihre konstruktiven Beiträge, dem Sekretariat für die erfolgreiche Vorbereitung und harte Arbeit und den Dolmetschern für ihre – wie immer – exzellente Arbeit.

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

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

Berne/Bern, 14./15.09.2011

CTE 4 / PV

**Annexe I
Anlage I
Annex I**

Original : FR/DE/EN

**Liste des participants
Teilnehmerliste
List of participants**

Par souci d'économie, le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions. L'OTIF ne dispose que d'une réserve très restreinte.

Aus Kostengründen wurde dieses Dokument nur in begrenzter Auflage gedruckt. Die Delegierten werden daher gebeten, die ihnen zugesandten Exemplare zu den Sitzungen mitzubringen. Die OTIF verfügt nur über eine sehr geringe Reserve.

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

I. Gouvernements / Regierungen / Governments

Allemagne/Deutschland/Germany

Représenté par la France.
 Durch Frankreich vertreten.
 Represented by France.


Autriche/Österreich/Austria

Représenté par la Slovaquie.
 Durch die Slowakei vertreten.
 Represented by Slovakia.

Belgique/Belgien/Belgium

M./Hr./Mr. Michel **Lambermont**


Expert conseiller à la direction,
 NSA BE - Chef de l'unité Matériel Roulant
 Service Public Fédéral Mobilité et Transports
 Service de Sécurité et d'Interopérabilité des
 Chemins de fer - Local 5B60
 Rue du Progrès, 56
 BE-1210 Bruxelles

 +32 (2) 277 3915
 Fax +32 (2) 277 4055
 E-mail michel.lambermont@mobilit.fgov.be

Belgique/Belgien/Belgium

Mme/Fr./Ms Caroline **Bailleux**


Ingénieur
 Service Public Fédéral Mobilité et Transport
 Service de Sécurité et d'Interopérabilité des
 chemins de fer
 Local 5B01
 Rue du Progrès, 56
 BE-1210 Bruxelles

 +32 (2) 277 39 16
 Fax +32 (2) 277 40 55
 E-mail caroline.bailleux@mobilit.fgov.be

**Bosnie-Herzégovine/
Bosnien und Herzegowina
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Nermin **Cabrić**


Head of Department
Ministry of Communication and Transport
Regulatorni Odbor Željeznica
Svetog Save bb
BA-74 000 Dobož

 +387 (53) 20 73 50
Fax +387 (53) 20 73 51
E-mail nermin.cabric@mkt.gov.ba

**Bosnie-Herzégovine/
Bosnien und Herzegowina
Bosnia and Herzegovina**

M./Hr./Mr. Mirko **Vulić**

Senior Expert Associate
Railways Regulatory Board
Regulatorni Odbor Željeznica
Svetog Save bb
BA-74 000 Dobož

 +387 (53) 20 73 50
Fax +387 (53) 20 73 51
E-mail mirko.vulic@mkt.gov.ba

Bulgarie/Bulgarien/Bulgaria


M./Hr./Mr. Boyko **Kalatchev**

Chief Expert
Railway Administration Executive Agency
Ministry of Transport, Information Technology
and Communications
5 Gurko Str.
BG-1080 Sofia

 +359 (2) 932 40 92
Fax +359 (2) 987 67 69
E-mail bkalatchev@mtitc.government.bg


Croatie/Kroatien/CroatiaM./Hr./Mr. **Branko Mikulić**

M. Eng. Trans., Head of Service
Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure
Railways Traffic Inspection Authority
Prisavlje 14
P.O. Box 256
HR-10002 Zagreb

 +385 (1) 616 90 17
Fax +385 (1) 453 43 10
E-mail branko.mikulic@mmpi.hr

Croatie/Kroatien/CroatiaM./Hr./Mr. **Damir Lazor**

Senior Advisor
Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure
Prisavlje 14
HR-1000 Zagreb

 +385 (1) 616 91 36
Fax +385 (1) 619 64 77
E-mail damir.lazor@mmpi.hr

Danemark/Dänemark/Denmark

Représenté par les Pays-Bas.
Durch die Niederlande vertreten.
Represented by the Netherlands.

Finlande/Finnland/Finland

Représentée par les Pays-Bas.
Durch die Niederlande vertreten.
Represented by the Netherlands.

France/Frankreich/France

M./Hr./Mr. **Matthis Grimberg**

Chargé d'études interopérabilité
et sécurité ferroviaires
Ministère de l'Ecologie, de l'Energie,
du Développement durable et de l'Aménagement
du territoire
DGITM/DST/SRF3
Arche Sud
FR-92055 La Défense Cedex




+33 (1) 40 81 16 23

E-mail Mathis.Grimberg@developpement-durable.gouv.fr


Grèce/Griechenland/GreeceM./Hr./Mr. **Georgios Vetsis**

Signalling Expert
 Hellenic Railways (OSE)
 Karolou 1-3 str.
 GR-10437 Athens

 +30 (210) 529 75 18
 Fax : +30 (210) 529 72 71
 E-mail g.vetsis@osenet.gr

Italie/Italien/ItalyM./Hr./Mr. **Carlo Villatico Campbell**

Expert
 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
 Via G. Caraci 36
 IT-00157 Roma

 +39 (6) 415 835 27
 Fax +39 (6) 415 835 14
 E-mail cavillat@tin.it

Irlande/Irland/Ireland

S'est excusé.
 Hat sich entschuldigt.
 Sent apologies.

Liechtenstein

Représenté par la Suisse.
Durch die Schweiz vertreten.
Represented by Switzerland.

Luxembourg

M./Hr./Mr. Emmanuel **Scholtes**

Rédacteur
Ministère du Développement durable et
des Infrastructures
Département des Transports
4, place de l'Europe
LU-2938 Luxembourg



+352 (247) 844 49

Fax +352 (247) 22 85 68

E-mail emmanuel.scholtes@tr.etat.lu


**Macédoine (ERY) / Mazedonien (EJR) /
Macedonia (FRY)**

15.09.2011

Représentée par la Serbie.
Durch Serbien vertreten.
Represented by Serbia.


Monténégro/Montenegro/MontenegroM./Hr./Mr. Milorad **Nikić**

Head of Regulator Body
Railway Directorate of Montenegro
Novaka Miloseva No. 18
ME-81000 Podgorica

 +382 (20) 23 01 33
Fax +382 (20) 23 01 33
E-mail milorad.nikic@dzs.gov.me


Monténégro/Montenegro/MontenegroM./Hr./Mr. Zoran **Vuković**

Advisor for International Affairs
Railway Directorate of Montenegro
Novaka Miloseva No. 18
ME-20000 Podgorica

 +382 (20) 23 06 50
Fax +382 (20) 23 06 50
E-mail vukovic.monte@t-com.me


Norvège/Norwegen/NorwayMme/Fr./Ms Elisabeth **Classon**

Senior Legal Adviser
 Ministry of Transport and Communications
 PO Box 8010 Dep
 NO-0030 Oslo

 +47 (22) 248 219
 Fax +47 (22) 249 572
 E-mail elisabeth.classon@sd.dep.no

Pays-Bas/Niederlande/NetherlandsM./Hr./Mr. Ronald **van Belzen**


Senior Advisor
 Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Directoraat-Generaal Mobiliteit
 Directie Spoor
 Postbus 20901
 NL-2500 EX DEN HAAG

 +31 (70) 351 16 84
 Fax +31 (70) 351 16 96
 E-mail ronny.van.belzen@minvenw.nl

Pologne/Polen/PolandMme/Fr./Ms Aleksandra **Kroplewska-Kocon**


14.09.2011

Transport Attaché
 Permanent Representation of the Republic of
 Poland to the EU
 Rue Stevin 139
 BE-1000 Brussels

 +32 (2) 780 44 16
 Fax +32 (2) 780 42 97
 E-mail aleksandra.kroplewska-
 kocon@msz.gov.pl


Roumanie/Rumänien/RomaniaM./Hr./Mr. Mircea **Dragomir**

Expert Technique
Societatea Nationala de Transport Feroviar de
Marfa (CFR MARFA)
Bd. Dinicu Golescu 38
RO-010873 Bukarest 1

 +40 (21) 225 12 18
Fax +40 (21) 225 12 08
E-mail mircea.dragomir@cfrmarfa.com


Serbie/Serbien/SerbiaM./Hr./Mr. Milan **Popović**

Senior Advisor for Transport Regulations
Directorate for Railways
Direkcija za zeleznice
Nemanjina 6
RS-11000 Beograd

 +381 (11) 265 65 18
Fax +381 (11) 361 82 91
E-mail milan.popovic@raildir.gov.rs




Slovaquie/Slovakei/SlovakiaM./Hr./Mr. Jozef **Galovič**

Dipl. Ing., Head of Unit of Regulatory Tracks
Ministry of Transport, Construction and
Regional Development of the Slovak Republic
(MTCRD SR)
Námestie Slobody 6
P.O.Box 100
SK-810 05 Bratislava 15

 +421 (2) 59 49 45 03
Fax +421 (2) 52 44 22 74
E-mail jozef.galovic@mindop.sk

Slovénie/Slowenien/Slovenia

Représentée par la Croatie.
Durch Kroatien vertreten.
Represented by Croatia.

Suisse/Schweiz/SwitzerlandM./Hr./Mr. Roland **Bacher**Projektleiter
Sektion Zulassungen + Regelwerke
Bundesamt für Verkehr
CH-3003 Bern +41 (31) 324 12 12
Fax +41 (31) 322 55 95
E-mail roland.bacher@bav.admin.ch**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Marcel **Hepp**Jurist
Bundesamt für Verkehr
CH-3003 Bern +41 (31) 323 00 92
Fax +41 (31) 322 58 11
E-mail marcel.hepp@bav.admin.ch**Suisse/Schweiz/Switzerland**M./Hr./Mr. Thomas **Schlusemann**Dipl. Ing., Abteilung Sicherheit,
Sektion Fahrzeuge
Bundesamt für Verkehr
CH-3003 Bern +41 (31) 325 46 09
Fax +41 (31) 322 78 26
E-mail thomas.schlusemann@bav.admin.ch


**République tchèque/
Tschechische Republik/
Czech Republic**

Représentée par la Slovaquie
Durch die Slowakei vertreten.
Represented by Slovakia

Turquie/Türkei/Turkey

M./Hr./Mr. **Ömür Akbayir**


M.Sc Engineer
TC Devlet Demiryolları İşletmesi Genel
Müdürlüğü Cer Dairesi Başkanlığı (TCDD)
Talatpaşa Bulvarı
TR-06330 Gar Ankara

 +90 (312) 309 0515-4192
Fax +90 (312) 310 99 49
E-mail omurakbayir@gmail.com

Turquie/Türkei/Turkey

M./Hr./Mr. **Salim Kavak**


Technician
TC Devlet Demiryolları İşletmesi Genel
Müdürlüğü Cer Dairesi Başkanlığı (TCDD)
Talatpaşa Bulvarı
TR-06330 Gar Ankara

 +90 (312) 309 0515-4192
Fax +90 (312) 310 99 49
E-mail salimkavak70@yahoo.com

Union européenne (UE)
Europäische Union (EU)
European Union (EU)


M./Hr./Mr. **Patrizio Grillo**

Chef d'unité adjoint B2
 Commission européenne
 CE - DG MOVE - B2
 DG Mobilité et des Transports
 Unité B2 - Espace Ferroviaire Unique Européen
 DM24-2/152
 Rue de Mot 24
 BE-1040 Bruxelles

 +32 (2) 296 09 57
 Fax +32 (2) 299 02 62
 E-mail patrizio.grillo@ec.europa.eu


M./Hr./Mr. **Denis Biasin**

Head of Sector - RST TSI's-Interoperabilité
 European Railway Agency (ERA)
 120, Rue Marc Lefrancq
 BP 20392
 FR-59307 Valenciennes Cedex

 +33 (6) 220 965 24
 Fax +33 (3) 220 966 24
 E-mail denis.biasin@era.europa.eu

Mme/Fr./Ms Desislava **Dimitrova**

Project Officer
 European Railway Agency (ERA)
 Interoperability Unit
 120, Rue Marc Lefrancq
 BP 20392
 FR-59307 Valenciennes Cedex


 +33 (3) 27 09 65 81
 Fax +33 (3) 27 09 66 81
 E-mail desislava.dimitrova@era.europa.eu

**II. Organisations et associations internationales non-gouvernementales
Nichtstaatliche internationale Organisationen und Verbände
International non-governmental Organisations or Associations**

CER

M./Hr./Mr. Bernard **Alibert**

Directeur Intéropérabilité Normes SNCF
Direction de la stratégie ferroviaire
et de la régulation
Siège SNCF
34, rue du Commandant Mouchotte
FR-75014 Paris


 +33 (1) 53 25 35 03
Fax +33 (1) 53 25 30 68
E-mail bernard.alibert@sncf.fr

CER

M./Hr./Mr. Libor **Lochman**

15.09.2011


Deputy Executive Director
Community of European Railway and
Infrastructure Companies (CER) AISBL
Avenue des Arts 53
BE-1000 Brussels

 +32 (2) 213 08 82
Fax +32 (2) 512 52 31
E-mail Libor.Lochman@cer.be

CER

M./Hr./Mr. Andreas **Bikowski**


Beschaffung Schienenfahrzeug, TEF
Deutsche Bahn AG
Technik, Systemverbund und Dienstleistungen
Weserglaciis 2
DE-32423 Minden

 +49 (571) 393 56 11
Fax +49 (571) 393 56 23
E-mail andreas.bikowski@deutschebahn.com

CITM./Hr./Mr. Erik **Evtimov**


15.09.2011

Senior Legal Advisor
Comité international des transports ferroviaires
(CIT)
Secrétariat général
Weltpoststrasse 20
CH-3015 Berne


 +41 (31) 350 01 97
Fax +41 (31) 350 01 99
E-mail erik.evtimov@cit-rail.org

UICM./Hr./Mr. Jean-Georges **Heintz**


Expert industriel et sécurité du TMD
Union Internationale des Chemins de fer (UIC)
16, rue Jean-Rey
FR-75015 Paris

 +33 (1) 532 530 28
E-mail heintz@uic.org


**III. Secrétariat
Sekretariat
Secretariat**M./Hr./Mr. **Gustav Kafka**Deputy Secretary General,
Head of Legal Section

 +41 (31) 359 10 13
Fax +41 (31) 359 10 11
E-mail gustav.kafka@otif.org

M./Hr./Mr. **Karl Erik Raff**First Secretary
Head of Section Technology

 +41 (31) 359 10 25
Fax +41 (31) 359 10 11
E-mail karlerik.raff@otif.org

M./Hr./Mr. **Peter Sorger**Administrativ Assistant I
Section Technology

 +41 (31) 359 10 26
Fax +41 (31) 359 10 11
E-mail peter.sorger@otif.org

**IV. Interprètes
 Dolmetscher
 Interpreters**

Mme/Fr./Ms Dominique **Baz**

Mme/Fr./Ms Shérazade **Poursartip**

M./Hr./Mr. Peter **Sand**

Mme/Fr./Ms Sarah **de Senarclens**

Mme/Fr./Ms Viviane **Vaucher**

OTIF



**ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE POUR
LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES**

**ZWISCHENSTAATLICHE ORGANISATION FÜR DEN
INTERNATIONALEN EISENBAHNVERKEHR**

**INTERGOVERNMENTAL ORGANISATION FOR INTER-
NATIONAL CARRIAGE BY RAIL**

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

Berne, 14./15.09.2011

CTE 4 / PV

Anlage II

Original : EN

Verzeichnis der Dokumente

For reasons of cost, only a limited number of copies of this document have been made. Delegates are asked to bring their own copies of documents to meetings. OTIF only has a small number of copies available.

4. Bericht der Arbeitsgruppe WG TECH des Fachausschusses für technische Fragen (zur Information)
- A 92-03/1.2011** Bericht der Arbeitsgruppe des Fachausschusses für technische Fragen WG TECH – Fortschrittsbericht seit der 3. Tagung des Fachausschusses für technische Fragen (Februar 2009)
5. Einheitliche Technische Vorschriften (ETV) – (vormals APTU Anlagen) (zur Annahme)
- 5.1 Umbenennung der geltenden APTU Anlagen in ETV (gemäß der ab 1.12.2010 geltenden APTU)
- A 94-00/5.2011** Umbenennung der geltenden APTU Anlagen in Einheitliche Technische Vorschriften
- 5.2 ETV GEN-B: DEFINITION DER TEILSYSTEME (Änderung)
- A 94-01B/1.2011** Einheitliche Technische Vorschriften (ETV) anwendbar auf alle Fahrzeuge und sonstiges Eisenbahnmateriale, Allgemeine Vorschriften - TEILSYSTEME
- 5.3 ETV WAG: FAHRZEUGE - GÜTERWAGEN (neu)
- A 94-02/2.2011 und ETV WAG Anlagen A, B, C, D, E, F, G, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, Y, Z, BB, CC, EE, FF, II, JJ, LL, PP, VV, XX, YY und ZZ** ETV Güterwagen (ETV-WAG) und ETV WAG Anlagen
- 5.4 ETV GEN-D PRÜFUNGSVERFAHREN (MODULE) (neu)
- A 94-01D/2.2011** ETV GEN-D Prüfungsverfahren (Module)
- 5.5 ETV NOI: FAHRZEUGE – LÄRM (neu)
- A 94-04/2.2011** ETV NOI Fahrzeuge – Lärm
6. OTIF-Bestimmungen für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (zur Annahme)
- A 94-30/2.2011** OTIF-Bestimmungen für die Zertifizierung und Prüfung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM)
7. Einheitliches Format der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat) (zur Annahme)
- A 93-01/2.2011** Einheitliches Format der Zertifikate (Bauartzertifikat & Betriebszertifikat)

8. Notifizierung der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU
(zur Information)

A 92-01/2.2011 Stand der Notifizierungen der nationalen technischen Anforderungen gemäß Artikel 12 APTU

9. Konsultation der Nicht-EU-OTIF-MS zu zwei TSI:

- 1) Verkehrsbetrieb & Verkehrssteuerung (zusammengelegt) und
 - 2) Güterwagen (überarbeitet)
- (zur Information)

A 94-00/8.2011 Konsultation der Nicht-EU-OTIF-Mitgliedstaaten zur TSI Verkehrsbetrieb und Verkehrssteuerung (zusammengelegt) und zur überarbeiteten TSI Güterwagen

10. Fahrzeughalterkennzeichnung

10.1 Zusammenarbeit mit der OSShD
(zur Information)

A 95-01/10.2011 Zusammenarbeit mit der OSShD

11. Fahrzeugregister

11.1 Änderung der Spezifikationen für die nationalen Fahrzeugregister (NVR)
(zur Annahme)

A 94-20/3.2011 Nationale Fahrzeugregister (NVR) – Änderungen

11.2 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten
(zur Information)

A 94-20/4.2011 Entwicklungsstand der NVR in den Vertragsstaaten

11.3 OTIF-Register zugelassener Fahrzeugtypen (RZF)
(zur Beratung)

12. ATMF Artikel 15 § 3 – „ensure“ oder „ascertain“
(zur Beratung)

A 93-01/1.2011 Antrag auf Erweiterung der Erläuternden Bemerkungen zu Artikel 15 ATMF

13. Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013
(zur Beratung)

A 92-03/2.2011 Arbeitsprogramm des Fachausschusses für technische Fragen für 2012 und 2013